

Czesława CHRISTOWA¹, Maria CHRISTOWA-DOBROWOLSKA²

Analiza strategiczna, kierunki i uwarunkowania rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce

1. WSTĘP

Priorytetowe kierunki polityki transportowej UE w latach 2001 – 2010 przedstawione w Białej Księdze „Polityka transportowa UE do 2010 r. Czas na decyzje” [1] zapowiadały renesans żeglugi śródlądowej w Europie. W dokumencie tym sieć dróg wodnych śródlądowych w Europie została określona jako „ważny kapitał UE”, który jest w stanie obsłużyć rocznie 525 mln ton ładunku. Wyrazem intensyfikacji działań wspierających żeglugę śródlądową był przedstawiony przez Komisję Europejską w dniu 17 stycznia 2006 r. „Program na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych w Europie” (*Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe*), zwany NAIADES. Program obejmuje strategiczne obszary polityki w zakresie żeglugi śródlądowej, mianowicie: rynek, flotę, zatrudnienie i kwalifikacje, wizerunek i infrastrukturę. Stwierdzono w nim, że „Wiele ważnych pod względem gospodarczym obszarów w Europie łączy ponad 36 000 km dróg wodnych oraz setki portów śródlądowych. Chociaż przeważająca część sieci dróg wodnych posiada duże zdolności przepustowe, to jednak ich pełne wykorzystanie utrudnia szereg wąskich gardeł, spowodowanych małymi głębokościami tranzytowymi, parametrami przesł mostowych oraz śluz, co ogranicza konkurencyjność żeglugi śródlądowej” [4].

Na podstawie porozumienia AGN (1998 r.) w wykazie standardów i parametrów sieci dróg wodnych kategorii europejskich (E) znalazły się trzy szlaki żeglugowe, przebiegające przez terytorium Polski, mianowicie: [11]

¹ Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu, e-mail: c.christowa@am.szczecin.pl

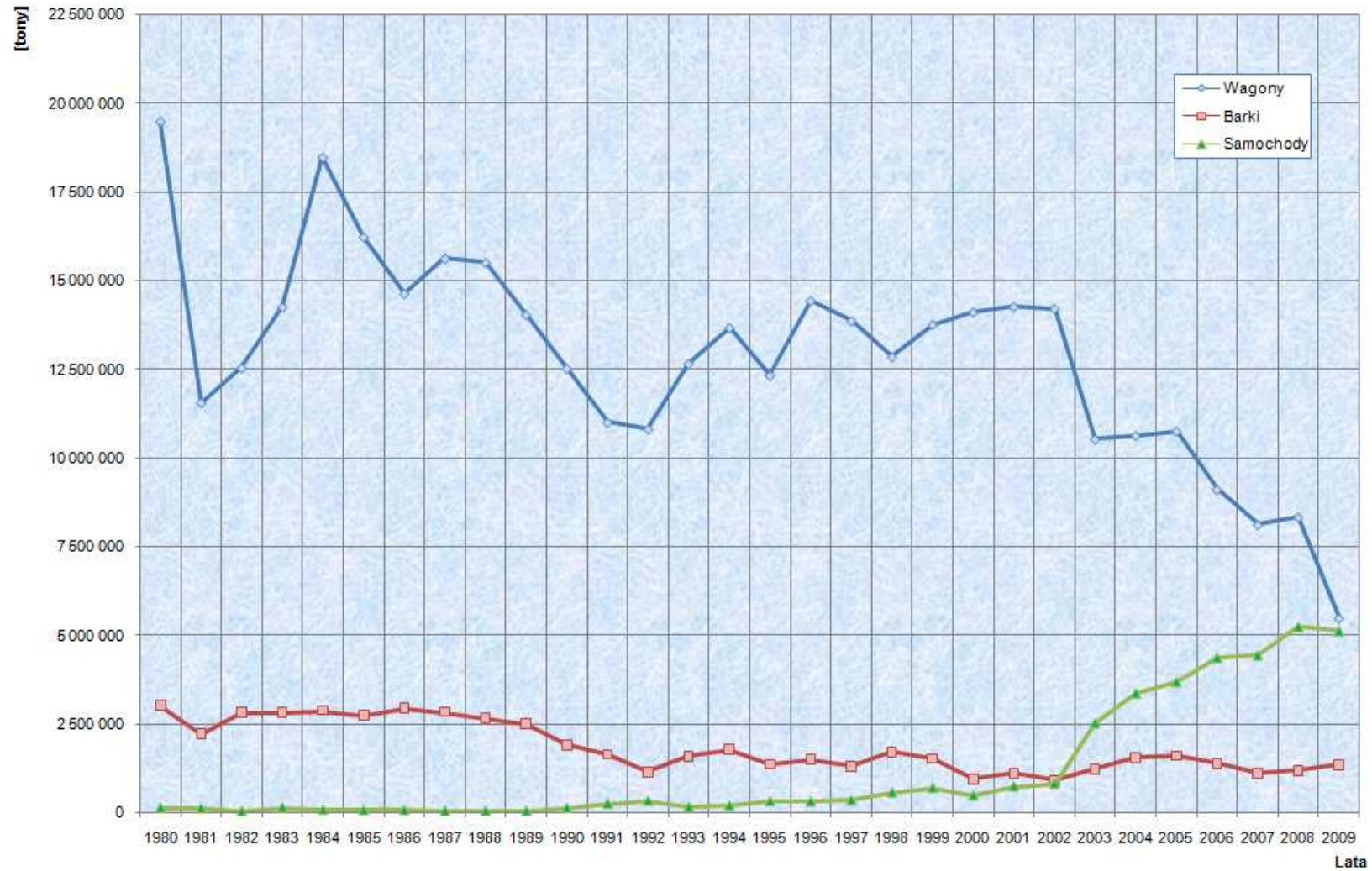
² Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu, e-mail: mchristowa@wp.pl

- 1) E30, łączący Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmując na terenie Polski rzekę Odrę od Świnoujścia do granicy z Czechami,
- 2) E40, łączący Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem w rejonie Czarnobyla i dalej przez Kijów, Nową Kachowkę i Chersoń z Morzem Czarnym, obejmując w Polsce rzekę Wisłę od Gdańska do Warszawy, rzekę Narew oraz rzekę Bug do Brześcia,
- 3) E70, łączący Holandię z Rosją i Litwą, a na terenie Polski obejmujący rzekę Odrę od ujścia kanału Odra – Hawela do ujścia rzeki Warty w Kostrzynie, drogę wodną Wisła – Odra oraz od Bydgoszczy dolną Wisłę i Szkarpawę lub Wisłę Gdańską.

