

**Czesława Christowa**

Wyższa Szkoła Menedżerska w Warszawie, Wydział Menedżerski i Nauk Technicznych

## **TRANSPORT RZECZNY W POLITYCE TRANSPORTOWEJ POLSKI I UNII EUROPEJSKIEJ**

Rękopis dostarczono: marzec 2018

**Streszczenie:** Polityka transportowa jest jednym z najważniejszych czynników kształtowania systemu transportowego kraju i kontynentu europejskiego.

Celem artykułu jest analiza i ocena wpływu polityki transportowej Polski i Unii Europejskiej na rozwój transportu rzeczno-żeglownego w Polsce. Przedmiotem badań są najważniejsze dokumenty polityczne i strategiczne obowiązujące w UE i RP w latach 2001-2017, których treścią są koncepcje systemu transportowego, w tym długofalowe plany budowy i modernizacji infrastruktury transportowej, w części dotyczącej transportu rzeczno-żeglownego.

Przyjęto założenie, że transport rzeczno-żeglowny powinien mieć priorytetowe znaczenie w systemie transportowym ze względu na swoje cechy techniczno – eksploatacyjne i środowiskowe, bezpieczeństwo, niskie koszty zewnętrzne oraz wpływ na konkurencyjność portów morskich i rozwój społeczno – gospodarczy regionów położonych w dolinie rzek.

Unia Europejska od wielu lat promuje rozwój transportu śródlądowego, kolejowego i intermodalnego mając na celu zmniejszenie przewozów w ruchu drogowym, który ma negatywny wpływ na środowisko i wzrost kongestii. W polityce transportowej UE za konieczne uznano zmiany proporcji między gałęziami oraz integrowanie transportu morskiego, żeglugi śródlądowej i kolei. Komisja Europejska zalecała rozwój transportu rzeczno-żeglownego jako gałęzi ekologicznej, bezpiecznej i najmniej energochłonnej.

W artykule przedstawiono analizę i ocenę warunków instytucjonalnych, prawnych i infrastrukturalnych rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce.

**Słowa kluczowe:** polityka transportowa, transport rzeczno-żeglowny, porty rzeczno-żeglowne

### **WSTĘP**

Transport rzeczno-żeglowny to zaniedbana i niewykorzystana w Polsce gałąź transportu. Długość dróg żeglownych aktualnie eksploatowanych przez żeglugę wynosi 3366 km, a zaledwie 10 % łącznej ich długości spełnia obowiązujące wymagania techniczno – eksploatacyjne [12].

Według danych z 2010 r. ponad 80 % całkowitej długości dróg wodnych na terytorium Polski zaliczała się do I i II klasy. Śródlądowe drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym (parametry IV i V klasy) stanowią zaledwie 5,5 % długości wszystkich szlaków wodnych. Polska sieć dróg wodnych śródlądowych jest niejednorodna i nie tworzy jednolitego systemu komunikacyjnego stanowiąc zbiór odrębnych i różnych jakościowo szlaków żeglugowych. [11, s.14-15].

Na polskich śródlądowych drogach wodnych występują małe głębokości torów wodnych, niewłaściwe parametry obiektów mostowych, drogowych i kolejowych, awarie jazów i śluz, długie przerwy nawigacyjne. Ponadto częstą przyczyną wprowadzania ograniczeń żeglugi wodnej śródlądowej są zjawiska lodowe oraz niskie i wysokie stany wód, a także zbyt mała pojemność zbiorników retencyjnych dla odpowiedniego wyrównywania przepływu wód w rzekach [12, s. 16].

Należy przy tym podkreślić, że w trzech pierwszych latach po II wojnie światowej na polskich drogach wodnych wykonano większy zakres prac inwestycyjnych, niż w całym późniejszym okresie [12, s. 7].

W 1980 r. przewozy ładunków ogółem wszystkimi rodzajami transportu wynosiły 2753,3 mln ton, a w 2012 r. – 1854,2 mln ton. W 1980 r. wodnym transportem śródlądowym przewieziono 22,2 mln ton ładunków, co stanowiło 0,80 % ogółu ładunków przewiezionych wszystkimi rodzajami transportu. W 2000 r. transportem rzeczonym przewieziono tylko 10,4 mln ton, co stanowiło 0,77 % ogółu przewiezionych ładunków, w 2005 r. – 9,6 mln ton (0,67 %), w 2010 r. – 5,1 mln ton (0,28 %), w 2011 r. – 5,1 mln ton (0,27 %), a w 2012 r. – 4,6 mln ton (0,25 %). Na uwagę zasługuje fakt, że udział transportu rzeczowego w przewozach ładunków ogółem wszystkimi gałęziami transportu (mierzonych w tkm) w krajach UE wynosił średnio w 2007 r. 5,7 %, a w 2011 r. – 6,2 % [16].

Degradacja techniczna śródlądowych dróg wodnych oznacza dla armatorów nieopłacalność inwestowania w budowę nowej floty, między innymi ze względu na brak możliwości wykorzystania jej ładowności i ograniczenia żeglugowe. Na przykład, większość pchaczy (143 na ogólną ich liczbę 193), według stanu na koniec 2012 r., została wyprodukowana w latach 1950–1979. Po 1999 r. nie kupowano nowych pchaczy. Na ogólną liczbę 476 eksploatowanych barek do pchania, 446 zostało wyprodukowanych przed 1989 roku. Eksploatowano tylko 6 barek wyprodukowanych po 2000 roku [12, s. 7]. Większość armatorów żeglugi śródlądowej zarejestrowanych w Polsce prowadzi swoją działalność żeglugową w krajach Unii Europejskiej (Niemcy, Holandia, Francja).

