

## PRZESŁANKI I NARZĘDZIA PROMOCJI TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO W UNII EUROPEJSKIEJ

---

DATA PRZESŁANIA: 7.07.2016 | DATA AKCEPTACJI: 12.08.2016 | KODY JEL: M31, R41

### Elżbieta Załoga

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński  
e-mail: elzbieta.zaloga@wzieu.pl

*Panu Profesorowi Franciszkowi Gronowskiemu,  
mojemu wspaniałemu nauczycielowi i mentorowi,  
wybitnemu znawcy i twórcy ekonomiki transportu wodnego,  
„Kapitan”*

#### STRESZCZENIE

Transport wodny śródlądowy stanowi ważny sektor aktywności gospodarczej UE. Charakteryzuje się cechami, które w warunkach dobrze rozwiniętych dróg wodnych pozwalają na konkurencję z gałęziami transportu lądowego, w zakresie kosztów eksploatacyjnych, jak i zewnętrznych. W rozwoju gospodarczym UE opartym na koncepcji zrównoważonego rozwoju transport wodny śródlądowy otrzymuje istotne wsparcie promocyjne w dokumentach politycznych oraz rozmaitych narzędziach o charakterze finansowym. W artykule przedstawiono aktualnie podejmowane działania promocyjne odnośnie do transportu wodnego śródlądowego w UE.

#### SŁOWA KLUCZOWE

transport wodny śródlądowy, polityka Unii Europejskiej, promocja

---

### WPROWADZENIE

Transport wodny śródlądowy z uwagi na wiele cech techniczno-eksploatacyjnych odznacza się w warunkach dobrze rozwiniętych i utrzymanych dróg wodnych niższymi kosztami eksploatacji taboru oraz kosztami zewnętrznymi, przez co ma przewagę konkurencyjną nad gałęziami transportu lądowego, zwłaszcza transportem samochodowym. Zakres tej przewagi zdeterminowany jest strukturą popytu na usługi transportowe oraz dostępnością przestrzenną usług żeglugi śródlądowej.

Światowy trend zrównoważonego rozwoju kieruje uwagę polityków w stronę gałęzi transportu masowego (głównie wodnego i kolejowego), uznawanych powszechnie za sprzyjające takiemu rozwojowi. Stąd transport wodny śródlądowy od dwóch dekad znajduje się w centrum uwagi wspólnej polityki transportowej UE, co ma odzwierciedlenie w różnych formach promocji tego sektora usług.

W artykule przedstawiono stosowane narzędzia promocji transportu wodnego śródlądowego w państwach UE, a także oczekiwania sektora w zakresie wsparcia rozwoju tej gałęzi transportu. Wykorzystano doświadczenia autorki w zakresie poruszanej problematyki, bazę informacyjną Komisji Europejskiej oraz wyniki badań rynkowych przeprowadzonych wśród armatorów śródlądowych UE w ramach grantu KE Platina 2.

## SYNTETYCZNA CHARAKTERYSTYKA SEKTORA

Przez terytorium Unii Europejskiej przebiega 41,9 tys. km dróg wodnych śródlądowych, użytkowanych dla celów żeglugi śródlądowej przez 18 państw. Zintegrowana sieć dróg wodnych śródlądowych obejmuje 12 państw UE, natomiast 10 państw<sup>1</sup> nie ma transportu wodnego śródlądowego w swoim systemie transportowym. Największy potencjał infrastrukturalny dróg wodnych śródlądowych mają takie państwa, jak: Finlandia (8014 km), Niemcy (7675 km), Holandia (6237 km) oraz Francja (4996 km). Polskie drogi wodne pod względem ogólnej długości (3659 km) są istotnym elementem europejskiej infrastruktury transportu (tab. 1) i są z nią powiązane poprzez kanały Odra–Havela i Odra–Sprewa. Wewnątrz kraju natomiast nie tworzą one spójnej sieci z uwagi na zróżnicowane parametry techniczno-eksploatacyjne poszczególnych odcinków dróg wodnych. Jedynie 6% tych dróg (214 km) ma klasę międzynarodową (IV i V klasa), a niski odsetek dróg wodnych w Polsce (10% w 2010 r.) spełnia warunki swojej klasy (*Funkcjonowanie żeglugi*, 2014, s. 25). Stąd drogi wodne wewnątrz kraju cechuje fragmentaryczność, a przewozy żeglugą śródlądową odbywają się na krótkie odległości – średnio – 25,6 km w 2013 roku, 14,5 km w 2014 roku (*Transport wodny*, 2015).

