

Dominika ADAMIAK
Paulina BACZYŃSKA*

JAK KSZTAŁTUJE SIĘ PRZYSZŁOŚĆ ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W POLSCE? PERSPEKTYWY ROZWOJU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Słowa kluczowe: *żegluga śródlądowa, transport towarowy, przewozy towarowe, przewozy pasażerskie, perspektywy rozwoju żeglugi śródlądowej, źródła finansowania planów rozwoju żeglugi śródlądowej, pozytywne i negatywne aspekty żeglugi śródlądowej.*

Referat obrazuje sposób kształtowania się stanu transportu wodnego śródlądowego w Polsce, a także charakterystykę obecnej sytuacji żeglugi śródlądowej. W referacie ujęto przyczyny wystąpienia utrudnień w rozwoju. W tekście ujęto również perspektywy rozbudowy oraz modernizacji szlaków wodnych z uwzględnieniem pozytywnych i negatywnych aspektów planowanych działań. Celem referatu jest przedstawienie kierunków, w których według Ministerstwa Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej będzie rozwijać się polska żegluga śródlądowa na przestrzeni najbliższych jedenastu lat. W referacie podane zostały przykłady zadań inwestycyjnych oraz udogodnień dla armatorów, które muszą zostać zrealizowane, by ta gałąź transportu mogła rozwijać się zgodnie z obraną koncepcją. Dodatkowo pokazano potencjalne źródła i mechanizmy finansowania planowanych inwestycji.

1. UJĘCIE HISTORYCZNE KSZTAŁTOWANIA SIĘ ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W POLSCE

Żegluga śródlądowa często określana jest jako jedna z najbardziej zrównoważonych gałęzi transportu, ponieważ wywiera względnie niewielki wpływ na środowisko naturalne. Jej rozwój na przestrzeni lat jest ściśle powiązany ze stanem dróg wodnych, jako że to one decydują nie tylko o skuteczności, ale również terminowości odbywających się za jej sprawą przewozów. Nie jest więc zadziwiające, że transport wodny jako środek transportu posiada jedno z najdłuższych i najszerzych korzeni historycznych w Polsce. Już za czasów wczesnego średniowiecza polska sieć rzeczna znacząco ułatwiała wymianę handlową oraz ekspansję wojenne w Europie, ponieważ była ona stosunkowo niedroga – pierwsze ograniczenia w wykorzystywaniu naturalnych cieków wodnych pojawiły się dopiero na przełomie XII i XIII w. (wraz z rosnącą popularnością hodowli ryb, a także budowania młynów i innych konstrukcji napędzanych za pomocą kół wodnych).

* Koło Naukowe „Logistyka”, Politechnika Poznańska.

W pracy pt. „Żegluga śródziemna i regulacyjna rzek w ustawodawstwie sejmów polskich” autorstwa prof. Mieczysława Rybczyńskiego, hydrotechnika, a także kierownika Ministerstwa Robót Publicznych, padło stwierdzenie, że prawie nie było sejmu czy senatu w dawnej Polsce, który nie poruszałby kwestii związanych z żeglugą. Jednym z pierwszych dokumentów regulujących kwestie związane z prawem dostępu do rzek są statuty piotrkowskie z 1447 r. zapewniające wszystkim zainteresowanym prawo do nieodpłatnej żeglugi. Kolejne stulecia obfitowały w coraz to nowe ustalenia sprzyjające rozkwitowi polskiej żeglugi.

Pierwsze bardziej brzemienne w skutki ingerencje ludzi w naturalne biegi rzek sięgają czasów późnego średniowiecza. W XIV w. popularne stało się korzystanie z tzw. przewłok, czyli miejsc w których możliwe było przeciągnięcie statku z dorzecza jednej rzeki do dorzecza innej w sytuacji, gdy kierunek biegu rzeki nie sprzyjał trasom kupieckim. Proces ten dał początek budowie kanałów, śluz i przegród utrzymujących określony poziom wód. Pierwszy system mazurskich kanałów, który opierał się na zbudowaniu sieci kanałów ze śluzami na systemie wodnym Wielkich Jezior Mazurskich, powstał w XVIII w. (niestety system ten okazał się wysoce zawodny). Kolejne dziesięciolecia poświęcono na rozbudowę i liczne renowacje sieci kanałów, jednak bezowocnie, gdyż jej wartość gospodarcza nieustannie malała. Dopiero na początku XX wieku pojawiły się pierwsze głosy o turystycznym wykorzystaniu żeglugi śródlądowej.