Polskie drogi wodne zostały włączone do szlaków żeglugowych jako istotne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych, niezależnie od tego czy odpowiadają wymaganiom klasyfikacyjnym szlaków o znaczeniu międzynarodowym.

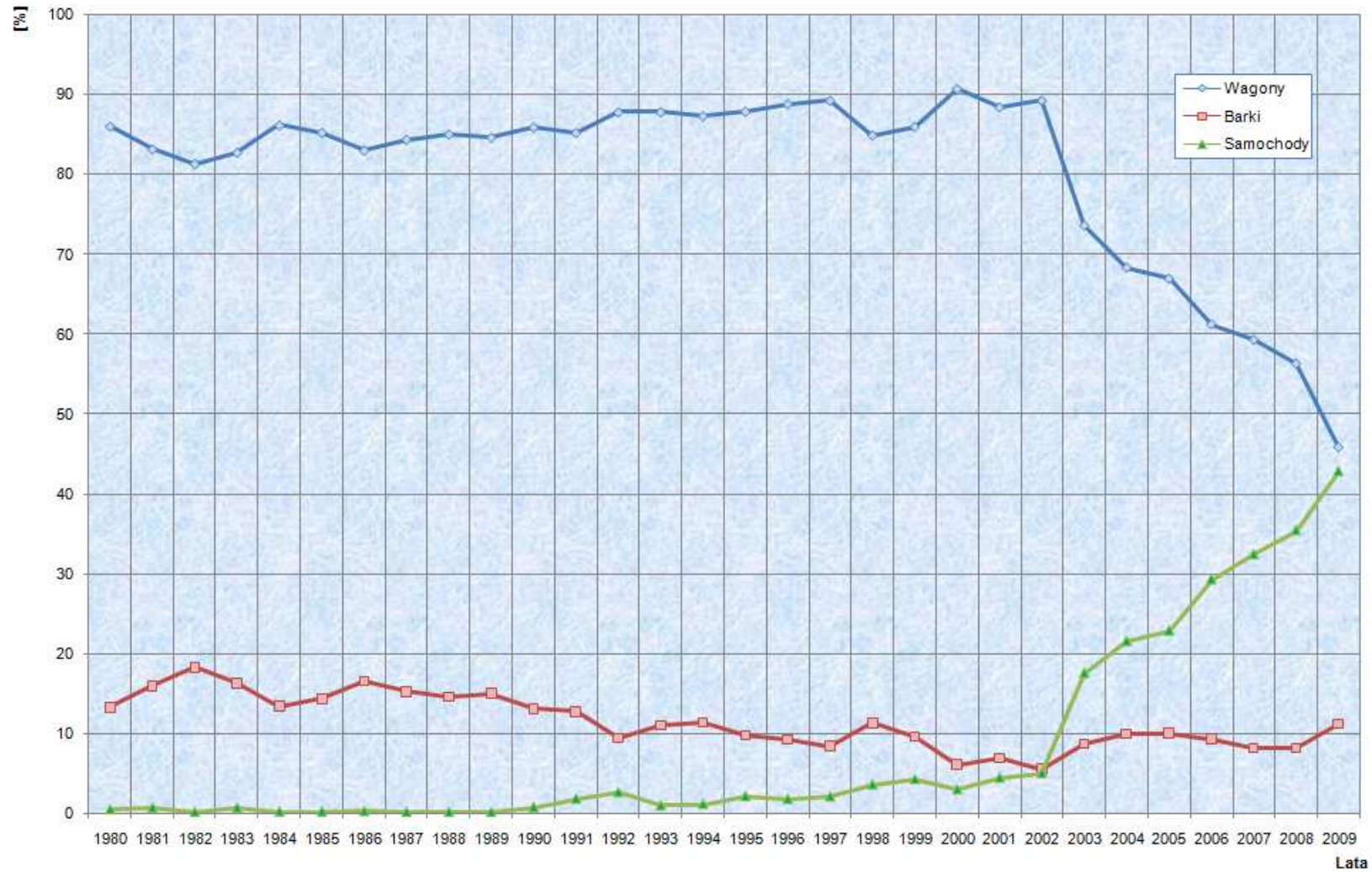
Sieć dróg wodnych w Polsce, z powodu zaniedbań inwestycyjnych, tworzy zbiór odrębnych, różnych pod względem jakości, niepowiązanych ze sobą szlaków żeglugowych. Śródlądowe drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym, odpowiadające parametrom klasy IV oraz Va i Vb stanowią zaledwie 6% ich całkowitej długości. Pozostałe drogi wodne posiadają znaczenie regionalne. Rzeka Odra, pomimo niedostosowania do aktualnych potrzeb transportowych, jest najlepiej zagospodarowaną drogą wodną w Polsce. Osiemdziesiąt procent przewozów w relacjach krajowych i zagranicznych polscy przewoźnicy wykonują na rzece Odrze. Dynamikę i procentowy udział gałęzi transportu w obsłudze ładunków na nabrzeżach ZMPSiŚ SA w latach 1980 – 2009 ilustruje rysunek 1 i 2.

W *Planie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu* założono, że do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. – ponad 50%. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, konieczne staje się rozbudowanie stosownej infrastruktury. Do zbioru inicjatyw UE należy stworzenie odpowiednich ram pozwalających na optymalizację rynku wewnętrznego wodnego transportu śródlądowego oraz na likwidację barier stojących na przeszkodzie w wykorzystywaniu tego rodzaju transportu [2].