Tendencje dotyczące rozwoju dróg wodnych śródlądowych w państwach UE są zróżnicowane. W latach 2000–2012 największy wzrost długości tych dróg nastąpił w Niemczech (o 921 km), na Węgrzech (o 491 km), Chorwacji (o 297 km) i Finlandii (o 172 km). Francja i Polska przodują wśród krajów charakteryzujących się zmniejszaniem długości żeglownych dróg wodnych (spadek w badanym okresie odpowiednio o 793 km i 154 km).

Zatrudnienie w sektorze transportu wodnego śródlądowego UE znalazło 45 tys. osób (Annual Report, 2016), z tego 70% w krajach tzw. reńskich (Niemcy, Francja, Belgia, Holandia). W sektorze przedsiębiorstw dominują te zatrudniające do 10 osób (97% w Holandii, 96% we Francji, 86% w Niemczech). Niewielki odsetek stanowią duże przedsiębiorstwa armatorskie zatrudniające powyżej 50 osób (0,4% w Holandii, 1,8% we Francji, 2,1% w Niemczech). Przedsiębiorstwa rodzinne, często jedno-, dwu- i kilkusobowe – tzw. partykularze, są cechą tego sektora

1 Drogi wodne Hiszpanii i Portugalii oraz Kanał Koryncki w Grecji wykorzystywane są przez statki morskie. Za: *EU Energy and transport in figures*, 2009, s. 152.

ra usług, co ma istotny znaczenie z punktu widzenia doboru narzędzi promocji sektora<sup>2</sup>. Ważne jest także w kontekście zdolności sektora do odnowy floty oraz wdrażania innowacji technologicznych.

Tabela 1. Długość żeglownych dróg wodnych w Unii Europejskiej (2012 r.)

Państwo	Długość w km
UE28	41 527
Belgia	1 516
Bułgaria	470
Czechy	676
Niemcy	7 675
Estonia	335
Francja	4 996
Chorwacja	1 017
Włochy	1 562
Litwa	452
Luksemburg	37
Węgry	1 864
Holandia	6 237
Austria	351
Polska	3 659
Rumunia	1 779
Słowacja	172
Finlandia	8 014
Wielka Brytania	1 050

Źródło: *EU transport in figures*, 2015.

Udział transportu wodnego śródlądowego w pracy przewozowej ujmującej gałęzie transportu lądowego nieznacznie wzrasta, z 4,1% w 2000 roku do 4,4% w 2013 roku. Najkorzystniejsze zmiany zachodzą w takich państwach jak: Bułgaria (wzrost z 4% do 14,8%), Holandia (wzrost z 33,4% do 37,3%) i Rumunia (wzrost z 8,2% do 20,4%). Wzrost aktywności rynkowej transportu wodnego śródlądowego w UE jest lepiej widoczny w danych o wielkości pracy przewozowej, która wzrosła z 134 mld tkm w 2000 roku do 153 mld tkm w 2013 roku, to jest o 14,1%. Jest to wzrost wyższy niż osiągnął w tym samym okresie transport samochodowy (13,9%) oraz kolejowy (0,3%). Państwami o najwyższym udziale żeglugi śródlądowej w przewozach ładunków są: Holandia (37,3%), Rumunia (20,4%), Belgia (19,9%), Bułgaria (14,8%) i Niemcy (12,1%), co zaprezentowano w tabeli 2. Rola żeglugi śródlądowej w obsłudze potrzeb transportowych polskiej

2 80% floty śródlądowej eksploatowanej jest przez przedsiębiorstwa jednoosobowe, których właściciele pracują i mieszkają na statku wraz z rodzinami. Za: *Komunikat Komisji*, 2013.

gospodarki jest marginesowa (0,03%), głównie z uwagi na niekorzystne warunki nawigacyjne na drogach wodnych i stopniowe przesunięcie popytu do innych gałęzi transportu.