Punktem przełomowym w rozwoju żeglugi śródlądowej na ziemiach polskich wydawać się może obecnie budowa Kanału Górnonoteckiego, która niezwykle usprawniła żeglugę między jeziorem Gopło a Kanałem Bydgoskim. Kolejno przekopanie nowego ujścia Wisły do Bałtyku oraz budowa Kanału Cesarskiego sprawiło, że pod koniec XVIII wieku podjęto decyzję o przekształceniu Odry w drogę wodną i rozpoczęciu stałej regulacji rzeki. Takie postanowienie gigantycznie poprawiło sytuację żeglugi śródlądowej w obliczu jej rosnącego rywała – transportu kolejowego.

Niestety wysokie cła pobierane w okresie po I rozbiórce Polski, a także odmienne polityki ówczesnych władców, realizowane w krótkich okresach czasowych, skutecznie ograniczyły handel morski i śródlądowy w Polsce. Pomimo prób ratowania sytuacji tworzeniem różnych połączeń kanałowych żegluga śródlądowa stopniowo traciła na wartości w Polsce. Podział Polski wskutek zaborów spowodował znaczące różnice w zagospodarowaniu rzek na jej dawnym terytorium – najbardziej rozwijano terytoria znajdujące się po zachodniej stronie kraju, gdyż im bardziej na wschód, tym bardziej brakowało środków na potencjalne inwestycje. Pruskie władze początkowo skupiły swe działania na zbudowaniu nowego połączenia pomiędzy Odrą a Wisłą z wykorzystaniem Obry, Warty oraz Bzury. Jednakże projekt został odrzucony z powodu potencjalnych powodzi, które mogłyby stanowić następstwo jego wdrożenia. Zamiast budowy wspomnianego połączenia władze pruskie zdecydowały się na budowę Kanału Augustowskiego, łączącego dopływy Wisły z Bałtykiem. Pomimo błyskotliwości tego rozwiązania, budowa

kolei stosunkowo szybko ograniczyła wykorzystanie kanału. Po wschodniej stronie Polski planowano wdrożenie projektu regulacji Wisły, jednak finalnie projekt nie znalazł poparcia wśród rządu. W zaborze austriackim kilkakrotnie planowano połączenie Bugu i Dniestru, a także połączenie Austro-Węgier z morzami Czarnym, Północnym oraz Bałtyckim za pomocą sieci żeglugi śródlądowej, jednakże prace były najpierw utrudnione z powodu ograniczeń finansowych, później ze względu na wybuch I wojny światowej.

W niepodległej Polsce planowano budowę sieci kanałów żeglownych oraz wprowadzenie stałej regulacji rzek żeglownych i spławnych, między innymi w celu transportu stworzenia możliwości spławiania węgla z południowej części kraju. Jednakże nieprzychylnie stanowisko Wolnego Miasta Gdańska dało początek idei budowy kanału łączącego Gopło, Czersk, jeziora kaszubskie i Gdynię - pomysł jednak upadł z powodu braku środków, a wszelkie przewozy węgla były realizowane siecią kolejową. Także w późniejszych latach bardzo korzystne warunki do budowy dróg wodnych w Polsce niestety nie zostały wykorzystane z powodu wysokich kosztów, na które nie było stać polską gospodarkę. Późniejszy kryzys gospodarczy, a także szybki rozwój transportu kolejowego sprawiły, że inwestycje w drogi wodne stało się nieopłacalne [2].

2. TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY W POLSCE – SYTUACJA OBECNA

2.1. DROGI WODNE I TABOR ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Polska sieć dróg wodnych w stosunkowo wysokim stopniu pokrywa się z głównymi kierunkami transportu ładunków, co nie jest często spotykane w większości państw europejskich. Jednakże pomimo wysokiego stopnia zgodności rozmieszczenia sieci wodnej z najpopularniejszymi kierunkami transportu obecnie transport śródlądowy obsługuje jedynie około 0,4% przewozów krajowych, liczonych w tonach transportowanego ładunku [4]. Jest to skutek m.in. niezadowalającego stanu infrastruktury, będącego pewnego rodzaju skutkiem opisanych w pierwszym rozdziale uwarunkowań historycznych.