Ważnym atutem rozwoju śródlądowego transportu wodnego jest duża ładowność i masowość floty rzecznej pozwalającej na sprawną obsługę statków morskich. Jeden duży statek rzeczny lub zestaw pchany zastąpić może nawet kilkaset samochodów, a jedna barka typu „Europa” 30 samochodów ciężarowych. Transport rzeczny może przyczynić się do zmniejszenia kongestii i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. W transporcie rzeczonym występuję najniższy wskaźnik wypadków przypadający na liczbę użytkowników dróg wodnych. Transport rzeczny jest najbardziej energooszczędną gałęzią transportu. Na przykład 1 litr paliwa pozwala przemieścić statkiem rzeczonym na odległość 1 km aż 127 ton ładunku, podczas, gdy samochodem jedynie 50 ton, a koleją 97 ton. Niska energochłonność jest przyczyną znacznie mniejszej niż w transporcie samochodowym emisji zanieczyszczeń powietrza. Koszty zewnętrzne transportu rzeczowego wynoszą (wg opracowań Komisji Europejskiej) ok. 5 € na 1000 tonokilometrów i są blisko pięciokrotnie mniejsze niż koszty zewnętrzne transportu drogowego (około 24 € /1000 tonokilometrów) [5, s. 41].

Unia Europejska od wielu lat promuje rozwój transportu śródlądowego, kolejowego i intermodalnego mając na celu zmniejszenie przewozów w ruchu drogowym, który ma negatywny wpływ na środowisko i wzrost kongestii.

# 1. TRANSPORT RZECZNY W POLITYCE TRANSPORTOWEJ UNII EUROPEJSKIEJ W LATACH 2001-2017

Polityka transportowa jest działaniem władz publicznych służącym programowaniu rozwoju systemu transportowego oraz oddziaływaniu na jego sprawne funkcjonowanie, z uwzględnieniem teorii i praw ekonomicznych. Zadaniem polityki transportowej jest stwarzanie warunków sprawnego, bezpiecznego, efektywnego ekonomicznie i przyjaznego ekologicznie, ograniczającego uciążliwość dla środowiska, przemieszczania osób oraz ładunków [3, s. 11].

Na poziomie Unii Europejskiej polityka transportowa jest kreowana przez Komisję Europejską.

Do dokumentów przyjętych przez Komisję mających wpływ na polski system transportowy, w tym rozwój transportu rzeczno-żeglarskiego, należy zaliczyć:

1. Politykę transportową UE do 2010. Czas na decyzje, Luksemburg (COM 2001 370) [5],
2. Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej NAIADES [6],
3. Politykę transportową UE do 2030 „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, Bruksela (COM 2011.144 [7].

Polityka transportowa UE w latach 2001 – 2010 została przedstawiona w Białej Księdze Polityka transportowa UE do 2010 r. Czas na decyzje [5]. W dokumencie tym sieć dróg wodnych śródlądowych w Europie została oceniona jako „ważny kapitał UE”, który jest w stanie obsłużyć rocznie 525 mln ton ładunku. Wytyczne polityki zapowiadały renesans żeglugi śródlądowej w Europie.

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 obejmował 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. Choć przeważająca część sieci dróg wodnych posiada duże zdolności przepustowe, to jednak ich pełne wykorzystanie utrudnia szereg wąskich gardeł, spowodowanych małymi głębokościami tranzytowymi, parametrami przęsł mostowych oraz słuz, co ogranicza konkurencyjność żeglugi śródlądowej” [6]. Za konieczne uznano zmiany proporcji między gałęziami oraz integrowanie transportu morskiego, żeglugi śródlądowej i kolei. Komisja Europejska zaleciła rozwój transportu rzeczno-żeglarskiego jako gałęzi ekologicznej, bezpiecznej i najmniej energochłonnej. W 2013 r. KE przedstawiła Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej NAIADES II będący kontynuacją Programu NAIADES I (2006). Jego celem jest zwiększenie przewozów towarowych wodnymi drogami śródlądowymi przy jednoczesnym wzroście jakości tego transportu.

W programie równoważenia gałęzi transportu założono integrację transportu morskiego i rzeczno-żeglarskiego poprzez uproszczenie i ujednoczenie przepisów technicznych oraz

harmonizację warunków w zakresie składu i czasu odpoczynku członków załogi. Przyjęto zasady wzajemnego uznawania certyfikatów prowadzenia statków żeglugi śródlądowej na europejskich śródlądowych drogach wodnych. Promowano tworzenie infrastruktury transportowej zwracając uwagę na autostrady morskie.

W okresie realizacji polityki transportowej w latach 2001-2010 dokonano dalszego otwarcia rynku usług lotniczych, transportu drogowego i częściowo kolejowego. Zwiększono bezpieczeństwo i ochronę wszystkich rodzajów transportu. Przyjęto nowe przepisy dotyczące warunków pracy i praw pasażerów. Do wzrostu spójności terytorialnej przyczyniły się Transeuropejskie Sieci Transportowe finansowane przez fundusze strukturalne i Fundusz Spójności. Uczyniono wiele, aby zwiększyć ekologiczność transportu. Jednak nie zrealizowano celów strategicznych takich jak „przesunięcie ładunków z ładu na wodę.” Mimo założeń polityki transportowej UE promującej transport rzeczny obserwuje się stały wzrost popytu na transport samochodowy i nieskuteczność instrumentów zmniejszenia jego uciążliwości.

Polityka transportowa UE w latach 2011-2030 (z perspektywą do 2050) została przedstawiona w Białej Księdze Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu [7].

W Białej Księdze 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 rozwijanie transportu zrównoważonego gałęziowo i 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.

Planuje się skomunikowanie wszystkich najważniejszych portów morskich transportem kolejowym i rzeczny.

Europejski obszar transportu morskiego bez barier zostanie przekształcony w „niebieski pas” swobodnego transportu morskiego w Europie i wokół niej, w którym w pełni zostanie wykorzystana żegluga bliskiego zasięgu oraz potencjał transportu wodnego śródlądowego.

Niewątpliwymi walorami wodnego transportu śródlądowego akcentowanymi w polityce transportowej UE jest małe zużycie energii, niska emisja zanieczyszczeń powietrza, możliwość zmniejszenia kongestii na drogach wskutek możliwości przejęcia przewozów transportu samochodowego, niższe koszty zewnętrzne [7].