Tabela 2. Podział gałęziowy w transporcie ładunków w 2013 roku (% od tkm)

Wyszczególnienie	Transport samochodowy	Transport kolejowy	Transport wodny śródlądowy	Transport rurociągowy
EU-28	71,93	17,00	6,39	4,68
Austria	44,64	35,54	4,34	15,47
Belgia	62,91	13,96	19,88	3,25
Bułgaria	74,54	8,93	14,78	1,74
Chorwacja	69,63	15,90	5,88	8,59
Czechy	77,51	19,72	0,04	2,73
Finlandia	71,81	27,84	0,36	b.d.
Francja	76,62	14,30	4,12	4,97
Holandia	53,87	4,66	37,32	4,15
Litwa	65,44	33,16	0,00	1,40
Luksemburg	94,14	2,44	3,42	b.d.
Niemcy	61,57	22,68	12,10	3,66
Polska	77,69	15,97	0,03	6,31
Rumunia	56,67	21,55	20,39	1,38
Słowacja	67,68	19,07	2,26	10,99
Węgry	71,40	19,38	3,84	5,39
Wielka Brytania	81,90	12,46	0,09	5,54
Włochy	81,36	12,17	0,06	6,41

b.d. – brak danych.

Źródło: <http://ec.europa.eu>, 2015.

## PRZESŁANKI PROMOCJI SEKTORA

Przesłanki promocji rozwoju transportu wodnego śródlądowego w UE mają źródło w paradygmatach rozwojowych ugrupowania, tj. paradygmacie *shift* (przesunięcie przewozów z transportu samochodowego na transport wodny i kolejowy) oraz dekarbonizacji. Są one odzwierciedleniem polityki zrównoważonego rozwoju, koncentrującej ostatnio swoje działania na efektywnym wykorzystaniu zasobów, zmniejszeniu zużycia paliw nieodnawialnych oraz ograniczeniu emisji dwutlenku węgla. Przyjmując w 2007 roku pakiet „3 x 20” Unia Europejska (*Komunikat Komisji Europejskiej*, 2007) zobowiązała się do 2020 roku do:

- ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 20% w stosunku do poziomu z 1990 roku,
- zwiększenia udziału odnawialnych źródeł energii (OZE) do 20% w całkowitym zużyciu energii w UE,
- podniesienia efektywności energetycznej o 20%.

W 2014 roku na posiedzeniu Rady Europejskiej zastrzono pożądaną poziom redukcji gazów cieplarnianych do 40% do 2030 roku (*Ramy polityki klimatyczno-energetycznej*, 2014). Nową jakość w procesie ochrony świata przed zmianami klimatu stanowi porozumienie paryskie (COP 21) z grudnia 2015 roku, podpisane w Nowym Jorku w kwietniu 2016 roku. Celem porozumienia jest zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> do 2050 roku o co najmniej 60% poniżej poziomu z 2010 roku. Unia Europejska była głównym orędownikiem podjęcia takich zobowiązań przez państwa całego świata.