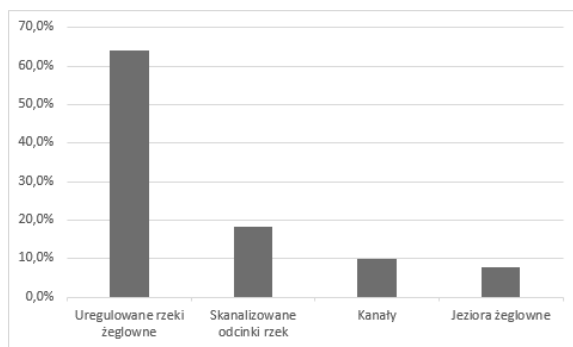
Nie ulega wątpliwości, że układ i długość polskich śródlądowych dróg wodnych od lat utrzymuje się na bardzo zbliżonym poziomie. Stan dróg wodnych ma bezpośredni wpływ na wielkość i dynamikę przewozów ładunków, a także pracę przewozową w żegludzie śródlądowej [1]. Co więcej, warunki nawigacyjne determinują podstawowe parametry konstrukcyjne taboru, co w następstwie oddziałuje niekorzystnie na wolumen przewożonych ładunków. W 2017 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano wzrost wykonanej pracy przewozowej o 5,4%, natomiast w 2018 r. w porównaniu z rokiem poprzednim zaobserwowano jej spadek. Dotyczył on transportu międzynarodowego, a dokładniej w największym stopniu ładun-

ków eksportowanych. W 2018 r. o 4,1% zmniejszyły się także przewozy ładunków realizowane przez polskich armatorów¹.

W 2018 r. eksploatowano blisko 92% wszystkich dróg wodnych w Polsce, jednakże w transporcie międzynarodowym wykorzystywano zaledwie 5,6% długości dróg wodnych – 206 km. Było to spowodowane niespełnianiem wymogów dla dróg o znaczeniu międzynarodowym (klasa IV lub V). Zdecydowaną większość dróg wodnych w Polsce stanowią drogi o znaczeniu regionalnym (klasa I, II lub III) [6]. Ogółem długość sieci śródlądowych w Polsce od lat utrzymuje się na podobnym poziomie (3654 km), z czego:

- 2425 km stanowią uregulowane rzeki żeglowne,
- 635 km stanowią skanalizowane odcinki rzek,
- 335 km stanowią kanały,
- 259 km stanowią jeziora żeglowne [4-5].

Zależności te ukazano na następującym wykresie:



Rys. 1. Struktura eksploatowanych śródlądowych dróg wodnych w Polsce w 2018 r. [4-5]

Fig. 1. Structure of exploited inland waterways in Poland in 2018 [4-5]

W Polsce obecnie ponad 83% taboru barkowego stanowią jednostki bez własnego napędu. Co ciekawe, blisko połowa została wyprodukowana przed 1980 r. [5]. Oznacza to, że wykorzystywana przez polskich armatorów flota jest w dużej mierze przestarzała, zdekapitalizowana i wymaga odtworzenia, gdyż czas ich użytkowania znacznie przekracza normatywny czas użytkowania [6]. Na podstawie tabeli 1. można zatem zauważyć spadek liczby eksploatowanych jednostek. Fakt, że przestarzała flota jest w dalszym ciągu używana umożliwia jedynie stała modernizacja, która umożliwia jej dalszą eksploatację. W następującej tabeli ukazano dane dotyczące liczby jednostek wykorzystywanych w transporcie pasażerskim i towarowym w roku 2018 r. oraz roku poprzednim.

¹ armator – osoba, która przy użyciu własnego lub cudzego statku prowadzi działalność w środowisku morskim we własnym imieniu [2].

Tabela 1. Liczba jednostek taboru żeglugi śródlądowej w 2016-2018 r. [4-5]
 Table 1. Number of IWT rolling stock units in 2016-2018 [4-5]

	2016 r.	2017 r.	2018 r.
Tabor holowniczy	214	219	201
Tabor pasażerski	110	117	123
Barki z własnym napędem	91	89	89
Barki do pchania	516	509	462

Jak widać na podstawie danych ukazanych w tabeli 1, w strukturze rodzajowej taboru barkowego dominują jednostki wykorzystywane w systemie pchanym (ponad 83% całej floty), które odpowiadają za transport ponad połowy ogółu ładunków transportowanych polską siecią dróg śródlądowych. Pomimo ich przeważającego charakteru posiadają one niższe parametry konstrukcyjne, co powoduje konieczność stosowania odpowiednio zaniżonych norm technicznych infrastruktury wodnej.

2.2. PRZEWOZY W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

Pomimo niewątpliwych zalet żeglugi śródlądowej nie odgrywa ona znacznej roli w polskim systemie transportowym. Jest to spowodowane niewystarczającym zagospodarowaniem dróg żeglownych w Polsce pod kątem ich charakteru (rzeki skanalizowane, swobodnie płynące i kanały) oraz parametrów żeglugowych (takich jak wymiary śluz, głębokość i szerokość szlaku, wysokości mostów) [10]. W opracowaniu Głównego Urzędu Statystycznego "Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2018 r." padło stwierdzenie, że w latach 2000-2018 stwierdzono spadek udziału transportu śródlądowego w Polsce z 0,8% do 0,2%. Nie jest to jedyny tak drastyczny spadek – w tabeli 2. ukazano wartości opisujące ładunki przetransportowane żeglugą śródlądową w latach 2016-2018 r. [4-5].

