

PROTOKÓŁ
Z NARADY PRZEDNAWIGACYJNEJ
„POLSKA ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA 2008”,
KTÓRA ODBYŁA SIĘ W 15 LUTEGO 2008R. SZCZECINIE

Naradzie przewodniczył Wiceprezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Pan Jerzy Hopfer.

W spotkaniu uczestniczyli Przedstawiciele:

- Ministerstwa Infrastruktury
- Urzędów Żeglugi Śródlądowej
- Urzędu Morskiego w Szczecinie
- Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej
- Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej
- Rady do Spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej
- Banku Gospodarstwa Krajowego
- Polskiego Rejestru Statków
- Akademii Morskiej w Szczecinie
- Szkoły Ekonomiczno - Turystycznej w Szczecinie
- Zespoły Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle i Kędzierzynie Koźlu
- Stoczni rzecznych
- Armatorów

Oraz Przedstawiciele:

- Bundesministerium Fur Verker, Bau Und Stadtentwicklung
- Wasser und Schiffahrt-direktion Ost Magdeburg
- Wasser und Schiffahrtsamt Berlin
- Wasser und Schiffahrtsamt Eberswalde
- Wasserschutzpolizei Hohensaaten

Gościliśmy także media: TVP Szczecin, Kurier Szczeciński, Namiary na Morze i

Handel, Infrastruktura Transportu

Szczegółowa lista obecności stanowi załącznik.

W pierwszej części Narady zaproszeni Goście zostali poproszeni o przedstawienie reprezentowanych przez siebie instytucji.

- Pani Minister Anna Wypych - Namiotko - Ministerstwo Infrastruktury poinformowała o nowych strukturach władzy
- Pani Prezes Iwona Koza - Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej poinformowała o aktualnych działaniach KZGW
- Pan Zenon Drożyński - Bundesministerium Fur Verkehr, Bau Und Stadtentwicklung poinformował o unijnych pracach nad dyrektywą w sprawie wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej
- Pan Jerzy Wyrzykowski - Polski Rejestr Statków przedstawił zagadnienia związane z wprowadzeniem z dniem 30 grudnia 2008r. dyrektywy unijnej w sprawie wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej
- Pani Elżbieta Załoga - Przewodnicząca Rady ds. Promocji Żeglugi Śródlądowej przedstawiła sprawozdanie z działalności Rady i Funduszu Żeglugi Śródlądowej
- Pani Janina Mentrak - Ministerstwo Infrastruktury wyjaśniła trudności związane z notyfikacją Funduszu Żeglugi Śródlądowej
- Pan Jacek Trojanowski - Centralna Komisja Egzaminacyjna przedstawił problemy związane z działalnością Komisji oraz podał informację dotyczącą terminów egzaminów na patenty
- Pan Krzysztof Woś - Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie przedstawił plany i zamierzenia RZGW Szczecin w zakresie poprawy żeglowności Odry środkowej
- Pani Czestawa Christowa - Akademia Morska wygłosiła referat Pt. „Zachodniopomorski Klaster Morski jako czynnik zwiększenia konkurencyjności armatorów żeglugi śródlądowej”

W drugiej części Narady Przednawigacyjnej zgłoszono następujące problemy:

- (Zbigniew Fabiańczyk) Problemy wynikające z procedury weryfikacji zapisów w polskich i niemieckich żeglarskich książeczkach pracy dokumentujących zatrudnienie na statkach. Polskie Urzędy Żeglugi Śródlądowej nie uznają zatrudnienia na statkach obcych bander odnotowanych w zachodnich żeglarskich książeczkach pracy. To samo dotyczy uznawania unijnych dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy i oficerów.
- Problem szkolnych praktyk pływania i uzyskiwania stopni przez absolwentów szkół żeglugi śródlądowej. Absolwent szkoły żeglugi śródlądowej posiada stopień marynarza. Wniosek - po szkole żeglugi śródlądowej absolwenci powinni wychodzić ze stopniem bosmana. Mogłoby to uzupełnić lukę kadrową z jaką się borykamy. W Niemczech na jednostce minimalny skład załóg to kapitan i marynarz. W Polsce jest to utrudnione, bo minimalny skład załogi to kapitan i sternik. To ogromnie utrudnia pracę, bo kadr nam brakuje.
- Etycyzacja składu załóg na statkach żeglugi śródlądowej. Wniosek - by przyjąć taką etycyzację jaka obowiązuje w Unii Europejskiej.
- (Czesław Błocki) Problem łączności na linii statek - śluza, statek - ład, most zwodzony. Łączność radiowa na śluzie we Włocławku i na moście w Sobieszewie jest niezadowalająca. Wniosek - zunifikować częstotliwości do istniejących w Europie.
- (Jerzy Strząska) PRS pobiera zbyt wygórowane opłaty za zrobienie klasy dla jednostek (przykład - barki i pontony białoruskie sprowadzone do Polski - za wykonani klasy PRS zażądał zbyt wysokich opłat)
- (Dariusz Bąk; Marek Oniszczyk) Kontrole policji niemieckiej na wodach zachodnich. Barki pływające przez 40 lat w Holandii czy Niemczech po zmianie właściciela na Polaka są poddawane szczegółowej kontroli. Gdzie się skierować w przypadku takich spraw? Niespójność przepisów dotyczących wymagań technicznych. Np.: w Holandii pewne dokumenty ważne są 2 lata - w Polsce rok, co budzi problemy.
- (Zbigniew Garbień) Nie jesteśmy przygotowani do przyjęcia dyrektywy unijnej. Może będziemy zmuszeni do wprowadzenia 'winiet' jak np. aktualnie przy wjeździe do Berlina? Czy unifikacja obsad na statkach związana z Programem Naiades wprowadzi unifikację patentów? Budzi to obawy, bo na obecnie obowiązujące patenty czekaliśmy kilka lat.
- Kolejny problem to: utylizacja śmieci. Nasi marynarze wożą śmieci na zachód, bo u nas nie ma pojemników, gdzie można by je zdać. W mądrych krajach jest tak, że w podatku lokalnym jest uwzględniony podatek za śmieci
- Szkolnictwo: Mieliśmy w Polsce szkolnictwo zawodowe. Niestety zniknęła szkoła we Wrocławiu. Brakuje kadr.