W Białej Księdze stwierdzono, że Europie potrzebna jest sieć bazowa korytarzy pozwalających na wydajny i niskoemisyjny transport dużych, skonsolidowanych ilości towarów i pasażerów dzięki szerokiemu zastosowaniu bardziej wydajnych środków transportu multimodalnego oraz zaawansowanych technologii. Sieć bazowa musi zapewniać skuteczne połączenia multimodalne między stolicami UE oraz pozostałymi ważnymi miastami, portami morskimi i lotniczymi oraz przejściami granicznymi, jak również innymi ważnymi centrami gospodarczymi. Rozwój sieci bazowej powinien koncentrować się na ukończeniu budowy brakujących połączeń (w szczególności odcinków transgranicznych, wąskich przekrojów, obwodnic), na modernizacji istniejącej infrastruktury, na budowie terminali multimodalnych w portach morskich i rzecznych oraz na tworzeniu miejskich centrów konsolidacji logistycznej.

Ważnym elementem w sieci bazowej korytarzy są polskie rzeki, w szczególności Odrzańska Droga Wodna. Odra ma bezpośrednie połączenie z europejską siecią dróg wodnych śródlądowych. Wzdłuż Odry rozwijają się centra gospodarcze generujące ładunki eksportowe oraz zapotrzebowanie na towary surowce i półfabrykaty w imporcie realizowanym przez zespół portów ujścia Odry. Centra te mają duży udział w wymianie zagranicznej z państwami Europy Zachodniej. Odra stanowi integralną część środkowoeuropejskiego korytarza transportowego, łączącego kraje skandynawskie z Europą Środkową, Półwyspem Apenińskim i Bałkanami. Morskim wymiarem sieci bazowej będą autostrady morskie.

Wyzwaniem w transporcie wodnym (morskim i rzeczny) staje się integracja stosowania narzędzi monitorowania przez wszystkie właściwe organy, zapewnienie pełnej interoperacyjności między systemami informacyjno-komunikacyjnymi w sektorach transportu wodnego oraz zagwarantowanie monitorowania statków i towarów.

Aby zrealizować założone cele polityki transportowej UE konieczne jest wsparcie transportu multimodalnego, pobudzanie do integracji śródlądowego transportu wodnego z systemem transportowym oraz promowanie ekologicznych innowacji w transporcie towarowym.

Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej rozwój żeglugi śródlądowej przyczyni się do zrównoważenia systemu transportowego i realizacji celu, jakim jest przejście na mniej energochłonne, ekologiczne i bezpieczniejsze formy transportu.

## **2. TRANSPORT RZECZNY W POLSKIEJ POLITYCE TRANSPORTOWEJ W LATACH 2001-2015**

Politykę polskiego państwa w zakresie śródlądowego transportu wodnego kreują wytyczne polityki transportowej Unii Europejskiej oraz dokumenty Parlamentu i rządów RP wydane w postaci ustaw, aktów wykonawczych, strategii i programów.

Do najważniejszych dokumentów, stanowiących przedmiot analizy, należą:

Lata 2001-2005:

1. Ustawa z dnia 6 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego Program dla Odry 2006 (Dz.U. 2001 r. Nr 98, poz. 1067, z póź. zm.)[18],
2. Polityka transportowa państwa na lata 2001-2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju (przyjęta przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów w dniu 4.10. 2001 r.),
3. Ustawa z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz.U. 2002 Nr 199, poz. 1672) [19],
4. Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025 (przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 29.06.2005 r.) [9],

Lata 2007-2015:

5. Strategia rozwoju transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku” (przyjęta uchwałą Nr 6 Rady Ministrów z dnia 22.01.2013 r.) [5],
6. Ustawa z dnia 28 listopada 2014 o uchyleniu programu wieloletniego „Program dla Odry-2006”, Dz. U. 2014 r., poz. 1856 [20].

Program dla Odry-2006, został ustanowiony na mocy ustawy z dnia 6.07.2001 r. w celu realizacji następujących zadań [18]:

1. Zbudowania systemu biernego i czynnego zabezpieczenia przeciwpowodziowego,
2. Ochrony środowiska przyrodniczego i czystości wód,
3. Usunięcia szkód powodziowych,
4. Prewencyjnego zagospodarowania przestrzennego oraz renaturyzacji ekosystemów,
5. Zwiększenia lesistości,
6. Utrzymania i rozwoju żeglugi śródlądowej,
7. Energetycznego wykorzystania rzek.

Program był realizowany przez Radę Ministrów, która ustanowiła pełnomocnika Rządu do Spraw Programu dla Odry-2006 oraz Komitet Sterujący. Łączne nakłady na finansowanie Programu w całym planowanym okresie jego realizacji (do 2025 r.) nie mogły przekroczyć kwoty 9 048 960 386 zł, w tym 5 561 591 582 zł z budżetu państwa, ustalonej w cenach zadań z roku 2001 i przeliczanej na ceny z roku realizacji zadań.

Program dla Odry-2006 obejmował zasięgiem osiem województw. Mimo ustawowych zapisów dotyczących „utrzymania i rozwoju żeglugi śródlądowej”, wykonawcy programu byli skoncentrowani wyłącznie na poprawie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego z zachowaniem zasady zrównoważonego rozwoju całego dorzecza Odry i nie pogarszania stanu środowiska, a także poszanowania bogatych na tym obszarze zasobów przyrody. Od 2002 do końca 2013 roku realizacja trwających jeszcze bądź już zakończonych zadań tego Programu kosztowała ponad 5,3 mld zł. W 2014 r. Program dla Odry 2006 został zlikwidowany.

