teraz ODRA

Nr 1/2016

Biuletyn informacyjny Stowarzyszenia TERAZ ODRA

Fot. Rafał Zambrzycki

www.terazodra.pl

nurt polityczny

- Sejmowa Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
- Parlamentarny Zespół Przyjaciół Odry
- Czy pozycja resortu będzie wystarczająco silna?

Spis treści

3 Sejmowa Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

10 Parlamentarny Zespół Przyjaciół Odry

15 Czy pozycja resortu będzie wystarczająco silna?

19 Kto rządzi w ministerstwie?

20 Gróbarczyk: statki buduje biznes

25 O portach w Sejmie RP

27 Żegluga śródlądowa: koniec trzeciej klasy

29 Poseł Jerzy Wilk: kopiemy, czy nie kopiemy?

30 Postulat przejścia z godziny na tydzień. Dialog społeczny, żegluga i morze

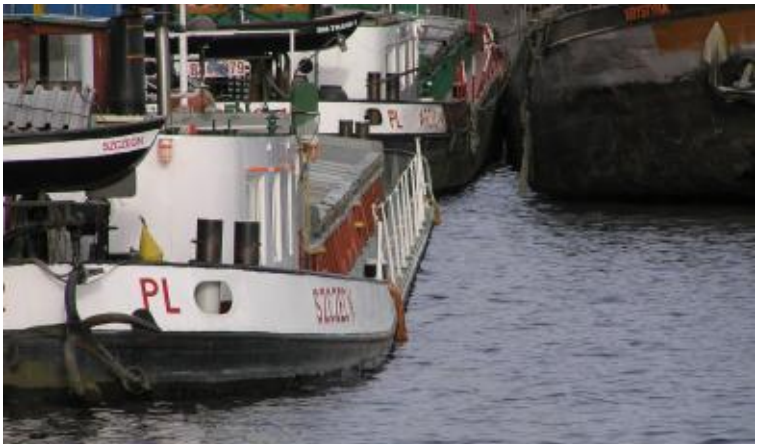
31 Edukacja morze, rząd i rzeka

Copyright

Cały biuletyn „Teraz Odra" lub jego część może być nieodpłatnie powielany i rozpowszechniany lub w jakiejkolwiek formie i w jakikolwiek sposób (w tym także elektroniczny i mechaniczny lub inny albo na wszelkich polach eksploatacji) włącznie z kopiowaniem, szeroko pojętą digitalizacją, fotokopiowaniem lub kopiowaniem, w tym także zamieszczaniem w Internecie – z chwilą: 1) uzyskania pisemnej zgody wydawcy, 2) podania nazwiska autora utworu (jeśli występuje) oraz źródła utworu: Stowarzyszenie „Teraz Odra" lub www.terazodra.pl, 3) przesłania wydawcy informacji o miejscu powielenia utworu (link, pdf publikacji, publikacja) z chwilą rozpoczęcia rozpowszechniania utworu na adres: info@terazodra.pl lub Stowarzyszenie „Teraz Odra", ul. Kleczkowska 50, 50-227 Wrocław.

W biuletynie wykorzystaliśmy zdjęcia autorstwa Rafała Zambrzyckiego ze strony WWW Sejmu RP. Zdjęcia umieszczone w Systemie Informacyjnym Sejmu można pobierać i wykorzystywać bezpłatnie z przywołaniem nazwiska autora. Zezwolenie to nie dotyczy jedynie elementów odrębnie zastrzeżonych.

BEZPŁATNY BIULETYN INFORMACYJNY
Wydawca: Stowarzyszenie Teraz Odra
(KRS: 0000338247)
ul. Kleczkowska 50, 50-227 Wrocław
e-mail: info@terazodra.pl , www.terazodra.pl
Opracowanie: Sebastian Sahajdak



Fot. Sah

Szanowni Państwo,

miło nam przekazać Państwu pierwszy numer biuletynu „Teraz Odra". W całości jest on poświęcony „nurtowi POLITYCZNEMU". Wzięliśmy się na sposób i przeanalizowaliśmy potencjał, jaki drzemie w politykach, którzy zaangażowali się w rozwój gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Mowa o kierownictwie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, członkach Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Parlamentarnego Zespołu Przyjaciół Odry. Jaki efekt osiągnęliśmy? W jednym miejscu zebraliśmy wiedzę na temat „załogi politycznej", ponad trzydziestu parlamentarzystów opcji rządzącej, jak i opozycji. Poziom wiedzy i doświadczenia polityków jest imponujący. Przekonajcie się Państwo sami.

W biuletynie zamieściliśmy także kilkanaście tekstów związanych z posiedzeniem Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 9 grudnia 2015 roku. Było to pierwsze robocze posiedzenie po ukonstytuowaniu się komisji. Z posłami spotkał się Marek Gróbarczyk – minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

Oczywiście naszym celem nie jest tylko i wyłącznie zajmowanie się stroną polityczną przywracania żeglowności na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Zależy nam na współpracy w ramach platformy dialogu wszystkich podmiotów zainteresowanych rozwojem polskiej gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

Stowarzyszenie na Rzecz Gospodarczego Rozwoju Dorzecza Odry „Teraz Odra" zostało powołane przez podmioty gospodarcze prowadzące działalność związaną z Odrą – wśród nich są firmy żeglugowe, stocznie, firmy pogłębiarskie i budownictwa hydrotechnicznego, organizacje turystyczne i sportowe oraz osoby fizyczne zainteresowane Odrą. Bezpośrednim celem zawiązania Stowarzyszenia jest gospodarczy i turystyczny rozwój Dorzecza Odry.

Stale pogarszający się stan Odrzańskiej Drogi Wodnej uniemożliwia prowadzenie działalności transportowej na Odrze i jest sprzeczny z wieloma polskimi i europejskimi (unijnymi) aktami prawnymi dotyczącymi śródlądowych dróg wodnych. Nasze środowisko będzie aktywnym uczestnikiem dialogu na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce, rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz rozwoju polskich portów morskich. To co nas łączy, to przekonanie o konieczności rozwoju Polski na kierunku północ–południe.

Dariusz Karkos

Kapitan żeglugi śródlądowej
Prezes Zarządu Stowarzyszenia „Teraz Odra"

Wrocław, styczeń 2016 r.

Sejmowa Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

To od tych ludzi, w dużym stopniu, zależeć będzie politycznie przyszłość polskiej gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Tworzą od podstaw ministerstwo, rozpoczynają pracę w Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (GMZ) oraz Zespole Przyjaciół Odry. Kim są i jakie mają doświadczenie? Wreszcie, jaka jest ich pozycja polityczna i jakie środowiska czy projekty reprezentują?

Kiedy poseł Sławomir Nitras z Platformy Obywatelskiej (Szczecin), w trakcie posiedzenia Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (9.12.15 r.), pytał ministra Marka Gróbarczyka (PiS, Szczecin) o „siłę" kierowanego przez niego resortu, to przyznać trzeba, że pytanie miało charakter retoryczny. Poseł Nitras doskonale wie, że siłę polityczną minister Gróbarczyk ma, i to całkiem sporą. Skąd takie przekonanie? Ponieważ załoga polityczna Prawa i Sprawiedliwości, w przeważającym stopniu, jest szczecińska i posłowi Nitrasowi doskonale znana.

Szczecin: Brudziński, Gróbarczyk, Zaremba, Brzezicki…

Joachim Brudziński, jeden z najbliższych współpracowników prezesa Prawa i Sprawiedliwości Jarosława Kaczyńskiego. Wicemarszałek Sejmu RP, przewodniczący Komitetu Wykonawczego PiS, lider tej partii na Pomorzu Zachodnim, członek Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Rocznik 1968. Absolwent Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Świnoujściu i Instytutu Politologii Uniwersytetu Szczecińskiego. W trakcie studiów zarabiał na utrzymanie, pływając na statkach handlowych i rybackich. Po ukończeniu studiów założył Morskie Centrum Informacji Zawodowej. Zajął się podnoszeniem kwalifikacji językowych polskich marynarzy i rybaków. Był rzecznikiem prasowym Urzędu Morskiego w Szczecinie, wykładowcą w Zachodniopomorskiej Szkole Biznesu oraz Policealnym Studium Administracji. Jego domeną zawodową jest jednak polityka. Poseł V, VI i VII kadencji.

Można z całą odpowiedzialnością napisać, że Joachim Brudziński i Marek Gróbarczyk są z jednego teamu. Współpracują ze sobą od lat. Pochodzą z Sądecczyzny. Gróbarczyk, rocznik 1968, ukończył studia na Wydziale Mechanicznym Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni. Jest także absolwentem studiów podyplomowych na Akademii Rolniczo-Technicznej w Bydgoszczy na kierunku telekomunikacja cyfrowa. Pracował na statkach morskich jako oficer, a także w firmach transportowych i budowlanych. Zajmował kierownicze stanowiska w spółkach prawa handlowego – był członkiem zarządu Zakładów Azotowych w Tarnowie – Mościcach S.A. oraz członkiem Rady Nadzorczej Operatora Logistycznego Paliw Płynnych. W 2007 r., w rządzie premiera Jarosława Kaczyńskiego, sprawował urząd Ministra Gospodarki Morskiej. Przygotował m.in. dwa programy: Budowy falochronu wschodniego w Świnoujściu, stanowiącego port zewnętrzny do odbioru gazu skroplonego oraz Budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. M. Gróbarczyk w latach 2008–2009 pełnił funkcję eksperta w Kancelarii Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego do spraw gospodarki morskiej. Był posłem do Parlamentu Europejskiego (okręg gorzowski). Pracował m.in. w Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii oraz

delegacji do spraw stosunków z Chińską Republiką Ludową. Był także zastępcą członka Komisji Rybołówstwa oraz dwóch delegacji – do spraw stosunków z państwami Ameryki Środkowej i do Euro-Latynoamerykańskiego Zgromadzenia Parlamentarnego (za: mgm.gov.pl). 16 listopada 2015 roku został powołany na ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej w rządzie Beaty Szydło, co skutkowało wygaśnięciem jego mandatu eurodeputowanego. Od 2011 roku jest członkiem Komitetu Politycznego PiS.

Do kadry oficerskiej politycznej załogi należy zaliczyć kolejnego polityka PiS ze Szczecina Krzysztofa Zarembę, wiceprzewodniczącego Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Sejmu RP. Zaremba ma duże doświadczenie polityczne i życiorys, którym można byłoby obdzielić kilku polityków. Rocznik 1972. Poseł na Sejm IV, V i VIII kadencji (2001–2007, od 2015), senator VII kadencji (2007–2011). Podobnie jak posłowie S. Nitras i J. Brudziński absolwent Instytutu Politologii Uniwersytetu Szczecińskiego. To co łączy K. Zarębę ze S. Nitrasem, to fakt, że jeden i drugi kierowali strukturami Platformy Obywatelskiej na Pomorzu Zachodnim. Zaremba przewodniczył Zarządowi Regionu PO w latach 2001–2006, a Nitras w okresie 2006–2010 zasiadał w zarządzie krajowym tej partii i był jej wiceprzewodniczącym w regionie zachodniopomorskim. Ponadto od grudnia 2003 do października 2013 roku przewodniczył PO w Szczecinie. W 2009 roku Krzysztof Zaremba zrezygnował z członkostwa w Platformie Obywatelskiej. Zanim związał się z Prawem i Sprawiedliwością w 2009 r. miał jeszcze mały polityczny epizod z Libertas. Kandydował z listy tej partii do Parlamentu Europejskiego. Bez powodzenia. W 2010 roku dołączył do klubu parlamentarnego PiS. W wyborach samorządowych 2010 roku, popierany przez Prawo i Sprawiedliwość, walczył o urząd Prezydenta Miasta Szczecin. Znalazł się na trzecim miejscu. W 2011 został członkiem PiS. W wyborach parlamentarnych w tym samym roku był kandydatem PiS do Senatu w okręgu szczecińskim i nie uzyskał reelekcji. Wrócił do pracy w dziale handlowym jednej ze spółek przeładunkowych działających na terenie szczecińskiego portu. Warto podkreślić, że w trakcie wyborów samorządowych w 2010 roku Zaremba uzyskał oficjalne poparcie przedstawicieli zarządu Porty Holding. Poparli go Krzysztof Piotrowski, prezes byłego Holdingu Stoczniowego oraz wiceprezes Andrzej Strzeboński. W 2014 roku K. Zaremba został wybrany na radnego sejmiku zachodniopomorskiego V kadencji, a w 2015 roku, oprócz tego, że wrócił do pracy w Parlamencie RP, to został członkiem Rady Nadzorczej Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Szczecinie. Wybrała go załoga. Dlaczego poświęcamy tyle uwagi temu politykowi? W chwili, gdy Joachim Brudziński i Marek Gróbarczyk będą zaangażowani na swoich odcinkach politycznego frontu, to zapewne ten polityk będzie odpowiadał, od strony technicznej, za zachowanie „równowagi" pomiędzy ośrodkami szczecińskim i gdańskim.

Ośrodek szczeciński PiS, do którego zaliczyliśmy J. Brudzińskiego, M. Gróbarczyka i K. Zarembę, na poziomie prac Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej reprezentuje także poseł Artur Szałabawka. W latach 2014–2015 przewodniczący Rady Miasta Szczecin. Uzyskał mandat posła po raz pierwszy. Na swoim koncie ma pracę w Żegludze Szczecińskiej. Na początku kariery zawodowej był dysponentem eksploatacji statków. Z wykształcenia jest socjologiem.

Na tym nie koniec. Ponieważ omówiliśmy tylko część ośrodka szczecińskiego związaną z Prawem i Sprawiedliwością, zostaje nam jeszcze Platforma Obywatelska i Nowoczesna Ryszarda Petru.

Sejmowa Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Do zakresu działania Komisji należą sprawy gospodarki morskiej, w tym transportu morskiego i żeglugi morskiej, obszarów morskich, portów i przystani morskich, ochrony środowiska morskiego, rybołówstwa morskiego i popularyzacji problematyki morskiej, a także sprawy żeglugi śródlądowej, dróg wodnych śródlądowych i rybactwa śródlądowego.

Załącznik do uchwały Sejmu RP z 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu RP (tekst jednolity M.P. 2012 poz. 32 z późn. zm.)

Zacznijmy do Sławomira Nitrasa. To doświadczony polityk. Poseł na Sejm V, VI i VIII kadencji, w latach 2009–2014 poseł do Parlamentu Europejskiego VII kadencji, od 2014 do 2015 roku główny doradca premier Ewy Kopacz. W Sejmie VIII kadencji zaangażował się w pracę Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Komisji Spraw Zagranicznych. Przy Nitrasie, swoje pierwsze parlamentarne szlify, zbiera kolejny polityk PO ze Szczecina, Arkadiusz Marchewka, także członek GMZ. A. Marchewka, ekonomista, absolwent Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie i Uniwersytetu Szczecińskiego, związany jest z projektem Klastra Morskiego Pomorza Zachodniego (manager inicjatywy klastrowej). Głównym partnerem klastra jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. (www.klastermorski.com).

W kręgu naszych zainteresowań jest też postać w Platformie Obywatelskiej na Pomorzu Zachodnim pierwszoplanowa, o której nie trzeba wspominać w kontekście żeglugi śródlądowej. Mowa o Stanisławie Gawłowskim, polityku z Koszalina, byłym wiceministrze środowiska w rządzie koalicji PO-PSL. Obecnie S. Gawłowski jest przewodniczącym Sejmowej Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. Warto na marginesie podkreślić, że posłowie S. Nitras i S. Gawłowski od lat są w sporze politycznym.