- (Witold Łożewski) W Polsce od 30 lat zakazano klasyfikować kadłubów nitowanych. Nie mamy wyboru. Musimy korzystać z PRS-u.
- (Stanisław Beca) Program Natura 2000 hamuje rozwój na polskich rzekach. Bez ponownego przemyślenia tej sprawy nic się nie zmieni. W związku z tym sytuacja wygląda tak, że buduje się w Polsce wiele statków - niestety nie dla polskich armatorów.
- Brak jakichkolwiek działań na Wiśle podobnych do tych na Odrze. Przedmiotem dyskusji społecznej dotyczącej Wisły są problemy pro ekologiczne. Np. pismo Towarzystwa Ochrony Ptaków przeciwstawiające się zrzutom wody w okresie lęgowym, tj. od połowy marca do połowy sierpnia. Zrzuty powodują utratę przydatności siedlisk ptaków. Zrzuty wody z tamy we Włocławku - zdaniem ekologów - powinny być wykluczone - jedyne uzasadnienie dla ochrony przeciwpowodziowej. Elektrownia będzie musiała pracować tylko przepływami. Wahania wody na Wiśle są bardzo duże. Jeżeli to zostanie wymuszone na elektrowni wszyscy będziemy skazani na łaskawość aury.
- (Jacek Bożym) Droga E-70 - brak planów na modernizację Odry Środkowej. Od Kostrzyna do Czarnkowa stopnie wodne są odrestaurowane, ale służą jako skansen, bo głębokość jest za mała.
- (Zbigniew Fabiańczyk) Inspekcje inspektorów żeglugi śródlądowej poza granicami kraju: Polski urzędnik nie ma prawa wykonywać inspekcji za granicą. Czy to już historia? (W odpowiedzi Pani Minister: Urzędy Morskie wykonują inspekcje za granicą. Nie ma problemu aby odpowiednie UŻŚ też wykonywały inspekcje)
- (Maciej Grudziński) W stosunku do żeglugi śródlądowej w Polsce stosuje się zastępczo przepisy kodeksu morskiego. Brakuje prawa przewozowego w żegludze śródlądowej. Jest to jedyna gałąź transportu w Polsce, której przewozy nie są prawnie uregulowane. Brakuje specjalistycznych przepisów odpowiedzialności przewoźnika w żegludze śródlądowej. Wysłane rok temu do Ministerstwa Transportu pismo w sprawie ratyfikowania konwencji CMNI pozostało bez odpowiedzi. Organizacja IVR pyta jak to wygląda w Polsce i oferuje pomoc w tłumaczeniu dokumentu. Wdrożenie tej konwencji zajmie trochę czasu.
- (Jacek Trojanowski) Kiedy zostaną ujednoczone ADNR (Niemcy) i ADN?
- (Zbigniew Deniusz) Pytanie do Rady ds. Promocji Żeglugi Śródlądowej: Z Funduszu dostajemy kredyty, które splotamy. Ale promocja polega na czymś więcej. Trzeba pokazać żeglugę śródlądową od dobrej strony np. poprzez wykupienie czasu antenowego w telewizji. Fundusz mógłby to zrobić. Społeczeństwo nie wie, że można wykorzystać wodę do transportu.
- Drogi wodne E30; E70 - powinny trzymać parametry, a mosty buduje się

niezgodnie z parametrami. Nie ma ratyfikacji AGN.

SZCZEGÓŁY:

Pani Minister Anna Wypych - Namiotko - Ministerstwo Infrastruktury

poinformowała, że nowy skład rządu rozpoczął funkcjonowanie w listopadzie 2007r. Ministerstwo właściwe ds. żeglugi śródlądowej wróciło do podobnej konstrukcji - jak 2 lata temu - czyli do Ministerstwa Infrastruktury. Tu za żeglugę śródlądową odpowiedzialne są dwa departamenty: Departament Transportu Morskiego i żeglugi śródlądowej, gdzie Dyrektorem jest Pani Janina Mentrak. Drugi - Departament Bezpieczeństwa Morskiego i Żeglugi Śródlądowej. Dyrektorem tego departamentu jest Pan Marek Chmielewski. Jest to departament odpowiedzialny za nadzór nad Urzędami Żeglugi Śródlądowej.

Przez 2 lata sprawy żeglugi śródlądowej znajdowały się w kompetencjach Ministerstwa Transportu. Trudno teraz odpowiadać za to co się działo w sprawach żeglugi. Aktualnie dokonywany jest przegląd wszystkich zastanych sytuacji. Żegluga śródlądowa w Polsce była traktowana po macoszemu. Odpowiedzialność za to nie spoczywa na jednym ministerstwie. Na dziś można powiedzieć, że osiągnięto zapowiedź współpracy z Ministerstwem Środowiska. Potrzeba jednak czasu, by wypracować strategię rozwoju. Liczymy na współpracę w wypracowywaniu owej strategii.

W podsumowaniu spotkania:

Spotkanie zrobiło mocne wrażenie. Nikt nie spodziewał się, że będzie łatwo. Wystarczy zastanowić się jak żegluga śródlądowa funkcjonuje w Polsce. Można pogratulować kolegom z Niemiec, że u nich administracja tak skutecznie pracuje. My jesteśmy na etapie inwentaryzacji problemów. Musimy zebrać wszystkie sprawy i poukładać w dwóch departamentach. Sprawy bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska, kwalifikacji załóg, stanu technicznego, inspekcji na morzu - w pewnym sensie są podobne do żeglugi śródlądowej. Te sprawy zmieniają się i dlatego jest taki ruch legislacyjny. Przepisy są stosunkowo stare i należy je modernizować. Rząd ma obowiązki służenia swoim obywatelom. Te same rozwiązania można zastosować do żeglugi śródlądowej. Proszę się zgłaszać ze swoimi sprawami do odpowiednich urzędów na odpowiednich szczeblach. Proszę te sprawy artykułować. Bardzo ważne jest nasze członkostwo w UE. Być może gdyby nie dyrektywy unijne, nie mielibyśmy tak uniwersalnych rozwiązań. Do tych dyrektyw musimy podejść obowiązkowo. Nie można się zastanawiać, czy je podjąć, czy nie. Trzeba je po prostu wdrożyć. I jest to impuls do działania. Zmienia się sposób myślenia, zarządzania państwem. Państwo mogą liczyć, że będziemy pracować w

kierunku rozwoju żeglugi śródlądowej, bo za tym transportem przemawiają ekologia, ekonomia i bezpieczeństwo. Obowiązkiem państwa jest wykorzystać podatki tak, by ułatwiać dochody i zyski. Wprowadzenie uniwersalnych przepisów też jest ułatwieniem - automatycznie sprawi, że różne dokumenty i świadectwa będą uznawane. Lista problemów zalegających jest długa - bardzo proszę o tym wszystkim mówić. Nie wszystko jesteśmy w stanie odtworzyć ale mamy dużo dobrej woli by poukładać te sprawy. Mam nadzieję, że współpraca z Ministerstwem Środowiska i KZGW będzie dobra i uda nam się przejść od obietnic do działania. Za kilka dni odbędzie się spotkanie z nowym prezesem KZGW. Stworzymy zespół, który będzie mógł ogarnąć problemy. Będziemy zapraszać do współpracy przedstawicieli środowiska.

Warto zainteresować się programem Marco Polo. Jest to jeden z unijnych programów kierowanych do podmiotów gospodarczych związanych z żeglugą śródlądową.

Godny polecenia jest comiesięczny biuletyn Pana J. Pysia. Jest idealny do przekazywania prostych notatek, informacji jak co załatwiać.

Konwencja CMNI - temat będziemy przygotowywać. Teraz mamy problemy z RIS - terminy naciskają, a są problemy na etapie uzgodnień międzyresortowych w departamentach prawnych.

Zaprasza się do zgłaszania problemów. Będziemy starali się stworzyć bardzo korzystne warunki prawne i inwestycyjne dla dróg wodnych.

Pani Prezes Iwona Koza - Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej

Od kiedy zagadnienie gospodarowania wodami zyskało nowe ramy, odkąd powstał Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, wyrażamy głębokie przekonanie, że jest szansa na skonsolidowanie działań między innymi w zakresie polityki w utrzymaniu śródlądowych dróg wodnych i stwarzanie prawidłowych warunków do korzystania z zasobów wodnych. Jako struktura KZGW funkcjonuje drugi rok. Doskonallymy to funkcjonowanie, wytyczamy zadania, następuje podział kompetencji. Przyszłość śródlądowych dróg wodnych zależy od wypracowania strategii rozwoju tego sektora - jest to szalenie istotne, bo drogi wodne mają być takie - jakie jest zapotrzebowanie tego sektora transportowego. Kierunki działań, kolejność, harmonogram prac modernizacyjnych i inwestycyjnych - to wszystko powinno być dostosowane do oczekiwań sektora. Wspólnie powinniśmy wypracowywać tę strategię. W tej chwili doskonale Państwo wiecie, jak głębokie były i są zaniechania dotyczące infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, ale i także tej związanej z ochroną przeciw powodziową. Gospodarka wodna była niedoinwestowana przez kilkadziesiąt ostatnich lat. Ale przed branżą jest szansa na pozyskanie środków

europejskich na przedsięwzięcia związane z rozwojem dróg wodnych. W programie Infrastruktura i Środowisko obok przedsięwzięć transportu drogowego i kolejowego są wskazane najważniejsze przedsięwzięcia na drogach wodnych śródlądowych. Mamy nadzieję, że nasze wspólne działania umożliwią rzeczywistą realizację zamierzonych projektów.