Transport jest jednym z najważniejszych obszarów polityki dekarbonizacji i czynnikiem budowania niskoemisyjnej gospodarki UE. Sektor transportu odpowiada bowiem za 24,3% ogólnej emisji gazów cieplarnianych w UE i 32% zużycia energii (*Transport policy*. COP21,2015). Jest to jedyny z głównych sektorów gospodarki unijnej, który odznacza się wciąż rosnącą emisją gazów cieplarnianych (*Road transport: Reducing CO<sub>2</sub> emissions*, 2015). Transport wodny śródlądowy w porównaniu z gałęziami transportu lądowego odznacza się niższymi kosztami zewnętrznymi, co powinno, obok innych pozytywnych cech tej gałęzi transportu, ważyć na jej konkurencyjności. Dopóki jednak nie dokona się internalizacji kosztów zewnętrznych obejmującej wszystkie gałęzie transportu, rynek tej przewagi nie zauważy. Szacunki kosztów zewnętrznych transportu różnią się w zależności od źródła i okresu badania. Podaje się (Inland navigation info, 2016), że koszty zewnętrzne transportu wodnego śródlądowego są o 70% niższe niż transportu kolejowego i 83% niższe niż transportu samochodowego, natomiast zużycie energii przez statki żegluga śródlądowej jest od 4 do 7 razy niższe niż przez pojazd ciężarowy. Według szacunków UIC (*Greening transport*, 2012) przeciętne koszty zewnętrzne transportu w euro na jednostkę pracy przewozowej kształtują się w przewozach ładunków następująco: samochód ciężarowy – 34, koleje spalinowe –12,4, koleje elektryczne – 6,6, żegluga śródlądowa –11,2. Podzielone są natomiast zdania odnośnie do emisyjności transportu wodnego śródlądowego. Na podstawie wyników badań naukowych A. McKinnona (*Guidelines for Measuring*, 2011) rekomenduje się przyjmowanie do kalkulacji następujące średnie wskaźniki emisji CO<sub>2</sub> (w g/tkm) dla gałęzi i rodzajów przewozów:

- transport samochodowy – 62,
- transport kolejowy – 22,
- żegluga śródlądowa – 31,
- żegluga morska bliskiego zasięgu – 16,
- transport intermodalny samoch./kolej – 26,
- transport intermodalny samoch./barka – 34,
- transport rurociągowy – 5,
- transport morski (kontenerowiec) – 8,
- transport morski (tankowiec) – 5,
- transport lotniczy ładunków – 602,

z zastrzeżeniem, że każdorazowo należy uwzględnić konkretny przypadek, np. postęp w unowocześnianiu floty, rozwoju logistyki czy zastosowaniu paliw alternatywnych. Komisja Europejska potwierdza (Komunikat Komisji, 2013, s. 2) zdolność transportu wodnego śródlądowego do realizowania celów gospodarki niskoemisyjnej, jednak wskazuje na konieczność dalszego ograniczania przez tą gałąź emisji zanieczyszczeń powietrza, bo może ona wkrótce utracić swoją stosunkowo dobrą pozycję w zakresie ochrony środowiska, szczególnie wobec transportu sa-

mochodowego, objętego rygorystycznymi limitami emisji. Zaostrzane są wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej.

Biorąc pod uwagę cele polityczne UE jakimi są przesunięcia międzygałęziowe oraz dekarbonizacja transportu, zasadne są działania mające na celu wzrost udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze potrzeb transportowych gospodarki unijnej, w przewozach bezpośrednich i kombinowanych.

## PROMOCJA TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO W UE

Pojęcie promocji w tym artykule wykracza poza marketingowe jego rozumienie, jakkolwiek wiedzie do tego samego celu. Trafnie zdefiniowany został ten termin w polskim ustawodawstwie (ustawa o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, 2002) wyrażając system instrumentów ekonomicznych i prawnych mających na celu stymulowanie i wspieranie rozwoju transportu wodnego śródlądowego.

Bezpośrednią podstawą promocji transportu wodnego śródlądowego w UE są białe księgi odnośnie do transportu (Biała księga, 2011) oraz wynikające z nich programy i fundusze rozwojowe. W analizowanej gałęzi transportu podstawowymi programami UE są: NAIADES, wsparcie platformą PLATINA oraz programy badawczo-rozwojowe, jak HORYZONT 2020.

