



ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA W ASPEKcie BEZPIECZEŃSTWA WEWNĘTRZNEGO PAŃSTWA

Dr Małgorzata Rzeszutko-Piotrowska – PM WARSZAWA

dr Małgorzata Rzeszutko-Piotrowska – adiunkt w Zakładzie Prawa i Administracji Politechniki Warszawskiej. W 2007 r. zajęła drugie miejsce w konkursie krajowym zorganizowanym przez kancelarię Wardyński i Wspólnicy w Warszawie na napisanie pracy w języku angielskim na temat: „Czy wejście Polski do Unii Europejskiej wzmocniło ochronę praw podatników?”. Nagrodą za zajęcie drugiego miejsca był płatny trzymiesięczny staż w kancelarii Wardyński i Wspólnicy w Warszawie i miesięczny płatny staż zagraniczny, który odbyła w oddziale kancelarii Wardyński i Wspólnicy w Brukseli oraz Central European Law Offices, prowadzonym wspólnie z kancelarią Kocian Solc Balastik z Czech oraz kancelarią Cechova & Partners ze Słowacji. Pracę doktorską pt. „Uchwały prawotwórcze organizacji wyspecjalizowanych ONZ” obroniła na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego w Zakładzie Prawa Międzynarodowego Publicznego z wynikiem bardzo dobrym. Uczestniczyła w pracach Fundacji na rzecz Młodych Naukowców Politechniki Warszawskiej i Rady Doktorantów Politechniki Warszawskiej w latach 2011/2012 r. prowadzonych w celu organizacji siódmej Międzynarodowej Konferencji – Young Scientists Towards the Challenge of Modern Technology. Od 2014 r. jest członkiem Polskiego Stowarzyszenia Prawa Europejskiego oraz International Law Association – Grupa Polska. W 2014 r. otrzymała stypendium Haskiej Akademii Prawa Międzynarodowego (w tym udział w projekcie naukowym w Hadze pt. Eliminacja dyskryminacji kobiet na świecie).

WSTĘP

Polska jest *de facto* państwem o szeroko rozgałęzionych szlakach wodnych, co skutkuje występowaniem sprzyjających warunków do rozwoju żeglugi śródlądowej. Trzeba zauważyć, że przez Polskę przepływa kilka dużych rzek, którymi istnieje możliwość transportowania towarów pomiędzy południem kraju a np. portami morskimi. Z kolei drogami wodnymi płynie zaledwie 0,29% wszystkich transportowanych w Polsce towarów¹. Dla porównania: średnia Unii Europejskiej (EU) wyniosła w 2011 r. 6,2%, a w produkcji

pod tym względem Holandii – aż 36,7%. Wyprzedzają nas również Niemcy, Francja, a także Słowacja, która nie ma dostępu do morza². Długość sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce od lat nie ulega zmianie. W 2012 r. objęła 3659 km (w tym 2413 km uregulowanych rzek żeglownych, 644 km skanalizowanych odcinków rzek, 344 km kanałów i 259 km jezior żeglownych)³. Natomiast eksploatowanych przez żeglugę było 3346 km (91,4%) dróg żeglownych. W konsekwencji wydaje się, że dostosowanie wymiaru statków i dróg wodnych jest nadrzędnym czynnikiem determinującym

¹ M. Żurawik, *Towary po rzekach nie płyną. W Polsce prawie nie ma dróg wodnych*, http://wyborcza.biz/biznes/1,101562,15731864,Towary_po_rzekach_nie_plyna__W_Polsce_prawie_nie_ma.html (2.03.2014).

² A. Santuari, *Inland waterways in Europe and passengers' protection: where do we stand?*, <http://www.waterways-forward.eu/wp-content/uploads/2011/03/INLAND-WATERWAYS-IN-EUROPE-AND-PASSENGERS-PROTECTION1.pdf> (5.03.2014).

³ http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/TL_transport_wodny_srodladowy_w_Polsce_2012.pdf (5.03.2014).

efektywność transportu wodnego śródlądowego. Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym (klasy IV i V) w 2012 r. spełniało w Polsce 5,8% długości dróg wodnych (214 km)⁴. Niemniej jednak przed drugą wojną światową utrzymane w złym stanie drogi wodne ograniczały funkcje żeglugi śródlądowej do przewozów lokalnych. Co istotne, niewykorzystane było *nota bene* położenie geograficzne Polski, umożliwiające połączenia tranzytowe polskimi szlakami wodnymi z południa na północ i ze wschodu na zachód dla państw będących naszymi sąsiadami⁵. Warto dodać, że żegluga tak jak kolej, wymaga właściwie zbudowanej drogi, gdzie transport odbywać się może bezpiecznie. Kluczową przyczyną tego stanu rzeczy jest niedocenywanie i lekceważenie przez wszystkie bez wyjątku rządy po 1945 r., a głównie po 1989 r., znaczenia posiadania w systemie transportowym kraju dróg wodnych odpowiedniej klasy technicznej. Podstawą egzystencji żeglugi śródlądowej są bezpieczne śródlądowe drogi i szlaki wodne⁶. Są to naturalne rzeki, uregulowane w celu umożliwienia swobodnego i bezzatorowego spływu wezbraniowych wielkich wód i bezzatorowego pochodu łodów, a także wytyczone szlaki wodne na jeziorach, sztucznych zbiornikach wodnych i zalewach. Ich kształtowa-

nie, jak również zabudowa hydrotechniczna, przebiegała przez stulecia po to, aby służyły one dynamicznemu rozwojowi gospodarstwu państwa. Zwróćmy uwagę w tym kontekście, że głównym determinantem rentowności żeglugi jest głębokość tranzytowa. Są na świecie rzeki naturalne, nieuregulowane o odpowiedniej głębokości, która umożliwia uprawianie żeglugi, w tym statkami rzeczno-morskimi o dużym zanurzeniu i ładowności⁷. Należy podkreślić, że ze względu na zmienne w czasie odpływy do Bałtyku polskie rzeki naturalne wymagały regulacji i utrzymania. Fragmentaryczna kanalizacja rzek w Polsce stanowi znikomy procent w całej sieci dróg wodnych⁸.

Droga wodna, jak każda inna infrastruktura transportowa⁹, wymaga systematycznego i kosztownego utrzymania w należyтым stanie techniczno-eksploatacyjnym, zarówno dla celów ochrony przeciwpowodziowej, jak i uprawiania żeglugi śródlądowej. Trzeba zaznaczyć, że do inwestycji priorytetowych na śródlądowych drogach wodnych należy zaliczyć: realizację „Programu dla Odry – 2006”¹⁰, który aktualnie wymaga kosztowej aktualizacji, stworzenie i wdrożenie programu modernizacji zabudowy dolnego odcinka Wisły oraz drogi wodnej Wisła-Odra. W kontekście prowadzonych

⁴ Klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych zatwierdzona przez Europejską Komisję Gospodarczą Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) i Europejską Konferencję Ministrów Transportu (EMCT) w 1992 r.

⁵ W. Wszelaczyński, *Drogi wodne śródlądowe*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 1990, s. 45.

