

W razie konieczności będą rozwiązania pomagające portom,
armatorom

Rozmowa z Markiem Gróbarczykiem, ministrem gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.



Marek Gróbarczyk, minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej fot. mat. prasowe

W jakim stopniu Budowa Portu Centralnego w Gdańsku, Portu Zewnętrznego w Gdyni, terminala kontenerowego w Świnoujściu, pogłębienie toru

W razie konieczności będą rozwiązania pomagające portom,
armatorom

wodnego Świnoujście-Szczecin oraz Przekop Mierzei Wiślanej wpłyną na wzrost liczby przeładunków w polskich portach. Kiedy ten wzrost będzie najszybciej zauważalny?

Są to najważniejsze inwestycje z punktu widzenia rozwoju polskiej gospodarki morskiej. W poprzednim roku porty morskie ponownie przekroczyły 100 mln ton przeładowanych towarów, co z jednej strony pokazuje ich dynamiczny rozwój, ale z drugiej udowadnia potrzebę dalszego rozwoju. Z naszych szacunków wynika, że realizacja wszystkich tych inwestycji pozwoli polskim portom przekroczyć barierę 200 mln ton/rocznie. Pogłębianie toru wodnego Świnoujście-Szczecin oraz Przekop Mierzei Wiślanej są w trakcie realizacji, natomiast rozbudowa terminali przeładunkowych w portach to procesy inwestycyjne, które rozpoczęły się w ubiegłym roku.

Natomiast w związku z pandemią koronawirusa na bieżąco monitorujemy, jak wpływa to na branżę morską w Polsce. Jeżeli zajdzie taka potrzeba, będziemy proponować rozwiązania, które złagodzą skutki gospodarcze pandemii przede wszystkim wobec portów morskich, polskich armatorów etc.

Na jakim etapie jest budowa przekopu Mierzei Wiślanej. Jakie są zagrożenia odnośnie terminowego zakończenia tej inwestycji?

Zgodnie z harmonogramem trwa realizacja tej inwestycji. Na Mierzei Wiślanej pracuje ciężki sprzęt, przygotowywane jest nabrzeże przeładunkowe od strony Zatoki Gdańskiej, ponieważ wiele materiałów budowlanych zostanie dowieszone na teren budowy właśnie drogą morską. Na tę chwilę nie ma żadnego zagrożenia ws. terminowego zakończenia budowy. Jest to rok 2022. Oczywiście nie wiemy, jak sytuacja z koronawirusem przełoży się

W razie konieczności będą rozwiązania pomagające portom,
armatorom

na rynek budowlany, natomiast Przekop jest realizowany przy zachowaniu dodatkowych środków bezpieczeństwa dla pracowników.

Jak duże nakłady i jakie przedsięwzięcia mające poprawić możliwości transportu kolejowego i drogowego do polskich portów morskich są planowane w najbliższych latach?

To już się dzieje. W zeszłym roku podpisano umowy na przebudowę i modernizację dostępu kolejowego do wszystkich trzech największych portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Wartość tych inwestycji to ponad 5 mld złotych. Są niezwykle potrzebne, ponieważ wzrastające obroty ładunkowe w portach wymagają nowoczesnej infrastruktury, która pozwoli sprawnie wywozić towary w głąb kraju. Co więcej także w zeszłym roku umożliwiliśmy budowę tzw. Drogi Czerwonej w Gdyni, która to droga jest kluczowa dla sprawnej logistyki towarów wokół Portu Gdynia. Mam nadzieję, że przy zgodnej współpracy z samorządem ta inwestycja wkrótce zacznie być realizowana.

Jakie jest znaczenie żeglugi śródlądowej w rozwoju polskich portów morskich?

Naszym zdaniem rola żeglugi śródlądowej w temacie funkcjonowania sprawnego i intermodalnego transportu jest bardzo istotna, ponieważ rzeki stanowią naturalną drogę transportu towarów z portów morskich. Korzystano z tej metody od wieków i w wielu państwach wciąż z powodzeniem się z tego korzysta. To właśnie dlatego za opracowanie analiz transportowych dot. Wisły odpowiadają eksperci Portu Gdańsk, natomiast nad programem rozwoju Odry pracują specjaliści z Portu Szczecin-Świnoujście. „Autostrady rzeczne” mogą przyczynić się do jeszcze sprawniejszej logistyki towarów przeładowywanych w portach morskich, a tym samym zwiększyć potencjał rozwojowy

W razie konieczności będą rozwiązania pomagające portom,
armatorom

portów.

Dyrektywa Unii Europejskiej od 1 stycznia 2020 r. na cztery lata zakazuje połowu dorszy we wschodniej części Bałtyku. Na jaką pomoc ze strony państwa mogą liczyć polscy armatorzy?

Wspieramy polskie rybactwo oraz organizujemy pomoc finansową ze środków Unii Europejskiej. Zakaz połowu dorsza rzeczywiście jest bardzo dużym utrudnieniem dla branży, ale państwo polskie nie zostawi rybaków. Organizujemy nabory na specjalne programy środowiskowe, a na forum Unii Europejskiej apelujemy o działania rekompensujące straty branży z powodu zakazu. Pod koniec marca odbyła się Rada ds. Rolnictwa i Rybołówstwa (AGRIFISH), podczas której zapowiedziano zwiększenie pomocy dla sektora rybołówstwa, także w związku z pandemią. Uważam, że to sukces Polski, ponieważ w końcu zapowiedziano realizację postulatów, które od wielu lat forsowaliśmy na forum unijnym.