Program NAIADES przeznaczony dla transportu wodnego śródlądowego jest realizowany w dwóch etapach: NAIADES – w latach 2006–2013 oraz NAIADES II – w latach 2014–2020. Główne cele programu przedstawiono w tabeli 3.

Tabela 3. Cele programu NAIADES

NAIADES (2006–2013)	NAIADES II (2014–2020)
<ul style="list-style-type: none"> <li>– wzmocnienie pozycji rynkowej transportu wodnego śródlądowego</li> <li>– modernizacja floty rzecznej</li> <li>– poprawa wizerunku sektora</li> <li>– promocja zatrudnienia i szkolenia</li> <li>– poprawa infrastruktury dróg wodnych</li> <li>– poprawa struktury organizacyjnej</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– zapewnienie infrastruktury wysokiej jakości</li> <li>– poprawa jakości usług dzięki innowacyjności</li> <li>– ujednoczenie warunków działania dla sprawnego funkcjonowania rynku</li> <li>– poprawa jakości ochrony środowiska dzięki niskiemu poziomowi emisji</li> <li>– ograniczenie przeszkód w dostępie do pracy i mobilności, podnoszenie kwalifikacji i jakości miejsca pracy</li> <li>– integracja transportu wodnego śródlądowego w ramach logistycznych łańcuchach multimodalnych.</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Komunikat Komisji w sprawie promocji*, 2006; *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego*, 2013.

Wiele środków wprowadzonych w ramach programu NAIADES wdrożono już przy wsparciu instrumentów finansowania, takich jak TEN-T, Marco Polo, Leonardo da Vinci, IPA oraz VII PR w zakresie badań naukowych (Komunikat Komisji, 2013). Ważne są również efekty wykorzystania funduszy strukturalnych UE dla potrzeb transportu wodnego śródlądowego. Źródłem zasilania tej gałęzi transportu w obecnym okresie finansowania (2014–2020) może być Fundusz „Łącząc Europę” (CEF), który w wysokości 43% ogólnej kwoty 26,25 mld euro za-

gwarantowany jest dla krajów korzystających z Funduszu Spójności, a więc mniej rozwiniętych państw UE, a także Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych w kwocie 21 mld euro (Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego, 2015).

Promocja transportu wodnego śródlądowego odbywa się dzięki działaniom podejmowanym na forum UE oraz państw członkowskich o charakterze legislacyjnym, politycznym oraz finansowym (m.in. bezpośrednie granty, inicjatywy fiskalne, pożyczki preferencyjne). Przykłady aktualnych działań wybranych państw członkowskich UE wspierających transport wodny śródlądowy przedstawiono w tabeli 4.

Tabela 4. Narzędzia promocji transportu wodnego śródlądowego w wybranych państwach UE w 2016 roku

Obszar wsparcia finansowego	Niemcy (6)	Francja (5)	Belgia (4)	Austria (5)	Węgry (3)	Czechy (2)	Holandia (3)
Zastosowanie silników niskoemisyjnych, inwestycje energooszczędne	x	x		x		x	x x
Szkolenie kadr dla żeglugi śródlądowej	x x						
Rozwój terminali transportu kombinowanego	x			x	x		
Rozwój przewozów kombinowanych		x	x	x	x		
Innowacyjne stocznie, nowe technologie budowy statków	x x						
Wyposażenie w infrastrukturę i suprastrukturę od strony wody		x	x x				
Zmienne stawki amortyzacyjne i ulgi inwestycyjne							x
Logistyka miejska (wsparcie przewozów nieczystości barkami)			x				
Pomoc państwa dla alternatywnego transportu			x				
Zwolnienia z akcyzy paliwowej					x		
Rekompensata dla armatorów za złe warunki nawigacyjne						x	
Przesunięcia gałęziowe do transportu wodnego śródlądowego		x					
Środowiskowy program pomocy dla przedsiębiorstw				x x			

\*w nawiasie podano liczbę uruchamianych instrumentów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie *European funding database*, 2016.