Tabela 2. Ładunki przetransportowane z użyciem żeglugi śródlądowej w 2016-2018 r. [4-5]
 Table 2. Cargo transported using IWT in 2016-2018 [4-5]

	2016 r.	2017 r.	2018 r.
Ilość przetransportowanych ładunków [tys. t]	5373,1	5777,5	5107,5
Wykonana praca przewozowa [mln t*km]	832,4	877,3	782,4

Spadek przewozów ładunków z grupy metali i innych produktów górnictwa i kopalnictwa spowodował znaczne zmniejszenie przewozów krajowych w ostatnich latach. Większość przewozów ładunków zrealizowanych przez polskich armatorów odbyła się w ramach transportu międzynarodowego (może być to postrzegane jako skutek zmniejszania wydobywania węgla w Polsce - jego transporty stanowiły duży odsetek realizowanych transportów krajowych). W ostatnich latach zaobserwowano spadek wielkości przewozów między portami zagranicznymi, zmniejszenie przewozów ładunków eksportowanych oraz zwiększenie odsetka towarów im-

portowanych. Głównym odbiorcą transportów międzynarodowych są Niemcy, w 2018 r. trafiło tam ponad 85% towarów eksportowanych z Polski. [5]

Można powiedzieć, że przewozy pasażerskie realizowane z użyciem żeglugi śródlądowej utrzymują bardzo powolną tendencję wzrostową, co można zaobserwować w tabeli 3.

Tabela 3. Przewozy pasażerskie realizowane za pomocą żeglugi śródlądowej w latach 2016-2018 [4-5]

Table 3. Passenger transport carried out by means of inland waterway transport in 2016-2018 [4-5]

	2016 r.	2017 r.	2018 r.
Liczba miejsc pasażerskich	9528	10322	10926
Liczba pasażerów	1277619	1262084	1395306
Liczba pasażerokilometrów	16651693	17765327	18350919
Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km	13	14	13

Jako że transport śródlądowy uznawany jest za jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportu, nie jest zadziwiający fakt, że liczba pasażerów przewieziona statkami pasażerskimi żeglugi śródlądowej wzrasta – w ostatnim roku wzrost ten wyniósł 10,6%. Zmniejszeniu uległa również liczba odnotowanych wypadków – w 2017 r. odnotowano 6 wypadków z udziałem pasażerów, w 2018 r. jedynie 4 [4-6].

3. PERSPEKTYWY ROZWOJU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W LATACH 2019-2030

Możliwość rozwoju działalności żeglugi śródlądowej w Polsce zależy przede wszystkim od parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych. W styczniu 2017 roku prezydent RP podpisał ustawę o ratyfikacji konwencji AGN, tym samym zobligował rząd Polski do odbudowy wodnych dróg śródlądowych. Europejskie Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu (Porozumienie AGN) zobowiązuje Polskę do dostosowania głównych dróg wodnych do IV klasy żeglowności, co oznacza, że muszą one spełniać parametry tej klasy, między innymi:

- minimalna szerokość szlaku żeglownego – 40m,
- minimalna głębokość tranzytowa – 2,8m,
- najmniejsza głębokość wody w kanale – 3,5m,
- minimalna szerokość śluzy – 12m. [9]

Osiągnięcie przez polskie drogi wodne statusu międzynarodowej klasy E (odpowiednika IV klasy żeglowności) pozwoli również na korzystanie z środków finansowych TEN-T (transeuropejskich korytarzy transportowych UE).

Deklaracja realizacji postanowień AGN wpisała się w pełni w przyjęty w 2016 roku przez rząd dokument dotyczący perspektywy modernizacji lub rozbudowy

W ramach wyżej wymienionych zadań zaplanowano wykonanie następujących inwestycji:

a) w perspektywie krótkoterminowej:

- dokończenie budowy zbiornika Racibórz na Odrze Górnej (rys. 3.),
- zakończenie prac remontowo-modernizacyjnych śluz na Kanale Gliwickim,
- rozpoczęcie przebudowy istniejących śluz do parametrów klasy V na odcinku skanalizowanym Odry,
- dokończenie budowy stopnia wodnego Malczyce (rys. 4.), rozpoczęcie budowy stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa, zaplanowanie kanalizacji Odry swobodnie płynącej poniżej stopnia wodnego Ścinawa,
- przebudowanie zwodzonego mostu kolejowego na rzece Regalica w obrębie szczecińskiego węzła wodnego.