Realizację Programu dla Odry 2006, począwszy od 2006 r., ocenia się negatywnie. Program był realizowany powolnie. Wystąpiły wieloletnie opóźnienia inwestycyjne np. przy budowie stopnia wodnego w Malczycach. Widoczny był brak skutecznej koordynacji działań na rzecz rozwoju funkcji transportowej Odry ze strony administracji rządowej i regionalnej. Marginalnie traktowano funkcję transportową Odry i nakłady na infrastrukturę Odrzańskiej Drogi Wodnej. Do 2013 r. mimo upływu 80 % czasu, zaawansowanie programu wynosiło 52,6 % [12]. Funkcja transportowa Programu została zapomniana i ostatecznie pogrzebana w 2014 r. wraz z przyjęciem ustawy likwidującej Program dla Odry-2006. W wykazie zadań planowanych do realizacji w 2015 roku, który jest załącznikiem do uchylonej ustawy Program Odra-2006, znalazło się ponad dwadzieścia inwestycji, m.in. kontynuacja budowy zbiornika Racibórz, modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego, prace modernizacyjne w dolinie Nysy Kłodzkiej [20]. Po uchyleniu Programu dla Odry-2006 koszt zadań planowanych prac na 2015 r. miał wynieść nieco ponad 1,2 mld zł, z czego ponad 987 mln zł miało pochodzić z budżetu państwa. Na dalsze lata brak było konkretnych, pewnych źródeł finansowania planowanych zadań inwestycyjnych.

Polityka transportowa Państwa 2001-2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 4.10.2001 r., powstała w związku z przygotowaniami do wstąpienia Polski do Unii Europejskiej [8].

Rozdział dotyczący transportu rzeczno-żegludowego zawierał diagnozę trudnej sytuacji finansowej armatorów i wynikających z niej ograniczeń w zakresie odtworzenia i odnowienia floty rzecznej. Biorąc pod uwagę założenia zrównoważonego rozwoju transportu przyjęto, że transport wodny śródlądowy powinien odegrać większą rolę w wybranych segmentach rynku, takich jak: obsługa portów morskich, przewozy międzynarodowe w relacji z Niemcami i transport towarów masowych na wybranych odcinkach korytarzy transportowych. Stworzenie warunków rozwoju żeglugi w tym kierunku było celowe ze względu na istniejące drogi wodne, tradycje

i ugruntowaną pozycję polskich przewoźników oraz rozwijanie integracji systemu transportowego Polski z europejskim systemem transportowym. Określono działania mające na celu stworzenie polskim armatorom śródlądowym takich warunków funkcjonowania, aby byli w stanie konkurować i współpracować z innymi przewoźnikami, w tym drogowymi i kolejowymi [8]. Pochodną tych koncepcji było ustanowienie Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego [19].

W polityce transportowej przyjęto, że dla rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce zasadnicze znaczenie mają drogi wodne Odry i dolnej Wisły. W związku z powyższym zakładało się podwyższenie standardów tych dróg wodnych, wspieranie odnowy floty dla przewozów towarowych, promowanie i wspieranie inicjatyw lokalnych zmierzających do aktywizacji żeglugi śródlądowej w obsłudze zaopatrzenia aglomeracji, w tym rozwoju centrów dystrybucji położonych w portach rzecznych, rozwoju przewozów pasażerskich, głównie jako elementu podnoszącego atrakcyjność turystyczną obszarów w dolinach rzek [8, s. 22-23].

Głównym celem Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego utworzonego w Banku Gospodarstwa Krajowego na podstawie przepisów ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym była promocja wodnego transportu śródlądowego, polegająca na dofinansowaniu modernizacji taboru żeglugowego i innych przedsięwzięć mających służyć poprawie ochrony środowiska i bezpieczeństwa żeglugi [19].

W przepisach tej ustawy określono obowiązek włączenia statków do systemu promocji w zamian za wnoszenie przez armatorów wykonujących zarobkowo przewóz rzeczy drogami wodnymi corocznych składek do Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Przedsięwzięcia promujące transport wodny śródlądowy mogły być realizowane przez udzielanie kredytów preferencyjnych (np. na zakup, modernizację lub przebudowę statków), dopłaty do kredytów, pożyczki oprocentowane i nieoprocentowane. Dostępne środki tego Funduszu wykorzystywane były w niewielkim zakresie [1].

Zły stan infrastruktury transportu rzecznego i brak warunków rozwoju przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej wynikał z zaniechania decyzyjnego i „rozmycia” uprawnień władz odpowiedzialnych za system transportowy w Polsce. Był także skutkiem braku koncepcji i programu rozwoju transportu rzeczno-żeglugowego. Rada Promocji Żeglugi Śródlądowej, uczestnicy Narad Przed nawigacyjnych, środowiska naukowe i biznesowe dostrzegały problemy i zagrożenia, wskazywały na konieczność współpracy z ministerstwami właściwymi do spraw transportu rzeczno-żeglugowego. Niestety nie było kontynuacji prac, woli współpracy i wzajemnego zaufania [2].

W sytuacji regresu żeglugi śródlądowej nie znajduje uzasadnienia niepełne wykorzystywanie po 2005 r. środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Niezgodnie z przepisami tej ustawy, Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej pozbawiło w 2012 r. armatorów żeglugi śródlądowej prawa do korzystania z wypłat z tytułu trwałego wyłączenia z eksploatacji statków w przewozach rzeczy (dokonano tego bez stosownych zmian ustawowych). W konsekwencji, wykorzystanie środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej na promocję w 2012 r. wyniosło zaledwie 0,6 %. Tymczasem w 2012 r. koszty obsługi bankowej Funduszu Żeglugi Śródlądowej (259,4 tys. zł) w Banku Gospodarstwa Krajowego były wyższe nie tylko od wypłat dla armatorów (250,0 tys. zł), ale i od obowiązkowo wniesionych przez nich składek (372,9 tys. zł). W rezultacie na koniec 2012 r. stan wolnych środków Fundusz wynosił 40.983,0 tys. zł. Pomimo niskiego stopnia wykorzystania

środków tego funduszu, przy jednoczesnym występowaniu złych warunków funkcjonowania polskich armatorów śródlądowych, zarówno Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej, jak i Rada Do Spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej nie podejmowały zdecydowanych działań wspierających rozwój żeglugi śródlądowej [12, s. 34-37].