W programie obecne są dwie istotne dla przyszłości transportu wodnego inwestycje:

- bezpieczeństwo ekologiczne stopnia wodnego Włocławek czyli też poprawa funkcjonowania odcinka Dolnej Wisły
- budowa zbiornika przeciw powodziowego Racibórz wraz z modernizacją wrocławskiego węzła wodnego, co jest istotne dla funkcjonowania Odrzańskiej drogi wodnej.

Aktualnie rozwija się współpraca z Niemcami dotycząca prowadzenia takich prac modernizacyjnych w zabudowie regulacyjnej, która umożliwiając ochronę przeciw powodziową, a zwłaszcza akcje lodotamania będzie miała pozytywny wpływ na prowadzenie żeglugi na tym terenie.

Wiemy jak istotne zadania mamy przed sobą, wiemy co powinniśmy robić i kiedy, trzeba wywalczyć na to środki, trzeba wspólnie o nie zabiegać.

W podsumowaniu spotkania:

Postulaty pod adresem KZGW są zanotowane. Trudno na tę chwilę konkretnie odpowiedzieć. Musimy najpierw przeanalizować szczegółowo z RZGW przedstawione problemy. Trzeba poznać sprawy. Możliwości na podnoszenie klasy, modernizowanie dróg wodnych i ich utrzymanie są małe. W związku z tym skierowane one zostały na Odrę - brak ich na Wisłę.

Sprawa ratyfikacji konwencji AGN jest doskonale znana. Podstawowy problem - finansowy. Ratyfikacja oznacza, że Polska natychmiast ma przystąpić do modernizacji. Łatwo jest powiedzieć, że NFOŚ powinien płacić - ale te fundusze pochodzą z opłat i kar tych, którzy ze środowiska korzystają.

Pan Zenon Drożyński - Bundesministerium Fur Verkehr, Bau Und Stadtentwicklung

Wyraził zadowolenie w związku z planami rozbudowy Odry na wspólnym polsko - niemieckim odcinku. Zauważył też postępy związane z reorganizacją władz.

Poinformował o pracach na szczeblu unijnym dotyczących Dyrektywy w sprawie wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej. Aktualnie jest ona przepisywana na prawo niemieckie. Wyraził opinię, że wymagania stawiane w dyrektywie zunifikują przepisy w Unii i to będzie bardzo dobry krok dla żeglugi.

W odpowiedzi:

Pan Drożyński poinformował, że w Niemczech ADN wchodzi w życie 29 lutego 2008r. Nie będzie różnicy.

Pochwalił, że w Polsce jest tak dużo szkół żeglugi na wysokim poziomie - to daje wiele możliwości.

Poinformował o istnieniu strony www.elwis.de

Liczy na odnowienie kontaktów z Ministerstwem Infrastruktury.

Pan Jerzy Wyrzykowski - Polski Rejestr Statków

Dyrektywa, o której mowa, umiejscawia instytucję klasyfikacyjną. Daje rządowi możliwość przeprowadzenia własnych inspekcji bądź wykorzystanie instytucji klasyfikacyjnej, która jest instytucją służebną wobec państwa i rządu. Nasze wymagania będą musiały być dostosowane do wymogów unijnych. Formalnie - częstotliwość przeglądów wymagane przez nas są częstsze niż w instytucjach zachodnich. Ale jesteśmy gotowi być elastyczni, żeby rząd był zadowolony.