Badania oceny dostępności uruchamianych w poszczególnych państwach UE narzędzi promocji transportu wodnego śródlądowego dla przedsiębiorców tego sektora wskazują (Platina, 2016), że:

- małe przedsiębiorstwa oczekują większego wsparcia w procedurach związanych z uruchamianymi programami promocji,
- obecne przepisy i procedury uznają za skomplikowane i ograniczające inwestycje modernizacyjne,
- niezależnie od wielkości przedsiębiorstwa, oczekują doradztwa w zakresie efektywności energetycznej (redukcja emisji) oraz wprowadzania nowych statków i wsparcia ich potrzeb finansowych w tym zakresie,
- oczekują pożyczek oferowanych na korzystniejszych warunkach niż typowe pożyczki komercyjne,
- leasing uznają za istotny instrument wsparcia ich aktywności usługowej.

Ze środków programów promocji sektora, armatorzy śródlądowi chcą budować nowe statki (37% badanych), wyposażać istniejącą flotę w nowe silniki diesla (42%) oraz nowe silniki dla paliw alternatywnych (32%), inwestować w hydrodynamiczne rozwiązania (21%), systemy oczyszczania spalin (29%), nowe technologie informacyjne i komunikacyjne (24%), szkolenia i edukację (19%), a także rozwijać uczestnictwo w systemach logistycznych (17%).

Badania nie wskazują na duże doświadczenie podmiotów badanej gałęzi transportu w korzystaniu z programów unijnych, w przeciwieństwie do programów krajowych, z których skorzystało 60% przedsiębiorców włoskich, 58% francuskich, 52% belgijskich, 48% holenderskich i 44% niemieckich. Otrzymane subsydia przeznaczali głównie na modernizację floty, urządzenia przeładunkowe oraz systemy informacyjne.

## NARZĘDZIA WSPIERANIA ARMATORÓW ŚRÓDLĄDOWYCH W POLSCE

Jedynym, wyraźnie ukierunkowanym aktem prawnym o znaczeniu rozwojowym dla żeglugi śródlądowej w Polsce jest ustawa z 2002 roku o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz.U. 2002 r., nr 1999, poz. 1672), dzięki której w 2003 roku utworzono Fundusz Żeglugi Śródlądowej (FŻŚ) i Fundusz Rezerwowy (FR)<sup>3</sup>.

Celem FŻŚ jest promocja transportu wodnego śródlądowego, co polega na dofinansowywaniu modernizacji taboru żeglugowego i innych przedsięwzięć wspierających restrukturyzację sektora, w tym przedsięwzięć mających służyć poprawie ochrony środowiska i bezpieczeństwa żeglugi. Zasoby Funduszu tworzą głównie środki publiczne, jakkolwiek źródłem wpływów do Funduszu są także składki armatorów śródlądowych i inne środki.

3 W myśl przywołanej ustawy FR miał wspomagać przedsięwzięcia służące restrukturyzacji sektora żeglugi śródlądowej, wspierać armatorów we wprowadzaniu rozwiązań postępu technicznego, zachęcać ich do przystępowania do zrzeczeń komercyjnych, doskonalenia zawodowego oraz ułatwiać pracownikom zatrudnionym w żegludze śródlądowej zmianę zawodu lub odejście na wcześniejszą emeryturę, w praktyce nie instytucjonalizował się, a z chwilą wejścia Polski do UE straciły moc postanowienia ustawy tworzące ten Fundusz.



Istota systemu promocji wyrażała się w możliwości korzystania polskich armatorów śródlądowych ze środków Funduszu (po wniesieniu składki w euro od rodzaju/tonażu/mocy posiadanej floty) za pomocą następujących narzędzi:

- kredyty na warunkach preferencyjnych, z możliwością częściowego umorzenia,
- dopłaty do kredytów komercyjnych realizujących cele ustawowe,
- pożyczki oprocentowane na warunkach preferencyjnych i nieoprocentowane,
- wypłaty za złomowanie statku, które były elementem systemu regulacji podaży floty.