W okresie obowiązywania postanowień ustawy wystąpiły zaniechania decyzyjne i słabe zainteresowanie ze strony Ministerstwa Infrastruktury wdrażaniem ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym. Administracja rządowa nie przeprowadziła kontroli Banku Gospodarstwa Krajowego obsługującego Fundusz Żeglugi Śródlądowej w zakresie realizacji ustawy i aktów wykonawczych. Bank Gospodarstwa Krajowego za mało angażował się w promocję Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego, mimo bardzo wysokich opłat pobieranych za jego obsługę. Rada Promocji Żeglugi Śródlądowej, jako społeczny organ doradczy skupiający wybitnych specjalistów, nie posiadała środków finansowych na promocję Funduszu oraz organizację warsztatów i szkoleń dla armatorów. Potencjał naukowy i zawodowy członków Rady Promocji Żeglugi Śródlądowej nie był w pełni doceniany i wykorzystywany przez Ministerstwo Infrastruktury. Niewielkie zainteresowanie wykorzystaniem Funduszu ze strony małych armatorów wynikało 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. Wykorzystanie Funduszu Żeglugi Śródlądowej w większym stopniu powinno było sprzyjać wymianie zdekapitalizowanych statków śródlądowych na nowe przystosowane do wymogów rynku transportowego. Wykorzystując Fundusz Żeglugi Śródlądowej i Fundusz Rezerwowy polscy armatorzy mogli dostosować swoją flotę do aktualnych i prognozowanych potrzeb przewozowych występujących na rynku usług transportowych, oraz stać się bardziej konkurencyjni wykonując przewozy w ramach zintegrowanych europejskich łańcuchów transportowo-logistycznych pod warunkiem pełnego wykorzystania możliwości założonych w pakiecie ustaw żeglugi śródlądowej. Wystąpił brak dofinansowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej przez budżet państwa na poziomie wynikającym z ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym. W latach 2008 – 2010 z budżetu nie przekazano żadnych środków na Fundusz Żeglugi Śródlądowej (dla porównania w latach 2003 – 2007 z budżetu państwa zasilono Fundusz w wysokości 23 300 000 zł). Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej nie wywiązał się z ustawowego obowiązku w stosunku do Funduszu Żeglugi Śródlądowej. W sumie można stwierdzić że w małym stopniu wykorzystano ustawowe możliwości i instrumenty finansowych przewidziane w ustawie z 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym. Jedną z przyczyn niskiego wykorzystywania środków na poprawę warunków funkcjonowania polskich armatorów śródlądowych było niedostosowanie prawa krajowego do prawa unijnego. W związku z tym, że ustawa o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym zawierała przepisy będące podstawą udzielania pomocy publicznej, została ona zgłoszona przez stronę polską do Komisji Europejskiej w ramach tzw. procedury przejściowej. Po zakończeniu okresu przejściowego, KE wyraziła stanowisko, iż pomoc udzielana na podstawie przywołanej ustawy stanowi nową pomoc. Legalnie mogła ona być udzielana po wydaniu przez KE decyzji o jej zgodności z rynkiem wspólnotowym. W marcu 2013 r. przedstawiciele KE poinformowali stronę polską, iż nie widzą możliwości wydania decyzji w przedmiotowej sprawie. [12, s. 35-36].

W polityce transportowej państwa na lata 2006–2025, przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 29.06.2005 r., założono m.in. podwyższenie standardów dróg wodnych Odry i Wisły, wspieranie odnowy floty dla przewozów towarowych oraz promowanie i wspieranie inicjatyw lokalnych zmierzających do aktywizacji żeglugi śródlądowej w obsłudze zaopatrzenia aglomeracji i rozwoju przewozów pasażerskich, głównie jako elementu podnoszącego turystyczną atrakcyjność obszarów [9]. W dokumencie tym określono również, że zostanie wprowadzone długoletnie planowanie finansowe wraz z programowaniem działalności operacyjnej i inwestycyjnej. Postanowiono, iż nie rzadziej jak na pięć lat sporządzane będą analizy skuteczności wdrażania tej polityki. Dla śródlądowego transportu wodnego przyjęto – jako miarę realizacji polityki – udział tego transportu w przewozach ładunków ogółem [12, s. 21]. Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej w 2011 r. nie monitorowało realizacji polityki w powyższym zakresie.

„Strategia rozwoju transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku” przyjęta na mocy uchwały Nr 6 rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r., wskazywała cele i kierunki rozwoju transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku [11]. Głównym celem założonym w dokumencie jest poprawa dostępności terytorialnej kraju oraz zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu. W Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 r. określono dla śródlądowego transportu wodnego działania w dwóch etapach (I etap do 2020 r., II do 2030 r.) W 2015 r. zakładano przewozy na poziomie 6,2 mln ton, co stanowiłoby 1,4% udziału w przewozach ładunków wszystkimi rodzajami transportu. Wskaźnikiem realizacji strategii miał być również poziom wdrożenia systemu usług informacji rzecznej RIS (w 100% do 2020 r.).

W I etapie Strategii Rozwoju Transportu, tj. do 2020 r., przewidywano realizację zadań, polegających na [11]:

- 1) dokończeniu realizacji zaktualizowanego planu Program dla Odry 2006,
- 2) przygotowaniu i rozpoczęciu realizacji programu wieloletniego dotyczącego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych, pełniących funkcję transportową,
- 3) podjęciu decyzji w sprawie budowy wodnego połączenia śródlądowego Dunaj-Odra-Łąba, spełniającego wymogi co najmniej IV klasy żeglowności,
- 4) podjęciu decyzji w sprawie budowy Kanału Śląskiego (jako konsekwencji projektu Odra – Dunaj – Łąba),
- 5) podjęciu decyzji w sprawie włączenia Odrzańskiej Drogi Wodnej do europejskiej sieci transportowej,
- 6) rozpoczęciu zagospodarowania dolnej Wisły (ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa stopnia wodnego we Włocławku).

W II etapie realizacji strategii (od 2020 r.) miała nastąpić kontynuacja wieloletniego programu przywrócenia parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych pełniących funkcje transportowe. Do wymogów co najmniej II klasy żeglowności planowano przystosować połączenie wodne śródlądowe Odra – Wisła – Zalew Wiślany (E-70). Zakładano także ewentualną realizację programu włączenia Odrzańskiej Drogi Wodnej do europejskiej sieci transportowej.