Rys. 1. Udział gałęzi transportu w obsłudze ładunków na nabrzeżach ZMPSiŚ SA ogółem w latach 1980 – 2009 (w tonach)

Źródło: M. Christowa-Dobrowolska, opracowanie własne na podstawie danych źródłowych ZMPSiŚ SA



Rys. 2. Procentowy udział gałęzi transportu w obsłudze ładunków na nabrzeżach ZMPSiS SA ogółem w latach 1980 – 2009

Źródło: M. Christowa-Dobrowolska, opracowanie własne na podstawie danych źródłowych ZMPSiS SA

2. ANALIZA STRATEGICZNA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Analiza strategiczna żeglugi śródlądowej została ujęta w tabeli 1.

Tabela 1. Analiza SWOT żeglugi śródlądowej w Polsce

Lp.	SZANSE	Lp.	ZAGROŻENIA
1.	Realizacja Związkowego Planu Drogowo-Transportowego RFN (1992 r.), w którym jedną z inwestycji jest modernizacja Kanału Odra-Hawela	1.	Brak koncepcji i realizacji zintegrowanej polityki transportowej państwa, w której transport rzeczny, jako podsystem systemu transportowego Polski i Europy, uzyskałby należną mu rangę
2.	Realizacja decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.07.1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)	2.	Niskie nakłady na infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych w Polsce
3.	Działania (od 1999 r.) Międzynarodowej Komisji Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniami z siedzibą we Wrocławiu (strony: RP, RFN, Republika Czeska i Wspólnota Europejska)	3.	Brak skutecznych struktur organizacyjnych i kadr do spraw żeglugi śródlądowej na najwyższych szczeblach administracji właściwej do spraw transportu rzeczno
4.	Ratyfikacja przez Polskę umowy AGN zakładającej włączenie Odry do systemu międzynarodowej sieci dróg wodnych ³	4.	Zaniechanie realizacji wielu koncepcji (strategii) poprawy warunków żeglugi na Odrze i sieci dróg wodnych bezpośrednio z nią związanych, opracowanych przez środowiska naukowe (wspólnie z praktykami)
5.	Priorytetowe znaczenie transportu wodnego śródlądowego w polityce transportowej UE do 2010 r. (przesunięcie ładunków z ładu na morze i odciążenie infrastruktury drogowej w UE)	5.	Działania (od 1999 r.) Międzynarodowej Europejskiej Komisji Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniami z siedzibą we Wrocławiu (strony: RP, RFN, Republika Czeska i Wspólnota Europejska) traktującej priorytetowo wyłącznie problemy ochrony przed powodzią i sprawy ochrony środowiska, pomijając funkcję transportową Odry
6.	Realizacja „Planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (Biała Księga UE, 2011)	6.	Niewywiązywanie się Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej z ustawowych obowiązków finansowych w stosunku do Funduszu Żeglugi Śródlądowej
7.	Budowa kanału Dunaj – Odra – Łaba jako priorytetu w ramach realizowanej do 2013 r. rozbudowy szlaków komunikacyjnych (TEN-T) i transportu rzeczno	7.	Wieloletnie opóźnienia i zbyt wolna realizacja Programu dla Odry 2006
8.	Realizacja zamierzeń zintegrowania Odry z innymi dorzeczami rzek i regionów gospodarczych Europy Zachodniej i Wschodniej	8.	Marginalne traktowanie w Programie dla Odry 2006 (2025) funkcji transportowej Odry i nakładów na infrastrukturę Odrzańskiej Drogi Wodnej
9.	Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23.10.2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (tzw. Ramowa Dyrektywa Wodna)	9.	Brak skutecznej koordynacji działań na rzecz rozwoju funkcji transportowej Odry ze strony administracji rządowej i regionalnej

³ Śródlądowe drogi wodne przebiegające przez terytorium Polski nie spełniają wymogów żeglowności minimum IV klasy. Stąd umowa AGN nie może być podpisana przez Polskę. Polska będzie mogła podpisać tę umowę, o ile załącznik do konwencji AGN dotyczący Polski zostanie zmieniony. Warunkiem podpisania umowy AGN jest włączenie do umowy polskich śródlądowych dróg wodnych III klasy i uznanie ich za drogi wodne o znaczeniu europejskim.

Tabela 1. c.d.

Lp.	SZANSE	Lp.	ZAGROŻENIA
10.	Uzyskanie trwałych efektów z realizacji polityki transportowej UE (Biała Księga „Polityka transportowa UE do 2010. Czas na decyzje, 2001) oraz wykorzystanie doświadczeń z okresu jej wdrażania	10.	Poświęcanie w strategiach rozwoju portów morskich zbyt mało miejsca przystosowaniu portów do nowoczesnej obsługi statków żeglugi rzecznej
11.	Wprowadzenie inteligentnych systemów mobilności opracowanych w ramach badań finansowanych przez UE, takich jak przyszły system informacji rzecznej RIS, inteligentne systemy transportowe ITS i inne	11.	Dualistyczny i rozproszony sposób administrowania żeglugą śródlądową i śródlądowymi drogami wodnymi (Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Środowiska, Ministerstwo Skarbu Państwa, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego)
12.	Utworzenie centrum systemu usług informacji rzecznej (RIS)	12.	Zróżnicowane parametry eksploatacyjne dróg wodnych w Polsce niedostosowane do standardów dróg o międzynarodowym znaczeniu (klasa IV, V)
13.	Powstanie Zintegrowanego Europejskiego Programu Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej w latach 2006 – 2013 (NAIADES) ogłoszonego przez KE w dniu 23.01.2006 r.	13.	Wysokie podatki od gruntów i nieruchomości w portach rzecznych, niewykorzystywanych z powodu niskiego poziomu wód
14.	Budowa terminali multimodalnych w portach rzecznych oraz tworzenie w miastach położonych nad rzekami centrów konsolidacji logistycznej	14.	Niestosowanie w Polsce narzędzi ekonomicznych stymulujących rozwój żeglugi śródlądowej (wysokie koszty paliwa, brak zwolnień z opłat)
15.	Planowane wykorzystanie potencjału transportu wodnego śródlądowego w tworzeniu obszaru transportu morskiego bez barier i przekształcania go w „niebieski pas” swobodnego transportu morskiego w Europie i wokół niej	15.	Prognozowany wzrost w przewozach ogółem udziału ładunków drobnicowych mniej podatnych na przewóz żeglugą wodną śródlądową
16.	„Stworzenie odpowiednich ram pozwalających na optymalizację rynku wewnętrznego transportu wodnego śródlądowego oraz na likwidację barier stojących na przeszkodzie częstszemu korzystaniu z tego rodzaju transportu. Ocena i zdefiniowanie działań i mechanizmów niezbędnych do wykonania tych ram, uwzględniających szerszy kontekst europejski.” [2]	16.	Nierealizowanie postulatów Związku Polskich Armatorów Żeglugi Śródlądowej przedstawianych od wielu lat, między innymi na Naradach Przednawigacyjnych w Szczecinie
17.	Planowana budowa zielonego Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ – Południe CETC ROUTE 65, którego integralnym elementem jest Odrzańska Droga Wodna	17.	Incydentalny i nieciągły charakter działania administracji Ministerstwa Infrastruktury na rzecz wdrożenia ustawy Program dla Odry 2006 oraz brak kontroli w tym zakresie
18.	Wzrost współpracy gospodarczej i handlowej Europy Zachodniej z Europą Środkowo-Wschodnią oraz państwami basenu Morza Bałtyckiego generujący zapotrzebowanie na przewozy towarów drogami wodnymi śródlądowymi	18.	Incydentalny i nieciągły charakter działania administracji Ministerstwa Infrastruktury na rzecz wdrożenia ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym oraz brak kontroli w tym zakresie

