



Warsztaty

Temat

ODRA STYMULATOREM ROZWOJU GOSPODARCZEGO PRZYLEGLYCH REGIONÓW W ASPEKCIE MIĘDZYNARODOWYM

Wnioski

1. Rzeki stanowią dobro narodowe, które należy racjonalnie i kompleksowo wykorzystywać w zakresie wszystkich funkcji (gospodarczej, transportowej, ochrony przed powodzią, ochrony środowiska).
2. W Europie istnieją dobre praktyki wykorzystywania funkcji transportowej rzek, traktowanych jako dobra narodowe.
3. Należy przestać lekceważyć siłę gospodarki regionalnej na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Stocznie, porty, tani ekologiczny transport oraz przygotowane kadry czekają na decyzje rządu i realizację zapowiedzianych radykalnych zmian w zakresie wykorzystywania Odry w celach gospodarczych.
4. Aby dogonić Europę należy szybko niwelować opóźnienia i przestać popełniać błędy – administracyjne, prawne, technologiczne, koordynacyjne, organizacyjne i zarządcze.
5. Należy zaprzestać tworzenia struktur administracyjnych gospodarowania wodami na polityczne zamówienie.
6. Konieczne jest nakłonienie do współpracy i koordynacji działań rządu i resorty na rzecz systemowego podejścia przy podejmowaniu decyzji dotyczących rewitalizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej.
7. Szkodzi rozwojowi gospodarczemu regionów położonych w dolinach rzek sektorowe widzenie spraw gospodarowania wodami przez poszczególne ministerstwa (Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Ministerstwo Środowiska, Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich, Ministerstwo Gospodarki, Ministerstwo Sportu i Turystyki, Ministerstwo Skarbu Państwa).
8. Należy przygotować się i nie utracić szans na wykorzystanie terminalu LNG jako źródła napędu dla nowych jednostek transportu śródlądowego w świetle nowej dyrektywy unijnej.





9. Należy przywrócić Odrzańskiej Drodze Wodnej należne miejsca w europejskim systemie dróg wodnych śródlądowych. Odra jest rzeką międzynarodową. Łączy regiony przygraniczne i ma ogromny wpływ nie tylko na lokalne życie gospodarcze ale także na rozwój portów i całej morskiej gospodarki.
10. Jest to ostatni moment aby wykorzystać fakt, iż Odrzańska Droga Wodna nadal figuruje jako międzynarodowa droga wodna i jest wpisana w TEN-T. Wraz z infrastrukturą drogową i kolejową spełnia wymóg UE o łączeniu 3 gałęzi transportu.
11. Szlaki śródlądowe w europejskiej strategii rozwoju transportu mają priorytet jako korytarze najbardziej proekologiczne i efektywne w połączeniach transportowych "nowych" państw członkowskich Unii Europejskiej.
12. Przy obecnym stanie Odrzańskiej Drogi Wodnej prowadzenie działalności gospodarczej z wykorzystaniem transportu śródlądowego jest utrudnione.
13. Poszczególne regiony: Czechy, Górny i Dolny Śląsk, Lubuskie, odcinek Odry granicznej, ujście Odry jednoznacznie deklarują wolę aktywizacji życia gospodarczego w oparciu o transport wodny śródlądowy.
14. Zespół portów Szczecin – Police – Świnoujście stanie się beneficjentem zwiększonego obrotu towarowego transportowanego Odrą dzięki potencjalnemu wykorzystaniu Odrzańskiej Drogi Wodnej przez kopalnie węgla i kombinaty miedziowe a także przez Zakłady Chemiczne Kędzierzyn, Zakłady Chemiczne Police, czeski okręg Ostrawy, Terminal LNG w Świnoujściu (transport LNG ze Świnoujścia do zakładów w górę Odry).
15. Należy realizować efektywnie, w sposób racjonalny i kompleksowy PROGRAM dla ODRY (2025 r).
16. Należy udrożnić Odrę poprzez doprowadzenie jej do III klasy żeglowności na całej długości, a w przyszłości do IV klasy co umożliwi pozyskiwanie środków unijnych.
17. Należy doprowadzić do stworzenia warunków podpisania przez RP Konwencji AGN.
18. Należy podpisać z Niemcami Umowę o Odrze granicznej (cieszy fakt podjęcia przez rząd uchwały wyrażającej zgodę na podpisanie umowy. Oczekiwana jest ostateczna szybka i skuteczna realizacja uchwały).
19. Konieczne jest, na poziomie rządowym, aktywnie przyłączyć się do czeskich działań w sprawie budowy kanału Dunaj - Odra – Łaba.