Zadanie założone w I etapie (do 2020 r.), dotyczące dokończenia realizacji zaktualizowanego planu Program dla Odry–2006 nie zostało realizowane przez Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej i Pełnomocnika Rządu ds. tego programu. Ostatecznie w 2014 r. Program dla Odry 2006 został zlikwidowany.

Nie opracowano nowej koncepcji budowy połączenia wodnego Dunaj-Odra-Łaba, w tym nie podjęto prac nad studium wykonalności. Opracowanie koncepcji budowy tego szlaku wodnego wymagało określenia szczegółowych prognoz transportowych w celu wykazania ekonomicznego uzasadnienia realizacji projektu.

Odnosnie realizacji zadania polegającego na włączeniu Odrzańskiej Drogi Wodnej do europejskiej sieci transportowej zarówno Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej jak i Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej do 2015 r. nie wypracowały koncepcji dostosowania jej parametrów do co najmniej IV klasy żeglowności [12, s. 22].

Nie ratyfikowano konwencji AGN. Dziesięć lat trwały działania prowadzące do podpisania umowy polsko-niemieckiej dotyczącej Odry Granicznej.

Integralnym elementem infrastruktury dróg wodnych są porty i przeładownie śródlądowe. Znaczna część eksploatowanych w 2010 portów wymagała i nadal wymaga przeprowadzenia remontów w celu podwyższenia zdolności przeładunkowej.

Minister ds. transportu, odpowiedzialny za system transportowy Polski nie miał uprawnień decyzyjnych w zakresie budowy, modernizacji i rozwoju infrastruktury transportu rzeczno-żeglownego. Zgodnie z ustawą z dnia 4 września 2007 r. o działach administracji rządowej (art. 27 ust.1 pkt. 1). Ministrem właściwym do spraw infrastruktury oraz utrzymania dróg wodnych śródlądowych był minister do spraw gospodarki wodnej. W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, obejmującej w szczególności lata 2011-2013 oraz lata wcześniejsze, działalność ministra właściwego ds. transportu, prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej oraz dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej i Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej, odpowiedzialnych za funkcjonowanie żeglugi śródlądowej w Polsce, nie przyczyniły się do poprawy warunków jej rozwoju. Zaniedbania, bądź spóźnione i nieskuteczne działania tych podmiotów skutkowały zahamowaniem rozwoju i regresem żeglugi śródlądowej. Z ustaleń kontroli wynika, że mimo założeń przyjętych w dokumentach rządowych o wspieraniu żeglugi śródlądowej, faktycznie następowała degradacja stanu technicznego dróg wodnych oraz dekapitalizacja floty armatorów. Na marginalne znaczenie żeglugi śródlądowej w polityce transportowej rządu wskazuje również znikomy udział tego sektora transportu w korzystaniu ze środków unijnych. W ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport 2004–2006 w ogóle nie przewidziano środków unijnych na współfinansowanie inwestycji śródlądowego transportu wodnego. Niewielkie środki na ten cel pozyskano dopiero w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Transport.

Ustawa z dnia 28 listopada 2014 o uchyleniu programu wieloletniego „Program dla Odry-2006”, Dz. U. 2014 r., poz. 1856. spowodowała całkowite zahamowanie rozwoju funkcji transportowej na Odrze [20].

### **3. TRANSPORT RZECZNY W POLSKIEJ POLITYCE TRANSPORTOWEJ OD 2015 R.**

Do najważniejszych dokumentów kreujących politykę transportową Polski w zakresie transportu rzeczno-żeglownego od 2015 r. należą:

1. Polsko – niemiecka umowa międzyrządowa z 2015 o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko – niemieckim,
2. Ustawa z 15.12.2016 r. o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r. (Dz.U. z 2017 r. poz. 186) [21],
3. Akt ratyfikacji porozumienia AGN przez Prezydenta RP w dniu 6 marca 2017 r.,
4. Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030 opracowane przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej [14].

Od 2015 r., w zmienionych strukturach instytucjonalnych, rozpoczęto intensywne prace koncepcyjne, organizacyjne i promocyjne mające na celu odbudowę sieci dróg wodnych śródlądowych oraz przywrócenie znaczenia transportu rzecznoego w systemie transportowym Polski, ze szczególnym uwzględnieniem Odrzańskiej Drogi Wodnej. Powstało postulowane przez środowiska naukowe i gospodarcze Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej odpowiedzialne, między innymi, za transport rzeczny. Zapowiadana jest także nowa ustawa o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, która zostanie wprowadzona pod obrady Parlamentu RP w II kwartale 2018 r.

Elementem polityki transportowej państwa są prowadzone badania sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły, których wyniki stanowią będą obiektywną przesłankę podejmowanych decyzji politycznych i strategicznych.

Podstawę prawną o charakterze międzynarodowym, mającą na celu odtworzenie funkcji transportowej Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz sieci dróg wodnych śródlądowych w Polsce stanowią podpisane dwa ważne akty: umowa polsko – niemiecka dotycząca Odry granicznej i ratyfikacja przez Polskę porozumienia AGN [21].

Rząd RP w dniu 13.10.2015 r. (podczas wyjazdowego posiedzenia w Szczecinie) zatwierdził umowę między Polską a Niemcami o wspólnej regulacji Odry granicznej. Oczekiwana od dziesięciu lat, polsko – niemiecka umowa międzyrządowa z 2015 r. o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko – niemieckim wyznacza czas ukończenia modernizacji Odry granicznej na rok 2028. Strony ustaliły uzyskać stabilną minimalną głębokość koryta rzecznoego na poziomie 1,80 m przy przepływie niskim przez 292 dni (80 %) w roku na odcinku od ujścia Warty do Ujścia Nysy Łużyckiej i przez 328 dni (90 %) w roku poniżej ujścia Warty. Osiągnięcie tego celu pozwala na ochronę przed powodzią z użyciem lodołamaczy oraz na poprawę warunków przepływu i żeglugi. Realizacja zadań inwestycyjnych zacznie się od miejsc limitujących głębokości tranzytowe tak aby w najkrótszym czasie uzyskać widoczną poprawę głębokości na Odrze granicznej. W następnej fazie prace obejmą kompleksową modernizację zabudowy regulacyjnej. Ewentualna rozbudowa granicznego odcinka Odry ponad zawarty w umowie zakres, tj. do klasy Va, wymagać będzie podjęcia renegotiacji ze stroną niemiecką w zakresie kanalizacji Odry granicznej stopniami wodnymi lub budowy kanału lateralnego [13, s. 16].