Zostaje nam jeszcze Nowoczesna Ryszarda Petru. W pracę Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zaangażował się poseł z okręgu szczecińskiego Piotr Misiło. W roli posła na Sejm RP po raz pierwszy. Pracował jako dyrektor generalny jednego z regionalnych wydawnictw, kierował wydziałem promocji w Urzędzie Gminy Police, zajmował stanowiska prezesa lub wiceprezesa zarządu w różnych spółkach prawa handlowego. Ma wykształcenie ekonomiczne i humanistyczne. Studiował w Wyższej Szkole Humanistycznej TWP w Szczecinie, Uniwersytecie Szczecińskim, Szkole Głównej Handlowej w Warszawie oraz na Uniwersytecie Jagiellońskim. W Sejmie RP będzie pracował także w Komisji Infrastruktury. P. Misiło w grudniu 2015 roku został szefem partii w Zachodniopomorskiem. W sprawach dotyczących gospodarki morskiej może liczyć na wsparcie Rafała Zahorskiego, byłego przewodniczącego Rady Interesantów Portu Szczecin, zaangażowanego obecnie w tworzenie struktur Nowoczesnej Ryszarda Petru.

Skoro wspominamy o liderach środowiska, którzy nie zasiadają w sejmowych ławach, a stanowią wsparcie merytoryczne dla parlamentarzystów, to warto zaznaczyć obecność kilku

Fot. Rafał Zambrzycki

ważnych osób po stronie Prawa i Sprawiedliwości. Cały czas mowa o ośrodku szczecińskim. Najpierw Piotr Jania, obecny wojewoda zachodniopomorski. Jest też Jan Stasiak, przewodniczący Rady Interesantów Portu Szczecin i wspomniany wcześniej prezes byłego Holdingu Stoczniowego Krzysztof Piotrowski. Piotr Jania przez większość zawodowego życia związany był ze szczecińskim portem. Zaczął pracę na stanowisku montera, kierował Wolnym Obszarem Celnym, był wiceprezesem Drobnicy Port Szczecin. W latach 2006–2008 był wiceprezesem Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Od 2002 roku był wiceprezesem Związku Miast i Gmin Morskich. Na odcinku portowym Prawo i Sprawiedliwość może korzystać także z wiedzy i doświadczenia Jana Stasiaka. I choć Rada Interesantów Portu Szczecin jest organizacją apolityczną, a jej przewodniczący szefuje jednej ze spółek na terenie szczecińskiego portu, to od lat środowiskowo związany jest z PiS-em. Jego zdanie w sprawach portowych jest słyszane nie tylko w Szczecnie. Podobnie zresztą jak opinie wspomnianego wcześniej Rafała Zahorskiego. Natomiast Krzysztof Piotrowski, były prezes spółki Stocznia Szczecińska Porta Holding SA, który po 11 latach wygrał sprawę o nielegalne aresztowanie w sprawie narażenia stoczni na szkody, jest w Szczecinie legendą. Po tym, jak Piotr Jania, 8 grudnia 2015 r., został powołany na stanowisko wojewody zachodniopomorskiego, K. Piotrowski zajął jego miejsce w Radzie Miasta Szczecin.

Politycy PiS z ośrodka szczecińskiego mogą więc liczyć na wsparcie trzech „think tanków" w obszarach funkcjonowania portów morskich, przemysłu stoczniowego oraz żeglu-

gi. W tym trzecim obszarze znaczącą postacią jest Paweł Brzezicki, podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. W latach 1998–2005 pełnił funkcję dyrektora naczelnego Polskiej Żeglugi Morskiej. Był to najtrudniejszy dla tego armatora czas, kiedy firmie groziła upadłość. W latach 2006–2008 pracował na stanowisku prezesa Agencji Rozwoju Przemysłu. Był także doradcą premiera ds. gospodarki morskiej. Absolwent Politechniki Szczecińskiej kierunku ekonomika i organizacja transportu morskiego. Angażuje się także w działalność non-profit, m.in. jako założyciel fundacji Pro Publico Mare (za: mgm.gov.pl).

Kończąc część poświęconą ośrodkowi szczecińskiemu, warto wspomnieć o profesorze Bogusławie Liberadzkim, ekonomiście, byłym ministrze transportu, pośle na Sejm III i IV kadencji, deputowanym do Parlamentu Europejskiego V (w 2004), VI, VII i VIII kadencji. Profesor Liberadzki pracuje w Komisji Transportu i Turystyki oraz Komisji Budżetu PE. W 2008 r. uznany został za najbardziej pracowitego europosła (MEP Awards) w kategorii transport.

Trójmiasto:
Arciszewska-Mielewczyk, Horała

Weluj na swòjégò! Tak na stronie „Expresu kaszubskiego" zachęcano do głosowania w wyborach parlamentarnych na Kaszubów. W tym na poseł Dorotę Arciszewską-Mielewczyk, przewodniczącą Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (PiS, Gdynia). Trzeba wiedzieć, że Kaszubi i morze, to jedność. D. Arciszewska-Mielewczyk jest córką kapitana żeglugi wielkiej Eugeniusza Arciszewskiego. Jej przodkiem w linii prostej był Krzysztof Arciszewski (1592–1656), generał artylerii koronnej, admirał sił morskich holenderskich w Brazylii. Pani poseł jest ekonomistką, absolwentką Wydziału Ekonomiki Transportu Uniwersytetu Gdańskiego oraz Wydziału Administracji Akademii Morskiej w Gdyni. Specjalizacja – zarządzanie organizacją eksploatacji statków. W latach 1995–1996 pracowała w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym w Gdyni. Posiada duże doświadczenie w pracy parlamentarnej. W Sejmie III i IV kadencji była członkiem Komisji Integracji Europejskiej, Komisji Transportu i Łączności, Komisji Infrastruktury oraz Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi. W Senacie VI kadencji była sekretarzem Senatu, zastępcą przewodniczącego Komisji Spraw Emigracji i Łączności z Polakami za Granicą, członkiem Komisji Gospodarki Narodowej, przewodniczyła też Delegacji Sejmu i Senatu RP na Konferencję Parlamentarną Morza Bałtyckiego. W Senacie VII kadencji była zastępcą przewodniczącego Komisji Spraw Zagranicznych. Obecnie D. Arciszewska-Mielewczyk, oprócz przewodniczenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, zaangażowała się w pracę Komisji Łączności z Polakami za Granicą.

Marcin Horała (PiS, Gdynia) rozpoczyna karierę parlamentarną. Zaangażował się w prace Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii. Ma szansę stać się jednym z najlepszych ekspertów w obszarze gospodarki morskiej na polskiej scenie politycznej. Rocznik 1981. Z wykształcenia politolog i prawnik. Absolwent Wydziału Nauk Społecznych i Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego. Szef gdyńskich struktur Prawa i Sprawiedliwości – pełnomocnik PiS w Gdyni. Przez 9 lat radny. Kandydat tej partii, w 2014 r., w wyborach na prezydenta miasta. Przegrał z prezydentem Wojciechem B. Szczurkiem (67 665), ale uzyskał drugi wynik (10 388). Na profilu GoldenLine M. Horyły

Fot. Sah

możemy przeczytać między innymi: „specjalista w zarządzaniu procesami produkcyjnymi i logistycznymi z wykorzystaniem nowoczesnych narzędzi i systemów informatycznych (specjalizacja w branży morskiego transportu kontenerowego). Doświadczenia we wdrażaniu nowych systemów komputerowych oraz zmianach w organizacji pracy. Sprawdzał się jako trener, wykładowca, tłumacz i publicysta. Od wielu lat działa w obszarze projektów społecznych i działalności dla dobra wspólnego. Zna i rozumie PR i środowisko...". Zawodowo związany z BCT Bałtyckim Terminalem Kontenerowym Sp. z o.o. Doświadczenie zdobywał na stanowiskach: ekspedytora, specjalisty ds. informatyki, kierownika działu administracji operacyjnej oraz specjalisty ds. systemu operacyjnego terminalu.

Ośrodek trójmiejski w Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej reprezentują także posłowie partii opozycyjnej, są to: Tadeusz Aziewicz (PO, Gdynia), Jerzy Borowczak (PO, Gdańsk) i Stanisław Lamczyk (PO, Gdynia).

Tadeusz Aziewicz jest ekonomistą, absolwentem Wydziału Ekonomiki Transportu Uniwersytetu Gdańskiego. Poseł V kadencji, poseł VI kadencji oraz poseł VII kadencji. W latach dziewięćdziesiątych był zaangażowany w prace samorządu terytorialnego. Był radnym miasta Gdynia oraz wiceprzewodniczącym Sejmiku Samorządowego Województwa Gdańskiego (94-98). Ze strony aziewicz.pl dowiadujemy się, że pracował w firmie konsultingowej „Doradca", której szefem był Jan Krzysztof Bielecki – późniejszy premier RP. W latach 1987–1995 był pracownikiem naukowym Instytutu Teorii Ekonomii Uniwersytetu Gdańskiego. Od 1991 do 1998 roku związany z Instytutem Badań nad Gospodarką Rynkową – kierował Zakładem Gospodarki Komunalnej. Jest autorem i współautorem wielu publikacji z dziedziny prywatyzacji sektora usług komunalnych. W latach 1998–2002 pełnił funkcję prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. W Sejmie VIII kadencji zaangażował się w pracę Komisji do Spraw Energii i Skarbu Państwa oraz Komisję Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (zastępca przewodniczącego).

Jerzy Borowczak (PO, Gdańsk), mechanik budowy okrętów i statków. Absolwent Technikum Budowy Okrętów i Statków w Gdańsku. Staż parlamentarny: poseł III kadencji, poseł VI kadencji, poseł VII kadencji. W 1979 r. rozpoczął pracę w Stoczni Gdańskiej im. Lenina. Niemal od razu zetknął się z Wolnymi Związkami Zawodowymi Wybrzeża, tworzonymi przez Andrzeja i Joannę Gwiazdów oraz Krzysztofa Wyszkowskiego. Wtedy też poznał Lecha Wałęsę, któremu wierny pozostał przez lata. W sierpniu 1980 r. razem z Bogdanem Felskim i Ludwikiem Prądzyńskim zainicjował strajk w Stoczni Gdańskiej. W latach 1983–1985 pracował w Przedsiębiorstwie Geologicznym Budownictwa Wodnego „Hydrogeo", a od 1985 do 1989 r. w Spółdzielni Usług Wysokościowych „Świetlik", kierowanej przez Macieja Płażyńskiego, a dającej zatrudnienie głównie ludziom opozycji. W maju 1988 r. był współorganizatorem strajku w Stoczni Gdańskiej. W roku 1989 został przywrócony do pracy w Stoczni Gdańskiej. W latach 1991-2001 był przewodniczącym Komisji Zakładowej „Solidarności". W 1993 współtworzył wraz z prezydentem Lechem Wałęsą stowarzyszenie Bezpartyjny Blok Wspierania Reform. Od 2006 r. jest członkiem Platformy Obywatelskiej (za: jerzy-borowczak.pl). Od 2002 r. pełni funkcję dyrektora w Fundacji Centrum Solidarności.

Stanisław Lamczyk (PO, Gdynia). Staż parlamentarny: poseł V kadencji, poseł VI kadencji, poseł VII kadencji. Doktor nauk humanistycznych, inżynier mechanik. Absolwent Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Koszalinie, Uniwersytetu Gdańskiego – studia podyplomowe organizacja i zarządzanie oraz Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu – doktorat. Na oficjalnej stronie Lamczyk.pl napisał: „Będąc Posłem na Sejm RP z Platformy Obywatelskiej reprezentuję Kaszubów". Posiada doświadczenie w pracy samorządowej. W 1989 r. założył Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowe „IZOBUD" w Somoninie, które zajmuje się dystrybucją materiałów budowlanych. Jest współzałożycielem Powszechnej Wyższej Szkoły Humanistycznej „Pomerania" w Chojnicach (powstała w 2003 roku). W Sejmie VIII kadencji zaangażował się w pracę Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Komisji Infrastruktury.

Elbląg: Wilk i Kobylarz

Posłowie Jerzy Wilk (PiS, Elbląg) i Andrzej Kobylarz (Kukiz15, Elbląg) na forum Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej mają jasno sprecyzowane zadanie do wykonania. Jednym zdaniem – port morski w Elblągu ma odzyskać dostęp do morza. To nie tylko zabieganie o budowę kanału żeglownego na Mierzei Wiślanej, pogłębienie toru wodnego do Elbląga, ale także zabieganie o modernizację polskiego odcinka śródlądowej międzynarodowej drogi wodnej E70.

Fot. Sah

Jerzy Wilk jest ekonomistą. Absolwentem Wyższej Szkoły Zarządzania i Przedsiębiorczości w Warszawie. Od 2013 do 2014 roku był prezydentem Elbląga, następnie do 2015 przewodniczącym Rady Miejskiej w Elblągu. Zawodowo związany z Elbląską Spółdzielnią Niewidomych „ELSIN". Został m.in. prezesem Stowarzyszenia Rozwoju Ziemi Elbląskiej (od 1994) i członkiem założycielem Polskiej Organizacji Pracodawców Osób Niepełnosprawnych. Do Sejmu RP wybrany po raz pierwszy. Zaangażował się w prace Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Komisji Łączności z Polakami za Granicą oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej.

Andrzej Kobylarz, podobnie jak Jerzy Wilk, do Sejmu RP został wybrany po raz pierwszy. Jest przedsiębiorcą. Panowie współpracowali ze sobą (w relacji samorząd–gospodarka), kiedy J. Wilk był prezydentem Elbląga. A. Kobylarz ma wykształcenie zasadnicze zawodowe. Szefuje gdańskiej spółce Weko, która od 12 lat działa na terenie Elbląga. Od lutego 2013 r. firma jest właścicielem terenów po Stoczni Elbląg. Firma A. Kobylarza zajmuje się między innymi przewozami towarowymi drogą wodną pomiędzy Kaliningradem a Elblągiem – eksportem materiałów budowlanych i importem węgla z Rosji. W 2013 r., w rozmowie z „Dziennikiem Elbląskim" informował, że jego spółka posiada cztery barki i trzy pchacze.

Kielce: Lipiec, Cieślak i Kotowski

Wśród 17 posłów członków Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (stan na 30.12.2015 r.) trzech reprezentuje okręg kielecki. Jaki były powody zaangażowania się posłów w prace komisji? Czy zdecydowała matematyka, układ sił politycznych w komisjach?, czy można szukać uzasadnienia w rozwoju żeglugi śródlądowej na Wiśle? Rzeka jest naturalną granicą pomiędzy województwem świętokrzyskim a województwami małopolskim, podkarpackim i lubelskim. Jednak praca w Sejmie RP dotyczy spraw ważnych dla całego społeczeństwa i dla funkcjonowania państwa jako całości.

Niemniej jednak obecność Krzysztofa Lipica, jednego z liderów PiS w powiecie starachowickim, może być dla komisji ważna. K. Lipiec posiada duże doświadczenie w pracy parlamentarnej. Był senatorem IV kadencji, posłem V, VI i VII kadencji. W Sejmie VIII kadencji zaangażował się w prace Komisji do Spraw Unii Europejskiej i Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Wcześniej był wiceprzewodniczącym Senackiej Komisji Nauki i Edukacji Narodowej. Pracował w Sejmowej Komisji ds. Unii Europejskiej, Komisji Pracy, Komisji Polityki Społecznej i Rodziny. Posiada doświadczenie samorządowe zdobyte w trakcie sprawowania mandatów radnego wojewódzkiego i powiatowego. K. Lipiec jest nauczycielem (fizyk), absolwentem Wydziału Matematyczno-Przyrodniczego Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Kielcach.