Rys. 3. Zbiornik Racibórz – aktualny poziom rozbudowy, 10.2019r. [12]

Fig. 3. Water body Racibórz – current level of infrastructure modernization, 10.2019r. [12]



Rys. 4. Stopień wodny Malczyce – stopień rozbudowy 2019 r. [13]

Fig. 4. The barrage in Malczyce – level of infrastructure modernization, 2019 [13]

b) w perspektywie długoterminowej:

- zakończenie budowy połączenia Odra-Dunaj,
- realizację przebudowy stanowisk na Kanale Gliwickim do klasy V,
- przebudowanie pozostałych śluz i koryt rzecznych na skanalizowanym odcinku Odry,
- przebudowanie mostów z dostosowaniem ich przęsła żeglugowego do wymogów Va klasy drogi wodnej,
- realizację prac kanalizacyjnych oraz modernizacyjnych zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej,
- budowę Kanału Śląskiego,

Szacuje się, że inwestycja obejmująca modernizację Odrzańskiej Drogi wodnej wraz z budową Kanału Śląskiego będzie kosztowała łącznie 30,7 mld zł [8].

3.2. DROGA WODNA RZEKI WISŁY

Drugim priorytetem rozwoju zawartym w „Założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030” jest uzyskanie widocznej poprawy warunków nawigacyjnych na drodze wodnej rzeki Wisły.



Rys. 5. Droga wodna rzeki Wisły [8]

Fig.5. Vistula waterway [8]

W dokumencie ujęto inwestycje dla Kaskady Dolnej Wisły, obejmujące budowę kolejnych stopni wodnych kaskady od Warszawy do Gdańska oraz co najmniej dwóch głównych centrów logistycznych np. w Bydgoszczy. Priorytet ten obejmuje również przygotowanie koncepcji i dokumentacji połączenia Warszawa-Brześć oraz budowę stopni wodnych na drodze pomiędzy Dęblinem a Terespołem [8].



Rys. 6. Wizualizacja Kaskady Dolnej Wisły [14]
Fig.6. Visualisation of Lower Vistula Cascade [14]

Realizacja inwestycji drugiego priorytetu ma być najbardziej kosztownym projektem. Szacunkowe koszty zaplanowanych zadań dla Kaskady Dolnej Wisły wynoszą aż 31,5 mld złotych.

3.3. POŁĄCZENIE ODRA-WISŁA-ZALEW WIŚLANY I WARSZAWA-BRZEŚĆ

Kolejnym krokami, których realizację zaplanowało Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w perspektywie długoterminowej są:

- rozbudowa i modernizacja dróg wodnych E-70, czyli szlaku łączącego Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem w rejonie Czarnobyla i dalej przez Kijów, Nową Kachówkę i Chersoń z Morzem Czarnym, obejmującego na terenie Polski rzekę Wisłę od Gdańska do Warszawy, rzekę Narew oraz rzekę Bug do Brześcia,
- przygotowanie do budowy polskiego odcinka międzynarodowej drogi wodnej Wisła-Dniepr z Warszawy do Brześcia [8].



Rys. 7. Rozbudowa dróg wodnych E-40 i E-70 [8]

Fig. 7. Extending of E-40 and E-70 waterways [8]

Koszt zaplanowanych działań może różnić się w zależności od przyjętych szczegółowych koncepcji i wybranych wariantów i wynieść od 8,1 do 25,5 mld zł [8].

3.4. ROZWÓJ PARTNERSTWA I WSPÓŁPRACY NA RZECZ ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH.

Ostatnim priorytetem zaplanowanym w ramach programu rozwoju żeglugi śródlądowej na najbliższe jedenaście lat jest podjęcie działań na rzecz uściślenia współpracy i partnerstwa krajowego oraz międzynarodowego na rzecz rozwoju tej gałęzi transportu. Do osiągnięcia tego celu ma przyczynić się wdrożenie systemu usług informacji rzecznej (RIS), wprowadzanego na śródlądowych drogach wodnych, w szczególności klasy IV i wyższych [8]. Usługi te mają na celu wsparcie transportu wodnego śródlądowego poprzez zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi, zmniejszenie oddziaływania na środowisko naturalne oraz usprawnienie współdziałania z innymi rodzajami transportu poprzez udzielanie użytkownikom RIS informacji o np. warunkach żeglugowych. W wielu państwach Europy tworzone są dedykowane aplikacje krajowe RIS. Należą do nich między innymi:

- ARGO – niemiecki system informacji o torach wodnych, który podaje kapitanom informacje np. o rzeczywistej głębokości wody w danej chwili,

- DoRIS – system, który automatycznie generuje informacje o ruchach rzecznych za pomocą transponderów AIS,
- IVS90 – system raportowania statków, wykorzystywany np. w planowaniu prac służ, centów informacji o ruchu statków. Stosowany w Holandii,
- VNF2000 – aplikacja stworzona we Francji, wykorzystywana w celu naliczania opłat za korzystanie z dróg wodnych.