Dostosowanie kilkudziesięciu mostów na Odrze do wymaganego dla klasy Va minimalnego parametru klasyfikacyjnego (5,25 m do stanu Wielkiej Wody Żeglownej) stanowi wielkie wyzwanie inżynieryjne i koordynacyjne połączone z bezpośrednią współpracą z polskimi i niemieckimi właścicielami mostów kolejowych i drogowych. Obecnie na Odrze swobodnie płynącej występuje szereg mostów, które bezwzględnie i w dużym zakresie, nie spełniają parametru drogi wodnej III klasy. Jednocześnie należy wymagać aby każdy nowy

most, jaki będzie planowany do budowy na odcinku przeznaczonym do kanalizacji, spełniał perspektywiczne wymagania klasy Va drogi wodnej [13, s. 15]. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 23 stycznia 2017 r. podpisał ustawę o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r. Ustawa została opublikowana 31 stycznia 2017 r. w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej i weszła w życie 15 lutego 2017 r. [21]. Dokonanie historycznego aktu ratyfikacji porozumienia AGN przez Prezydenta RP miało miejsce 6 marca 2017 r.

Porozumienie AGN ma na celu rozwój międzynarodowego transportu na śródlądowych drogach wodnych w Europie. Sieć ujęta w Porozumieniu AGN podzielona jest na 9 głównych wodnych ciągów transportowych o długości ponad 27 tys. km, które łączą porty ponad 37 krajów europejskich.

Na podstawie konwencji AGN (1996) w wykazie standardów i parametrów sieci dróg wodnych kategorii europejskich (E) znalazły się trzy szlaki żeglugowe, przebiegające przez terytorium Polski, mianowicie [4]:

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 Kachówkę 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.

Wymienione w AGN drogi wodne na terenie Polski nie spełniają minimalnych warunków żeglowności określonych w Porozumieniu. Polska jako członek Porozumienia AGN zobowiązuje się do spełnienia, na objętych AGN drogach wodnych, warunków nawigacyjnych spełniających kryteria właściwe dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tzw. klasy „E” odpowiadającej co najmniej IV klasie żeglowności.

Porozumienie AGN wskazuje również dwanaście portów śródlądowych o międzynarodowym znaczeniu zlokalizowanych w dziesięciu miastach: Świnoujście, Szczecin, Kostrzyn, Wrocław, Koźle, Gliwice, Gdańsk, Bydgoszcz (2 porty), Warszawa (2 porty), Elbląg.

Porty rzeczne w rozwiniętych krajach Unii Europejskiej przekształcane są w centra logistyczne i wyposażane w nowoczesne urządzenia przeładunkowe i magazyny oraz systemy telematyczne wspomagające logistyczne zarządzanie flotą rzeczna. Włączenie się portów żeglugi śródlądowej w realizację usług logistycznych jest warunkiem ich konkurencyjności i rozwoju [2].

W założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 przyjęto następujące cele i priorytety [14]:

1. Odrzańska Droga Wodna (E-30)

Cel: Osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności i włączenie Odry w europejską sieć dróg wodnych

#### PRIORYTET I

- 1.1. Likwidacja aktualnych wąskich przekrojów
- 1.2. Przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów klasy Va
- 1.3. Budowa na terytorium Polski połączenia Dunaj – Odra – Łaba

#### 1.4. Budowa Kanału Śląskiego

##### 2. Droga wodna rzeki Wisły

Cel: Uzyskanie znacznej poprawy warunków nawigacyjnych

##### PRIORYTET II

##### 2.1. Budowa Kaskady środkowego i dolnego odcinka Wisły od Warszawy do Gdańska

2.2. Modernizacja górnej skanalizowanej Wisły oraz budowa stopnia wodnego w Niepołomicach

##### 3. Połączenie Odra – Wisła – Zalew Wiślany (E 70) i Wisła – Brześć (E-40)

Cel: Rozbudowa międzynarodowych dróg wodnych

##### PRIORYTET III

##### 3.1. Przygotowanie do modernizacji międzynarodowej drogi wodnej Odra – Noteć – Wisła – Zalew Wiślany (E-70)

##### 3.2. Przygotowanie do budowy polskiego odcinka międzynarodowej drogi wodnej Wisła – Dniepr (E-40) z Warszawy do Brześcia

##### 4. Rozwój partnerstwa i współpracy na rzecz śródlądowych dróg wodnych

##### PRIORYTET IV

##### 4.1. Wdrożenie systemu usług informacji rzecznej (RIS)

##### 4.2. Rozwój partnerstwa krajowego na rzecz śródlądowych dróg wodnych

##### 4.3. Rozwój współpracy międzynarodowej na rzecz śródlądowych dróg wodnych.

Wybór projektów infrastrukturalnych kwalifikujących się do finansowania przez UE musi odpowiadać kryteriom wyrażonych w Białej Księdze obowiązującej polityki transportowej UE oraz uwzględniać wartość dodaną projektu dla Europy. Projekty współfinansowane również powinny odzwierciedlać potrzebę stworzenia infrastruktury minimalizującej negatywny wpływ na środowisko, odpornej na ewentualne skutki zmiany klimatu oraz zapewniającej lepsze bezpieczeństwo i ochronę użytkowników [7].