⁶ K. Woś, *Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską*, Oficyna Wydawnicza „Sadyba”, Warszawa 2005, s. 40.

⁷ M. Ishiwatari, *Redevelopment of inland water transport for post-conflict reconstruction in Southern Sudan*, http://www.jica.go.jp/usa/english/office/others/pdf/publication_111213.pdf (3.03.2014).

⁸ Z. Majzner, *Żegluga na wodach śródlądowych*, Warszawa 1953, s. 20.

⁹ S. Zamora, *Rate Regulation in Ocean Transport: Developing Countries Confront the Liner Conference System*, „California Law Review”, t. 59, 1971, s. 1302.

¹⁰ <http://www.programodra.pl/> (3.03.2014).

rozważań należy dodać, że równocześnie z realizacją wskazanych celów powinno być prowadzone zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych dla potrzeb turystyki wodnej. Istotne znaczenie dla ochrony środowiska dróg wodnych mają rozwiązania techniczne przyjęte na etapie projektowania statków, mające wpływ na ich jakość i poziom oddziaływania na środowisko¹¹. W fazie tworzenia jednostek pływających dokonuje się bowiem doboru proekologicznych instalacji i urządzeń dla statku, umożliwiających stosowanie technologii ekologicznych w czasie ich budowy, remontu i kasacji¹². Jakkolwiek chodzi o wybór rozwiązań układu napędowo-energetycznego, poszczególnych instalacji okrętowych i rodzajów materiałów zastosowanych nie tylko do budowy m.in. kabli energetycznych, ale także zawartych w urządzeniach i mechanizmach dostarczanych w całości na statek. Powinny one zawierać jak najmniej materiałów niebezpiecznych. Obecnie są wprowadzane w życie nowe przepisy prawne dotyczące emisji różnych zanieczyszczeń ze statków, co wymaga dokonywania zmian w szeregu urządzeń instalowanych na jednostkach pływających lub wdrażania nowych technologii. Instalowane na statkach nowoczesne systemy nie wprowadzają rewolucyjnych zmian w odniesieniu do ochrony środowiska, ale niosą one postęp w zakresie wielkości emisji

czynników szkodliwych. Kluczowa poprawa w dziedzinie oddziaływania statków śródlądowych i przybrzeżnych na środowisko może nastąpić wraz z rozwojem napędów opartych na ogniwach paliwowych, głównie po obniżeniu cen tego typu napędów. Gwarantem odpowiedniej ochrony środowiska naturalnego podczas budowy i eksploatacji statków są instrumenty ekonomiczne zachęcające do ochrony środowiska wraz z rozwijaniem technologii rejestrującej pracę urządzeń technicznych¹³.

Zwróćmy uwagę w tym kontekście, że w naszych warunkach atmosferycznych, wynikających z położenia geograficznego Polski, drogi wodne są nadrzędnym źródłem zagrożeń powodziowych, tym groźniejszych im większe zaniedbanie w ich utrzymaniu. Śródlądowa droga wodna, jak każda inna infrastruktura transportowa, wymaga systematycznego przeprowadzania zabiegów konserwacyjno-naprawczych przez powołane do tego celu instytucje, które posiadają specjalistyczny sprzęt wodny i lądowy¹⁴. Toteż możliwość funkcjonowania żeglugi śródlądowej w Polsce uzależniona jest od odpowiedniej modernizacji zabudowy dróg wodnych w celu powstrzymania jej postępującej degradacji oraz stopniowej poprawy parametrów eksploatacyjnych szlaków żeglugowych istotnych dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych¹⁵.

¹¹ D. Hilling, *Transport and developing countries*, London: Routledge 1996, s. 56.

¹² L. Tolkacz, *Szanse rozwoju żeglugi śródlądowej*, Wydział Techniki Morskiej Politechniki Szczecińskiej, Szczecin 2007, s. 56.

¹³ M. Faye, J. McArthur, J. Sachs, T. Snow, *The Challenges Facing Landlocked Developing Countries*, "Journal of Human Development", t. 5, nr 1, March 2004, <http://www.unmillenniumproject.org/documents/JHD051P003TP.pdf> (4.03.2014).

¹⁴ M. Szyszko, G. Nadolny, A. Galor, *Droga wodna Wisła – Odra i jej rola w rozwoju regionów*, [w:] I Międzynarodowa Konferencja Naukowa „Inland Shipping 2005, Akademia Morska, Szczecin 2005.

¹⁵ M. Michalski, *Żegluga śródlądowa w Unii Europejskiej i w Polsce – szanse rozwoju*, „Gospodarka Wodna”, 2003, nr 2.

W niniejszym opracowaniu podejmę próbę odpowiedzi na pytanie czy aktualnie w Polsce istnieje potrzeba aktywizacji dróg wodnych śródlądowych, które dotychczas są jednym z najbardziej zaniedbanych elementów polskiego systemu transportowego. W celu znalezienia odpowiedzi na pytanie badawcze posłużę się różnymi metodami badań. Na tym tle szczególnej wymowy nabiera metoda dogmatyczna, która umożliwi analizę najistotniejszych zagadnień systemu polskich dróg wodnych. W rezultacie opracowując temat pracy posługuję się przede wszystkim metodą analizy prawniczej. Wykorzystane zostały przede wszystkim akty prawne, które posłużyły do weryfikacji hipotez pomocniczych. W niniejszym opracowaniu zostaną omówione najistotniejsze kwestie dotyczące m.in. systemu polskich dróg wodnych, ochrony zasobów wodnych w Polsce z uwzględnieniem polityki UE w obszarze bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej.

1. SYSTEM POLSKICH DRÓG WODNYCH

O tym, czy żegluga śródlądowa występuje w ofercie podaży na rynku transportowym decyduje istnienie drogi wodnej. Z kolei pozostałe czynniki jedynie stymulują jej miejsce w systemie transportowym¹⁶. Uzależnienie występowania dróg wodnych od warunków naturalnych stanowi podstawowe ograniczenie możliwości elastycznego dostosowywania ich do zmieniających się potrzeb przewozowych. Należy podkreślić, że gęstość dróg wodnych jest znacznie mniejsza niż

w innych gałęziach transportu, a o możliwościach rozwoju żeglugi śródlądowej decyduje w szczególności ich jakość i układ przestrzenny. Obecnie obowiązują następujące akty prawne, regulujące status dróg wodnych śródlądowych w Polsce oraz żeglugi śródlądowej tj. ustawa o żegludzie śródlądowej z 21 grudnia 2000 r.¹⁷, ustawa „Prawo wodne” z 18 lipca 2001 r.¹⁸, rozporządzenie Rady Ministrów z 11 września 2001 r., zmieniające rozporządzenie w sprawie granic wód, linii brzegu, urzędzeń nad wodami oraz klas wód śródlądowych żeglownych¹⁹ oraz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych²⁰. Zgodnie z klasyfikacją dróg wodnych w Polsce, przedstawioną we wskazanych rozporządzeniach: 1) ogólna długość śródlądowych dróg wodnych wynosi 3649,1 km, 2) drogi wodne przystosowane do uprawiania żeglugi towarowej mają długość 1720 km (począwszy od klasy II), 3) do klasy V można zaliczyć tylko 4,5% ich długości (w tym zbiornik we Włocławku, 4) 1,5%, klasa V a i morskie wody wewnętrzne – 3%, klasa V b), do klasy IV – 1%, do klasy III – 11%, do klasy II – 25%, do klasy I a i b – ponad 50%, a więc są to szlaki dostępne praktycznie jedynie dla małych jednostek rekreacyjnych – jachtów i kajaków.