Michał Cieślak (PiS, Kielce) został wybrany do Sejmu RP po raz pierwszy. Z wykształcenia jest magistrem inżynierem agroekonomii. Ukończył studia na Uniwersytecie Rolniczym im. H. Kołłątaja w Krakowie. Prowadzi gospodarstwo sadownicze i szkółkarskie. W latach 2011–2015 był przewodniczącym rady powiatowej Świętokrzyskiej Izby Rolniczej w Busku-Zdroju. W Sejmie VIII kadencji zaangażował się także w prace Komisji Gospodarki i Rozwoju.

Kazimierz Kotowski (PSL, Kielce) także wybrany do Sejmu RP po raz pierwszy. Samorządowiec o bardzo dużym doświadczeniu. Przez trzy kadencje starosta opatowski, prezes zarządu Związku Powiatów Polskich, od 2010 do 2015 r. członek

zarządu województwa świętokrzyskiego. Ukończył studia na Akademii Rolniczej w Lublinie (magister inżynier) oraz Wyższej Szkole Handlowej im. Bolesława Markowskiego w Kielcach – studia podyplomowe: samorząd i administracja rządowa oraz gospodarka i wycena nieruchomości. W Sejmie VIII kadencji zaangażował się także w prace Komisji Infrastruktury.

Rybnik: Izabela Kloc

W prace Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zaangażowała się także poseł PiS Izabela Kloc. Poza tym jest zastępcą przewodniczącego Sejmowej Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Ma długi staż parlamentarny: poseł V, VI i VII kadencji, senator VIII kadencji. Ukończyła studia na Uniwersytecie Śląskim, Katolickim Uniwersytecie Lubelskim oraz studia podyplomowe dotyczące zarządzania, przedsiębiorczości i funduszy europejskich na Akademii Ekonomicznej w Katowicach. Jako parlamentarzystka specjalizuje się w obszarach funduszy europejskich i polityki regionalnej, samorządności oraz górnictwa i rodziny. Zaangażowana była w pracę nad programem ochrony przeciwpowodziowej. Posłanka zaangażowana jest także na rzecz modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz budowy drogi wodnej Dunaj–Odra. Po polskiej stronie kanału miałby powstać międzynarodowy port rzeczny, łączący cztery środki transportu: żeglugę (droga wodna), kolej (możliwość wykorzystania w projekcie szerokich torów – odległość ok. 25 km od portu do Sławkowa), transport drogowy (A1, A4) i lotniczy (Rybnik, Pyrzowice, Balice). Z tego połączenia mogłyby korzystać najbardziej uprzemysłowione regiony Czech i Polski. Przedłużenie żeglowności o 90 km na Odrze stworzyłoby kolejne okno na świat dla ośrodka przemysłowego w Ostrawie (Czechy) (za: „Dziennik Zachodni", 21.10.15 r.). Czesi zabiegają o to od lat.

– Jest to jeden z najbardziej śmiałych projektów ostatnich lat, którego realizacji chce się podjąć rząd Prawa i Sprawiedliwości. Plan wpisuje się w politykę prezydenta Andrzeja Dudy, budowania silnego regionu w Europie Środkowej tzw. Międzymorza. Sprawą zainteresowane są także Czechy, Słowacja, Austria, Węgry, Serbia, Rumunia i Włochy, ponieważ rodzi się możliwość otwarcia wodnego szlaku handlowego, który połączyłby państwa bałtyckie z basenami Morza Czarnego i Adriatyckiego – odnotował wypowiedź Izabeli Kloc „Dziennik Zachodni" (21.10.15 r.).

Oprac. Teraz Odra

Tekst opracowany, między innymi na podstawie materiałów dostępnych na stronie Sejmu RP, na stronach WWW polityków oraz w Wolnej encyklopedii Wikipedia.

Fot. Rafał Zambrzycki

Fot. Rafał Zambrzycki

Parlamentarny Zespół Przyjaciół Odry

Dziewięciu z piętnastu członków należy do Klubu Parlamentarnego Platformy Obywatelskiej. Dwóch do Klubu Parlamentarnego Nowoczesnej Ryszarda Petru, dwóch jest niezrzeszonych, mamy jeszcze po jednym pośle reprezentującym Klub Poselski Kukiz'15 oraz Prawo i Sprawiedliwość. Zespołowi przewodniczy niezrzeszony poseł Ryszard Galla, który od lat, na forum Parlamentu RP, zaangażowany jest w sprawy odrzańskie.

Zespół można nazwać „opolskim", ponieważ ośmiu z piętnastu parlamentarzystów reprezentuje ten okręg wyborczy. Poza tym mamy przedstawicieli Legnicy (1), Rybnika (1), Zielonej Góry (2), Wałbrzycha (1), Gliwic (1) i Wrocławia (1). Członkami zespołu są parlamentarzyści z doświadczeniem w pracy na szczeblu rządowym, administracji państwowej oraz we władzach samorządowych.

Parlamentarny Zespół Przyjaciół Odry (PZPO) tworzą posłowie i senatorowie Rzeczypospolitej Polskiej, którzy wyrazili akces do pracy w zespole i stanowią niepolityczną grupę zainteresowaną problematyką poprawy zagospodarowania Odry i jej dorzecza. Celem powołania zespołu jest praca na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa powodziowego terenów nadodrzańskich oraz podniesienie atrakcyjności gospodarczej i turystycznej Odry i jej dorzecza. Do zadań zespołu należą w szczególności działania na rzecz: 1) poprawy żeglowności Odry, bezpieczeństwa powodziowego, jakości wód – na podstawie Planów Gospodarowania Wodami i Planów Zarządzania Ryzykiem Powodziowym; 2) promocji walorów Odry i jej dorzecza mającej na celu podniesienie atrakcyjności turystycznej tych obszarów; 3) rozwoju gospodarczego, rozwoju

infrastruktury, ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury transportowej regionu odrzańskiego (drogi, kolej, transport wodny) (źródło: sejm.gov.pl).

Przewodniczącego zespołu posła Ryszarda Gallę, jako gospodarza, zostawmy na koniec i zacznijmy od senatora Waldemara Sługockiego (PO, Zielona Góra). W. Sługocki jest wiceprzewodniczącym Parlamentarnego Zespołu Przyjaciół Odry. W rządzie koalicji PO-PSL był wiceministrem rozwoju regionalnego (2010–2011) oraz wiceministrem infrastruktury i rozwoju (2015). Poseł na Sejm VII kadencji (2011–2015), a od 2015 r. senator IX kadencji. W. Sługocki, zanim rozpoczął pracę w rządzie i parlamencie, od 1997 r. zatrudniony był w administracji publicznej. W 2007 objął stanowisko zastępcy burmistrza Żagania. W 2008 r. powrócił do urzędu marszałkowskiego jako dyrektor departamentu rozwoju regionalnego i planowania przestrzennego, a następnie jako dyrektor departamentu Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Pracę w administracji publicznej i aktywność polityczną łączy z pracą akademicką. Senator Sługocki ukończył studia na Wydziale Nauk Społecznych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza. W 2002 r. uzyskał na UAM stopień doktora nauk humanistycznych w zakresie nauk o polityce. Następnie w 2014 r. uzyskał stopień doktora habilitowanego nauk społecznych w zakresie nauk o polityce na podstawie dorobku naukowego i rozprawy pt. „Polityka regionalna Unii Europejskiej a rozwój polskich regionów – studium przypadku". Naukowo związany z Instytutem Politologii Uniwersytetu Zielonogórskiego, a następnie z Wydziałem Ekonomii i Zarządzania UZ. Zatrudniony na stanowisku profesora nadzwyczajnego UZ. W. Sługocki ukończył także podyplomowe studia z zakresu badań i analiz strategicznych w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie.

Doświadczenie rządowe oraz bogaty życiorys polityczny ma pierwszy wiceprzewodniczący zespołu. Poseł Stanisław Huskowski (PO, Legnica), w latach 2013–2015 był sekretarzem stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji. Staż parlamentarny: senator V kadencji, poseł V, VI i VII kadencji. W latach 1994–1997 radny miasta Wrocław, 1997–2002 wiceprzewodniczący Rady Miejskiej, 2002–2004 przewodniczący, 1998–2001 wiceprezydent, 2001–2002 prezydent Wrocławia. S. Huskowski jest absolwentem Wydziału Matematyczno-Fizyczno-Chemicznego Uniwersytetu Wrocławskiego. W latach 1977–1982 pracownik naukowy w Instytucie Fizyki na Politechnice Wrocławskiej. W latach 1980–1981 pełnił funkcję rzecznika prasowego dolnośląskiej „Solidarności". W stanie wojennym był poszukiwany listem gończym przez SB (m.in. z Władysławem Frasyniukiem i Józefem Piniorem) w tzw. sprawie 80 milionów zł dolnośląskiej „Solidarności". W 1982 r. został aresztowany, a następnie internowany. Po zwolnieniu (14 X 1982) do 1989 r. pracował w różnych zawodach i miejscach. Należał do założycieli Unii Demokratycznej, a następnie Unii Wolności, w której pełnił liczne funkcje (m.in. przewodniczącego regionu wrocławskiego). W 2001 r. przystąpił do Platformy Obywatelskiej.

W Parlamentarnym Zespole Przyjaciół Rzeki Odry prace rozpoczyna Ryszard Wilczyński (PO, Opole). Mandat poselski uzyskał po raz pierwszy. W latach 2007–2015 był wojewodą opolskim. Z wykształcenia jest geologiem. Ukończył Wydział Nauk Przyrodniczych Uniwersytetu Wrocławskiego. W latach 1984–1990 był zatrudniony w Zakładzie Geologii UWr. Przez kolejne siedemnaście lat był związany z samorządem terytorialnym. Był radnym i sekretarzem gminy Namysłów, przewodniczącym Sejmiku Samorządowego Województwa Opolskiego, sekretarzem powiatu i wiceprzewodniczącym Rady Powiatu Namysłowskiego, a w latach 2006–2007 członkiem zarządu województwa. Należał do Unii Wolności, od 2001 r. związany z Platformą Obywatelską. R. Wilczyński zaangażował się w prace Komisji do Spraw Kontroli Państwowej oraz Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa.

Parlamentarny Zespół Przyjaciół Odry

Zespół tworzą posłowie i senatorowie Rzeczypospolitej Polskiej, którzy wyrazili akces do pracy w zespole i stanowią niepolityczną grupę zainteresowaną problematyką poprawy zagospodarowania Odry i jej dorzecza.

Celem powołania zespołu jest praca na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa powodziowego terenów nadodrzańskich oraz podniesienie atrakcyjności gospodarczej i turystycznej Odry i jej dorzecza.

Źródło: sejm.gov.pl

Poseł Gabriela Lenartowicz (PO, Rybnik), wiceprzewodnicząca PZPO. W latach 2008–2014 pełniła funkcję prezesa Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Katowicach. Następnie była członkiem zarządu województwa śląskiego. Odpowiadała między innymi za Regionalny Program Operacyjny. W 2015 r. pełniła funkcję wicewojewody śląskiego. Ma też doświadczenie dziennikarskie. W latach dziewięćdziesiątych była redaktorką naczel-

Fot. Sah

ną „Nowin Raciborskich". Pracowała w sztabie kryzysowym w czasie tzw. powodzi tysiąclecia w 1997 r., następnie była doradcą w projekcie Banku Światowego na rzecz usuwania skutków i profilaktyki zagrożeń powodziowych. Od 1996 do 2004 r. pełniła funkcję naczelnika wydziału rozwoju w Raciborzu, a następnie w Rybniku. W latach 2004–2006 kierowała regionalnym biurem projektów europejskich oraz była akredytowanym konsultantem Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości. W latach 2007–2008 pełniła funkcję sekretarza powiatu raciborskiego. Ukończyła studia prawnicze na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Śląskiego. Do Sejmu RP została wybrana po raz pierwszy. Zaangażowała się w pracę Komisji Gospodarki i Rozwoju, Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa oraz Komisji Nadzwyczajnej do spraw zmian w kodyfikacjach.

Doświadczenie w pracy samorządowej na szczeblu wojewódzkim ma poseł Tomasz Kostuś (PO, Opole). W wyborach w 2006 r. uzyskał mandat radnego sejmiku opolskiego. Od 2008 do 2015 r. był członkiem zarządu województwa opolskiego, w tym w latach 2010–2014 w randze wicemarszałka. Politolog, absolwent Uniwersytetu Opolskiego. Ukończył studia podyplomowe w Wyższej Szkole Zarządzania i Administracji w Opolu (zarządzanie w administracji rządowej i samorządowej) oraz w Akademii Obrony Narodowej (bezpieczeństwo narodowe). Do Sejmu RP wybrany po raz pierwszy. Zaangażował się w prace w Komisji Infrastruktury.

Jedyna przedstawicielka partii rządzącej w zespole. Posłanka Katarzyna Czochara (PiS, Opole). Do Sejmu RP wybrana po raz pierwszy. Wcześniej radna Sejmiku Województwa Opolskiego. Jest członkiem Zarządu Okręgowego PiS w Opolu oraz członkiem Rady Politycznej PiS, pełni również funkcję pełnomocnika PiS powiatu prudnickiego. W Sejmie VIII kadencji zaangażowała się w prace Komisji Zdrowia i Komisji Polityki Senioralnej. Absolwentka Uniwersytetu Wrocławskiego – filologia germańska. Posiada kwalifikacje tłumacza. Pedagog – nauczycielka języka niemieckiego – zatrudniona w Publicznym Gimnazjum nr 1 w Prudniku.

Kolejnym prawnikiem w Parlamentarnym Zespole Przyjaciół Odry, kierowanym przez posła Ryszarda Gallę, jest przedstawiciel Klubu Poselskiego Kukiz'15 poseł Paweł Grabowski z okręgu opolskiego. Do Sejmu RP wybrany po raz pierwszy. Politolog i prawnik. Absolwent Wydziału Nauk Społecznych i Wydziału Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego. Specjalizuje się w prawie finansowym oraz prawie ochrony konkurencji i konsumentów. W Sejmie VIII kadencji pracuje w Komisji Gospodarki i Rozwoju oraz Komisji Odpowiedzialności Konstytucyjnej.

Wrocławski okręg wyborczy w PZPO reprezentuje poseł Michał Jaros z Platformy Obywatelskiej. Absolwent Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu (zarządzanie i inżynieria produkcji – magister inżynier). Do Sejmu RP wybrany po raz trzeci. Poseł VI kadencji i VII kadencji. W Sejmie VIII kadencji zaangażował się w prace Komisji Finansów Publicznych. W 2014 r. został sekretarzem Platformy Obywatelskiej w regionie dolnośląskim. Przewodniczył kolejno regionalnym kampaniom wyborczym do Parlamentu Europejskiego oraz w wyborach samorządowych (2014).

Okręg gliwicki w Parlamentarnym Zespole Przyjaciół Odry reprezentuje poseł Paweł Kobyliński z Nowoczesnej Ryszarda Petru. W wyborach parlamentarnych w 2015 r. wystartował z listy komitetu wyborczego wyborców Kukiz'15. W grudniu 2015 r. opuścił klub poselski Kukiz'15 i przystąpił do klubu Nowoczesnej. Do Sejmu został wybrany po raz pierwszy. Zaangażował się w prace Komisji Gospodarki i Rozwoju oraz Komisji Mniejszości Narodowych i Etnicznych. P. Kobyliński ukończył zarządzanie przedsiębiorstwem na Wydziale Zarządzania Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach. Natomiast w 2011 r. psychologię ogólną na Wydziale Pedagogiki i Psychologii Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach. Odbył także studia podyplomowe z zakresu controllingu w katowickiej Akademii Ekonomicznej. W 2003 r. został prezesem zarządu spółki akcyjnej HH Poland działającej w branży handlowej.