Członkostwo Polski w UE, po 3-letnim okresie przejściowym, wymusiło potrzebę zmiany przepisów ustawy, gdyż część jej zapisów naruszała zakaz udzielania pomocy publicznej dla przedsiębiorstw. Spowodowało to pewne ograniczenia w dostępności pełnego zakresu narzędzi promocji. Najkorzystniejszym dla armatorów śródlądowych był okres pierwszych lat funkcjonowania FŻŚ, jakkolwiek w tym czasie, z uwagi na nowość instrumentu, zgłaszali oni największe uwagi i wątpliwości do funkcjonowania systemu promocji. Pomimo to, przejawem systemu promocji żeglugi śródlądowej w Polsce jest udzielenie przedsiębiorstwom armatorskim w latach 2003–2009 kredytów preferencyjnych o wartości 44 700 tys. zł oraz wypłata 350 tys. zł za złomowanie statków, a także 727 tys. zł tytułem umorzenia dopłaty do kredytu. Dzięki wsparciu środkami Funduszu w podanym okresie wycofano z rynku 29 starych jednostek, zakupiono 22 jednostki i wyremontowano 187 jednostek (Załoga, Rusak, 2010). W późniejszym okresie, w ocenie NIK ( Informacja o wynikach kontroli, 2014), wykorzystanie środków FŻŚ na promocję było niedostateczne, gdyż np. w 2012 roku wyniosło zaledwie 0,6% dostępnych środków. W rezultacie na koniec 2012 roku stan wolnych środków FŻŚ wynosił 40 983 tys. zł. Złożyły się na to wiele przyczyn, w tym mniejsze zainteresowanie zaciąganiem kredytów przez armatorów, spowodowane pogorszeniem się koniunktury gospodarczej, wywołane światowym kryzysem „2007 +”, negatywnie oddziałujące na popyt na usługi transportowe i wywołujące potrzebę redukcji podaży usług transportowych na unijnym rynku. Polscy armatorzy śródlądowi zostali natomiast w 2012 roku pozbawieni, według NIK bezprawnie, prawa do korzystania z wypłat z tytułu trwałego wyłączenia z eksploatacji statków.

Ważny jednak powód słabszych niż oczekiwano efektów, zwłaszcza w odniesieniu do przechodzenia na większe, bardziej ekonomiczne i ekologiczne statki, tkwił w braku realnych planów modernizacji dróg wodnych i wyraźnie ograniczał podejmowanie decyzji przez armatorów.

W czerwcu 2016 roku rząd RP przyjął założenia do planu rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030 a także przygotował projekt nowelizacji ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.

Polski transport wodny śródlądowy korzystał ponadto bezpośrednio z unijnych programów promocji rozwoju tej gałęzi transportu w realizacji projektu River Information System (RIS) oraz pośrednio w przedsięwzięciach rozwijających transport multimodalny.

## PODSUMOWANIE

System promocji transportu wodnego śródlądowego jest uzasadnionym programem politycznym i komercyjnym. Jego praktyczne wykorzystanie wymaga wsparcia przedsiębiorców nie tylko dostępnością źródeł finansowania, ale także fachowym doradztwem w przedmiocie pro-

mości, procedur bankowych oraz ogólnych planów rozwoju sektora odnośnie do regulacji i inwestycji na drogach wodnych oraz w portach śródlądowych.

W regulacjach ogólnounijnych, zwłaszcza dotyczących dekarbonizacji transportu należy zwracać uwagę na specyfikę sektora, wyrażającą się dużym udziałem mikroprzedsiębiorstw, dla których podniesienie barier wejścia na rynek i zaostrzenie wymagań w zakresie eksploatacji floty, może okazać się źródłem decyzji o wycofaniu się z świadczenia usług przewozowych i przeładunkowych.

Przeprowadzenie pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych wszystkich gałęzi transportu ma istotne znaczenie dla wzmocnienia pozycji rynkowej transportu wodnego śródlądowego.