Przyczyn niskiego udziału żeglugi śródlądowej na rynku przewozowym trzeba upatrywać *nota bene* w złym stanie technicznym dróg wodnych oraz zbyt małej retencji zbiornikowej dla odpowiedniego wyrównywania przepływów wody w rze-

¹⁶ J. Owsiak, J. Sewerniak, *Studium możliwości wykorzystania drogi wodnej Bugu dla celów turystycznych*, Instytut Turystyki, Toruń 2005, s. 9.

¹⁷ Dz. U. nr 5, poz. 43 z dnia 24. 01. 2001 r.

¹⁸ Dz. U. nr 115, poz. 1229 z dnia 11. 10. 2001 r.

¹⁹ Dz. U. nr 106, poz. 1151 z dnia 29. 09. 2001 r.

²⁰ Dz. U. nr 77, poz. 695 z dnia 18. 06. 2002 r.

kach, w niemal zupełnym braku infrastruktury dla rzeczno-transportu śródlądowego, bowiem tych spełniających kluczowe kryteria dla uprawiania żeglugi (a więc drogi wodne klasy IV i powyżej) jest w Polsce zaledwie około setki km (po odjęciu odciętych od reszty sieci żeglownych fragmentów Wisły), podczas gdy w Europie sieć dróg wodnych dostępnych dla typowych barek (o tonażu 1350 ton) sięga 10 tys. km długości²¹. Przegląd polityk transportowych państw UE ukazuje znaczne różnice na niekorzyść Polski jeżeli chodzi o transport rzeczny²². W Polsce kwestia transportu jest marginalizowana przez politykę państwa, a w Republice Federalnej Niemiec odgrywa ona jedną z nadrzędnych ról. Warto dodać, że niemieccy politycy mają inne nastawienie do żeglugi śródlądowej niż polscy działacze polityczni, a mianowicie Niemcy na drodze właściwej polityki gospodarczej dążą do dynamicznego rozwoju i widzą w nim efektywny mechanizm umożliwiający odciążenie przeciążonej sieci drogowej. W 1996 r. Główna Grupa Robocza Żeglugi Śródlądowej, działając przy Komitecie Transportu Wewnętrzny EKG ONZ w Genewie zakończyła prace nad „Porozumieniem o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia”, zwanym w skrócie AGN (Umowa o głównych śródlądowych drogach wodnych znaczenia międzynarodowego, European

Agreement on Main Inland Waterway of International Importance)²³. Jego nadrzędnym celem jest rozwój i integracja europejskiego transportu wodnego śródlądowego. Zasięg geograficzny sieci dróg wodnych, ujętych w Porozumieniu AGN, przebiegając m.in. przez terytorium Polski, rozciąga się od Atlantyku po Ural, łącząc państwa europejskie. W ramach konwencji AGN, której Polska jako jedyne państwo europejskie nie podpisała, przez terytorium naszego kraju przechodzą trzy międzynarodowe drogi wodne: 1) E-30 – łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie (na terytorium polskim – Odra od Szczecina do granicy państwa), 2) E-40 – połączenie Morza Bałtyckiego z Dnieprem poprzez Wisłę od Gdańska do Warszawy i Bug do Brześcia, 3) E-70 – łącząca Holandię z Rosją i Łotwą poprzez Odrę od Kanału Odra-Hawela do ujścia Warty, drogę wodną Odra-Wisła (Warta, Noteć, Kanał Bydgoski) oraz Wisłę i Nogat lub Szkarpawę do Elbląga²⁴. Plany dostosowania polskich dróg wodnych do parametrów międzynarodowych szlaków żeglownych (klasa IV i V b) są marzeniem. Niewątpliwie nasze warunki hydrologiczne nie pozwalają na uzyskanie odpowiednich parametrów żeglugowych, nawet przy wielkich nakładach inwestycyjnych. Zauważmy, że z proponowanych połączeń międzynarodowych realna wydaje się re-

²¹ K. Woś, *Kierunki aktywizacji działalności ...*, s. 94.

²² A. Bolt, *Możliwości rozwoju dróg wodnych i portów rzecznych w regionie*, [w:] *Rewitalizacja gospodarcza obszaru delty Wisły poprzez rozwój żeglugi śródlądowej*, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2008, s. 88, http://www.pomorskie.eu/res/biznes/pomorskie_studia_regionalne/rewitalizacja_gospodarcza_delty_wisly.pdf (9.03.2014).

²³ T. Kamiński, M. Rusam, *Umowa AGN narzędnem w procesie integracji europejskich dróg wodnych śródlądowych*, „Gospodarka Wodna” 1997, nr 7.

²⁴ T. Jarzębińska, W. Majewski, *Changes and their Consequences of the Estuarine Section of the Vistula River*, [w:] W. Affelt, Z. Cywiński (red.), *Proc. of the International Conference “Preservation of the Engineering Heritage – Gdańsk Outlook 2000”*, GUT, 1999, s. 127-132 (w jęz. angielskim).

alizacja połączenia E-70, i to jedynie dla celów żeglugi turystycznej²⁵.

Długoletnie zaniedbania w dziedzinie inwestycji sprawiły, że krajowa sieć dróg wodnych w 94% stanowi szlaki żeglugo- we o znaczeniu regionalnym a odmienna ich jakość pomiędzy Polską i pozostałymi państwami UE nie sprzyja rozwojowi powiązań gospodarczych w Europie. W związku z dużą zmiennością odpływu rzeczno- go, którego wyrównywanie utrudnia niewystarczająca retencja zbiornikowa, całkowita długość polskich śródlądowych dróg wodnych, obejmująca rzeki i kanały uznane na żeglowne, wynosiła 3660,0 km w 2008 r., z tego rzeczywiście eksploatowanych przez żeglugę było 3366,0 km. Główną sieć rzeczną i kanałową w Polsce tworzą: 1) w dorzeczu Wisły – rzeki: Biebrza, Brda, Martwa Wisła, Nogat, Szkar- powa, Pisa i Wisła; kanały: Augustowski, Bartnicki, Bydgoski, Elbląski, Jagielloński, Łączański i Żerański; jeziora: Ruda Woda, Bartęzek, Drużno, Jeziorak, Szeląg Wielki, Ewingi, Roś, jeziora na trasie kanału Au- gustowskiego i Elbląskiego oraz System Jezior Mazurskich, obejmujący jeziora połączone rzekami i kanałami, od jeziora Roś w miejscowości Pisz do jeziora Mamry w miejscowości Węgorzewo oraz boczne szlaki jeziora Mikołajewskiego od jeziora Nidzkiego, 2) w dorzeczu Odry – rzeki: Nysa Łużycka, Noteć, Warta, Parnica, Odra Zachodnia, Odra Wschodnia i Regalica; kanały: Gliwicki, Kędzierzyński, Ślesiński, Górnonotecki; przekopy: Klucz – Ustowo i Parnicki; jezioro: Dąbie i Gopło²⁶.