Pani Elżbieta Załoga - Przewodnicząca Rady ds. Promocji Żeglugi Śródlądowej

Rada została powołana w czerwcu 2003r. - w składzie 14 osób. A 11 lutego Br. odbyło się wręczenie nowych nominacji do Rady. Fundusz Żeglugi Śródlądowej funkcjonuje od 2003r. Stan do końca 2007r.:

Istnieją trzy źródła zasilania Funduszu: Budżet państwa, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i składki armatorów. I tak:

- Z budżetu państwa : wpłynęło 23 mln. 300 tys. zł. (regularne zasilanie 5 mln. rocznie)
- NFOŚ: wpłynęło 7 mln (6 mln - 2003r; 1 mln - 2004r; lata 2005-7 brak zasilania)
- Składki armatorów: wpłynęło 2 mln 180 tys. zł co stanowi 7% ogółu

wpływów. Największy udział składek ma Grupa Odratrans, Fabico, OdraLloyd i Transbode to 85% ogółu wpływów)

Wypłaty:

1) Zrealizowano 22 wnioski kredytowe na 26 mln. zł.

- 2005r. 14 mln.
- 2006r. ponad 9 mln.
- 2007r. ok. 3 mln.

Na ostatnim posiedzeniu rady zaopiniowano 7 wniosków na 6 mln. zł.

2) dopłaty do kredytów - zrealizowano 2 wnioski na 923 tys. zł.

3) wypłaty za złomowanie - zezłomowano 14 jednostek za 550 tys. zł. Za 1 statek ok. 40 tys. zł.

Funkcjonowanie Funduszu:

2007r. - Od 1 maja wstrzymano funkcjonowanie Funduszu. 3 lata po wejściu Polski do UE Fundusz może zostać uznany za pomoc publiczną państwa. NA wniosek armatorów odbyło się spotkanie, na którym podjęto postanowienie i konkretnym działaniu. Wystąpiono do Komisji Europejskiej z wnioskiem o notyfikację dokumentu. Minister Polaczek nie czekając podjął decyzję o wznowieniu działalności Funduszu.

W odpowiedzi na pytania:

Można pokornie stwierdzić, że wszystko można zrobić lepiej. W ustawie o Funduszu nie ma innych możliwości promocji żeglugi. Całą pracę wykonujemy społecznie. Nasze możliwości promocji to są książki i publikacje. Np. ostatnio wydana książka prof. Krystyny Wojewódzkiej - Król o żegludze śródlądowej rozeszła się w całym nakładzie i może będzie dodruk.

Pani Janina Mentrak - Ministerstwo Infrastruktury

Notyfikacja jest bardzo trudna. Pomoc publiczna jest obwarowana licznymi przepisami. Prace notyfikacyjne trwają około 18 miesięcy. Nie chcieliśmy krzywdzić i zawieść armatorów i Pani Minister postanowiła podtrzymać decyzję Ministra Polaczka i wznowić działanie Funduszu. Ale trzeba sobie zdawać sprawę z tego, że wszyscy podejmujemy ryzyko. Jeżeli KE uzna to za pomoc publiczną trzeba będzie oddać różnicę między oprocentowaniem funduszu a komercyjnym oprocentowaniem plus odsetki.

Pan Jacek Trojanowski - Centralna Komisja Egzaminacyjna

Centralna Komisja Egzaminacyjna działa w oparciu o ustawę o żegludze śródlądowej i delegację Ministra nr 427 o kwalifikacjach zawodowych.

Co roku ogłaszane są 2 sztywne terminy egzaminów: wiosenny i jesienny na przełomie roku. Przepisy przewidują część teoretyczną i praktyczną (na wodzie). W okresie zimowym nie mogłaby odbyć się część praktyczna. Nie byliśmy w stanie przewidzieć, że ta zima będzie łagodna. Jeżeli zbierze się grupa chętnych na egzamin jesteśmy w stanie go zorganizować. Na przykład na wniosek 11 osób - egzamin odbędzie się w Kędzierzynie - Koźlu.

Jeżeli chodzi o kursy - jest mała liczba chętnych. Dla przykładu 11 osób zgłosiło się na egzamin - z tego 3 wyraziły chęć uczestniczenia w kursie. Nie ma dla kogo zwoływać kursów. Próbujemy mobilizować młodych ludzi do zdawania egzaminów, lecz jest to tendencja światowa. Ale każdy wniosek będzie rozpatrywany.

