

Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce

Część 1. Analiza funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego oraz turystyki wodnej w Polsce

Klient: Ministerstwo Infrastruktury
Rotterdam, Warszawa, 2011



Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce

Część 1. Analiza funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego oraz turystyki wodnej w Polsce

Klient: Ministerstwo Infrastruktury

Rotterdam, Warszawa, 2011

O firmie Ecorys

W Ecorys chcemy aby nasza praca przynosiła prawdziwe korzyści społeczeństwu. W naszej ofercie znajduje się stale rosnąca liczba usług i produktów, chociażby takich jak, np.: badania rynku, ewaluacje, szkolenia, usługi call centre, pomoc w zarządzaniu projektami z dziedziny rozwoju gospodarczo-społecznego, analizy sektorowe, zadania związane z pozyskaniem i zarządzaniem grantami, działania promocyjne, doradztwo związane z rozwojem infrastruktury, konsulting dla firm, szkolenia itd. Naszym klientom z sektorów publicznego, prywatnego i pozarządowego z całego świata oferujemy wartościowe rozwiązania i wyjątkowe perspektywy.

Historia Ecorys liczy już ponad 80 lat. Nasze doświadczenie obejmuje wiele dziedzin, na przykład takie jak gospodarka i konkurencyjność; regiony, miasta i nieruchomości, energia i woda, transport i mobilność, polityka społeczna, edukacja, zdrowie i zarządzanie, e-biznes.

Nasi pracownicy są ekspertami w swoich dziedzinach. Cenimy sobie naszych partnerów, z którymi mamy przyjemność współpracować.

ECORYS Nederland BV
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam

P.O. Box 4175
3006 AD Rotterdam
Holandia

T +31 (0)10 453 88 00
F +31 (0)10 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
Registration no. 24316726
W www.ecorys.nl

ECORYS Polska Spółka z o.o.
Łucka 2/4/600-845
Warszawa
Polska

T +48 22 / 339 36 40
F +48 22 / 339 36 49
E ecorys@ecorys.pl
W www.ecorys.pl

Autorzy opracowania

Poszczególne rozdziały Analizy funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego oraz turystyki wodnej w Polsce zostały opracowane przez następujących autorów:

- Rozdział 1** Stanisław Staniszewski, Cezary Gołębiowski,
Marian Krakowiak, dr Michał Pluciński, Katarzyna Dmochowska
- Rozdział 2** Jolanta Rekiel, Mirosław Mironowicz, Cezary Gołębiowski
- Rozdział 3** Jolanta Rekiel, Ewa Paluszkiewicz, Cezary Gołębiowski
- Rozdział 4** Jolanta Rekiel, Mirosław Mironowicz, Johan Gille
- Rozdział 5** dr Tomasz Sowiński
- Rozdział 6** Katarzyna Dmochowska
- Rozdział 7** dr Elżbieta Marszałek
- Rozdział 8** Mirosław Mironowicz

- Redakcja** Mirosław Mironowicz, Cezary Gołębiowski

Spis treści

Spis treści	5
Spis tabel	9
Spis rysunków	10
Wstęp 11	
Streszczenie	13
1. Infrastruktura techniczna polskich śródlądowych dróg wodnych	15
1.1 Rzeka Odra	21
1.1.1 Rzeka Odra od m. Racibórz do śluzy w Kędzierzynie-Koźlu (km 51 +200 - 95+540)	22
1.1.2 Rzeka Odra od śluzy w Kędzierzynie-Koźlu do stopnia wodnego w Brzegu Dolnym (od km 95+540 do km 282+650) wraz z kanałami Gliwickim oraz Kędzierzyńskim	23
1.1.3 Rzeka Odra od Brzegu Dolnego do Nysy Łużyckiej (od km 282+650 do 542+400)	27
1.1.4 Rzeka Odra od ujścia Nysy Łużyckiej (km 542+400) do szczecińskiego węzła wodnego	31
1.2 Wisła	39
1.2.1 Rzeka Wisła od Oświęcimia do Annopola (km 0+000 do km 295+200)	39
1.2.2 Rzeka Wisła od Annopola do Włocławka (km 295+200 do km 684+000)	42
1.2.3 Rzeka Wisła od Włocławka do Zatoki Gdańskiej (od km 684+000 do km 941+300)	45
1.2.4 Rzeka Nogat	46
1.1.1 Rzeka Martwa Wisła	47
1.3 Połączenie Odra – Wisła od Kanału Odra-Hawela do Bydgoszczy i dalej do Zalewu Wiślanego	47
1.3.1 Międzynarodowa Droga Wodna E-70	47
1.4 Pozostałe drogi wodne	50
1.4.1 Rzeka Warta i sieć dróg wodnych, tzw. pętli wielkopolski	50
1.4.2 Wybrane drogi wodne zlewni rzeki Wisły	51
1.4.3 Kanał Augustowski	52
1.4.4 Rzeka Pisa wraz z kanałami do Węgorzewa	53
1.4.5 System Wielkich Jezior Mazurskich	53
1.4.6 Międzynarodowa Droga Wodna E-40 Wisła od Gdańska przez Bug do Dniepru	53
1.5 Wnioski	54
2. Efektywność zarządzania śródlądowymi drogami wodnymi w Polsce i w Unii Europejskiej. 57	
2.1 Zarządzanie infrastrukturą dróg wodnych śródlądowych oraz finansowanie tej infrastruktury w Polsce	57
2.1.1 Zarządzanie zasobami wodnymi w Polsce	57
2.1.2 Finansowanie utrzymania śródlądowych dróg wodnych w Polsce	61
2.1.3 Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	65
2.1.4 Środki POIiŚ przeznaczone na wsparcie projektów związanych z drogami śródlądowymi pozostające w gestii Ministra Infrastruktury	68
2.1.5 Środki POIG, które mogą być przeznaczone na wsparcie projektów związanych z gospodarką wodną	69
2.1.6 Środki regionalnych programów operacyjnych, które mogą być przeznaczone na wsparcie projektów związanych z gospodarką wodną	70
2.2 Fundusz Żeglugi Śródlądowej	70