Kolejną osobą z dużym doświadczeniem samorządowym jest posłanka Agnieszka Kołacz-Leszczyńska (PO, Wałbrzych). Od 2002 r. związana z wałbrzyskim samorządem. W 2006 i 2010 r. powierzano jej funkcję przewodniczącej Rady Miejskiej w Wałbrzychu. Posłanka na Sejm VII i VIII kadencji. Absolwentka Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Wrocławskiego (zarządzanie – administracja). Zaangażowała się w prace Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych oraz Komisji Finansów Publicznych.

Na pokładzie mamy także lekarza, absolwenta Akademii Medycznej w Łodzi, posła Rajmuda Millera z Platformy Obywatelskiej. Reprezentuje okręg opolski. R. Miller od 1990 r. związany jest z samorządem terytorialnym. Był radnym miejskim w Nysie, radnym Sejmiku Samorządowego Województwa Opolskiego. Po reformie administracyjnej był radnym powiatu nyskiego I kadencji. Był także jednym z założycieli lokalnych struktur Platformy Obywatelskiej w swoim regionie. W wyborach parlamentarnych w 2011 r. uzyskał mandat poselski jako kandydat z listy Platformy Obywatelskiej. W Sejmie VIII kadencji zaangażował się w prace Komisji Polityki Społecznej i Rodziny oraz Komisji Zdrowia.

W zespole jest także poseł niezrzeszony Janusz Sanocki z okręgu opolskiego. W Sejmie RP po raz pierwszy. Kandydował z listy Kukiz'15. Dziennikarz, działacz opozycji antykomunistycznej w PRL, samorządowiec, burmistrz Nysy w latach 1998–2001. Absolwent Wydziału Organizacji i Zarządzania Przemysłem Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie (magister inżynier). W 2000 r. został wybrany na prezesa Stowarzyszenia na rzecz Zmiany Systemu Wyborczego „JOW". Pełnił tę funkcję do 2008. J. Sanocki zaangażował się w prace Komisji Sprawiedliwości i Praw Człowieka oraz Komisji Ustawodawczej.

Parlamentarny Zespół Przyjaciół Odry ma też specjalistę od budownictwa w zakresie technologii i organizacji budowy. Mowa o poseł Krystynie Sibińskiej z Platformy Obywatelskiej reprezentującej okręg zielonogórski. K. Sibińska ukończyła studia na Wydziale Budownictwa i Architektury Politechniki Szczecińskiej (magister inżynier). Ukończyła także studia podyplomowe w zakresie zarządzania funduszami europejskimi oraz prawa administracyjnego i samorządowego (Uniwersytet Szczeciński, 2004 i 2007 r.). Przez kilkanaście lat była zatrudniona w Gorzowskim Przedsiębiorstwie Budownictwa Przemysłowego "Gobex". Awansowała do stanowiska zastępcy dyrektora. W 2002 r. przeszła do pracy w administracji samorządowej jako kierownik Wydziału Rozwoju Gospodarczego w Urzędzie Miasta i Gminy w Witnicy. K. Sibińska była wybierana na radną Rady Miasta Gorzów Wielkopolski w 2006 i w 2010 r. W 2008 powołano ją na stanowisko przewodniczącej rady miasta. W wyborach parlamentarnych w 2011 r. uzyskała mandat poselski

Fot. Krzysztof Białoskórski

jako kandydatka z listy PO. W 2014 r. bez powodzenia kandydowała na prezydenta Gorzowa Wielkopolskiego. W wyborach parlamentarnych w 2015 ponownie wybrana do Sejmu. Zaangażowała się w prace Komisji Infrastruktury oraz Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa.

Reprezentantem Nowoczesnej Ryszarda Petru w Parlamentarnym Zespole Przyjaciół Odry jest poseł Witold Zembaczyński z okręgu opolskiego. To jego pierwsza kadencja. Zaangażował się w prace Komisji Mniejszości Narodowych i Etnicznych oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Politolog, absolwent Instytutu Politologii Uniwersytetu Opolskiego. Działał w Platformie Obywatelskiej. W 2014 r. został wybrany na radnego Opola.

I na koniec przewodniczący Parlamentarnego Zespołu Przyjaciół Odry. Poseł V, VI i VII kadencji, reprezentujący okręg opolski Ryszard Galla. Poseł niezrzeszony, reprezentant Mniejszości Niemieckiej. Z wykształcenia inżynier mechanik, ukończył studia w Wyższej Szkole Inżynierskiej w Opolu oraz studia podyplomowe na Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu (zarządzanie opieką zdrowotną). W latach 90. był przewodniczącym rady, następnie członkiem zarządu gminy Komprachcice. Od 1998 do 2005 r. zasiadał w sejmiku opolskim, pełniąc funkcję wicemarszałka województwa (z przerwą w 2002, gdy przez kilka miesięcy zajmował stanowisko marszałka).

Daniel Polak, dziennikarz „Nowej Trybuny Opolskiej" w wywiadzie z Ryszardem Gallą pt. „Czy Odra może stać się drugim Renem?" zadał pytanie przewodniczącemu PZPO: „– Czy Polska i Niemcy współpracują przy poprawie żeglowności Odry?" R. Galla: – Odpowiem anegdotą. W jednej z ogólnopolskich gazet przed laty ukazał się taki rysunek: kontury Polski i Niemiec rozdzielała rzeka. Jej niemiecka nazwa Oder (co znaczy równocześnie Odra i albo) była przekreślona i zastąpiona słowem und (co oznacza i). Z tą współpracą jest właśnie tak, że ona dziś Polskę i Niemcy łączy jak und, a nie dzieli jak oder." (źródło: nto.pl, 9.01.2013 r.).

Oprac. Teraz Odra

Tekst opracowany między innymi na podstawie materiałów dostępnych na stronie Sejmu RP, na stronach WWW polityków oraz w Wolnej encyklopedii Wikipedia.

Fot. Sah

Czy pozycja resortu będzie wystarczająco silna?

Przemysł stoczniowy, żegluga morska, żegluga śródlądowa, eksploatacja portów, rybołówstwo i szkolnictwo morskie. Szansa na absorbcję pokaźnych środków w ramach nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej. 8 grudnia 2015 r. prezes Rady Ministrów Beata Szydło podpisała rozporządzenie ustanawiające Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiŻŚ). Tymczasowo przy ulicy Chałubińskiego 2/6. Docelowo, jeśli się uda, przy ulicy Królewskiej.

Zdaniem posła Sławomira Nitrasa (PO, Szczecin), przed ministrem Markiem Gróbarczykiem stoi trudne zadanie. Nie z uwagi na stan gospodarki morskiej, ale dlatego, że minister będzie musiał udowodnić, że pozycja jego resortu jest wystarczająco silna. Poseł pochwalił odebranie kompetencji żeglugi śródlądowej Ministerstwu Środowiska. Zdaniem S. Nitrasa, powinno dominować spojrzenie gospodarcze, a nie tylko środowiskowe. Minister musi mieć realny wpływ na inwestycje infrastrukturalne.
– Ja mam, nie ukrywam, pewne wątpliwości. Czy ta „Polska resortowa", którą państwo budujecie, to jest dobry pomysł? – mówił w trakcie posiedzenia Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej poseł S. Nitras (9.12.2015 r.). – Mógłbym wskazać wiele przykładów, kiedy w wielkim ministerstwie, dla przykładu infrastruktury, gospodarka morska zyskała dużo dzięki temu, że patrzono na nią w sposób kompleksowy. Port, to nie tylko port, ale i droga, kolej… Obawiam się, że przez to rozdzielenie może trochę stracić.

Zdaniem ministra M. Gróbarczyka, głównym celem zmian w administracji rządowej było to, aby wyodrębnić obszary funkcjonowania poszczególnych ministerstw, tak aby te miały konkretny wpływ na inwestycje w podległych im działach. Odpowiadając S. Nitrasowi odniósł się do mostu kolejowego w Podjuchach (Szczecin, Odra), o którym wspomniał poseł. Jego przebudowa, z punktu widzenia interesów PKP, nie ma znaczenia. Z punktu widzenia strategii rozwoju szczecińskiego portu, który ma być portem morskim i portem rzecznym, most w Podjuchach ma znaczenie podstawowe. Rola MGMiŻŚ w tym przypadku jest oczywista.

Marszałek, wojewoda, minister, Bruksela

Jak minister M. Gróbarczyk widzi rolę państwa w podległych mu działach? To połączenie współpracy regionalnej i częstych wizyt w Brukseli. Natychmiastowe reagowanie na dyrektywy czy koncepcje, które pojawiają się w obszarze MGMiŻŚ. To „dynamiczne negocjacje" na poziomie Komisji UE. Jeśli chodzi o kwestie interwencji państwowej, to zdaniem M. Gróbarczyka, nie może ona opierać się tylko i wyłączenie na przyjmowaniu rozwiązań, które proponuje Unia Europejska. Mamy postępować tak jak Niemcy czy Francja. Chodzi o to, żeby stworzyć rozwiązania pozwalające na wspieranie projektów w ramach dozwolonej pomocy publicznej.

Bez współpracy z wojewodami i władzami samorządowymi województw, na poziomie budowania strategii, trudno będzie uzyskać notyfikację projektów w Unii Europejskiej.

Morska i śródlądowa

Za co dokładnie odpowiada Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej? Dział gospodarki morskiej obejmuje sprawy transportu morskiego i żeglugi morskiej, obszarów morskich, portów i przystani morskich, przemysłu stoczniowego, ochrony środowiska morskiego. To gospodarowanie mieniem Skarbu Państwa w odniesieniu do przedsiębiorstw państwowych i spółek z udziałem Skarbu Państwa funkcjonujących w obszarze gospodarki morskiej. Ministerstwu powierzono wykonanie praw majątkowych i osobistych przysługujących Skarbowi Państwa, komercjalizacji i prywatyzacji, jak również ochrony interesów Skarbu Państwa. MGMiŻŚ podlegają urzędy morskie. Nadzoruje ono Akademię Morską w Gdyni, Akademię Morską w Szczecinie oraz izby morskie i Odwoławczą Izbę Morską w Gdańsku z siedzibą w Gdyni. Dział żeglugi śródlądowej obejmuje sprawy funkcjonowania oraz rozwoju śródlądowych dróg wodnych w zakresie żeglugi śródlądowej, ruchu wodnego żeglugi śródlądowej, przewozu osób i rzeczy środkami żeglugi śródlądowej, budowy i modernizacji śródlądowych dróg wodnych, współpracy międzynarodowej na wodach granicznych oraz ujętych w systemie międzynarodowych dróg wodnych w zakresie działań należących do działu. Ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej podlegają urzędy żeglugi śródlądowej.

– Biznes rządzi się prawami rynku i na pewno nie chcemy tego zmieniać. Istotą ustawy stoczniowej jest to aby w trzech obszarach – organizacyjnym, finansowym i legislacyjnym – stworzyć odpowiednie rozwiązania, aby ten przemysł mógł się spokojnie rozwijać. Żeby miał tendencję wzrostową – mówił w trakcie posiedzenia Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej minister M. Gróbarczyk (9.12.2015 r.).

Żegluga ze środowiskiem

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, przy realizacji swoich zadań, będzie zobowiązane do ścisłej współpracy, między innymi, z Ministerstwem Środowiska. Takie są wymogi Ramowej Dyrektywy Wodnej Unii Europejskiej. W kompetencji Ministerstwa Środowiska znajduje się dział gospodarki wodnej. Minister środowiska sprawuje nadzór nad działalnością prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej oraz Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej. Odpowiada, podobnie jak minister M. Gróbarczyk, za współpracę międzynarodową na wodach granicznych w zakresie zadań należących do działu. Obejmuje on sprawy kształtowania ochrony i racjonalnego wykorzystania zasobów wodnych, utrzymania śródlądowych wód powierzchniowych, stanowiących własność Skarbu Państwa, wraz z infrastrukturą techniczną związaną z tymi wodami, obejmującą budowle oraz urządzenia wodne. W gestii ministra środowiska jest także ochrona przeciwpowodziowa, w tym budowa, modernizacja oraz utrzymanie urządzeń wodnych zabezpieczających przed powodzią oraz koordynacja przedsięwzięć służących osłonie i ochronie przeciwpowodziowej państwa. Minister środowiska odpowiada, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej, za utrzymanie śródlądowych dróg wodnych.

Przemysł stoczniowy

Najistotniejszym zadaniem, na którym MGMiŻŚ chce się skupić, jest ustawa o odbudowie przemysłu stoczniowego. Celem MGMiŻŚ jest reindustrializacja tej gałęzi przemysłu. Dokument ma zostać przedstawiony i poddany konsultacji w ciągu najbliższych trzech miesięcy. Zdaniem ministra M. Gróbarczyka, nasze państwo w minimalnym zakresie wykorzystuje możliwości, jeśli chodzi o fundusze przeznaczone na innowacyjną gospodarkę, badania i rozwój w tym obszarze. Zapowiada zmiany legislacyjne i organizacyjne.

– Zupełnie inna sytuacja jest na wybrzeżu wschodnim i na zachodnim. W żaden sposób nie chcemy tworzyć „wysp", które miałyby w sposób niejednorodny trakto-

wać przedsiębiorstwa. Chodzi nam o zrównoważony rozwój – zapewniał M. Gróbarczyk.
– Biznes rządzi się prawami rynku i na pewno nie chcemy tego zmieniać. Istotą ustawy stoczniowej jest to aby w trzech obszarach – organizacyjnym, finansowym i legislacyjnym – stworzyć odpowiednie rozwiązania, aby ten przemysł mógł się spokojnie rozwijać. Żeby miał tendencję wzrostową – mówił w trakcie posiedzenia Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej minister M. Gróbarczyk (9.12.2015 r.). – Celem jest odbudowanie pozycji światowego lidera. Uważamy, że jeśli rozwiniemy branżę stoczniową, to ona spowoduje napęd dla całego kraju.

Żegluga morska
Minister zapowiada, przede wszystkim, ustabilizowanie spraw związanych z istniejącymi ustawami, ustawą o podatku tonażowym oraz ustawą o pracy na morskich statkach handlowych. Bez tego armatorzy nie wrócą pod polski system podatkowy. Dla MGMiŻŚ sprawą fundamentalną jest działanie na rzecz powrotu statków pod polską banderę.

– Dzisiaj spółki żeglugowe krótkiego zasięgu, które najlepiej rokują, jeśli chodzi o konkurencyjność, znajdują się w złej kondycji. Choćby Polska Grupa Promowa – powiedział M. Gróbarczyk, omawiając nadzór właścicielski MGMiŻŚ. – W naszym obszarze, a do tego aspirujemy, muszą znaleźć się oczywiście przedsiębiorstwa, które dzisiaj podlegają pod Skarb Państwa. Naszym celem jest wspieranie własnych przedsiębiorstw na poziomie legislacyjnym czy strategicznym.
Chodzi o stworzenie rozwiązań, które będą z jednej strony akceptowalne przez spółki, a z drugiej będą dawały szanse na polepszenie naszej konkurencyjności na Morzu Bałtyckim.