Pan Krzysztof Woś - Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie

Mamy zimę, ale wszystkie drogi wodne są otwarte dla żeglugi. W ubiegłym roku zimy nie było, w bieżącym - krótko - 30 km. stałej pokrywy lodowej.

Inwestycje:

Z inicjatywy RZGW wspartego przez KZGW i NFOŚ stworzyliśmy elektroniczny informator śródlądowych dróg wodnych w obrębie granicznego i dolnego odcinka Odry. Udało nam się włączyć w tę inicjatywę Urząd Morski w Szczecinie, tak aby dla użyteczności tego informatora powstała jednolita sieć informacji dotyczących śródlądowych dróg wodnych wraz z wewnętrznymi drogami morskimi. Informator zawiera sporo pogrupowanych graficznie i tabelarycznie informacji. Szczegóły znajdują się w materiałach do Narady.

Sporym osiągnięciem w rejonie szczecińskiego węzła wodnego było zmodyfikowanie jednego przejścia żeglugowego na moście kolejowym na Odrze Zachodniej. To jest wąskie gardło. W tym roku planujemy realizację zachodniego przejścia. Na tym odcinku wprowadzony jest ruch jednostronny. Cała inwestycja to 14 mln. zł.

Pozostałe kwestie związane z poprawą parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych jakie administrujemy: Od jakiegoś czasu prowadzone są ze stroną Niemiecką (panowie są dziś na Sali) rozmowy dotyczące sposobu, zakresu i czasu modernizacji zabudowy regulacyjnej na granicznych odcinku Odry, ale nie tylko, bo rozmowy prowadzone na szczeblu międzyministerialnym obejmują zarówno odcinek Odry

Granicznej jak również śródlądowe drogi wodne pogranicza czyli kwestie kanału lateralnego w stosunku do Odry, powiązania portu Szwedt, kwestie lodotamania (konieczność pogłębienia jeziora Dąbie). Udało nam się ustalić, że do końca 2015r. na Odrze Granicznej będziemy sukcesywnie usuwać miejsca limitujące dla żeglugi śródlądowej aby z roku na rok można było odczuć poprawę parametrów. Planujemy zmodernizować 6 miejsc limitujących. Po 2015r. strony będą dalej modernizowały graniczny odcinek Odry. Planowane jest usunięcie wszystkich miejsc limitujących, by osiągnąć cel, którym jest uzyskanie głębokości 1,80m. przy średnich niskich przepływach z gwarancją od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia Warty 85% i od ujścia Warty do Widuchowej 90% jeśli chodzi o okres sezonu nawigacyjnego.

Pani Czesława Christowa - Akademia Morska

Celem wystąpienia jest przedstawienie możliwości stworzenia klastra morskiego i uczestnictwa w nim w postaci aktywnego członka. Środowisko morskie nie jest zbyt zintegrowane. Z inicjatywy projektu IMOR, którego członkiem jest Akademia Morska w Szczecinie - powstanie Zachodniopomorski Klaster Morski. Bardzo ważną rolę w tym klastrze będzie odgrywał transport śródlądowy i przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej. Chodzi o to, by stworzyć układ przedsiębiorców współdziałających w szeroko rozumianej gospodarce morskiej po to, by zwiększyć konkurencyjność każdego z przedsiębiorstw uczestniczących w klastrze. Jest to wizja, która powinna nas połączyć. W przyszłości klastry będą występowały skutecznie o środki unijne na infrastrukturę transportową. Wykorzystując to, celowe jest by armatorzy żeglugi śródlądowej stworzyli własne klastry bądź podklaster większego klastra morskiego. Od marca 2008r. inicjatywę stworzoną przez IMOR przejmuje Akademia Morska. Zachęcam do szerszego zapoznania się z tą ideą, bo ma ona na celu zwiększenie siły przebicia w pozyskiwaniu środków unijnych, zwiększenie konkurencyjności, zintegrowanie. Klastry będą skuteczne w działaniu. Opracowana jest pełna koncepcja zachodniopomorskiego klastra morskiego. Są cele operacyjne, bieżące, metodyka dochodzenia do klastra w sensie praktycznym.