²⁵ T. Jarzębińska, *Limitations of the Inland Navigation Development In Poland. In-Water Project*, raport (w jęz. polskim i angielskim), 2006, <http://inwaterproject.org>, (5.03.2014).

²⁶ J. Bogucki, *Rzeka Odra śródlądową drogą wodną. Brama do Europy*, „Ekoprofit” 2003, nr 3.

²⁷ B. Łuczak, *Możliwości wykorzystania dróg wodnych śródlądowych dla turystyki*, [w:] I Międzynarodowa Konferencja Naukowa “Inland Shipping 2005”, Szczecin 2005, s. 145.

²⁸ K. Wojewódzka-Król, (red.), *Rozwój infrastruktury transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002, s. 34.

Geograficzne położenie dwóch naj- istotniejszych rzek Polski, tj. Wisły i Odry z punktu widzenia transportowego jest korzystne, ponieważ pokrywa się z ogólnokrajowymi kierunkami największych potoków masy ładunkowej oraz poprzez szlaki wodne biegnące równoleżnikowo tworzy możliwości sprzyjających połączeń z systemami wodnymi państw sąsiednich. Należy zaznaczyć, że poprzez rzekę Odrę, łączącą się z kanałami Odra – Hawela i Odra – Sprewa, krajowa sieć dróg wodnych posiada eksploatowane żeglugowo połączenia z zachodnioeu- ropejską siecią dróg wodnych. Co więcej przebiegająca przez terytorium Polski kilkuwariantowa droga wodna Wschód – Zachód istnieje, łącząc zachodnioeu- ropejską sieć dróg wodnych ze szlakami żeglugowymi Rosji, Białorusi i Ukrainy. Krajowa sieć dróg wodnych nie tworzy jednolitego systemu komunikacyjnego, ale zbiorowość odrębnych jakościowo szlaków żeglugowych²⁷.

W Polsce rzekami przewozi się tylko 0,6% przewozów liczonych w tonach (w sumie przewieziono jedynie 7,7 mln ton) i 0,5% - w tonokilometrach (dane z 2002 r.). Jest to wynik kilkadziesiąt razy mniejszy niż w państwach zachodnioeu- ropejskich. W mojej ocenie metodą na rozwój polskiej żeglugi śródlądowej jest szybkie wdrożenie programu budowy sieci kanałów lateralnych równoległych do największych polskich rzek²⁸. Regula- cja samych rzek celem ich dostosowania do wymogów żeglugi śródlądowej nie

umożliwia osiągnięcia tak dobrych parametrów dróg wodnych jak w przypadku budowy dróg wodnych od początku. Według pobieżnych szacunków koszt budowy kanału lateralnego wynosi w podobnych warunkach ok. 8 mln euro za kilometr wliczając w to koszty budowy śluz i innych budowli hydrotechnicznych. Jest to o około 20% więcej niż koszt regulacji kilometra rzeki dla potrzeb żeglugi (ok. 6 mln euro), jednak przy właściwym zaprojektowaniu kanału bilans kosztów inwestycji w kanał lateralny może być nawet niższy, ponieważ meandry rzeczne zwiększają koszty regulacji rzek²⁹.

Struktura podmiotowa rynku usług żeglugi śródlądowej w Polsce po 1990 r. uległa decentralizacji. Przed transformacją ustrojową przewozami wodnymi śródlądowymi zajmowały się państwowe przedsiębiorstwa armatorskie. Trzeba zaznaczyć, że w żegludzie śródlądowej zaczyna zanikać pełniona przez ministra infrastruktury funkcja organu założycielskiego wobec przedsiębiorstw żeglugowych. Duża liczba firm armatorskich została sprywatyzowana, w tym przedsiębiorstwa, tj. Żegluga Bydgoska S.A. i Odratrans S.A. Utrudnieniem dla żeglugi są zbyt małe na wielu odcinkach i zróżnicowane głębokości minimalne. Przyczyną tego stanu rzeczy jest zarówno chaotyczna zabudowa rzek, jak i zbyt mała pojemność zbiorników retencyjnych. Co ciekawe, nieujednolicone są parametry dróg, takie jak promienie zakoli, szerokość szlaku żeglownego, wysokość w świetle mostów, czy parametry śluz³⁰. Drogi wodne o międzynarodowym znaczeniu powinny

mieć parametry klas IV i V, które umożliwiają eksploatację statków o tonażu powyżej 1000 t. Do dróg wodnych o parametrach klas międzynarodowych aktualnie w Polsce należą: 1) Wisła od ujścia Przemszy do połączenia z Kanałem Łączańskim – 37,5 km (klasa IV), 2) Wisła od Płocka do Włocławka – 55 km (klasa V a), 3) Martwa Wisła – 11,5 km (klasa V b), 4) Jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi – 9,5 km (klasa V b), 5) Odra od miejscowości Ognica do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej jako Regalica do ujścia do jeziora Dąbie – 44,6 km (klasa V b), 6) Odra Zachodnia – 36,3 km (klasa V b), 7) Rzeka Parnica i Przekop Parnicki od Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi – 11,5 km (klasa V b). Oceniając polskie drogi wodne należy stwierdzić, że do zalet należą: 1) układ dróg korzystny z punktu widzenia potrzeb przewozowych, 2) powiązanie polskich dróg wodnych z drogami Europy Zachodniej, 3) branie pod uwagę polskich dróg wodnych (mimo pogarszającego się ich stanu) w wielu europejskich inicjatywach dotyczących budowania przyszłej europejskiej sieci dróg wodnych (zwłaszcza w Umowie AGN). Pomimo zgodnego układu śródlądowych dróg wodnych z przebiegiem podstawowych ciągów ładunkowych ich rola transportowa jest w dużym stopniu ograniczona. Według aktualnej zabudowy hydrotechnicznej, do najlepiej zagospodarowanych dróg wodnych należy droga wodna Odra o długości 693,1 km, która składa się z: Kanału Gliwickiego (41,2 km), Kanału Kędzierzyńskiego (5,9 km), odcinka Odry skanalizo-

²⁹ H. Galińska, K. Wojewódzka-Król, *Technologia śródlądowego transportu wodnego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1992, s. 34.

³⁰ K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, *Transport wodny śródlądowy*, [w:] B. Liberadzki, L. Mintura (red.), *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, Instytut Technologii Eksploatacji – PIB, Warszawa-Radom 2007, s. 261.

wanej od Koźła do Brzegu Dolnego (187 km), Odry swobodnie płynącej od Brzegu Dolnego do Szczecina wraz z Odrą Zachodnią (459 km)³¹.