Porty
Rozbudowa zespołów portów związana jest z rozwojem korytarzy transportowych na kierunku północ–południe. Kluczowym dokumentem jest „Strategia rozwoju portów do 2030 roku". Zgodnie z obowiązującą w Unii Europejskiej strategią, port Gdańsk ma być jednym z ważniejszych ogniw korytarza transportowego Bałtyk–Adriatyk (nr VI). Korytarz rozpoczyna się w Gdańsku i prowadzi przez Warszawę, Katowice, Żilinę, Brno, Bratysławę do Wiednia, poprzez Graz, Klagenfurt, Villach, Udine, Triest, Wenecję, aż do Bolonii. Ważny dla rozwoju portów w Gdyni i Gdańsku jest także projekt szlaku „Via Carpatia". Oznacza rozwój szlaku drogowego na linii dróg S-8 i S-19. Łączy Litwę, Polskę, Słowację i Węgry. Natomiast dalszy rozwój zespołu portów Szczecin-Świnoujście ma zapewnić wpisanie tych portów do sieci TEN-T (Trans-European Transport Network) oraz Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC (Central European Transport Corridor). W skład polskiej części CETC wchodzi droga ekspresowa S3, szlaki kolejowe E-59 i CE-59, zespół portów Szczecin-Świnoujście oraz Odra jako droga wodna E-30. Elementem składowym korytarza CETC jest „autostrada morska" uzyskana przez połączenie morskie Świnoujście–porty południowej Szwecji (Ystad, Trelleborg). Porty morskie mają stać się także „motorem rozwojowym" dla wybrzeża środkowego Polski.

Fot. Sah

Rybołówstwo
Od dwóch lat ICS, organizacja zajmująca się szacowaniem zasobów ryb w Bałtyku, rekomenduje zmniejszenie o 50 procent kwot połowowych dorsza.
– Oznacza to kompletną katastrofę wieloletniego programu ochrony dorsza, który trwał do 2007 roku i zakończył się w 2013. W swoim założeniu program miał potroić lub nawet w jeszcze większym stopniu zwiększyć zasoby dorsza. Jest to strategiczna ryba z punktu widze-

nia polskiego rybołówstwa – mówił w trakcie posiedzenia komisji sejmowej minister M. Gróbarczyk (9.12.15 r.). – Konieczna jest zmiana „Strategii rozwoju polskiego rybołówstwa" i rozpoczęcie dyskusji w obszarze Baltfishu wśród krajów bałtyckich o zmianie systemu zarządzania kwotami, ale nie tylko, również na temat przyszłego kształtu bałtyckiego rybołówstwa.
– W zeszłym tygodniu musieliśmy zamknąć na Bałtyku zachodnim kwotę połowową, jeśli chodzi o śledzia, ponieważ został on wyłowiony. Nie zakładamy jednak, że kwoty połowowe ryb pelagicznych ustabilizują się na tyle, aby w tym obszarze była możliwa progresja i dlatego trzeba przeformułować i zmienić kształt strategii rozwoju polskiego rybołówstwa – kontynuował minister M. Gróbarczyk.
Do tej pory Polska nie wyławiała pelagicznych kwot połowowych. Od kilku lat mamy z jednej strony wzrost aktywności w tej sferze, a z drugiej strony obserwujemy spadek tych kwot. Kwoty połowowe dotyczące śledzi i szprota podlegają wahaniom.

Żegluga śródlądowa

„Strategia rozwoju śródlądowych dróg wodnych" ma zostać przedstawiona w ciągu trzech miesięcy. Obszar do tej pory nie funkcjonował. Na poziomie ministerialnym żeglugą śródlądową zajmowało się pięciu pracowników Wydziału Żeglugi Śródlądowej.
– Mieliśmy do czynienia z całkowicie rozbitą strategią w tym zakresie pomiędzy Ministerstwem Środowiska i Ministerstwem Skarbu Państwa. W zasadzie nie powstawały żadne kompleksowe koncepcje w obszarze żeglugi śródlądowej – powiedział M. Gróbarczyk. – To wszystko nakazuje w trybie przyspieszonym zająć się tym tematem i rozwijać go na tyle mocno, aby po upływie czterech lat, bo taki horyzont sobie zakładamy, uzyskać konkretny efekt, czyli stałą żeglugę rzeczną.

Szkolnictwo morskie

MGMiŻŚ interesuje integracja uczelni wyższych, ale również na poziomie szkół średnich, które kształcą na potrzeby zawodów związanych z gospodarką morską. Platforma, która dobrze funkcjonuje na poziomie szkół wyższych, musi zostać przetransponowana w stronę szkolnictwa średniego i zawodowego. Konieczna będzie odbudowa i stworzenie zaplecza dla dalszego rozwoju przemysłu w obszarze gospodarki morskiej.

Oprac. Teraz Odra

Źródło: opracowanie na podstawie zapisu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Sejmu RP 9 grudnia 2015 roku (www.sejm.gov.pl).

Fot. Sah

Kto rządzi w ministerstwie?

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej uruchomiło swoją stronę internetową. W dziale kierownictwo opublikowano noty biograficzne osób, które przez najbliższe lata będą odpowiadały za kierunki rozwoju polskiej gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

Marek Gróbarczyk – minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, pracował na statkach morskich jako oficer, a także w firmach transportowych i budowlanych. Zajmował kierownicze stanowiska w spółkach prawa handlowego – był członkiem zarządu Zakładów Azotowych w Tarnowie – Mościcach S.A. oraz członkiem Rady Nadzorczej Operatora Logistycznego Paliw Płynnych. W 2007 r. sprawował urząd ministra Gospodarki Morskiej. Przygotował m.in. dwa programy; Budowy falochronu wschodniego w Świnoujściu, stanowiącego port zewnętrzny do odbioru gazu skroplonego oraz Budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. M. Gróbarczyk ukończył studia na Wydziale Mechanicznym Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni. Jest także absolwentem studiów podyplomowych na Akademii Rolniczo-Technicznej w Bydgoszczy na kierunku telekomunikacja cyfrowa. Ukończył wiele kursów z dziedziny zarządzania i finansów. W latach 2008–2009 pełnił funkcję eksperta w Kancelarii Prezydenta RP do spraw gospodarki morskiej. Był posłem do Parlamentu Europejskiego. Pracował m.in. w Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii oraz Delegacji do spraw stosunków z Chińską Republiką Ludową. Był także zastępcą członka Komisji Rybołówstwa oraz dwóch delegacji – do spraw stosunków z państwami Ameryki Środkowej i do Euro-Latynoamerykańskiego Zgromadzenia Parlamentarnego.

Jerzy Materna – sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. W 1983 r. ukończył studia na Wydziale Budownictwa Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Zielonej Górze, uzyskując tytuł magistra inżyniera budownictwa lądowego. W latach 1983–1989 pracował na stanowisku kierownika budowy Komunalnego Przedsiębiorstwa Remontowo-Budowlanego w Zielonej Górze. W kolejnych latach zajmował kierownicze stanowiska w spółkach prawa handlowego i prowadził własną działalność gospodarczą. W latach 1998–2002 pełnił funkcję radnego Rady Miasta Zielona Góra. Od 2005 r., w czterech kolejnych kadencjach Sejmu uzyskał mandat posła na Sejm RP z okręgu nr 8 – Zielona Góra. W Sejmie zasiadał w komisjach: Unii Europejskiej, Infrastruktury, Finansów, a także uczestniczył w Grupie ds. Przestrzeni Kosmicznej. W wolnych chwilach udziela się społecznie w zakresie żeglowności Odry, budowy mostów, trasy kolejowej „Odrzynka" i przepraw promowych.

Krzysztof Kozłowski – podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Odbył aplikację sądową w Sądzie Okręgowym w Szczecinie, zakończoną egzaminem sędziowskim. Wpisany na listę adwokatów. Jest doktorem nauk prawnych. Pracuje w Katedrze Prawa Konstytucyjnego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie. Autor licznych opracowań z dziedziny prawa konstytucyjnego, samorządowego oraz administracyjnego, a także opinii i ekspertyz sporządzanych na zlecenie organów władzy publicznej. Włada językiem angielskim, francuskim oraz niemieckim. W Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nadzoruje prace Departamentu Prawnego, Departamentu Nadzoru Właścicielskiego, Departamentu Edukacji Morskiej oraz Departamentu Współpracy Międzynarodowej.

Paweł Brzezicki – podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Absolwent Politechniki Szczecińskiej, kierunku ekonomika i organizacja transportu morskiego. W latach 1998–2005 pełnił funkcję dyrektora naczelnego Polskiej Żeglugi Morskiej. Był to najtrudniejszy dla tego armatora czas, kiedy firmie groziła upadłość. W latach 2006–2008 pracował na stanowisku prezesa Agencji Rozwoju Przemysłu. Był także doradcą premiera ds. gospodarki morskiej. Angażuje się także w działalność non-profit m.in. jako założyciel fundacji Pro Publico Mare.

Oprac. MGM

Źródło: https://mgm.gov.pl/kierownictwo

Gróbarczyk: statki buduje biznes

– Prawo i Sprawiedliwość nie ma zamiaru budować statków. Statki buduje biznes, ale to, co się będzie działo w układzie organizacyjnym, tzn. jak będzie można tworzyć poszczególne rozwiązania organizacyjne, organizować konsorcja czy też wyznaczać określone ramy legislacyjne i wprowadzać udogodnienia prawne związane np. z obszarem podatkowym, czy też jakieś inne sposoby wsparcia lub kwestie związane z wykorzystaniem unijnych funduszy, a także innych źródeł finansowania, jak np. kredytów bankowych, to jest właśnie nasza rola – wyjaśniał w trakcie posiedzenia Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej minister Marek Gróbarczyk (9.12.2015 r.).

– Niezmiernie ciekawi mnie, za pomocą jakich narzędzi ministerstwo zamierza odbudowywać przemysł stoczniowy, a może raczej rozwijać? – pytał poseł Tadeusz Aziewicz (PO, Gdynia). – Wydaje mi się, że ten sektor jest na tyle ważny, iż prace naszej Komisji warto rozpocząć od postawienia diagnozy. Będę gorąco namawiał panią przewodniczącą, aby na jednym z pierwszych posiedzeń przedyskutować sytuację w sektorze stoczniowym po to, abyśmy mogli wspólnie wyrobić sobie pogląd i stwierdzić, czy ten sektor rzeczywiście wymaga odbudowy, czy może raczej potrzebna jest mu konsekwentna polityka zmierzająca w kierunku dalszego rozwoju.

Poseł T. Aziewicz wyraził wątpliwość co do zasadności miksowania w jednym resorcie nadzoru właścicielskiego i regulacji sektorowych. Pytał też o przyszłość stoczni działających w ramach Funduszu MARS. Poprosił o odpowiedź na pytanie, czy z Polskiej Grupy Zbrojeniowej zostaną wyłączone stocznie i znajdą się pod nadzorem Ministerstwa Gospodarki Morskiej?
– Wystarczy otworzyć pierwszy z brzegu podręcznik do ekonomii, aby zauważyć sprzeczność, jaka występuje pomiędzy mikroekonomicznym celem przedsiębiorstwa, które realizuje to, do czego jest powołane, czyli działa dla osiągnięcia zysku, a celami regulatora, który ma zapewnić m.in. realizację różnych celów społecznych – mówił T. Aziewicz. – Przypuszczam, że w tej sytuacji mogą pojawić się pewne napięcia. Mogą one również dotyczyć zagadnienia równego traktowania podmiotów prywatnych i państwowych w sektorze stoczniowym.

– Zupełnie nie rozumiem, dlaczego stocznie remontowe znalazły się w tej grupie (Polska Grupa Zbrojeniowa). Należałoby je odzyskać, a to jest bardzo trudne. Łatwo jest bowiem przenieść kompetencje z resortu do resortu za pomocą ustawy, ale wydzielić jakąś część ze spółki nie jest już taką prostą rzeczą. Oczekuję od pana deklaracji, panie ministrze, czy odzyska pan nadzór nad stoczniami remontowymi? – wtórował w sprawie nadzoru właścicielskiego posłowi Aziewiczowi poseł Sławomir Nitras (PO, Szczecin).

– Dlaczego stocznie znalazły się w Grupie MARS? Myślę, że na to pytanie musicie sobie państwo odpowiedzieć sami. Takie pytanie padło, ale ja na nie odpowiedzieć nie potrafię. Nie wiem, dlaczego państwo je tam włożyliście – usłyszeli w odpowiedzi od ministra M. Gróbarczyka posłowie T. Aziewicz i S. Nitras.

– My nie pytamy, dlaczego one się tam znalazły, tylko czy pan będzie chciał je odzyskać? – wyjaśnił S. Nitras. Usłyszał od ministra, że Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej będzie chciało odzyskać stocznie, ale kompetencyjnie. – Dotychczas to wszystko podlegało pod resort Skarbu Państwa.

– Jak powiedziałem, chcemy to odzyskać, ale poprzez działania kompetencyjne. Nie zamierzamy natomiast przeprowadzać żadnych rewolucji własnościowych, przynajmniej w tym obszarze, o którym teraz rozmawiamy – wyjaśniał minister M. Gróbarczyk. – Jeżeli zaś chodzi o nadzór nad branżą stoczniową, to bezwzględnie musi on znajdować się w kompetencjach mojego ministerstwa. Jest to trudne zadanie w obecnym układzie właścicielskim i z tego względu konieczna będzie bardzo daleko idąca współpraca pomiędzy poszczególnymi ministrami.

Ustawa

Poseł Sławomir Nitras pytał ministra Marka Gróbarczyka także o ustawę o odbudowie przemysłu stoczniowego. Wyraził zadowolenie z faktu, że minister wyznaczył krótki, trzymiesięczny termin na przygotowanie tego aktu prawnego.

– Moim zdaniem, państwo, jako zamawiający, państwo, jako Ministerstwo Obrony Narodowej, czy wreszcie państwo, jako nadzorca spółek Skarbu Państwa, w tym momencie wymienię np. Polską Grupę Promową, to właśnie sedno roli państwa, jako podmiotu zamawiającego okręty w polskich stoczniach. Inna byłaby dziś kondycja stoczni remontowych, gdyby przez ostatnie 25 lat polskie państwo zamawiało w tych stoczniach jakiekolwiek statki lub inne jednostki. Tak nie było, i to z różnych powodów – wyraził swój pogląd poseł S. Nitras.