Tabela 1. c.d.

Lp.	SZANSE	Lp.	ZAGROŻENIA
19.	Utrzymująca się w Europie koniunktura na rynku przewozów śródlądowych	19.	Niewielkie wykorzystanie ustawowych możliwości i instrumentów finansowych przewidzianych w ustawie z 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym
20.	Budowa infrastruktury portowych centrów logistycznych zapewniającej obsługę barek i statków rzeka – morze	20.	Słabe zainteresowanie ze strony Ministerstwa Infrastruktury wdrażaniem ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz Funduszu Rezerwowym
21.	Rozwój przewozów ładunków w kontenerach i ładunków ponadwymiarowych	21.	Brak dofinansowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej przez budżet państwa na poziomie wynikającym z ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz Funduszu Rezerwowym
22.	Uruchomienie prawnych i finansowych instrumentów stwarzających szansę odtworzenia i unowocześnienia floty śródlądowej (Program „Infrastruktura – klucz do rozwoju”, Ustawa o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, Ustawa o partnerstwie publiczno-prywatnym, Ustawa o żegludze śródlądowej, Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko, Program NAJADES i inne)	22.	Zawieszenie przez Ministerstwo Infrastruktury finansowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej w okresie od maja do października 2007 r.
23.	Kontynuowanie inwestycji przewidzianych w Programie dla Odry 2006 (do 2025) i doprowadzenie Odry na całej długości do parametrów drogi wodnej międzynarodowego znaczenia	23.	Nieprzekazanie w latach 2008 – 2010 z budżetu żadnych środków na Fundusz Żeglugi Śródlądowej (dla porównania w latach 2003 – 2007 z budżetu państwa zasilono Fundusz w wysokości 23 300 000 zł)
24.	Uruchomienie programów modernizacji drogi polskich dróg wodnych: drogi wodnej Wisły, drogi wodnej Wisła – Odra oraz powiązań ze wschodnioeuropejską i południową siecią szlaków żeglownych	24.	Brak kontroli przez administrację rządową, Banku Gospodarstwa Krajowego obsługującego Fundusz Żeglugi Śródlądowej w zakresie realizacji ustawy i aktów wykonawczych
25.	Odbudowa systemu kształcenia kadr dla przedsiębiorstw i urzędów żeglugi śródlądowej	25.	Niewywiązywanie się Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej z ustawowego obowiązku w stosunku do Funduszu Żeglugi Śródlądowej
26.	Zwiększenie zakresu korzystania przez Polskę z funduszy UE przeznaczonych na rozwój infrastruktury transportu rzecznoego	26.	Brak realnych planów rewitalizacji dróg wodnych ograniczający strategiczne działania armatorów wiążących swoją przyszłość z modernizacją i rozwojem infrastruktury transportu rzecznoego
27.	Promowanie w Europie transportu rzecznoego	27.	Lekceważenie ważnych trendów światowych w zakresie budowy infrastruktury transportowej, w tym dróg wodnych śródlądowych
28.	Aktywna promocja żeglugi śródlądowej przez Radę do spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej	28.	Zmniejszenie dostępnej pomocy finansowej UE w nowej perspektywie po 2013 r.
29.	Opiniotwórcze i promocyjne działania Związku Polskich Armatorów Śródlądowych, Rady Promocji Żeglugi Śródlądowej, Parlamentarnego Zespołu do spraw Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej, Stowarzyszenia na Rzecz Gospodarczego Rozwoju Dorzecza Odry „Teraz Odra”		
30.	Pojawienie się nowych źródeł finansowania infrastruktury		
31.	Polityka transportowa UE i Polski wspierające rozwój transportu wodnego śródlądowego		

Tabela 1. c.d.