Reasumując dotychczasowe rozważania należy stwierdzić, że w Polsce transport wodny śródlądowy ma niewielkie znaczenie w niemalże wszystkich strategiach rozwoju infrastruktury transportowej. Ten transport jest także pomijany w analizach prowadzonych w rządowych dokumentach co można uznać za dowód świadczący o braku wiedzy na temat ekonomiki transportu u osób odpowiedzialnych za kształtowanie polskiej polityki transportowej. Kluczowym elementem infrastruktury dróg wodnych są porty i przeładownie śródlądowe. Od początku XX w. większość portów zmodernizowano, ale niektóre nie zostały poddane remontom albo nie przetrwały próby czasu. Z kolei urządzenia przeładunkowe charakteryzuje niska wydajność. Do istotnych portów śródlądowych, w których dokonywane są przeładunki zalicza się: 1) na Odrze i kanale Gliwickim: Gliwice, Kędzierzyn-Koźle, Wrocław, Głogów, Nowa Sól, Cigacice, 2) na drodze wodnej Wisła-Odra: Kostrzyn, Krzyż, Ujście, Czarnkowo i Bydgoszcz, 3) na Wiśle: Chełmno, Grudziądz, Toruń i Tczew, 4) na Warcie: Poznań i 5) na Nogacie: Malbork. W świetle przedstawionego punktu widzenia dowodzi to jednak, że dynamiczne pogarszanie się warunków nawigacyjnych na polskich drogach wodnych spowodowało, że przewozy wodne śródlądowe odbywają się współcześnie na Odrzańskiej Drodze Wodnej, gdzie pogarszające się parametry eksploatacyjne środkowego odcinka

Odry sprawiły, że w rzeczywistości żegluga śródlądowa uprawiana jest na górnym skanalizowanym odcinku Odry, gwarantującym stałe głębokości tranzytowe (1,6 – 1,8 m) i na dolnym odcinku Odry, który znajduje się pod wpływem dodatkowego zasilania wodami rzeki Warty w rejonie Kostrzyna (km 617,6)³². Niewątpliwie wadą polskich dróg wodnych są zbyt niskie i zróżnicowane parametry techniczne zarówno na poszczególnych drogach wodnych, jak i ich odcinkach. Niskie parametry techniczne dróg przy jednoczesnym braku odpowiedniego oznakowania szlaków stanowią zasadnicze utrudnienia dla żeglugi śródlądowej.

2. OCHRONA ZASOBÓW WODNYCH W POLSCE Z UWZGLĘDNIENIEM POLITYKI UE W OBSZARZE BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Ochrona wód śródlądowych zarówno powierzchniowych, jak i podziemnych oraz środowiska morskiego ujęta jest w ustawie z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne³³, która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2002 r. Co istotne w zakresie utrzymania śródlądowych wód powierzchniowych art. 22.1 tej ustawy stanowi, że: „Utrzymywanie śródlądowych wód powierzchniowych polega na zachowaniu lub odtworzeniu stanu ich dna lub brzegów oraz konserwacji lub remoncie istniejących budowli regulacyjnych w celu zapewnienia swobodnego spływu wód oraz lodów, a także właściwych warunków korzystania z wody”.

Z kolei art. 26 tej ustawy mówi, że: „Do obowiązków właściciela śródlądowych wód powierzchniowych należy: 1. zapew-

³¹ M. Miłkowski, *Obecny stan Odrzańskiej Drogi Wodnej*, „Przegląd Komunikacyjny” 1981, nr 8.

³² W. Grzywacz, K. Wojewódzka-Król, W. Rydzkowski, *Polityka transportowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000, s. 67.

³³ Dz. U. Nr 115, poz. 1220.

nienie utrzymania w należytym stanie technicznym koryt cieków naturalnych oraz kanałów. 2. dbałość o utrzymanie dobrego stanu ekologicznego wód. 3. regulowanie stanu wód lub przepływów w ciekach naturalnych oraz kanałach stosowanie do możliwości wynikających ze znajdujących się urządzeń wodnych oraz warunków hydrologicznych. 4. zapewnienie swobodnego spływu wód powodziowych oraz lodów 5. współdziałanie w odbudowywaniu ekosystemów zdegradowanych przez niewłaściwą eksploatację zasobów wodnych. 6. Umożliwienie wykonywania obserwacji i pomiarów hydrologiczno-metrologicznych oraz hydrogeologicznych”.

Zwróćmy uwagę w tym kontekście, że istotne wydają się kluczowe zasady formowania systemów zarządzania utrzymaniem dróg wodnych, którymi kierowano się z reguły w przeszłości. Niewątpliwie system zarządzania utrzymaniem dróg wodnych w Polsce powinien odpowiadać występującym w dorzeczach zróżnicowanym warunkom hydrologicznym i hydrogeologicznym. W związku z tym system zarządzania drogami wodnymi powinien być podporządkowany systemowi zarządzania zasobami wodnymi państwami. Warto dodać, że gęstość dróg wodnych jest mniejsza niż w innych gałęziach transportu, a o potencjale rozwoju żeglugi śródlądowej decyduje *nota bene* jego jakość i układ przestrzenny. Ze względu na swoiste cechy żeglugi śródlądowej, takie jak niska energochłonność, bezpieczeństwo oraz duża nośność i ładowność statków, Komisja Europejska

dąży do większego wykorzystania transportu wodnego śródlądowego jako alternatywnej możliwości przewozów. Nadrzędne kierunki polityki transportowej na aktualny czas zawarte zostały w Białej Księdze³⁴, wydanej na podstawie „Strategii Unii Europejskiej na rzecz Zrównoważonego Rozwoju”, przyjętej w czerwcu 2001 r. na szczycie Rady Europy w Göteborgu. Za istotne cele równoważenia systemu transportowego Komisja Europejska uznała, m.in. zwiększenie konkurencyjności kolei, żeglugi śródlądowej i publicznego transportu pasażerskiego, w stosunku do transportu drogowego. W mojej opinii żegluga może przejąć bardzo dużą część ładunków przewożonych dziś przeciążoną siecią drogową, lecz wyjściowym warunkiem jest odpowiednia infrastruktura transportowa.

Polityka transportowa UE zakłada odrodzenie żeglugi śródlądowej. Sieć dróg wodnych określona została we wspomnianej Białej Księdze z 2001 r. jako „ważny kapitał UE”, który jest w stanie obsłużyć rocznie około 425,0 mln ton ładunków. Komisja Europejska prognozuje, że spośród wszystkich gałęzi transportu, żegluga śródlądowa odnotowywać będzie do 2020 r. największy wzrost przewozów towarowych w Europie³⁵. Dynamizm działań w kierunku wspierania żeglugi śródlądowej został przedstawiony przez Komisję Europejską w dniu 17.01.2006 r. w Zintegrowanym Europejskim Programie Działań na rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej oraz Dróg Wodnych „NAIADES”³⁶. Wystarczy przypomnieć, że program określa pięć głównych obszarów po-

³⁴ 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).

³⁵ K. Wojewódzka-Król, R. Rolbecki, *Koncepcja strategii rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce*, Sopot 2007, s. 34.