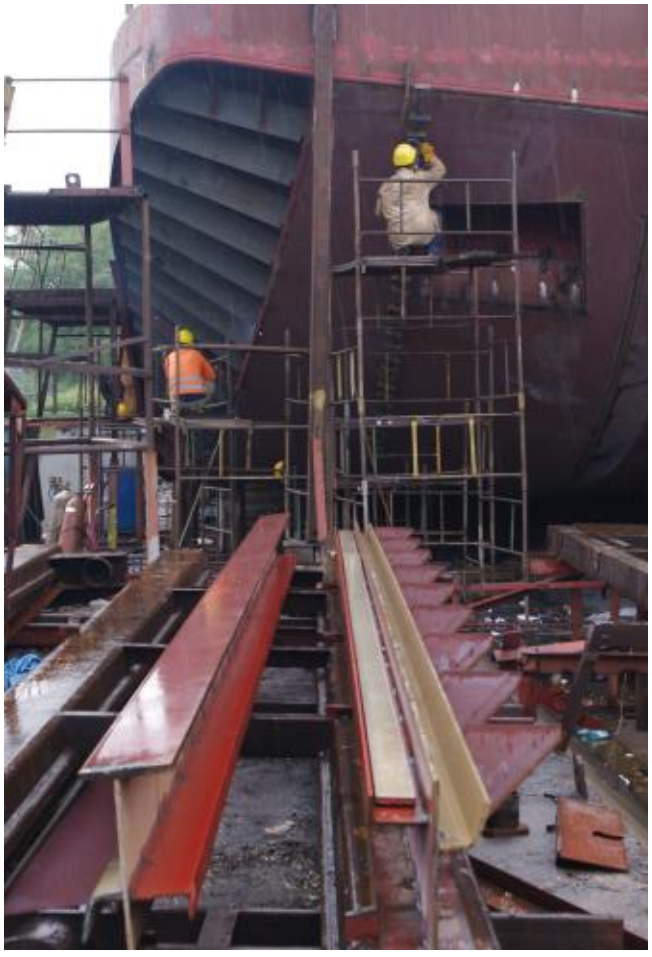
– Istota ustawy stoczniowej polega na tym, żeby w trzech obszarach – organizacyjnym, finansowym i legislacyjnym – stworzyć takie rozwiązania, aby przemysł stoczniowy mógł się spokojnie rozwijać, utrzymując tendencję wzrostową. W dyskusji pojawiał się też zarzut, jak zamierzamy budować bez gwarancji państwowych? Właśnie chodzi dokładnie o to, żeby stworzyć takie rozwiązania, że będzie można skutecznie wesprzeć poszczególne inwestycje w ramach dozwolonej pomocy publicznej. Zakładamy, że środki pochodzące z bieżącej perspektywy finansowej w znacznym stopniu będą służyły rozwojowi branży stoczniowej. Uważamy, że jeżeli uda nam się rozwinąć przemysł stoczniowy, to w efekcie uzyskamy dodatkowy silny impuls rozwojowy dla całej gospodarki – wyjaśniał minister Marek Gróbarczyk.

Aspekt czysto biznesowy

Posła Piotra Misiło (Nowoczesna, Szczecin) interesowała wizja Prawa i Sprawiedliwości, jeśli chodzi o jej pragmatyczny, czysto biznesowy aspekt odbudowania stoczni. Pytał, jak PiS to widzi, z kim chce konkurować? Jakie statki chce produkować? Czy to mają być masowce, chemikaliowce, okręty podwodne, okręty wojenne itd.? Czy chce zainwestować 2 mld zł, 12 mld zł czy 20 mld zł? Czy będziemy konkurować z Koreańczykami, Chińczykami, Rosjanami czy z Niemcami?

– Jeśli mamy odbudować przemysł stoczniowy, to musimy usiąść i dobrze zastanowić się, co chcemy tam w ogóle budować, żeby przypadkiem nie było tak, że zainwestujemy 12 mld zł, a za dziesięć lat rządzący, państwo, może PSL, a może ktoś zupełnie inny stwierdzi, że straciliśmy np. 20 mld zł, gdyż nasza inwestycja okazała się chybiona – mówił poseł Piotr Misiło (Nowoczesna, Szczecin). – Róbmy politykę, ale zastanawiajmy się, żeby nie tracić miliardów złotych. Obawiam się, że w innym przypadku tak właśnie może się to zakończyć.

Poseł Misiło poprosił, aby Sejmowa Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w ciągu najbliższego pierwszego kwartału 2016 r. mogła zapoznać się przynajmniej z ramową koncepcją biznesowej myśli, która wyznaczy nam, co mamy zrobić w przemyśle stoczniowym i jak widzimy w przyszłości sześćdziesiąt lub bodaj nawet sto podmiotów, które dziś funkcjonują na terenach postoczniowych. Zdaniem posła, podmioty te dziś naj-



Fot. Sah

bardziej martwią się, czy umowa dzierżawy zostanie im przedłużona na kolejne pięć lat, dziesięć, a może nawet sto.

– Myślę, że jako biznesmen pan poseł doskonale wie, że ustawa nie może w żaden sposób specyfikować, co i jak należy zbudować oraz za ile. Taka sytuacja jest całkowicie niemożliwa i nie jest ona naszym celem, w żadnym przypadku. Powtarzam jeszcze raz: Prawo i Sprawiedliwość nie ma zamiaru budować statków. Statki buduje biznes, ale to, co się będzie działo w układzie organizacyjnym, tzn. jak będzie można tworzyć poszczególne rozwiązania organizacyjne, organizować konsorcja czy też wyznaczać określone ramy legislacyjne i wprowadzać udogodnienia prawne związane np. z obszarem podatkowym, czy też jakieś inne sposoby wsparcia lub kwestie związane z wykorzystaniem unijnych funduszy, a także innych źródeł finansowania, jak np. kredytów bankowych, to jest właśnie nasza rola – odpowiedział posłowi P. Misiło minister M. Gróbarczyk. – Wyraźnie podkreślam, że nie zależy nam na tworzeniu jakichś wysp lub koncepcji intelektualnych, które w niejednorodny sposób traktowałyby działające przedsiębiorstwa. Przede wszystkim mamy na myśli biznes i dlatego kierujemy się powszechnie znaną zasadą, iż biznes rządzi się najlepiej prawami rynkowymi i nie mamy zamiaru tego stanu w jakikolwiek sposób zmieniać.

Polscy fachowcy

– Ładnie brzmią pana słowa, że odbudujemy itd. Jestem skłonny przyznać, że nawet możecie coś zbudować, ale proszę zauważyć, że dziś zajmujemy w Europie trzecie miejsce pod względem produkcji stoczniowej. Dziś w Gdańsku jest zatrudnionych 100, może 200 stoczniowców z Korei Północnej, z Ukrainy i Hindusów. Dlaczego? Ponieważ nie ma chętnych do pracy w stoczni. Moglibyśmy produkować dużo więcej, tylko kto miałby to robić, panie ministrze? Podobna sytuacja jest w Gdańskiej Stoczni Remontowej i w Stoczni Nauta – mówił poseł Jerzy Borowczak (PO, Gdańsk). – Dlaczego Stocznia Gdańska przestała budować statki, a zaczęła budować wieże dla elektrowni? Dlatego, że nie ma odpowiednich fachowców. Wolą zarabiać na zwijaniu rurek niż budować statek. Już dziś, panie ministrze, mamy propozycję zbudowania konkretnego statku, od stępki, po banderę, ale kto nam da gwarancje rządowe? Przychodzi klient i mówi, że statek kosztuje 150 mln dolarów i dlatego nie odda go nam, ot tak. Nie powierzy nam materiałów bez żadnej gwarancji. Jak ten problem chce pan rozwiązać? Mam na myśli kwestie ludzi, inżynierów, spawaczy, monterów i rurarzy. Moim zdaniem, na tym polega dziś problem polskich stoczni. Po prostu nie ma chętnych do pracy.

Poseł Borowczak podał przykład wysokości wynagrodzeń spawacza i rurarza w Stoczni Nauta. Zarabiają po 8–9 tysięcy złotych miesięcznie. Polsce fachowcy wracają

Fot. Archiwum

z Norwegii, ale zdaniem posła nie ma ich wystarczająco wielu. Podał też przykład Stoczni Crist, która wyspecjalizowała się w jednostkach specjalnych. Stocznia miała sukcesy. Stało się jednak nieszczęście. Zleceniodawca splajtował i zamiast 10 statków do obsługi wież wiertniczych, zdołano zrobić tylko 3. Firma jest winna stoczni 20 mln dolarów.
– Jeśli chcemy rzeczywiście budować przemysł okrętowy, aby tak jak za czasów PRL w Stoczni Gdańskiej pracowało 17 tysięcy pracowników i żebyśmy mogli produkować 25 statków, to niech pan nam najpierw wyjaśni, dla kogo mielibyśmy to robić. W tamtych czasach Rosjanie brali wszystko. W Gdyni, w Szczecinie i u nas szło do byłego Związku Radzieckiego 90 proc. produkcji stoczni – wracał do przeszłości poseł J. Borowczak.

– Nieco humorystycznie mógłbym powiedzieć, że posiadamy świetną politykę prorodzinną. Jednak mówiąc serio, naszym celem jest doprowadzenie do powrotu do Polski fachowców z emigracji. Musimy w tym celu stworzyć odpowiednią alternatywę, a będzie to możliwe tylko wtedy, kiedy pojawi się popyt na pracownika. To już się dziś dzieje. W branży muszą rządzić jednak warunki rynkowe, a rynek będzie się rozwijał tylko wtedy, jeśli państwo w ramach nadzoru nie dopuści do rozchwiania sektora i jednocześnie zapewni zrównoważony rozwój – odpowiadał minister M. Gróbarczyk. – Jeżeli chodzi o wybrzeże wschodnie, czyli sytuację na terenach pana posła Borowczaka, to w naszych stoczniach jest całkiem dobrze. Tego samego nie można jednak powiedzieć o stoczniach szczecińskich. Naszym celem jest osiągnięcie rozwoju zrównoważonego.

Mamy budować i serwisować
– Chodzi o odbudowę przemysłu, ponieważ dziś potencjał majątku postoczniowego jest wykorzystany zaledwie gdzieś pomiędzy 10 a 20 procent. Nie więcej. W 2008 roku, w czasie największej zwyżki na światowych rynkach, jeśli chodzi o przemysł stoczniowy, mieliśmy do czynienia z likwidacją stoczni. Nie ukrywali tego faktu także czołowi ówcześni politycy, którzy w tamtym czasie znajdowali się w składzie obozu rządzącego. Mam w tym momencie na myśli m.in. moje rozmowy z panem posłem Aziewiczem, z panem ministrem Nowakiem i z panem Borusewiczem, ówczesnym marszałkiem Senatu. Usłyszałem wtedy wprost, że chodzi o likwidację i zwolnienia ludzi. Później, w nowomowie, było to nazywane specustawą stoczniową – zabrał głos polemiczny do wypowiedzi posła Aziewicza poseł Krzysztof Zaremba (PiS, Szczecin). – Mówiłem o tym wielokrotnie, ale warto byłoby przypomnieć, co działo się przy tej okazji w Senacie. Urzędnicy, przedstawiciele Ministerstwa Skarbu Państwa podczas prac nad ustawą bardzo dbali o niektóre kwestie i wykazywali dużą nerwowość, kiedy podczas zgłaszanych poprawek, m.in. przeze mnie, pojawiały się takie słowa jak stocznia, statek, przemysł stoczniowy, budowa jednostek transportowych morskich itd. Tego miało już nie być. Takie były ustalenia.

> – Dziś jest tak, że zamawiający statek otrzymuje go, ale wszystkie usługi serwisowe są świadczone przez grupę stoczni, w ramach której znajduje się stocznia remontowa. Działa tu podobny mechanizm jak w przypadku posprzedażowej obsługi samochodów. Stocznia remontowa albo ściśle kooperuje, albo wchodzi w skład holdingu, albo jest wprost w posiadaniu lub ma umowę o współpracy zawartą z dużą stocznią wytwórczą... –informował członków sejmowej komisji P. Zaremba.

Poseł P. Zaremba przypomniał, w jego ocenie, skandaliczne naliczanie tzw. pomocy publicznej przez Brukselę, która do pomocy publicznej wliczyła także gwarancje udzielane przez Korporację Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych.
– Były to de facto gwarancje jedynie na papierze, ponieważ konkretne sumy były już przez armatorów wpłacone i sięgały nawet 48 proc. wartości statków. Oprócz tego mieliśmy do czynienia z dodatkowym sumowaniem i wyliczeniem do wysokości 50 proc. wartości statku tzw. gwarancji dobrego wykonania kontraktu, której z kolei udzielała Agencja Rozwoju Przemysłu. Poprzedni polski rząd nie wykorzystał żadnej z przysługujących mu procedur odwoławczych od decyzji Komisji Europejskiej – informował członków Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jej wiceprzewodniczący P. Zaremba. – Duży przemysł stoczniowy został prak-

tycznie zlikwidowany. To, co jeszcze istnieje powstało nie dzięki, ale pomimo pewnych działań. Główna zasługa w tym zakresie przypada podmiotom prywatnym, które działają np. w Szczecinie na terenach postoczniowych. Podkreślam jeszcze raz, że to co teraz mamy, istnieje dzięki przedsiębiorcom, pomimo złej działalności poprzedniego rządu. Trzeba to wyraźnie powiedzieć.

Poseł przytoczył dane branżowe, zgodnie z którymi w 2014 r. w Europie, nie licząc stoczni rosyjskich i tureckich i nie wliczając tzw. produkcji offshore, wybudowano 365 statków za kwotę 37 mld euro. Dane dotyczą budowy dużych pełnomorskich statków transportowych wszelkiego typu.
– Gdyby w Gdyni i w Szczecinie funkcjonowały duże stocznie, tak jak odbywało się to do 2008 roku, w tak okrojonej strukturze (2008), to z podanego pakietu zamówień przypadłoby dla nas, tak mówią eksperci, np. pan Krzysztof Piotrowski, były prezes Porty Holding, około 8 mld euro – informował poseł K. Zaremba. – Na tyle wyceniane są zamówienia ulokowane tylko w jednym ośrodku stoczniowym. Podana kwota powinna być zatem pomnożona jeszcze przez dwa i dopiero podzielona na Gdynię i na Szczecin.

Fot. Sah

Poseł Zaremba zwrócił również uwagę na fakt zdezelowania, po 2008 roku, majątku postoczniowego. Posłużył się przykładem Szczecina. Znaczna jego część została rozkradziona. Części urządzeń nie była w należyty sposób konserwowana. Zdezelowaniu uległo około 40 proc. infra- i suprastruktury.
– To, że dziś są reinwestowane pieniądze w odtworzenie części majątku, świadczy jedynie o skrajnej niegospodarności. Musimy to zmienić i nie ma w tym żadnego kursu kolizyjnego. Wielokrotnie o tym mówiliśmy, także ja w moich publicznych wystąpieniach. Nie ma kolizyjności pomiędzy tymi podmiotami, które już powstały i próbują działać na rynku, a tym, że będzie funkcjonować duża stocznia w Szczecinie i w Gdyni. Gdańsk ma nieco inną specyfikę, choćby ze względu na strukturę właścicielską – mówił K. Zaremba.

Zdaniem posła, w tej chwili potrzebny jest nam generator, swoiste koło zamachowe, które będzie miało zdolność finansową i organizacyjną do budowy dużych jednostek. Wskazał, że jedno miejsce pracy w przemyśle stoczniowym oznacza sześć dodatkowych miejsc pracy poza nim. Na odbudowie przemysłu stoczniowego skorzystają również porty i inne podmioty, takie jak np. stocznie remontowe.
– Dziś jest tak, że zamawiający statek otrzymuje go, ale wszystkie usługi serwisowe są świadczone przez grupę stoczni, w ramach której znajduje się stocznia remontowa. Działa tu podobny mechanizm jak w przypadku posprzedażowej obsługi samochodów. Stocznia remontowa albo ściśle kooperuje, albo wchodzi w skład holdingu, albo jest wprost w posiadaniu lub ma umowę o współpracy zawartą z dużą stocznią wytwórczą. W ten sposób funkcjonuje m.in. grupa stoczni British Aerospace. W szczegółach sytuacja w tamtej grupie jest nieco inna, ponieważ bardzo sprytnie wmontowano do niej produkcję zbrojeniową i mówiąc kolokwialnie, Komisja Europejska nie ma nic do tego, co Brytyjczycy u siebie produkują i budują – informował członków sejmowej komisji P. Zaremba.

Oprac. Teraz Odra

Źródło: opracowanie na podstawie zapisu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Sejmu RP 9 grudnia 2015 roku (www.sejm.gov.pl).