Powszechna implementacja podobnych systemów RIS w Polsce może przyczynić się również do poprawy warunków żeglugi śródlądowej, wzrostu przewozów krajowych i międzynarodowych oraz umocnienia konkurencyjności żeglugi względem innych gałęzi transportu [3].

4. POTENCJALNE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA PLANOWANYCH INWESTYCJI

W dokumencie „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce do roku 2020 z perspektywa do 2030” Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej określiło potencjalne źródła finansowania planowanych inwestycji, które zostały przedstawione na rysunku 8.

1	• Fundusz Spójności
2	• Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
3	• Fundusz "Łącząc Europę"
4	• Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych
5	• Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
6	• Fundusz Żeglugi Śródlądowej
7	• Budżet państwa i samorządów terytorialnych
8	• Środki inwestorów z zainteresowanych sektorów

Rys. 8. Źródła finansowania rozwoju żeglugi śródlądowej [8]

Fig. 8. Sources of financing for the inland waterway development [8]

Na podstawie Funduszu Żeglugi Śródlądowej opracowano również założenia funkcjonowania Funduszu Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych, mające stanowić bazę procedury finansowania zamierzeń projektowych realizowanych na dro-

gach wodnych. Do potencjalnych źródeł finansowania funduszu włączono między innymi:

- kwartalne wpłaty Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie”,
- coroczne dotacje z budżetu państwa,
- coroczne dotacje Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- pożyczki z budżetu państwa,
- darowizny i zapisy,
- przychody z akcji i udziałów, w tym z ich sprzedaży, w spółkach przekazanych ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej w celu zasilenia Funduszu,
- odsetki z tytułu oprocentowania środków Funduszu oraz odsetki od lokat okresowo wolnych środków Funduszu,
- środki z kredytów lub pożyczek zaciągniętych na rzecz Funduszu przez Bank Gospodarstwa Krajowego,
- wpływy z obligacji emitowanych na rzecz Funduszu przez Bank Gospodarstwa Krajowego [15].

5. WSPARCIE FINANSOWE DLA ARMATORÓW- SZANSA NA ROZWÓJ FLOTY STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

W ciągu ostatnich lat rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce utrudniony był również przez sytuację armatorów. Borykali się oni z trudnościami związanymi z brakiem środków finansowych na odnowę i modernizację floty oraz na zakup nowych statków. W celu umożliwienia im rozwoju w dniu 31.07.2019 roku sejm RP przyjął Ustawę o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, która wprowadziła nowe instrumenty pomocy armatorom ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej przy jednoczesnym uwzględnieniu celów środowiskowych, i pozytywnych efektów ekonomicznych.

Wyodrębniono następujące formy wsparcia finansowego:

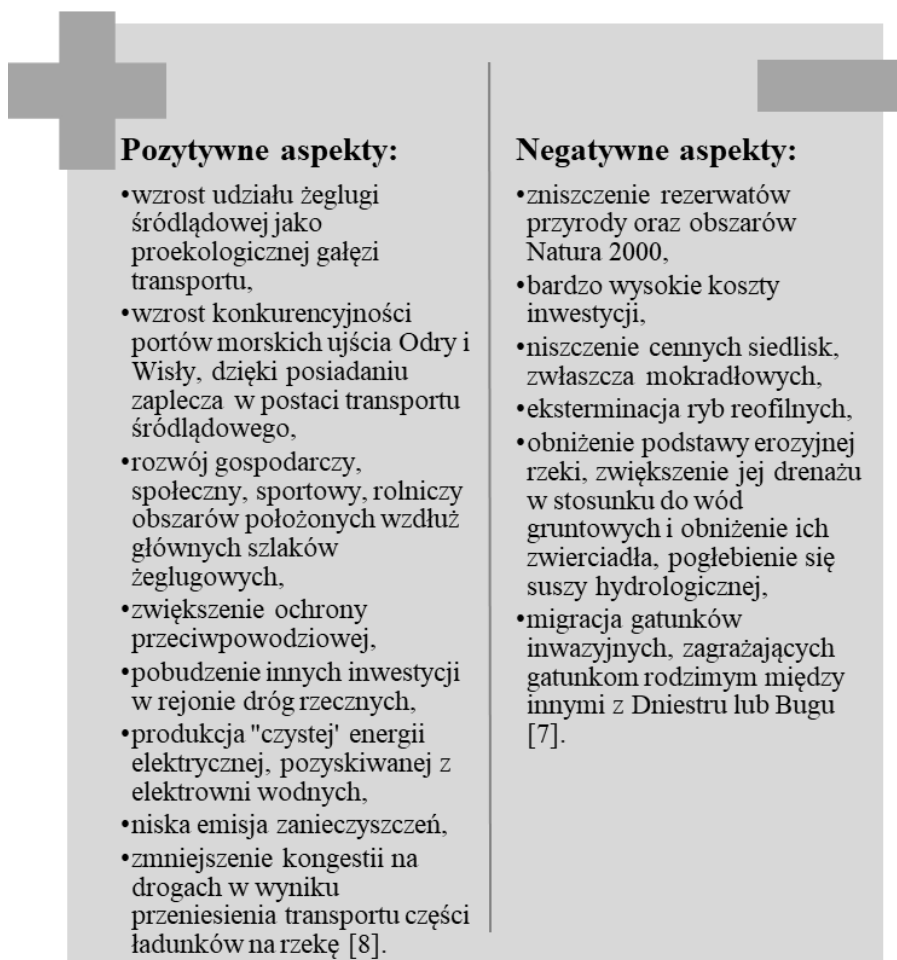
- udzielanie kredytów preferencyjnych na współfinansowanie zakupu, modernizacji lub remontu statku,
- umorzenie części kredytów preferencyjnych,
- refinansowanie zakupu składników wyposażenia statków takich jak: środki ratunkowe, oznakowania nawigacyjne, środki sygnałowe, środki łączności radiotelefonicznej, urządzenia nawigacyjne, urządzenia wykorzystujące nowe technologie na statkach.

Wierzy się, że dzięki wprowadzeniu przepisów nowej ustawy zmieni się na lepsze sytuacja armatorów śródlądowych, a co za tym idzie, rozpocznie się stopniowy rozwój floty w drodze modernizacji oraz wymianie wyeksploatowanych statków na nowe. Oczekuje się, że prawo sprzyjające polskim armatorom pozytywnie wpłynie na wzrost ich konkurencyjności i pozwoli im umocnić swoją pozycję na

rynku europejskim, a także przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa, i komfortu żeglugi oraz pozytywnie wpłynie na ochronę środowiska śródlądowych dróg wodnych [11].

6. POZYTYWNE I NEGATYWNE ASPEKTY REALIZACJI PLANÓW ROZWOJU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Wielu naukowców, polityków czy praktyków branży transportowej mówi o zaletach wykorzystania transportu śródlądowego w przewozach towarów i osób. Niestety większość osób nie bierze pod uwagę tego, że obecny stan dróg wodnych w Polsce nie pozwala na efektywne wykorzystanie tej gałęzi transportu.



Rys. 9. Plusy i minusy rozwoju żeglugi śródlądowej [7, 8]
Fig. 9. Pros and cons of inland waterway development [7, 8]

Ekolodzy przypominają, że należy jednak pamiętać, iż realizacja planów rozwoju i modernizacji szlaków żeglugi wiąże się nie tylko z korzyściami, ale posiada również wiele wad. Na rysunku 9. przedstawione zostały zarówno pozytywne jak i negatywne aspekty rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce.

PODSUMOWANIE

Żegluga śródlądowa uważana jest za jedną z najbardziej ekologicznych gałęzi transportu. Pomimo wielu pozytywnych cech, jest ona wykorzystywana tylko w niewielkim stopniu. Nie ulega wątpliwości, że niski poziom przewozów śródlądowych wynika przede wszystkim ze słabego poziomu rozwoju infrastruktury rzecznej, niskich parametrów technicznych dróg wodnych oraz przestarzałej i wyeksploatowanej floty. Należy również pamiętać, że na obecny słaby stan polskiej żeglugi śródlądowej miały wpływ decyzje i działania podejmowane na przestrzeni ostatnich kilku wieków.