³⁶ <http://mdwe70.pl/article/69/158/dokumenty-poziomu-europejskiego> (4.03.2014).

lityki UE w zakresie żeglugi śródlądowej, które obejmują: flotę, rynek, zatrudnienie i kwalifikacje, wizerunek oraz infrastrukturę. Zgodnie z treścią programu: „Wiele ważnych pod względem gospodarczym obszarów w Europie łączy ponad 36 000,0 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 prześel mostowych oraz wymiarami śluz, co ogranicza konkurencyjność żeglugi śródlądowej. Należy wdrożyć europejski plan rozwoju na rzecz poprawy oraz utrzymania infrastruktury dróg wodnych i obiektów przeładunkowych, aby usprawnić ogólnoeuropejski transport śródlądowy, przy jednoczesnym poszanowaniu wymogów w dziedzinie ochrony środowiska naturalnego. Plan powinien określać wytyczne w zakresie finansowania oraz nadać priorytet poprawie i utrzymaniu infrastruktury dróg wodnych oraz obiektów przeładunkowych i wyeliminować wąskie gardła w sieci, uzgadniając jednocześnie różne cele polityki w zakresie transportu, energii, środowiska naturalnego oraz zrównoważonej mobilności”. Parlament Europejski i Rada w dniu 7 września 2005 r. uchwaliły Dyrektywę 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS)³⁷ na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie w celu poprawy bezpieczeństwa i zwiększenia

oddziaływania żeglugi śródlądowej na środowisko naturalne. Z kolei ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej ustala Ramowa Dyrektywa Wodna 2000/60/WE (RDW) z dnia 23 października 2000 r.³⁸, która stanowi efekt prac UE zmierzających do polepszenia ochrony wód w państwach unijnych. RDW wprowadza zintegrowaną gospodarkę zlewniową, która określa wymóg integralnego traktowania wód w obrębie całej zlewni. Poza tym RDW wprowadzana została w prawie polskim na drodze następujących ustaw: ustawy Prawo wodne z dnia 21 lipca 2001 r., ustawy Prawo ochrony środowiska³⁹ oraz ustawy o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków⁴⁰ wraz z aktami wykonawczymi do tych ustaw⁴¹.

Zauważmy, że transport wodny śródlądowy jest jedną z najtańszych i najbardziej przyjaznych środowisku gałęzi transportu. Transport wodny śródlądowy cechuje: 1) małe zużycie energii, gdzie stosunek zużycia energii do pracy przewozowej wynosi 1/10, 2) niska emisja substancji zanieczyszczających powietrze i wodę, 3) niskie koszty zewnętrzne, 4) mała ilość wypadków. Zmniejszanie emisji spalin silników pozadrogowych (m.in. jednostki żeglugowe) do atmosfery jest określane poprzez regulacje UE dotyczące wartości granicznych emisji i zostało sprecyzowane w Dyrektywie 97/68/EC⁴² Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich

³⁷ Dz. U. L 255/122 z dnia 30.09.2005 r.

³⁸ Dz. U. WE L 327 z 22.12.2000, s. 1.

³⁹ Dz.U.08.25.150 z późn. zm.

⁴⁰ Dz.U.06.123.858 z późn. zm.

⁴¹ <http://www.rdw.org.pl/cele-i-harmonogram.html> (4.03.2014).

⁴² Dz. U. L 59 z 27.2.1998, s.1, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1997L0068:20111213:PL:PDF> (4.03.2014).

UE odnoszących się do mechanizmów dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nie poruszających się po drogach. W dniu 21 grudnia 2012 ukazała się nowa Dyrektywa Komisji 2012/46/UE⁴³ zmieniająca dyrektywę 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nie poruszających się po drogach.

Z analiz badawczych przeprowadzonych przez ADEME – Francuską Agencję ds. Środowiska i Zarządzania Energią oraz Niemiecki Instytut Energii i Środowiska wynika, że transport wodny jest bardzo opłacalny. Zwróćmy uwagę w tym kontekście, że system informacyjny w żegludze śródlądowej zbudowany ma zostać w oparciu o zaawansowane technologie informacyjne i telekomunikacyjne, zawarte w wymaganiach i specyfikacjach technicznych, stanowiących załączniki do Dyrektywy RIS, które opierają się na dorobku uznanych międzynarodowych organizacji, takich jak Międzynarodowe Stowarzyszenie Żeglugowe (PIANC), Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CCNR) oraz EKG. W Polsce obowiązek utworzenia zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych zawarty jest w ustawie z dnia 4 września 2008 r. o zmianie ustawy o żegludzie śródlądowej⁴⁴. Wystarczy przypomnieć, że w wykazie parametrów sieci dróg wodnych kategorii E (europejskich), zawartych w „Niebieskiej Księdze” wydanej w 1998 r.

na podstawie Porozumienia AGN, znalazły się trzy szlaki żeglugowe, przebiegające przez terytorium Polski, tj: E 30 – łączący Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmując na terenie Polski rzekę Odrę, od Świnoujścia do granicy z Czechami; E 40 – łączący Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem w rejonie Czarnobyli i dalej przez Kijów, Nową Kachowkę i Chersoń z Morzem Czarnym, obejmując na terenie Polski rzekę Wisłę od Gdańska do Warszawy, rzekę Narew oraz rzekę Bug do Brześcia; E 70 – 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 Gdańską⁴⁵. W związku z tym do grupy szlaków żeglugowych, uznanych przez EKG ONZ jako ważne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych, włączone zostały polskie drogi wodne, zarówno odpowiadające wymaganiom klasyfikacyjnym szlaków o charakterze międzynarodowym, ale także te, które tych wymagań aktualnie nie spełniają. Należy pamiętać, że żegluga śródlądowa jest gałęzią transportu wodnego przyjazną środowisku, ale jej działalność może wpływać również niekorzystnie na środowisko naturalne. Obszarami, w których istnieje duże ryzyko dla środowiska naturalnego, są m.in. przebudowa i unowocześnienie infrastruktury, regulacja rzek pod kątem żeglugowym, budowa i remonty jednostek pływających. Zanieczyszczenia dróg wodnych powstają zazwyczaj w wyniku awarii lub np. zatonięcia statku. Substancjami zanieczyszczającymi wody są: paliwo statkowe (olej napędowy), paliwo energetyczne z kotłowni (olej opałowy),

⁴³ Dz. U. UE L 353/80.

⁴⁴ Dz. U. z 2008 r., nr 171, poz. 1057.

⁴⁵ S. Wroński, E. Pietrzak, *Bydgoski Węzeł Wodny – szansą dla Bydgoszczy*, Materiały Seminarium „Wodne szlaki turystyczne w Polsce”, Bydgoszcz 8-10 czerwca 2007 (płyta CD).

inne substancje ropopochodne (np. zużyte oleje silnikowe niewłaściwie przechowywane)⁴⁶. Istnieją zagrożenia związane z turystyką wodną, które wynikają z braku właściwej infrastruktury (porty, przystanie) do odbioru zanieczyszczeń⁴⁷. Warunkiem eksploatacji polskich dróg wodnych jako szlaków turystycznych jest modernizacja lądowej infrastruktury turystycznej wzdłuż tych dróg.