O portach w Sejmie RP

Nazwano ją „wiekową". Co dalej z ustawą o portach i przystaniach morskich? Wiemy, że rząd nie zakłada komunalizacji portów o znaczeniu strategicznym. Poseł Marcin Horała ocenia: samorządy nie kwapiły się do ich wzmocnienia. Czy w Polsce powstanie drugi gazoport? Kiedy zacznie funkcjonować Port Community System (PCS)? Relacja z dyskusji wokół portów na posiedzeniu Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 9 grudnia 2015 r.

Geografia transportu

Rafał Zahorski, przedstawiciel Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego, zwrócił uwagę posłów na fakt, że porty morskie zaczynają się około tysiąca kilometrów od geograficznego miejsca ich lokalizacji. Nieodzowne staje się to, żeby wszystkie cztery gatunki transportu ze sobą połączyć. Potrzebna jest współpraca wszystkich środowisk.

– Chciałbym państwu powiedzieć, na przykładzie Polski zachodniej, że do portów w Szczecinie i Świnoujściu, ani do morskiego portu w Policach, nie prowadzi żaden szlak kolejowy, ani drogowy na poziomie europejskim – mówił w trakcie posiedzenia Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Rafał Zahorski (9.12.2015 r.). – W związku z tym, ogromny tranzyt ze Skandynawii na południe Europy i z powrotem omija całkowicie polskie porty. Osiemdziesiąt procent obrotów portów powinien stanowić tranzyt. Nie ma tego.

– Cieszę się, że został poruszony wątek infrastruktury dostępowej do portów – mówił poseł Marcin Horała (PiS, Gdynia). Zaproponował, aby w najbliższym czasie zaprosić na posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej ministra infrastruktury i budownictwa.

Komunalizacja

W trakcie posiedzenia Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pojawił się temat pełnej komunalizacji portów. Według opinii posła M. Horały, w przypadku portów średnich i mniejszych, komunalizacja ma sens i w znacznej mierze została już przeprowadzona. W przypadku portów o znaczeniu strategicznym dla gospodarki państwa, mowa o portach wymienionych w ustawie (Szczecin, Świnoujście, Gdańsk i Gdynia), w ocenie posła komunalizacja jest całkowicie niezasadna i przypominałaby sytuację, w której ktoś chciałby z „autostrady A1 zrobić drogę powiatową".

– Chciałbym poznać opinię pana ministra. Jak będzie ustosunkowywał się do głosów w kierunku komunalizacji portów? – pytał poseł M. Horała.

– Komunalizacja nie wchodzi w grę, jeżeli chodzi o strategiczne porty – usłyszał w odpowiedzi od ministra M. Gróbarczyka.

Wiekowa ustawa

Intencją, zdaniem posła Marcina Horały, „dość wiekowej" ustawy o portach i przystaniach morskich było to, żeby samorządy wzmocniły porty, obejmując udziały czy to kapitałowe, czy poprzez aport nieruchomości. Ta intencja, według posła, pozostała w znacznej mierze niezrealizowana.

– Samorządy nie kwapiły się do takiego wzmacniania portów. Mają teraz bardzo szczątkowe udziały, pomimo tego mają całkiem spore uprawnienia. Tym bardziej wydaje mi się, że jakikolwiek ruch w kierunku zwiększania ich, moim zdaniem, jest niezasadny. Warto byłoby także pochylić się nad tematem terenów postoczniowych, które zmieniły funkcję na portową, a pozostają poza zarządami portów – wyraził pogląd poseł M. Horała, oczekując jednocześnie opinii ministra M. Gróbarczyka w tej sprawie.

– Na pewno musimy zastanowić się nad ustawą o portach i przystaniach i stworzyć możliwości, jak gdyby odzyskania terenów z portów komunalnych, które dzisiaj są problemem lub są wyzbywane niezgodnie z warunkami ekonomicznymi – usłyszał w odpowiedzi.

Drugi gazoport

– Na pewno będziemy wspierać projekt budowy drugiego gazoportu – mówił minister M. Gróbarczyk. Budowa gazoportu znajduje się jednak w gestii ministra energetyki. Trudno jest mówić o lokalizacji. Doświadczenia litewskie z pływającym gazoportem pokazują, że można przyjąć różne warianty budowy. Rząd swoje decyzje będzie uzależniał od podpisania umowy handlowej pomiędzy Unią Europejską i Stanami Zjednoczonymi (TTIP). Może to oznaczać nowe otwarcie gazowe i całkowitą zmianę na rynku – zmianę, która nie będzie bez znaczenia dla transportu gazu i planów budowy kolejnego gazoportu. Tego typu inwestycje są podstawą w dywersyfikacji źródeł energii i wpisują się w strategię UE związaną z tworzeniem unii energetycznej.

Port Community System (PCS)

Port Community System (PCS) wpisuje się w działania związane z utworzeniem jednolitego rynku cyfrowego w ramach Unii Europejskiej (Digital Single Market - DSM). Celem DSM jest zniesienie ograniczeń regulacyjnych i ostateczne przekształcenie 28 rynków krajowych w jedną całość. W pełni funkcjonujący jednolity rynek cyfrowy może przyczynić się do wypracowania 415 miliardów euro rocznie w gospodarce i stworzenia setek tysięcy miejsc pracy (za: europa.eu).

– Port Community System (PCS), to jest coś w czym jesteśmy już wyprzedzeni, nie tylko przez kraje Europy Zachodniej, ale również wszystkie kraje postkomunistyczne, które należą do UE – mówił poseł Marcin Horała. – Chodzi mi o tworzenie zintegrowanego systemu, który integrowałby zbieranie danych pomiędzy wszystkimi stronami obrotu portowo-morskiego. To wszystko obecnie jest galimatiasem. Różne strony tego obrotu mają swoje systemy. One nie komunikują się pomiędzy sobą. Czasem łączą się przez „interfejs białkowy", czyli pracownika, który musi sobie otworzyć dwa ekrany i „przeklepywać" dane.

Port Community System (PCS) usprawnia wymianę danych i wymianę informacji pomiędzy służbami morskimi, Strażą Graniczną, Służbą Celną, zarządami portów, terminalami przeładunkowymi, spedytorami i liniami żeglugowymi. W Polsce funkcjonuje zintegrowany system celno-inspekcyjny Porty24, ale to jest tylko jeden z modułów wymaganego obecnie rozwiązania. Przykładowo, w Niemczech działanie PCS jest koordynowane przez izby gospodarcze. Przynależność do nich jest obligatoryjna. W innych krajach są to zarządy portów czy instytucje administracji państwowej. Poseł M. Horała w obszarze wprowadzenia Port Community System (PCS) widzi pole do współpracy Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z minister cyfryzacji Anną Streżyńską. Problem zamierza przedstawić także na posiedzeniu Sejmowej Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii (CNT), której jest członkiem. Zdaniem ministra Marka Gróbarczyka, intencja, co do przyjętych rozwiązań na rzecz budowy zestandaryzowanego systemu, jest po stronie zarządów portów. MGMiŻŚ nie chce niczego narzucać. Ustali warunki brzegowe, tak aby PCS mógł się rozwijać.

Korytarze transportowe

Rozbudowa zespołów portów związana jest z rozwojem korytarzy transportowych na kierunku północ–południe. Kluczowym dokumentem jest „Strategia rozwoju portów do 2030 roku". Zgodnie z obowiązującą w Unii Europejskiej strategią, port Gdańsk ma być jednym z ważniejszych ogniw korytarza transportowego Bałtyk–Adriatyk (nr VI). Korytarz rozpoczyna się w Gdańsku i prowadzi przez Warszawę, Katowice, Żilinę, Brno, Bratysławę do Wiednia, poprzez Graz, Klagenfurt, Villach, Udine, Triest, Wenecję, aż do Bolonii. Ważny dla rozwoju portów w Gdyni i Gdańsku jest także projekt szlaku „Via Carpatia". Oznacza rozwój szlaku drogowego na linii dróg S-8 i S-19. Łączy Litwę, Polskę, Słowację i Węgry. Natomiast dalszy rozwój zespołu portów Szczecin-Świnoujście ma zapewnić wpisanie tych portów do sieci TEN-T (Trans-European Transport Network) oraz Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC (Central European Transport Corridor). W skład polskiej części CETC wchodzi droga ekspresowa S3, szlaki kolejowe E-59 i CE-59, zespół portów Szczecin-Świnoujście oraz Odra jako droga wodna E-30. Elementem składowym korytarza CETC jest „autostrada morska" uzyskana przez połączenie morskie Świnoujście–porty południowej Szwecji (Ystad, Trelleborg). Porty morskie mają stać się także „motorem rozwojowym" dla wybrzeża środkowego Polski.

Oprac. Teraz Odra

Źródło: opracowanie na podstawie zapisu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Sejmu RP 9 grudnia 2015 roku (www.sejm.gov.pl).

Fot. Sah

Żegluga śródlądowa: koniec trzeciej klasy

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pracuje nad strategią rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Dokument ma powstać w ciągu trzech miesięcy i ma być konsultowany ze środowiskiem. Potrzebne będą środki, organizacja, ale również doświadczenie. A tego, zdaniem ministra M. Gróbarczyka, brak. Takie są skutki spychania żeglugi śródlądowej przez ostatnie kilka dekad na margines.

Minister Marek Gróbarczyk zapowiedział rewizję dotychczasowych działań związanych z obszarem żeglugi śródlądowej. Inwestycje mają zostać przeprojektowane i dostosowane do czwartej i wyższych klas żeglowności. Oznacza to między innymi przeprojektowanie Zbiornika Raciborskiego. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, przy realizacji swoich planów, będzie zobowiązane do ścisłej współpracy z Ministerstwem Środowiska. Takie są wymogi Ramowej Dyrektywy Wodnej Unii Europejskiej. Minister zapowiada również „zrewolucjonizowanie" urzędów żeglugi śródlądowej. Kształtem mają przypominać urzędy morskie.

– Naszym głównym celem jest przede wszystkim jak najszybsze ratyfikowanie Konwencji AGN. To jest dla nas podstawa – mówił w trakcie posiedzenia Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej minister M. Gróbarczyk (9.12.2015 r.). – Zastaliśmy tylko i wyłącznie pięć osób odpowiedzialnych za żeglugę śródlądową. Już nie mówiąc o Urzędach Żeglugi Śródlądowej, które znajdują się w fatalnej kondycji.

Polska, jako jedyny kraj w Europie Środkowo-Wschodniej, nie ratyfikowała Konwencji AGN. Konwencja zaleca budowę i rozbudowę śródlądowych dróg wodnych o międzyna-

rodowym znaczeniu. Dwie z trzech dróg, wyodrębnionych w ramach europejskiej sieci, związane są z rzeką Odrą. Mowa o Odrzańskiej Drodze Wodnej (E30) oraz drodze wodnej E70 łączącej Odrę z Zalewem Wiślanym. Trzecia jest droga E40 łącząca Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym poprzez rzekę Wisłę. Podpisanie Konwencji AGN bezwzględnie wymusi na obecnym rządzie i na następnych realizację strategii rozwoju śródlądowych dróg wodnych.

ska to jak prywatyzacja Lasów Państwowych przez Polskie Stowarzyszenie Producentów Mebli – powiedział Rafał Zahorski, reprezentujący Zachodniopomorski Klaster Morski. – Powiem w ten sposób: praktycznie cała zachodnia Polska czeka teraz na to, aby Odra była wreszcie żeglowna. Żeglowna Odra powinna był połączona z siecią transportu kolejowego i drogowego. Zresztą z tym samym powinna łączyć się cała gospodarka morska.

Fot. Sah

Odra

Największe szanse na modernizację, w najbliższych latach, ma Odrzańska Droga Wodna (E30). Zdaniem ministra Gróbarczyka, warunki żeglugi mogłyby się poprawić w perspektywie czterech lat.

– Najważniejszą sprawą, bardzo ważną jeśli chodzi o Odrę, jest implementacja ramowej dyrektywy wodnej. W poprzedniej kadencji Sejmu Ministerstwo Środowiska pracowało nad tym projektem bardzo długo, ale niestety nie doprowadziło sprawy do końca. Bardzo się cieszę, że zarządzanie żeglugą znalazło się teraz w gestii Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Jest to bardzo ważna sfera i obawialiśmy się, żeby nie znalazła się ona w kompetencjach Ministerstwa Środowiska. Oddanie zarządzania żeglugą śródlądową Ministerstwu Środowi-

Wisła

– Wisła znajduje się w fatalnej kondycji, już nie mówiąc o drodze E40, która musi przejść diametralną zmianę – mówił w trakcie posiedzenia komisji sejmowej 9.12.2015 r. minister M. Gróbarczyk.

– Trzeba stworzyć koncepcję, jak to robić. Jakimi siłami i za jakie pieniądze.

– Białorusini do Brześcia doprowadzili już kanał, którym można pływać barkami do dwóch tysięcy ton. Podobnie jest po zachodniej stronie granicy kraju. Polska to jest czarna dziura – powiedział obecny na posiedzeniu komisji sejmowej kapitan żeglugi śródlądowej Jan Popończyk, ze Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych.

Kapitan Popończyk poruszył dwie sprawy, które, jego zdaniem, są bardzo ważne dla żeglugi śródlądowej w Polsce. Pierwsza dotyczyła drogi wodnej E40 łączącej, z założenia, porty Morza Czarnego, przez Brześć białoruski, z portem w Gdańsku. Natomiast drugim znaczącym projektem jest Kanał Śląski, który ma łączyć, w górnym dorzeczu, Wisłę z Odrą. Kanał Śląski miałby umożliwić wyjście z górnej Wisły do Dunaju, jak również do Kanału Odra – Łaba.

– Kiedy się patrzy na te dwa projekty widać, że jest szczelina pomiędzy tymi projektami. Droga wodna E40 ma dochodzić do Wisły prawdopodobnie w okolicach Dęblina. Dalej idzie w dół do Gdańska. Natomiast połączenie tej drogi, przez Kraków, pozwoli na spięcie całego transportu wodnego idącego ze wschodu na Dunaj – powiedział kapitan J. Popończyk, wskazując na korzyści wynikające z budowy Kanału Śląskiego, który jest projektowany i są szanse, że będzie zbudowany.

Z opinią kapitana Popończyka zgodził się poseł Kazimierz Kotowski (PSL, Kielce). Zdaniem posła, na odcinku od Dęblina, przez Kazimierz, Sandomierz, Kraków występują pewne uwarunkowania i utrudnienia dla żeglugi śródlądowej, ale w związku z ruszającym dużym projektem zabezpieczenia przeciwpowodziowego, który przewiduje realizacje dużych inwestycji w województwach małopolskim i świętokrzyskim, można wziąć pod rozwagę także włączenie we wspomniany program udrożnienia drogi wodnej na tym odcinku i stworzenia możliwości do pływania po rzece większych jednostek. To mogłoby wiązać się ze wzrostem przedsiębiorczości i poprawą stanu lokalnej gospodarki.

Oprac. Teraz Odra

Opracowanie na podstawie zapisu filmowego posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Sejmu RP w dniu 9 grudnia 2015 roku (www.sejm.gov.pl).

Poseł Jerzy Wilk: kopiemy, czy nie kopiemy?

– Deklaruję, że będziemy wspierać pana w tych działaniach i liczymy na przyspieszenie prac. I takie najprostsze pytanie panie ministrze: kopiemy, czy nie kopiemy? – zwrócił się do ministra Marka Gróbarczyka poseł Jerzy Wilk, pytając o przyszłość portu w Elblągu.