Lp.	MOCNE STRONY	Lp.	SŁABE STRONY
1.	Niskie koszty eksploatacyjne i zewnętrzne żeglugi śródlądowej	1.	Zły stan dróg wodnych i postępująca dekapitalizacja infrastruktury technicznej transportu wodnego śródlądowego
2.	Mała szkodliwość i uciążliwość dla środowiska naturalnego	2.	Zły stan techniczny statków floty rzecznej
3.	Duża ładowność i masowość statków floty rzecznej	3.	Trudna sytuacja finansowa polskich armatorów ograniczająca realizację inwestycji tonażowych
4.	Wysokie bezpieczeństwo transportu rzeczno-	4.	Utrudniony dostęp polskich armatorów śródlądowych do kredytów i środków finansowych z Funduszu Żegluga Śródlądowej
5.	Budowa nowej generacji statków śródlądowych, przystosowanych do przewozu różnych ładunków, w tym ładunków zjednostkowanych w technologii międzygałęzowej	5.	Zmniejszanie się liczby jednostek pływających i starzenie stanu polskiej floty rzecznej
6.	Stosowanie przez polskich armatorów nowoczesnych technologii przewozów	6.	Wykorzystywanie statków floty śródlądowej do przewozów ładunków na drogach wodnych Europy Zachodniej z pominięciem przewozów w relacjach krajowych
7.	Tworzenie w przedsiębiorstwach administracji śródlądowej nowych miejsc pracy dla młodych, wykształconych kadr o specjalnościach żeglugowych	7.	Pogarszające się warunki nawigacyjne na Odrze
8.	Efektywne wykorzystanie przez armatorów Funduszu Żegluga Śródlądowej	8.	Sezonowość przewozów
9.	Postępujący powolny proces odnawiania floty śródlądowej	9.	Zmniejszanie się wolumenu ładunków masowych
10.	Przekształcanie się portów rzecznych w punkty węzłowe w logistycznym łańcuchu transportowym	10.	Mały udział barek w obsłudze transportowej zespołu portów Szczecin – Świnoujście
11.	Posiadanie przez armatorów dokumentacji barek i załóg wymaganych w UE	11.	Brak zaplecza remontowego, postojowego i socjalnego dla statków żegluga śródlądowej i załóg
12.	Układ śródlądowych dróg wodnych korzystny z punktu widzenia potrzeb przewozowych	12.	Mała konkurencyjność usług przewozowych polskich armatorów
		13.	Likwidacja szkół żegluga śródlądowej oraz polskiego systemu kształcenia mającego wieloletnią tradycję, uznanych i cenionych w Europie załóg dla żegluga śródlądowej
		14.	Brak systemu ustawicznego kształcenia kadr zatrudnianych w przedsiębiorstwach armatorskich i urzędach żegluga śródlądowej oraz ministerstwie właściwym do spraw żegluga śródlądowej
		15.	Niskie wynagrodzenie pracowników urzędów żegluga śródlądowej niesprzyjające stabilizacji zatrudnienia wartościowych kadr
		16.	Brak koncepcji rozwoju żegluga śródlądowej w Polsce
		17.	Przestarzałe środki transportu kolejowego i wodnego śródlądowego
		18.	Brak w Szczecinie miejskiego portu rzeczno-
		19.	Nieprzystosowanie portów rzecznych w Polsce do obsługi stałych serwisów kontenerowych i rozwijania usług logistycznych

Źródło: Cz. Christowa, opracowanie własne

3. PODSTAWOWE CELE I KIERUNKI DZIAŁAŃ STRATEGICZNYCH

Określając perspektywy rozwoju śródlądowego transportu wodnego w Polsce można stwierdzić, że transport rzeczny ładunków ma szansę rozwijać się w miarę dynamicznie na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Natomiast na pozostałych drogach wodnych będzie miał jedynie znaczenie lokalne. Odra jeszcze przez wiele lat pozostanie w Polsce jedyną drogą wodną, mającą znaczenie transportowe. Wynika to z kilku zasadniczych powodów, mianowicie:

- 1) Odra ma bezpośrednie połączenie z systemem dróg wodnych Europy,
- 2) wzdłuż Odry i do Odry ciąży szereg regionów o dużej podaży ładunków,
- 3) Odra łączy regiony Polski mające znaczący udział w wymianie zagranicznej,
- 4) Odra stanowi integralną część „zielonego” Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ – Południe (CETC ROUTE 65), który zapewnia najkorzystniejsze połączenie krajów skandynawskich z Europą Środkową, Półwyspem Apenińskim i Bałkanami.

Zasadniczą przeszkodą we wzroście znaczenia Odry jako ważnej drogi transportowej są i będą warunki nawigacyjne. Mimo realizacji Programu dla Odry 2006, z punktu widzenia potrzeb transportowych, sytuacja na tej drodze wodnej w najbliższej przyszłości zmieni się nieznacznie.

Na odcinku Odry w relacji Szczecin – Berlin możliwe są przewozy kontenerów barkami, jednak jest to wykorzystywane w małym zakresie. Poważną barierę uprawiania żeglugi kontenerowej w Polsce stanowi stan techniczny floty. Eksploatowane w polskich warunkach typowe barki BM 500, ze względu na niedostateczną ilość i małe wymiary luków ładunkowych, nie mogą być wykorzystywane do przewozów kontenerów. Do tego celu mogą służyć barki pchane typu BP-500 oraz BP-800, których jednorazowa zdolność przewozowa wynosi odpowiednio: 26 jednostek TEU oraz 35 jednostek TEU [5]. Brak jest jednostek pływających przystosowanych do transportu w systemie ro-ro. Ładunki ciężkie, wielkogabarytowe transportowane są za pomocą konwencjonalnego taboru pływającego, który uniemożliwia załadunek i przewóz samojezdnych platform.

Misję żeglugi śródlądowej w Polsce do 2020 r., z perspektywą do 2030 r., można sformułować w następujący sposób:

ODTWORZENIE I UMACNIANIE KONKURENCYJNEJ POZYCJI

ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM POLSKI I UE

Cele i kierunki działań strategicznych zostały przedstawione w tabeli 2.

Tabela 2. Cele i kierunki działań strategicznych warunkujących rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce

<p>CEL 1 Odtworzenie konkurencyjnej pozycji żeglugi śródlądowej w systemie transportowym Polski i Unii Europejskiej</p>
1.1. Dokonanie zmian w zakresie kompetencji ministra infrastruktury (rozszerzenie o odpowiedzialność za polski system dróg wodnych śródlądowych) i ministra środowiska w celu rozwoju funkcji transportowej, która dotychczas jest pomijana w działaniach ministra środowiska
1.2. Promowanie żeglugi śródlądowej na rynku usług transportowych
1.3. Podejmowanie aktywnych działań prowadzących do połączenia Odry i Łaby z Dunajem
1.4. Usprawnienie połączeń szlaków żeglugi śródlądowej z koleją i żeglugą morską przez porty morskie i rzeczne
1.5. Zapewnienie dogodnego połączenia żeglugowego regionu zachodniopomorskiego z ośrodkami gospodarczymi zachodniej i południowej Polski oraz z krajami Europy Zachodniej
1.6. Zwiększenie jakości obsługi statków żeglugi śródlądowej w portach ujścia Odry
1.7. Wdrożenie systemów zarządzania ruchem w sieci (transport inteligentny, RIS)
1.8. Stworzenie sieci dróg wodnych śródlądowych o znaczeniu turystycznym oraz rozwój turystyki wodnej
<p>CEL 2 Niedopuszczanie do degradacji i odbudowa śródlądowych dróg wodnych do parametrów obowiązujących w Polsce (I etap) oraz w Unii Europejskiej (II etap), zgodnie z porozumieniem AGN</p>
2.1. Zarezerwowanie w planach zagospodarowania przestrzennego miast i gmin lokalizacji portów i przystani rzecznych z zapleczem postojowym, remontowym, rekreacyjnym i komunikacyjnym
2.2. Opracowanie i wdrożenie skutecznego modelu inżynierii finansowania przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie budowy, rozbudowy i modernizacji oraz rozwoju śródlądowych dróg wodnych i portów
2.3. Realizacja Programu dla Odry 2006 (do 2025)
2.4. Zwiększenie zasobów dyspozycyjnych wody przez rozbudowę systemu jej retencjonowania, między innymi dla zasilenia rzek w okresach niskich stanów wód
2.5. Realizacja w Polsce Programu UE NAIADES
2.6. Stworzenie i realizacja programu odbudowy infrastruktury portów rzecznych o statusie portów publicznych i publiczno-prywatnych
2.7. Budowa infrastruktury do obsługi statków żeglugi śródlądowej w portach morskich
2.8. Stworzenie, na wzór ustawy o portach i przystaniach morskich, ustawy o portach i przystaniach rzecznych regulującej prawa i obowiązki budżetu państwa, gmin i organów zarządzających portami i przystaniami rzeczными w zakresie budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury portów i przystani rzecznych, określającej formułę tworzenia i działania organów zarządu portów oraz zasady dostępu do usług portowych i określania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej
2.9. Przekształcenie portów rzecznych w regionalne centra logistyczno-dystrybucyjne i turystyczno-rekreacyjne
2.10. Budowa i wdrożenie programu modernizacji drogi wodnej Wisły, drogi wodnej Wisła – Odra oraz powiązań polskiej sieci dróg wodnych z europejskim systemem transportowym
<p>CEL 3 Tworzenie przedsiębiorstwom armatorskim warunków prawnych i ekonomicznych do odtworzenia i zwiększania stanu technicznego floty rzecznej dostosowanej do nowoczesnych technologii przewozów</p>
3.1. Pomoc ze strony Ministerstwa Infrastruktury, Banku Gospodarstwa Krajowego i Rady do spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej w efektywnym wykorzystaniu przez armatorów Funduszu Rozwoju Żeglugi Śródlądowej
3.2. Ułatwienie i organizowanie pomocy armatorom żeglugi śródlądowej w zakresie pozyskiwania preferencyjnych kredytów i funduszy unijnych

Tabela 2. c.d.

CEL 3 Tworzenie przedsiębiorstwom armatorskim warunków prawnych i ekonomicznych do odtworzenia i zwiększania stanu technicznego floty rzecznej dostosowanej do nowoczesnych technologii przewozów
3.3. Stwarzanie polskim armatorom śródlądowym warunków prawnych i infrastrukturalnych umożliwiających zwiększanie konkurencyjności i rozwoju
3.4. Realizowanie przez administrację żeglugi rzecznej postulatów polskich armatorów żeglugi śródlądowej, przedstawianych między innymi na Naradach Przednawigacyjnych
3.5. Ochrona interesów polskich armatorów żeglugi śródlądowej na forum PE i organizacji międzynarodowych

Źródło: Cz. Christowa, opracowanie własne

W długiej perspektywie rozwojowej można wyróżnić dwa etapy modernizacji polskich dróg wodnych śródlądowych: [7]

I etap do 2020 r.: zrealizowanie Programu dla Odry 2006, rozpoczęcie zagospodarowania dolnej Wisły (pilne ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa stopnia wodnego we Włocławku), przygotowanie perspektywicznego programu zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych w Polsce (z uwzględnieniem dorobku samorządów w tym zakresie), zakładającego dostosowanie części dróg AGN (droga wodna Odra i dolna Wisła) do standardów europejskich,

II etap do 2030 r.: realizacja wizji perspektywicznego stanu śródlądowych dróg wodnych, wymagającej częściowego dostosowania polskich dróg wodnych do standardów europejskich, według wcześniej przygotowanego programu.

Konieczna jest budowa, rozbudowa i modernizacja portów rzecznych. Porty rzeczne w rozwiniętych krajach UE przekształcane są w centra logistyczno-dystrybucyjne i wyposażane w nowoczesne urządzenia przeładunkowe i magazyny oraz systemy telematyczne wspomagające logistyczne zarządzanie flotą rzeczną. Aktualne włączenie się portów żeglugi śródlądowej w realizację usług logistycznych jest warunkiem ich rozwoju.

4. UWARUNKOWANIA INSTYTUCJONALNE, PRAWNE I FINANSOWE ROZWOJU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W POLSCE

W dokumencie Ministerstwa Infrastruktury *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, który został przekazany do społecznych konsultacji, transport wodny śródlądowy zajmuje niewiele miejsca.

Brak wizji rozwoju funkcji transportowej polskich rzek oraz budowy i modernizacji infrastruktury transportu rzeczno wynika ze złego podziału kompetencji i odpowiedzialności instytucjonalnej w państwie. Postulat przejęcia pełnej odpowiedzialności i środków finansowych przez ministra właściwego do spraw transportu jest podnoszony od wielu lat. Nie jest przyjmowany, między innymi, z powodu sprzeczności interesów międzyresortowych, między Ministerstwem Infrastruktury a Ministerstwem Środowiska.

Odpowiedzialność za strategię i funkcjonowanie systemu transportowego, w tym za infrastrukturę transportową, nie mogą być rozproszone w sferze działań kilku ministrów (skarbu państwa, infrastruktury, środowiska, rozwoju regionalnego). Konieczne jest dokonanie wszechstronnej analizy obecnych zakresów działań poszczególnych ministerstw w celu przyjęcia i skoncentrowania praw i obowiązków za zintegrowany, równomiernie rozwijający się system transportowy Polski w jednym ministerstwie, w Ministerstwie Infrastruktury, a następnie w Ministerstwie Transportu, które powinno powstać na wzór istniejących w państwach UE. Podobną opinię wyrażają specjaliści przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej i naukowcy.