## WNIOSKI

1. Transport rzeczny powinien mieć priorytetowe znaczenie w systemie transportowym Polski ze względu na swoje cechy techniczno – eksploatacyjne i środowiskowe, bezpieczeństwo, niskie koszty zewnętrzne oraz wpływ na konkurencyjność portów morskich i rozwój społeczno – gospodarczy regionów położonych w dolinie rzek.
2. Głównym celem polityki transportowej RP powinno być odtworzenie i umacnianie konkurencyjnej pozycji transportu rzeczno-gospodarczego w systemie transportowym Polski i Unii Europejskiej.
3. Transport rzeczny powinien zostać włączony w łańcuchy dostaw o zasięgu europejskim i globalnym w ramach transportu intermodalnego.
4. Modernizacja śródlądowych dróg wodnych przyczyni się do wzrostu udziału transportu rzeczno-gospodarczego w obsłudze transportowej portów ujścia Odry i Wisły oraz zwiększenia ich konkurencyjności.
5. Porty morskie i rzeczne powinny zostać przekształcone w nowoczesne centra logistyczne obsługiwane przez transport wodny i intermodalny.

6. Porty rzeczne docelowo powinny rozwijać się jako centra logistyczne i być wykorzystywane przez aglomeracje miast portowych jako aktywne ogniwa w logistycznych łańcuchach dostaw o stabilnych warunkach dla przewozów lokalnych i regionalnych.
7. Aby dostosować się do wytycznych polityk transportowych UE należy tworzyć połączenia transportowe rzeka – morze rozwijając na Bałtyku żeglugę bliskiego zasięgu w relacjach równoleżnikowych.
8. Uzasadnione względami ekonomicznymi i organizacyjnymi jest skupienie frontu prac inwestycyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej aby w całym nurcie dostosować ją do wymogów międzynarodowej drogi wodnej. Rozpoczynanie i nie kończenie inwestycji, co miało miejsce w analizowanych okresach, może zniweczyć plan pozyskiwania środków finansowych i zakładane efekty społeczno – ekonomiczne.
9. Konieczne staje się stworzenie przedsiębiorstwom armatorskim prawnych i finansowych warunków modernizacji, odtworzenia i zwiększania stanu technicznego floty rzecznej dostosowanej do nowoczesnych technologii przewozów oraz dyrektywy technicznej Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 i dyrektywy 96/71/WE o pracownikach delegowanych.

### Bibliografia

1. Christowa Cz., Christowa Dobrowolska M.: Analiza uwarunkowań i kierunki rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce, Logistyka nr 3, 2009.
2. Christowa Cz., M. Christowa – Dobrowolska, Analiza strategiczna, kierunki i uwarunkowania rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce, INLAND, Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2011.
3. Grzywacz W., Wojewódzka-Król K., Rydzkowski W., Polityka Transportowa, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2005.
4. System transportowy Regionu Zachodniopomorskiego. Ocena stanu, monografia pod redakcją naukową Czesławy Christowej, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2010.
5. Biała Księga „Polityka transportowa UE do 2010. Czas na decyzje (COM 2001 370).
6. Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej NAIADES I 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, Komisja Europejska, Program NAIADES II (2013).
7. Biała Księga Polityka transportowa UE „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, Bruksela (COM 2011 144).
8. Polityka transportowa państwa na lata 2001–2015 dla równoważonego rozwoju kraju (przyjęta przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów w dniu 4.10.2001).
9. Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025 (przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 29.06.2005 r.), Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.
10. Program rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Opracowanie firmy ECORYS na zlecenie Ministerstwa Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa – Rotterdam 2011.
11. Strategia rozwoju transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku”, przyjęta przez RM 22.01.2013, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013.
12. Funkcjonowanie Żeglugi śródlądowej, Informacje o wynikach kontroli, Nr kontroli P/13/079, KIN-4101-04/2013, Nr ewid. 188/2013/13/079/ KIN, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2013.
13. Ekspertyza w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa 2016 r.

14. Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030 przyjętych Uchwałą nr 79 Rady Ministrów z dnia 14.06.2016 (M. R. z 2016 r., poz. 711).
15. Informacje na temat sytuacji pracowników sektora żeglugi śródlądowej delegowanych do pracy w krajach Unii Europejskiej, XVII Narada Przednawigacyjna Polska Żegluga Śródlądowa 2018, Szczecin 12.03.2018.
16. Roczniki statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) i roczne opracowania GUS pn. „Transport – wyniki działalności
17. Europejska Baza Danych Statków, stan: kwiecień 2017.

#### Akty Prawne

18. Ustawa z dnia 6 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego Program dla Odry-2006, Dz. U. z 2001 r. Nr 98, poz. 1067.
19. Ustawa z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, Dz.U.17.2095.
20. Ustawa z dnia 28 listopada 2014 r. o uchyleniu programu wieloletniego Program dla Odry-2006, Dz. U. 2014 r., poz. 1856.
21. Ustawa z 15.12.2016 r. o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 186).

## RIVER TRANSPORT IN TRANSPORT POLICY IN POLAND AND EUROPEAN UNION

**Summary:** Transport policy is one of the most important factors affecting transport systems in individual countries and in Europe as a whole. This article analyzes and evaluates the impact of the transport policy of Poland and that of the European Union on the development of river transport in Poland. The study focuses on the most important political and strategic documents in force in the European Union and in the Republic of Poland in 2001-2017, containing transport system concepts, including plans of long-term construction and modernization of transport infrastructure that partly involve river transport.

It has been assumed that river transport should be a priority in the Polish transport system due to its technical, operational and environmental characteristics, safety, low external costs, increased competitiveness of sea ports and the socio-economic development of regions located along rivers.

The European Union has been promoting the development of inland waterway, rail and intermodal modes of transport for years, aiming at the reduction of the share of road freight carriage that adversely affects the environment and intensifies congestions. EU transport policy makers have found it necessary to amend the proportions and to integrate sea, inland waterway and rail transport. The European Commission has recommended to develop river transport for its advantages, such as low environmental impact, safety and energy efficiency.

The article analyzes and evaluates the conditions, in terms of institutions, legislation and infrastructure, for the development of inland shipping in Poland.

**Key words:** transport policy, river transport, river ports.