Istnieje jednak szansa dla polskiej żeglugi śródlądowej, uchwalone przez Ministerstwo Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej w 2016 roku „Założenia do planów rozwoju żeglugi śródlądowych dróg wodnych na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030” wyznaczają kierunki, w których należy podążać, aby krajowe szlaki śródlądowe osiągnęły pożądane klasy żeglowności i zostały włączone do międzynarodowej sieci dróg wodnych. Możliwości rozwoju żeglugi śródlądowej poprzez modernizację floty rzecznej upatruje się również w aktywizacji działalności armatorów, którzy od kilku miesięcy mają szansę ubiegania się o wsparcie finansowe z Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Realność osiągnięcia celu w postaci rozwoju żeglugi śródlądowej i zwiększenia ilości przewozów rzecznych wydaje się wysoka również ze względu na to, iż aparat państwowy zaplanował mechanizm finansowania planowanych inwestycji oraz określił potencjalne źródła przychodów.

Powszechnie wiadomo, że realizacja zaplanowanych zadań przyniesie wiele pozytywnych zmian w postaci między innymi: zmniejszenia kongestii na drogach oraz emisji dwutlenku węgla, a także produkcji „czystej energii”. Autorzy referatu zwrócili również uwagę na negatywne aspekty planów rządowych takie jak: wysokie koszty inwestycji czy degradacja środowiska życia wielu gatunków żyjących w rzekach. Planując dalsze działania związane z realizacją założeń należałoby przyjrzeć się, pomijanym przez większość społeczeństwa, zagrożeniom wynikającym z podejmowanych inwestycji w obszarze rzeczonym. Należy zastanowić się czy rozwój żeglugi śródlądowej wart jest strat jakie może przynieść.

LITERATURA

- [1] DEJA A., KOPEĆ A., MICHAŁOWSKI P., *Analiza stanu żeglugi śródlądowej w Polsce*, Autobusy 12/2017, 516-521.

- [2] HENZLER M., *Krótką historia polskiej żeglugi śródlądowej, Polska w kanale*, Polityka (3114) z dn. 12.06.2017 r., 64.
- [3] KAUP M., ŁOZOWICKA D., FRONCZYK M. *Wpływ systemów informacji rzecznej na bezpieczeństwo funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego na przykładzie dolnego odcinka rzeki Odry*. „Bezpieczeństwo i ekologia, Autobusy, 12/2007.
- [4] Opracowanie własne na podstawie: *Transport śródlądowy w Polsce w 2017 r.*, GUS 2018.
- [5] Opracowanie własne na podstawie: *Transport śródlądowy w Polsce w 2018 r.*, GUS 2019.
- [6] Opracowanie własne na podstawie: *Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2006-2009*, GUS 2010.
- [7] Opracowanie własne na podstawie: http://eko.org.pl/n_1926 (dostęp 31.10.2019r.), Dz.U.2019. poz.1901.
- [8] Opracowanie własne na podstawie: *Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030*, Ministerstwo Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, (dostęp 14 czerwca 2016).
- [9] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Dziennik Ustaw nr 77, Poz. 695.
- [10] SKUPIEŃ E., KUCIABA E., GAŚSIOR A., *Perspektywy rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce w latach 2016-2030*.
- [11] Ustawa z dnia 31.07.2019 o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.
- [12] <https://dziennikzachodni.pl/zbiornik-raciborz-dolny-prawie-gotowy-zdjecia-zmienili-bieg-odry/ar/c1-14491379>, (dostęp 31.10.2019 r.).
- [13] <https://portalkomunalny.pl/otwarto-sluze-na-stopniu-wodnym-w-malczykach-inwestycja-za-1-mld-zl-375892/>, (dostęp 31.10.2019 r.).
- [14] <https://inzynieria.com/wpis-branzny/artykuly/3/52933,kaskada-dolnej-wisly-reaktywacja-projektu-w-zasiegu-reki>, (dostęp 31.10.2019 r.).
- [15] mgm.gov.pl, *Założenia dotyczące funkcjonowania Funduszu rozwoju dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym*, (dostęp 31.10.2019 r.).

HOW IS THE FUTURE OF INLAND NAVIGATION SHAPED? PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF INLAND NAVIGATION

Key words: *inland navigation, freight and passenger transport, prospects for development of inland navigation, sources of financing for the development of inland navigation, positive and negative aspects of inland navigation*

The lecture shows how the situation of inland waterway transport in Poland is shaped as well as the characteristics of the current situation of inland navigation. The lecture shows also the reasons for development difficulties and prospects for the extension and modernization of waterways regarding the positive and negative aspects of planned actions. The aim of the lecture is to present the directions in which, according to the Ministry of Water Management and Inland Navigation, Polish inland navigation will develop over the next eleven years. The examples of investment tasks and facilities for shipowners that must be carried out in order for this branch of transport to develop due to the chosen concept are also given. In addition, potential sources and financing mechanisms for planned investments are shown as well.