Aktualnie Ministerstwo Infrastruktury jako jedyne kompetentne w zakresie polityki rozwoju transportu powinno:

1. Stworzyć politykę i strategię rozwoju śródlądowych dróg wodnych jako integralnego elementu infrastruktury transportowej państwa,
2. Konsekwentnie egzekwować realizację podstawowych zadań w tym zakresie,
3. Przewodzić negocjacje z zainteresowanymi krajami w sprawie zagospodarowania dróg granicznych (Odra) oraz inwestycji infrastrukturalnych o znaczeniu międzynarodowym (kanał Odra – Ren – Dunaj),
4. Ułatwić dostęp do unijnych środków na inwestycje infrastrukturalne w transporcie rzeczno,
5. Skutecznie zabiegać o fundusze unijne na realizację inwestycji infrastrukturalnych warunkujących rozwój funkcji transportowej dróg wodnych,
6. Wykazać większą aktywność przy takich działaniach jak na przykład: tworzenie planów przestrzennego zagospodarowania uwzględniających funkcje portów rzecznych, tworzenie centrów logistycznych w portach rzecznych, współdziałanie z władzami lokalnymi w sprawie modernizacji elementów infrastruktury dróg wodnych (np. podwyższanie mostów przy okazji ich remontu),
7. Zabiegać o utworzenie CETC ROUTE 65, którego integralną częścią będzie Odrzańska Droga Wodna.

Można stwierdzić, że aktualnie obowiązujące w Polsce przepisy prawne nie ograniczają rozwoju transportu wodnego śródlądowego. Zły stan infrastruktury transportu rzeczno i brak warunków rozwoju przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej wynika z zaniechania decyzyjnego i „rozmycia” odpowiedzialności władz odpowiedzialnych za cały system transportowy w Polsce oraz z braku polityki transportowej, koncepcji i programu rozwoju transportu rzeczno. Nie oznacza to, że środowiska naukowe i biznesowe nie wskazywały takich rozwiązań.

Na rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce duży wpływ może mieć aktywna i skuteczna działalność Rady Promocji Żeglugi Śródlądowej, powstałej na mocy ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym⁴.

W pierwszym składzie Rada Promocji Żeglugi Śródlądowej działała w latach 2003 – 2007. Pierwszego maja 2007 r. minister transportu zawiesił działalność Funduszu do 12 października 2007 r. Od października 2007 r. do połowy stycznia 2008 r. Rada nie mogła działać ze względu na brak decyzji ministra wyznaczającej departament nadzorujący pracę Rady. Posiedzenie Rady po przerwie, w nowym składzie odbyło się w lutym 2008 r., następnie we wrześniu 2008 r., styczniu 2009 r. i lipcu 2009 r. [12]

Od lipca 2009 r. do listopada 2010 r. Rada nie działała.

Rada Promocji Żeglugi Śródlądowej ponownie rozpoczęła działalność w nowym składzie osobowym w dniu 22 listopada 2010 r. przyjmując, obowiązujący od powstania Rady, ustawowy zakres zadań, mianowicie:

1. Opiniowanie i wnioskowanie w sprawach ustalania kryteriów i parametrów systemu promocji żeglugi śródlądowej,
2. Opiniowanie projektów planów finansowych gospodarowania środkami Funduszu,
3. Opiniowanie dokumentów Banku Gospodarstwa Krajowego,
4. Opiniowanie wniosków armatorów w sprawach promocji żeglugi śródlądowej,
5. Opiniowanie innych spraw na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.

Przedsięwzięcia promujące transport wodny śródlądowy mogą być realizowane przez: udzielanie kredytów preferencyjnych (np. na zakup, modernizację lub przebudowę statków), dopłaty do kredytów, pożyczki oprocentowane i nieoprocentowane [3].

Analizując stan i wykorzystanie Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz opinię Związku Polskich Armatorów Żeglugi Śródlądowej i członków Rady Promocji Żeglugi Śródlądowej, można przedstawić następujące wnioski:

⁴ Czesława Christowa, jako senator RP V kadencji, była współtwórcą Ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, a w latach 2003 – 2005 członkiem Rady Promocji Żeglugi delegowanym przez Wyższą Szkołę Morską w Szczecinie (od 2004 r. „Akademia Morska w Szczecinie”)

- 1) występują zaniechania decyzyjne i słabe zainteresowanie ze strony Ministerstwa Infrastruktury wdrażaniem ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz Funduszu Rezerwowym,
- 2) administracja rządowa nie przeprowadza kontroli Banku Gospodarstwa Krajowego obsługującego Fundusz Żeglugi Śródlądowej w zakresie realizacji ustawy i aktów wykonawczych,
- 3) Bank Gospodarstwa Krajowego za mało angażuje się w promocję Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego, mimo bardzo wysokich opłat pobieranych za jego obsługę,
- 4) Rada Promocji Żeglugi Śródlądowej, jako społeczny organ doradczy skupiający wybitnych specjalistów, nie posiada środków finansowych na promocję Funduszu oraz organizację warsztatów i szkoleń dla armatorów,
- 5) potencjał naukowy i zawodowy członków Rady Promocji Żeglugi Śródlądowej nie jest w pełni doceniany i wykorzystywany przez Ministerstwo Infrastruktury,
- 6) niewielkie zainteresowanie wykorzystaniem Funduszu ze strony małych armatorów wynika w dużym stopniu z braku informacji o korzyściach płynących z tej formy pomocy oraz z powodu utrudnień proceduralnych, wymaganych przy składaniu wniosków i istniejącego wysokiego ryzyka finansowego,
- 7) wykorzystanie Funduszu Żeglugi Śródlądowej w większym stopniu powinno sprzyjać wymianie zdekapitalizowanych statków śródlądowych na nowe przystosowane do wymogów rynku transportowego,
- 8) wykorzystując Fundusz Żeglugi Śródlądowej i Fundusz Rezerwowy polscy armatorzy powinni dostosować swoją flotę do aktualnych i prognozowanych potrzeb przewozowych występujących na rynku usług transportowych,
- 9) armatorzy polscy mogą stać się konkurencyjni wykonując przewozy w ramach zintegrowanych europejskich łańcuchów transportowo-logistycznych pod warunkiem pełnego wykorzystania możliwości założonych w pakiecie ustaw żeglugi śródlądowej.