Rola żeglugi śródlądowej nie znajduje odzwierciedlenia w Strategii Gospodarki Wodnej, przyjętej przez Radę Ministrów 13 września 2005 r.⁴⁸ Wspomniana strategia rozpatruje drogi wodne w szczególności w kontekście ochrony przed powodzią dolin rzecznych. Jednocześnie podkreśla się, że brak ratyfikacji przez Polskę umowy AGN z 1996 r. powoduje stagnację w dziedzinie rozwoju dróg wodnych. Umowa AGN tworzy ramy prawne ułatwiające koordynację planów rozwoju i inwestycji śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym. Wszystko po to, by transport drogami wodnymi śródlądowymi w Europie był jeszcze bardziej efektywny i atrakcyjny dla użytkowników⁴⁹. Kierunki interwencji w zakresie usprawnienia większej integracji transportu wodnego śródlądowego z innymi gałęziami w ramach transportu intermodalnego na drodze zapewnienia efektywnych połączeń portów wodnych śródlądowych z sieciami transportowymi innych gałęzi. 2. stworzenie formy współpracy międzyresortowej w odniesieniu do dróg wodnych. 3. uwzględnianie potrzeb żeglugi śródlądowej przy budowie i modernizacji obiektów hydrotechnicznych.

PODSUMOWANIE

Przegląd zaprezentowanych materiałów potwierdza, że na jego tle można przedstawić kilka ogólniejszych wniosków.

Po pierwsze, możliwość funkcjonowania żeglugi śródlądowej w Polsce uzależniona jest od właściwego utrzymania zabudowy dróg wodnych w celu powstrzymania jej postępującej degradacji oraz poprawy parametrów eksploatacyjnych szlaków żeglugowych. W polskiej żegludze śródlądowej trzeba przywrócić drogom wodnym parametry jakie wynikają z przypisanej im klasyfikacji. Do istotnych inwestycji na śródlądowych drogach wodnych należy zaliczyć m.in. opracowanie programów i modernizację zabudowy dolnego odcinka Wisły (od Bydgoszczy do Gdańska) oraz drogi wodnej Wisła – Odra (od Bydgoszczy do Kostrzyna). Żegluga śródlądowa w Polsce wykonuje obecnie około 0,7% przewozów masy towarowej i zajmuje ostatnią pozycję wśród pozostałych gałęzi transportu w naszym kraju.

Po drugie, dziewięć milionów ton towarów, przewożonych średnio w ciągu roku drogami wodnymi (średnia z ostatnich 20 lat), plasuje Polskę wśród państw o najniższym udziale transportu śródlądowego w Europie. Średni czas trwania sezonu nawigacyjnego na Odrze i Wiśle wynosi 260 dni, a średnia długość przewozów w relacjach krajowych – 95 km. Długość przewozów jest dowodem na to, że mają one charakter lokalny. Poza tym stan szlaków wodnych w Polsce utrudnia żeglugę długodystansową. Jedną z głównych przyczyn ak-

⁴⁶ A. Żylicz, *Statki śródlądowe*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1979, s. 56.

⁴⁷ Fierla, *Geografia gospodarcza Polski*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1994, s.45.

⁴⁸ http://www.mir.gov.pl/rozwoj_regionalny/poziom_krajowy/polska_polityka_przestrzenna/zespol_realizacyjny_KPZK/Documents/d5cf0707fa8140f6a6811645bc7f7375StrategiaGospWodnej_RM_calosc_6_09_05.pdf (4.03.2014).

⁴⁹ <http://www.dziennikbaltycki.pl/artukul/3301696,po-drugie-autostrada-wodna-na-wisle-polskie-wladze-wciaz-ignoruja-miedzynarodowe-porozumienia,id,t.html?cookie=1> (4.03.2014).

tualnego stanu dróg wodnych w Polsce jest rozproszenie kompetencji w obszarze rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Aktualnie drogami wodnymi i żeglugą śródlądową zarządza kilka resortów. Urzędy rejestrują statki i kontrolują ich stan techniczny, prowadzą egzaminy na patenty i świadectwa oraz dochodzenia w sprawie wypadków żeglugowych. Następuje pomieszanie kompetencji, ale i podejmowanie sprzecznych decyzji. Ponadto fakt, że drogami wodnymi zarządza (poprzez Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej) Minister Środowiska, ogranicza możliwości ich rozwoju.

Po trzecie, żegluga śródlądowa zapewnia duże możliwości, jeżeli chodzi o innowacje działalności usługowej regionalnej przedsiębiorczości. Stanowi ona stymulator wzrostu i wydajności produkcji, przy małym zanieczyszczeniu środowiska. W państwach UE podstawową przesłanką rozwoju śródlądowego transportu wodnego jest jego mały degradacyjny wpływ na środowisko. W Polsce brak jest proekologicznych środków oddziaływania na transport wodny śródlądowy. Głównym celem polityki transportowej kraju jest rozwój sieci dróg i autostrad. Polskie drogi wodne śródlądowe i ich infrastruktura są dalekie od poziomu, jaki reprezentują stare państwa UE. W związku z tym potrzebna jest zmiana prawa krajowego i zwiększenie nakładów finansowych na tę dziedzinę transportu. Konieczna wydaje się modernizacja i rozbudowa istniejącej już infrastruktury i nowe inwestycje, które przyciągną turystów i inwestorów.

STRESZCZENIE

W naszych warunkach atmosferycznych, wynikających z położenia geograficznego Polski, drogi wodne są nadrzędnym źródłem zagrożeń powodziowych, tym groźniejszych im większe zaniedbanie w ich utrzymaniu. Śródlądowa droga wodna, jak każda

inna infrastruktura transportowa, wymaga systematycznego przeprowadzania zabiegów konserwacyjno-naprawczych przez powołane do tego celu instytucje, które posiadają specjalistyczny sprzęt wodny i lądowy. System zarządzania utrzymaniem dróg wodnych w Polsce powinien odpowiadać występującym w dorzeczach zróżnicowanym warunkom hydrologicznym i hydrogeologicznym. System zarządzania drogami wodnymi powinien być podporządkowany systemowi zarządzania zasobami wodnymi państwami. Z kolei gęstość dróg wodnych jest mniejsza niż w innych gałęziach transportu, a o potencjale rozwoju żeglugi śródlądowej decyduje jego jakość i układ przestrzenny. W niniejszym opracowaniu zostaną omówione najistotniejsze kwestie dotyczące m.in. systemu polskich dróg wodnych, ochrony zasobów wodnych w Polsce z uwzględnieniem polityki UE w obszarze bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej.

SUMMARY

In our atmospheric conditions resulting from the geographical location of Polish waterways are the primary source of flood risks, the more dangerous the higher negligent in their maintenance. Inland waterway, like any other transport infrastructure, requires a systematic conduct maintenance and repair procedures by designated for that purpose institutions that have specialized equipment water and land. Maintenance management system of waterways in Poland should correspond occurring in different river basins hydrological and hydrogeological conditions. Waterways management system should be subordinate to the management of water resources countries. In turn, the density of waterways is less than in other modes of transport, but about the potential development of inland

waterway determines its quality and spatial arrangement. In this paper we will discuss the most important issues relating to Polish system of waterways, protection of water resources in Poland with regard to EU policy in the area of security of inland waterways.