Poseł Jerzy Wilk (PiS, Elbląg) dobrze ocenia to, że po ośmiu latach gospodarka morska zaczyna funkcjonować samodzielnie.
– Nieszczęściem było, że ona (gospodarka morska) znajdowała się w infrastrukturze. Przyjeżdżałem tutaj na posiedzenia sejmowe, jako prezydent miasta Elbląga. W pierwszym czytaniu były już odrzucane projekty ustaw, które miały rozwinąć zarówno gospodarkę morską, na przykładzie Elbląga, jak i gospodarkę stoczniową – mówił w trakcie posiedzenia Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej poseł J. Wilk (9.12.2015 r.). – W pierwszym czytaniu, po kilku godzinach rozmów, odrzucano jednym głosowaniem, nawet nie dając szansy na rozwój portu morskiego w Elblągu czy budowę kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną.

– Budowa kanału żeglugowego na Mierzei Wiślanej jest priorytetem inwestycyjnym. Bezwzględnie. Trwają obecnie uzgodnienia z Komisją Europejską – usłyszał w odpowiedzi od ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marka Gróbarczyka poseł J. Wilk.

Minister Gróbarczyk stwierdził, że zadaje sobie pytanie, dlaczego tak się stało, że od 2003 r. ten projekt jest procedowany? Zdaniem ministra nie był on „targetem" Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju. Za projekt odpowiedzialne było Ministerstwo Środowiska.

– Wydaje nam się, że w ciągu najbliższego miesiąca uzyskamy ostateczną decyzję Komisji Europejskiej, jeśli chodzi o warunki środowiskowe. Bo to jest dziś jedyny hamulec dotyczący tego projektu – wyjaśniał M. Gróbarczyk w trakcie posiedzenia Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

W 2015 r., po wygranych wyborach przez Prawo i Sprawiedliwość, kanał żeglugowy na Mierzei Wiślanej staje się jedną ze sztandarowych inwestycji rządu tej partii. Za tzw. przekopem, od ponad 50 lat, lobbują środowiska związane z Elblągiem. Nie bez znaczenia jest fakt, że w 2006 r. decyzję o budowie kanału ogłosił premier Jarosław Kaczyński. Swoją deklarację potwierdził uchwałą rządową z 13 listopada 2007 r., a więc na trzy dni przed przekazaniem władzy rządowi Donalda Tuska. Od 2008 r. Urząd Morski w Gdyni, na zlecenie poprzednich rządów, przygotowywał dokumentację inwestycji. W 2014 r. rząd koalicji PO-PSL przyjął nowy wieloletni projekt inwestycyjny kraju. Zawiera w nim, między innymi, budowę kanału żeglugowego na Mierzei Wiślanej. W związku z tym, że inwestycja planowana jest na terenach chronionych unijnymi przepisami Natura 2000, nie obędzie się bez zgody Unii Europejskiej. Jeśli Bruksela potwierdzi, że projekt nie zagraża środowisku, to trafi on pod obrady rządu premier Beaty Szydło. I tak Prawo i Sprawiedliwość będzie musiało podjąć decyzję, co do wydania około miliarda złotych na budowę nowej drogi wodnej do Elbląga.

Kanał żeglugowy na Mierzei Wiślanej miałby długość 1200 m i głębokość 5 m. Powstałby w rejonie Nowego Świata, w okolicach miejscowości Przebrno. Przekop zostałby wyposażony między innymi w śluzę, wrota sztormowe, stanowisko postojowe, dwa mosty zwodzone lub alternatywnie most stały (wysokość ok. 17 m) bądź tunel (głębokość 13 m). Od ujścia Zatoki Elbląskiej do kanału powstałby tor wodny. 5 m głębokości miałby tor wodny na rzece Elbląg. Pogłębione zostałyby kotwicowiska na Zalewie Wiślanym w okolicach Osłonki. Według założeń, kanał umożliwiłby żeglugę do portu w Elblągu jednostek morskich o długości do 100 m, szerokości 20 m i zanurzeniu 4 m. Otwarcie trasy skracającej drogę morską o 52 Mm zapewniłoby szybsze połączenie między Elblągiem i portami w Gdańsku i Gdyni. (za: promare.pl). Przewiduje się, że budowa mogłaby rozpocząć się w 2021 r. Rządzący pytani o termin odpowiadają: „jak najszybciej".

Oprac. Teraz Odra

Postulat przejścia z godziny na tydzień

Dialog społeczny, żegluga i morze

– Chciałbym państwa zachęcić bardzo mocno do korzystania z szerokich konsultacji społecznych. Jest bardzo dużo organizacji i stowarzyszeń działających na rzecz wszystkich gatunków transportu. Dobrze jest pytać je o zdanie, ponieważ zrzeszają ogromną liczbę fachowców – zwrócił się do członków Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Rafał Zahorski, reprezentujący w trakcie posiedzenia komisji Zachodniopomorski Klaster Morski (9.12.2015 r.).

Zahorski nawiązał do wcześniejszych praktyk, kiedy to na konsultacje ważnych projektów regulacji organizacje branżowe miały, na przykład, godzinę. Wnioskował, aby strona społeczna miała na przykład tydzień na konsultacje. Posłowie zyskiwaliby bezpłatną merytoryczną pomoc.
– Wszyscy, jak tu siedzimy, jesteśmy zainteresowani żeby te wszystkie rodzaje transportu i gospodarka morska się rozwijały. Nam chodzi o to, żeby skierować ten ruch inwestycyjny, w infrastrukturze transportowej, na kierunek północ–południe. Zamiast preferowanego w ostatnich latach kierunku wschód–zachód – przekonywał przedstawiciel Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego.

O przywróceniu właściwej rangi dialogowi społecznemu mówił także obecny na posiedzeniu komisji sejmowej Henryk Piątkowski z Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Marynarzy (OZZM).
– Ja przypomnę tylko, że na poziomie Unii Europejskiej istnieje taki dialog. Bardzo intensywny i bardzo poważnie prowadzony ze Związkiem Armatorów Unii Europejskiej. Daje to dobre skutki dla wszystkich stron. Myślę, że to jest dobry wzorzec, aby ten dialog w podobny sposób był prowadzony w Polsce – mówił H. Piątkowski.

Fot. Sah

Przedstawiciel OZZM poinformował posłów, że w Polsce dotychczas istniał Zespół Trójstronny do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa.
– Niestety, przepraszam za trywialność wypowiedzi, „kulawo pracował". W efekcie niewiele pożytku z tego uzyskali wszyscy uczestnicy rynku marynarskiego – mówił H. Piątkowski. – Liczę na to, że ten dialog pan minister M. Gróbarczyk podniesie do właściwej rangi. My oferujemy ze swojej strony, że na tym poziomie będziemy dyskutowali, a nie manifestowali na ulicach.

– Jeśli chodzi o kooperację z wszelkiego rodzaju związkami zawodowymi w zakresie ustaw, to naszym celem jest ustawa o zatrudnieniu na morskich statkach handlowych. Chcemy uzyskać takie rozwiązania, aby były one przyjazne pracownikom. Niczego nowego, w tym momencie, nie mówię – odpowiadał minister M. Gróbarczyk. – Mamy bardzo dobrą atmosferę w obrębie Ministerstwa Finansów. Tutaj jest klucz do rozwiązania tego problemu. Dopięcie do końca tej ustawy ma największy wpływ na powrót statków pod polską banderę, czyli pod polski system podatkowy, bo o to nam chodzi.

Oprac. Teraz Odra

Źródło: opracowanie na podstawie zapisu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Sejmu RP 9 grudnia 2015 roku (www.sejm.gov.pl).

Edukacja
morze, rząd i rzeka

– Ministerstwo chce mieć wpływ na program szkolenia w szkołach średnich i zawodowych. Nie ma innej możliwości, aby zachować ciągłość do uczelni wyższych – powiedział, w trakcie posiedzenia Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, minister Marek Gróbarczyk.

Zgodnie z ustawą z dnia 19 listopada 2015 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje nadzór nad Akademią Morską w Gdyni i Akademią Morską w Szczecinie. 9 grudnia 2015 r. w trakcie pierwszego posiedzenia Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Sejm RP VIII kadencji), obok spraw związanych z funkcjonowaniem polskich portów, stoczni, konieczności modernizacji śródlądowych dróg wodnych, rozmawiano o edukacji. W tym o edukacji na rzecz żeglugi śródlądowej w Polsce.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO, Szczecin) pytał M. Gróbarczyka o rolę Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w budowaniu pomostów pomiędzy nauką a biznesem.
– Czy współpraca, w ramach ministerstwa, będzie dotyczyć tylko akademii morskich, czy jednocześnie uczelni technicznych, na których znajdują się kierunki powiązane z gospodarką morką? Czy planuje pan wdrażanie specjalnych programów, które będą pozwalały na absorbcję i wdrażanie innowacyjnych rozwiązań do biznesu? Jeśli tak, to jakby mogło to wyglądać? – dopytywał poseł i jednocześnie posłużył się przykładem Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie, gdzie funkcjonuje Wydział Techniki Morskiej i Transportu.

– Ministerstwo chce mieć wpływ na program szkolenia w szkołach średnich i zawodowych. Nie ma innej możliwości, aby zachować ciągłość do uczelni wyższych. Uczelnie wyższe, oczywiście, znajdują się na znacznie lepszym poziomie, jeśli chodzi o szkolenie i ta platforma przynajmniej w Polsce funkcjonuje dobrze – mówił minister M. Gróbarczyk.

Zdaniem ministra, polskie uczelnie wyższe, związane z gospodarką morską, muszą stanowić ogniwo szkolnictwa europejskiego i światowego. Współpraca pomiędzy nauką a biznesem musi odbywać się w przestrzeni międzynarodowej. Wspomniał o potrzebie odbudowania szkolnictwa wyższego w obszarze rybołówstwa. Tak, aby edukacja od poziomu szkolnictwa zawodowego, poprzez średnie i wyższe tworzyła spójną całość.

– Ponieważ wspominał pan, panie ministrze, o szkolnictwie morskim, o projektach dotyczących szkolnictwa średniego dla gospodarki morskiej, to chciałem zwrócić uwagę, przede wszystkim państwa, że istniejące w Polsce dwie szkoły żeglugi śródlądowej (Kędzierzyn Koźle, Nakło nad Notecią) de facto kształcą zaplecze kadrowe dla armatorów zachodnich – informował członków Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kapitan żeglugi śródlądowej Jan Popończyk ze Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych. – Jest to, oczywiście, wolny rynek, ale wynika to również z tego, że polski rynek nie jest w tej chwili taki chłonny.

Proces kształcenia kapitana żeglugi śródlądowej, zgodnie z dyrektywą unijną*, trwa minimum cztery lata. Praktycznie to okres od pięciu do ośmiu lat. Zdaniem kapitana J. Pomończyka, jeżeli w tej chwili nie zacznie się tworzyć podwalin pod system praktycznego kształcenia przyszłych kadr, to problem ten za kilka lat uderzy z całą siłą.

Posiedzenie 9 grudnia 2015 r. było pierwszym roboczym spotkaniem posłów z Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z ministrem Markiem Gróbarczykiem.

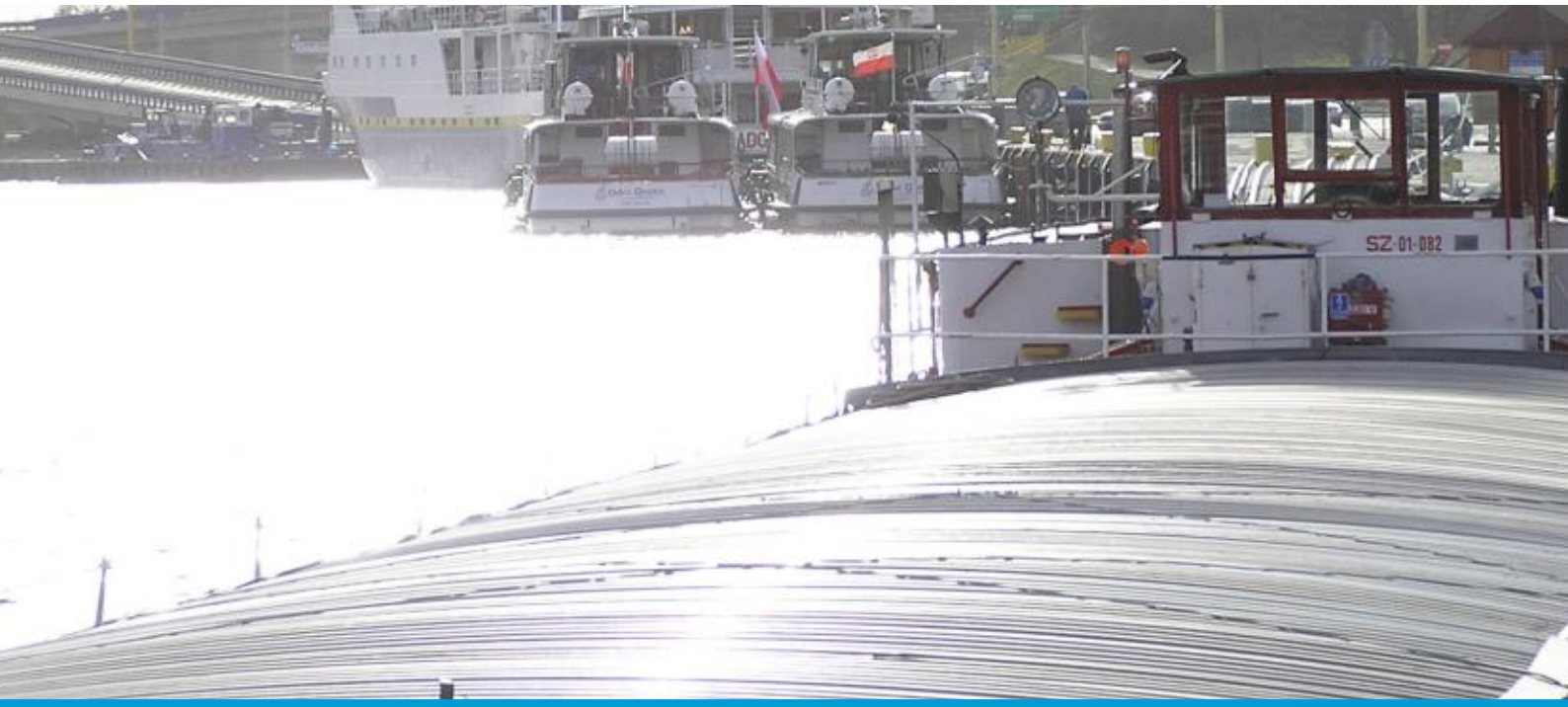
Oprac. Teraz Odra

*DYREKTYWA RADY 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie.

Źródło:
Opracowanie na podstawie zapisu filmowego posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Sejmu RP 9 grudnia 2015 r. (www.sejm.gov.pl).

TERAZ ODRA

Stowarzyszenie na Rzecz Gospodarczego Rozwoju
Dorzecza Odry „Teraz Odra”



www.terazodra.pl Facebook / Teraz Odra

Stowarzyszenie na Rzecz Gospodarczego Rozwoju Dorzecza Odry „Teraz Odra” zostało powołane przez podmioty gospodarcze prowadzące działalność związaną z Odrą – wśród nich są firmy żeglugowe, stocznie, firmy pogłębiarskie i budownictwa hydrotechnicznego, organizacje turystyczne i sportowe oraz osoby fizyczne zainteresowane Odrą. Bezpośrednim celem zawiązania Stowarzyszenia jest gospodarczy i turystyczny rozwój Dorzecza Odry.