W związku z niewydolnością obecnego modelu zarządzania drogami wodnymi, przyszły model funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego będzie uwzględniać możliwość przekazywania w zarządzanie i eksploatację niektórych odcinków dróg, (np. w formie umów) zainteresowanym samorządom terytorialnym i podmiotom gospodarczym. Model funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego docelowo ma obejmować zatem dwa układy śródlądowych dróg wodnych: [7]

- 1) w odniesieniu do dróg, w których ma zastosowanie zasada rozdzielności funkcji zarządzania i eksploatacji (system tradycyjny),
- 2) oraz w przypadku dróg, gdy ma zastosowanie zasada połączenia funkcji zarządzania i eksploatacji.

„Przekazywanie w zarząd i eksploatację śródlądowych dróg wodnych zainteresowanym jednostkom powinno obejmować głównie drogi o relatywnie niskich parametrach technicznych oraz o znaczeniu lokalnym (np. Kanał Elbląski, Kanał Augustowski, Wielkie Jeziora Mazurskie, śródmiejski węzeł wodny we Wrocławiu). Wdrożenie tego rozwiązania wiąże się z potrzebą opracowania zasad i warunków, na podstawie których byłoby możliwe przekazywanie w zarząd określonych odcinków dróg wodnych zainteresowanym samorządom i podmiotom. Zastosowanie takiego modelu funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego w układzie dróg wodnych przyczyniłoby się do odciążenia finansowego budżetu państwa, a jednocześnie zwiększenia roli lokalnych dróg wodnych, zwłaszcza w przewozach turystyczno-wypoczynkowych oraz w obsłudze potrzeb przewozowych przedsiębiorstw zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wodnych” [7].

Powyższy zapis oznacza cedowanie na samorząd przez rząd i Ministerstwo Infrastruktury ustawowego obowiązku budowy kapitałochłonnej i ogólnodostępnej infrastruktury transportu, w tym infrastruktury transportu rzeczno. Jest to propozycja niebezpieczna w skutkach. Może spowodować dalszą degradację systemu dróg wodnych śródlądowych w Polsce, ponieważ budżety polskich miast są niewielkie i nie pokrywają podstawowych potrzeb społecznych.

Analizując aktualne możliwości finansowania infrastruktury transportu wodnego śródlądowego, można przyjąć cztery podstawowe warianty finansowania budowy obiektów infrastruktury transportu rzeczno. Pierwszy z nich polegałby na finansowaniu do 75% nakładów inwestycyjnych z funduszy unijnych, a pozostałe – z budżetu państwa. W drugim wariantcie można wykorzystać finansowanie ze źródeł publicznych i prywatnych w ramach zasad określonych w Ustawie o partnerstwie publiczno-prywatnym (PPP). Natomiast w trzecim wariantcie niezbędne byłoby potraktowanie budowy inwestycji infrastrukturalnych transportu rzeczno jako inwestycji wspólnej krajów zainteresowanych ich powstaniem i sfinansowanie budowy infrastruktury z budżetu tych państw z ewentualnym wsparciem funduszy unijnych. W czwartym wariantcie inwestycje infrastrukturalne byłyby finansowane w całości jako planowane przedsięwzięcie UE.

**ANALIZA STRATEGICZNA, KIERUNKI I UWARUNKOWANIA ROZWOJU
ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W POLSCE**

Streszczenie:

Celem publikacji jest dokonanie analizy strategicznej i oceny uwarunkowań rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce, wskazanie głównych problemów oraz określenie celów i zadań strategicznych zgodnych z polityką transportową i morską Unii Europejskiej.

**THE STRATEGIC ANALYSIS, DIRECTIONS AND DEVELOPMENT CONDITIONS
OF INLAND WATER TRANSPORT IN POLAND**

Summary:

The assessment of development conditions of inland transport in Poland, strategic SWOT analysis, indication of principal problems and determining of objectives and strategic tasks according with transport policy is the goal of this article.

LITERATURA

- [1] Biała Księga *Polityka transportowa UE do 2010. Czas na decyzje*, Bruksela 2001
- [2] Biała Księga *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego zasobooszczędnego systemu transportu*, Komisja Europejska, COM(2011) 144 wersja ostateczna, Bruksela, 28.03.2011 r.
- [3] Christowa Cz., Christowa-Dobrowolska M.: *Analiza uwarunkowań i kierunki rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce*, Logistyka nr 3, 2009
- [4] Commission Staff working document. Annex to the Communication from the Commission on the promotion of inland waterway transport NAIADES, Brussels 17.01.2006 SEC (2006) 34/3 COM (2006) 6 Final
- [5] Kulczyk J., Winter J., Turek M.: *Żegluga śródlądowa w systemie transportu zintegrowanego*, Logistyka nr 4, 2000
- [6] Materiały z Narad Przednawigacyjnych „Polska Żegluga Śródlądowa”, Związek Polskich Armatorów Śródlądowych, Szczecin 2008, 2009, 2010, 2011
- [7] *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) – projekt*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 30.03.2011 r.
- [8] Ustawa z dnia 28.10.2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. Nr 199, poz. 1672)
- [9] Ustawa z dnia 6.07.2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego Programu dla Odry 2006 (Dz. U. z 2001 r., nr 98, poz.1067)
- [10] Ustawa z dnia 21.12.2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2000 r. nr 5, poz. 43)

- [11] Woś K.: *Znaczenie transportu wodnego śródlądowego w krajowych i międzynarodowych powiązaniach regionu zachodniopomorskiego*, rozdział w: *System transportowy regionu zachodniopomorskiego*, monografia pod redakcją naukową Cz. Christowej, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2010
- [12] Załoga E.: *Ocena funkcjonowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej w latach 2002 – 2010. Propozycja zmian legislacyjnych usprawniających funkcjonowanie Funduszu*, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Oddział Wojewódzki w Szczecinie, Szczecin 2010