Pan Marek Michalski - Politechnika Szczecińska

Z eurostatu (europejski urząd statystyczny) wynika że na pod względem dróg wodnych Polska zajmuje 9 te miejsce w Europie przed Francją, Wielką Brytanią. Na 1000 km. Polska ma 12 km. drogi wodnej. Ale jeżeli spojrzysz się na mapę - Polska jest białą plamą. Strumienie wody przechodzą przez wszystkie inne kraje oprócz Polski. W tabelach statystycznych dotyczących liczby statków, ładowności itd., w rubryce Polska nie ma żadnych danych. Chcemy dorównać innym, a europejski urząd

statystyczny traktuje żeglugę śródlądową w Polsce jako zerową.

Pan Rafał Woźniak - Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią

Szkoła otrzymała zaproszenie ze szkoły holenderskiej na kongres dotyczący zainicjowania unifikowania programów kształcenia, by opracować model kształcenia w żegludze śródlądowej. W Polsce obowiązuje nieszczęsne rozporządzenie o kwalifikacjach zawodowych. Jest ono nie skorelowane z egzaminami. Stopień marynarza (okres wypływania w czasie kształcenia). Przydałoby się wsparcie w promocji zawodu wśród młodych ludzi. Przy wsparciu widać, że udaje się dokonywać naboru.

Pan Jacek Trojanowski

Od wielu lat składamy wnioski do Ministerstwa o wprowadzenie zmian w rozporządzeniu o kwalifikacjach załóg. Projekt z naszej strony powinien do państwa trafić. Materiał do rozporządzenia nowego powinien odpowiadać dzisiejszym czasom. Ułatwi to wszystkim funkcjonowanie. Problemem jest to, że młody kształcący się człowiek idzie na statek z tymi samymi 'uprawnieniami' co bez szkoły i kwalifikacji. Absolwenci Akademii Morskiej specjalności żegluga śródlądowa też nie posiadają żadnych uprawnień. Ścieżka kariery powinna być skrócona. Ludzie, którzy kształcą się, mają teoretyczną wiedzę, praktykę od armatorów właśnie otrzymują 'zaliczenie' praktyki.

Pan Frank Dumke - Kierownik posterunku policji wodnej w Hohensaaten

W odpowiedzi na pytanie:

Naszych kontroli nie uzależniamy od bandery, pod którą pływa jednostka. Kontrolowane są tak samo jednostki niemieckie, czeskie, holenderskie. W przypadku niedociągnięć, usterek te jednostki również dostają mandaty. Nie wszystkie kraje podłączone są do centralnego banku danych stąd taka częstotliwość kontroli. Jeżeli podczas kontroli okaże się, że jednostka była kontrolowana w ciągu 2 ostatniej tygodni - odstępimy od tej kontroli - chyba że będą usterki.

Pan Mirosław Jankowski - RZGW Gdańsk

Łączność radiowa jest generalnie problemem. Mamy ją na archiwalnych częstotliwościach (33.450 i 33.425). Chcemy wykorzystać łączność radiową przyznaną lokalnie dla Urzędów Żeglugi Śródlądowej. Nie będzie to łączność o wielkim zasięgu - około 10 - 15 km. ale to powinno wystarczyć.

Można się cieszyć, że na 18 tys. śluzowań w ubiegłym sezonie nie było wielu uwag.

Naradę Przednawigacyjną podsumował Przewodniczący spotkania Jerzy Hopfer, który podziękował zebranych za przybycie, dobrą atmosferę i konstruktywne wypowiedzi. Zapowiedział, że wnioski z tej narady będą wykorzystywane przez Związek Polskich Armatorów Śródlądowych w kontaktach z urzędami i władzami centralnymi.

Protokół sporządziła Magdalena Stróżewska.

Przewodniczący

NARADY PRZEDNAWIGACYJNEJ

Jerzy Hopfer