## LITERATURA

- Annual report 2016. Inland navigation in Europe.* Market Observation, CNNR. Pobrano z: [www.ccnr.org](http://www.ccnr.org).
- Biała księga. Plan utworzenia jednolitego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu* (2011). Bruksela: Rada Unii Europejskiej.
- EU Energy and transport in figures. Statistical pocketbook 2009* (2009). EC.
- EU transport in figures. Statistical pocketbook 2015.* Pobrano z: [www.europa.eu](http://www.europa.eu).
- European funding database on inland waterway transport.* Pobrano z: [www.naiades.info/funding](http://www.naiades.info/funding).
- Funkcjonowanie żeglugi śródlądowej, Informacja o wynikach kontroli* (2014). Warszawa: NIK.
- Greening transport = reduce external costs. Executive summary* (2012). Paris: UIC. Pobrano z: [www.cer.be](http://www.cer.be).
- Guidelines for measuring and managing CO<sub>2</sub> emission from freight transport operations* (2011). ECTA, Cefik. Pobrano z: [www.cefik.org](http://www.cefik.org).
- <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2015/pb2015-section22.xlsx>.
- Informacja o wynikach kontroli. Funkcjonowanie żeglugi śródlądowej* (2014). Warszawa: NIK.
- Komunikat Komisji Europejskiej do Rady Europejskiej i Parlamentu Europejskiego z 10 stycznia 2007 r. – europejska polityka energetyczna. COM(2007)1 końcowy.
- Komunikat Komisji w sprawie promocji żeglugi śródlądowej „NAIADES” – Zintegrowany Europejski Program działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej, COM (2006) 6 final.
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, W kierunku wysokiej jakości śródlądowego transportu wodnego NAIADES II. COM (2013) 623 final, Bruksela.
- Europejska polityka energetyczna*, COM (2007)1 wersja ostateczna.
- Platina 2 – Report on the evaluation of the users' needs serving as input to working group on Financial Instruments. Work Package 2 Innovation and fleet* (2016). Pobrano z: [ec.europa.eu](http://ec.europa.eu).
- Ramy polityki klimatyczno-energetycznej do 2030 r.* (24.10.2014). Bruksela: Rada Europejska.
- Road transport: Reducing CO<sub>2</sub> emissions from vehicles*, EC. Pobrano z: [www.europa.eu](http://www.europa.eu).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1017 z 25.06.2015 r. w sprawie Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych, Europejskiego Centrum Doradztwa Inwestycyjnego i Europejskiego Portalu Projektów Inwestycyjnych oraz zmieniającego rozporządzenia (UE) nr 1291/2013 i (UE) nr 1316/2013 – Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych. Pobrano z: [www.europa.eu](http://www.europa.eu).
- Transport policy. COP21: United for climate*, EC. Pobrano z: [www.europa.eu](http://www.europa.eu).
- Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2014 roku* (2015). Warszawa: GUS.
- Ustawa z 2002 roku o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, Dz.U. 2002 r., nr 1999, poz.1672.
- Załoga, E., Rusak, M. (2010). *Ocena funkcjonowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej w latach 2002–2010. Propozycje zmian legislacyjnych usprawniających funkcjonowanie Funduszu*. Szczecin: Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Oddział Wojewódzki w Szczecinie.

---

## PREMISES AND INSTRUMENTS OF INLAND WATERWAY TRANSPORT PROMOTION IN EUROPEAN UNION

- ABSTRACT** | Inland waterway transport is an important sector of the EU economic activity. It has features that under the conditions of well developed waterways allow competition with land transport modes, in terms of operating costs, as well as external. In the economic development of the EU based on the sustainable development concept, inland waterway transport receive relevant promotional support in policy documents and various tools of a financial nature. The article presents the current promotional activities undertaken with regard to inland waterway transport in the EU.
- KEYWORDS** | inland waterway transport, the European Union policy, promotion

*Translated by Elżbieta Załoga*