BIBLIOGRAFIA

- Miłkowski M., *Obecny stan Odrzańskiej Drogi Wodnej*, „Przegląd Komunikacyjny” 1981, nr 8.
- Bogucki J., *Rzeka Odra śródlądową drogą wodną. Brama do Europy*, „Ekoprofit” 2003, nr 3.
- Bolt A., *Możliwości rozwoju dróg wodnych i portów rzecznych w regionie*, [w:] *Rewitalizacja gospodarcza obszaru delty Wisły poprzez rozwój żeglugi śródlądowej*, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2008, http://www.pomorskie.eu/res/biznes/pomorskie_studia_regionalne/rewitalizacja_gospodarcza_delty_wisly.pdf (9.03.2014).
- Commission Staff working document. Annex to the Communication from the Commission on the promotion of inland waterway transport „NAIADES”. Brussels 17.012006 SEC (2006) 34/3 com (2006).
- Dz. U. L 255/122 z dnia 30.09.2005 r.
- Dz. U. L 59 z 27.2.1998, s.1, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1997L0068:20111213:PL:PDF> (4.03.2014).
- Dz. U. nr 106, poz. 1151 z dnia 29. 09. 2001 r.
- Dz. U. Nr 115, poz. 1220.
- Dz. U. nr 115, poz. 1229 z dnia 11. 10. 2001 r.
- Dz. U. nr 5, poz. 43 z dnia 24. 01. 2001 r.
- Dz. U. nr 77, poz. 695 z dnia 18. 06. 2002 r.
- Dz. U. UE L 353/80.
- Dz. U. WE L 327 z 22.12.2000, s. 1.
- Dz. U. z 2008 r., nr 171, poz. 1057.
- Dz.U.06.123.858 z późn. zm.
- Dz.U.08.25.150 z późn. zm.
- Faye M., McArthur J., Sachs J., Snow T., *The Challenges Facing Landlocked Developing Countries*, “Journal of Human Development”, t. 5, nr 1, March 2004, <http://www.unmillenniumproject.org/documents/JHD051P003TP.pdf> (4.03.2014).
- Fierla I., *Geografia gospodarcza Polski*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1994.
- Galińska H., Wojewódzka-Król K., *Technologia śródlądowego transportu wodnego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1992.
- Grzywacz W., Wojewódzka-Król K., Rydzkowski W., *Polityka transportowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000.
- Hilling D., *Transport and developing countries*, London: Routledge 1996.
- <http://mdwe70.pl/article/69/158/dokumenty-poziomu-europejskiego> (4.03.2014).
- http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/TL_transport_wodny_srodladowy_w_Polsce_2012.pdf (5.03.2014).
- <http://www.dziennikbaltycki.pl/artukul/3301696,po-drugie-autostrada-wodna-na-wisle-polskie-wladze-wciaz-ignoruja-miedzynarodowe-porozumienia,id,t.html?cookie=1> (4.03.2014).
- http://www.jica.go.jp/usa/english/office/others/pdf/publication_111213.pdf (3.03.2014).
- http://www.mir.gov.pl/rozwój_regionalny/poziom_krajowy/polska_polityka_przestrzenna/zespol_realizacyjny_KPZK/Documents/d5cf0707fa8140f6a6811645bc7f7375StrategiaGospWodnej_RM_calosc_6_09_05.pdf (4.03.2014).
- <http://www.programodra.pl/> (3.03.2014).
- <http://www.rdw.org.pl/cele-i-harmonogram.html> (4.03.2014).
- Ishiwatari M., *Redevelopment of inland water transport for post-conflict reconstruction*

- tion in Southern Sudan, http://www.jica.go.jp/usa/english/office/others/pdf/publication_111213.pdf (3.03.2014).
- Jarzębińska T., *Limitations of the Inland Navigation Development In Poland. In-Water Project*, raport (w jęz. polskim i angielskim), 2006, <http://inwaterproject.org>, (5.03.2014).
- Jarzębińska T., Majewski W., *Changes and their Consequences of the Estuarine Section of the Vistula River*, [w:] Affelt W., Cywiński Z. (red.), *Proc. of the International Conference "Preservation of the Engineering Heritage – Gdańsk Outlook2000"*, GUT, 1999. (w jęz. angielskim).
- Kamiński T., Rusam M., *Umowa AGN narzędziem w procesie integracji europejskich dróg wodnych śródlądowych*, „Gospodarka Wodna” 1997, nr 7.
- Klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych zatwierdzona przez Europejską Komisję Gospodarczą Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) i Europejską Konferencję Ministrów Transportu (EMCT) w 1992 r.
- Łuczak B., *Możliwości wykorzystania dróg wodnych śródlądowych dla turystyki*, [w:] I Międzynarodowa Konferencja Naukowa „Inland Shipping 2005”, Szczecin 2005.
- Majzner Z., *Żegluga na wodach śródlądowych*, Warszawa 1953.
- Michalski M., *Żegluga śródlądowa w Unii Europejskiej i w Polsce – szanse rozwoju*, „Gospodarka Wodna”, 2003, nr 2.
- Owsiak J., Sewerniak J., *Studium możliwości wykorzystania drogi wodnej Bugu dla celów turystycznych*, Instytut Turystyki, Toruń 2005.
- Santuari A., *Inland waterways in Europe and passengers' protection: where do we stand ?*, <http://www.waterways-forward.eu/wp-content/uploads/2011/03/INLAND-WATERWAYS-IN-EUROPE-AND-PASSENGERS-PROTECTION1.pdf> (5.03.2014).
- Szysko M., Nadolny G., Galor A., *Droga wodna Wisła – Odra i jej rola w rozwoju regionów*, [w:] I Międzynarodowa Konferencja Naukowa „Inland Shipping 2005, Akademia Morska, Szczecin 2005.
- Tołkacz L., *Szanse rozwoju żeglugi śródlądowej*, Wydział Techniki Morskiej Politechniki Szczecińskiej, Szczecin 2007.
- Wojewódzka-Król K., (red.), *Rozwój infrastruktury transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002.
- Wojewódzka-Król K., Rolbecki R., *Koncepcja strategii rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce*, Sopot 2007.
- Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., *Transport wodny śródlądowy*, [w:] Liberadzki B., Mintura L. (red.), *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, Instytut Technologii Eksploatacji – PIB, Warszawa-Radom 2007.
- Woś K., *Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską*, Oficyna Wydawnicza „Sadyba”, Warszawa 2005.
- Wroński S., Pietrzak E., *Bydgoski Węzeł Wodny – szansą dla Bydgoszczy*, Materiały Seminarium „Wodne szlaki turystyczne w Polsce”, Bydgoszcz 8-10 czerwca 2007 (płyta CD).
- Wszelaczyński W., *Drogi wodne śródlądowe*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 1990.
- Zamora S., *Rate Regulation in Ocean Transport: Developing Countries Confront the Liner Conference System*, “California Law Review”, t. 59, 1971.
- Żurawik M., *Towary po rzekach nie płyną. W Polsce prawie nie ma dróg wodnych*, http://wyborcza.biz/biznes/1,101562,15731864,Towary_po_rzekach_nie_plyna_W_Polsce_prawie_nie_ma.html (2.03.2014).
- Żylicz A., *Statki śródlądowe*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1979.