2.3	Zarządzanie infrastrukturą wodną i jej finansowanie w wybranych państwach Unii Europejskiej.....	72
2.3.1.	Holandia.....	72
2.3.2.	Francja.....	74
2.3.3.	Niemcy.....	77
2.3.4.	Rumunia.....	79
2.4	Wnioski.....	82
3.	Ocena uwarunkowań ekonomicznych, prawnych i eksploatacyjnych funkcjonowania żeglugi śródlądowej w Polsce	85
3.1.	Sfera podmiotowa rynku przewozów wodnych śródlądowych.....	85
3.2.	Podatki i opłaty	85
3.3.	Warunki eksploatacyjne dróg wodnych	90
3.4.	Obsługa portowa i stoczniowa	91
3.5.	Eksploatacja floty śródlądowej.....	93
3.6.	Kadry i szkolnictwo	94
3.7.	Programy wsparcia i instytucje	97
3.8.	Otoczenie prawne.....	98
3.9.	Wnioski.....	98
4.	Rynek przewozów żeglugą śródlądową w Polsce	101
4.1.	Przewozy towarowe	101
4.1.1.	Uwarunkowania popytu na usługi transportowe.....	101
4.1.2.	Analiza popytu na usługi transportowe towarowe	103
4.1.3.	Kierunki przewozów towarów żeglugą śródlądową.....	105
4.1.4.	Perspektywy na przyszłość	107
4.2.	Przewozy pasażerskie.....	109
4.3.	Prognoza potencjalnego popytu na transport żeglugą śródlądową w Polsce do roku 2027.. ..	114
4.3.1.	Prognoza popytu na transport towarowy	114
4.3.2.	Przewozy pasażerskie	122
4.4.	Podsumowanie i wnioski: Pozycja konkurencyjna transportu wodnego śródlądowego w Polsce	122
5.	Ocena uwarunkowań międzynarodowych	125
5.1.	Zobowiązania wynikające z członkostwa Polski w Unii Europejskiej.....	125
5.2.	Główne kierunki polityki transportowej Unii Europejskiej w odniesieniu do żeglugi śródlądowej	127
5.2.1.	Dyrektywa Wodna	130
5.2.2.	Dyrektywa Ptasia.....	130
5.2.3.	Dyrektywa Siedliskowa (Habitatowa)	131
5.2.4.	Sieć NATURA 2000.....	132
5.2.5.	Dyrektywa Powodziowa	133
5.2.6.	Dyrektywa RIS	135
5.2.7.	Inne działania UE w zakresie żeglugi śródlądowej	137
5.3.	Porozumienia Polski z krajami sąsiednimi.....	140
5.3.1.	Polska – Niemcy.....	140
5.3.2.	Polska – Białoruś.....	141
5.3.3.	Polska – Czechy.....	143
5.3.4.	Polska – pozostali sąsiedzi	143

5.3.5.	Inne umowy międzynarodowe	143
5.4.	Wnioski: Polskie drogi wodne na tle sieci europejskiej	145
6.	Korzyści z rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego.....	147
6.1.	Wielozadaniowość infrastruktury śródlądowych dróg wodnych.....	147
6.1.1.	Infrastruktura transportowa	147
6.1.2.	Infrastruktura związana z przemysłem i gospodarką komunalną.....	147
6.1.3.	Infrastruktura związana z rolniczą funkcją dróg wodnych.....	148
6.1.4.	Infrastruktura energetyczna	148
6.1.5.	Infrastruktura sportowo-rekreacyjna i turystyczna	149
6.1.6.	Infrastruktura przeciwpowodziowa.....	149
6.1.7.	Powódzie w Polsce	150
6.1.8.	Niskie stany wód w rzekach w Polsce	151
6.2.	Żegluga śródlądowa, jako proekologiczna gałąź transportu	151
6.2.1.	Wpływ żeglugi śródlądowej na redukcję emisji gazów i pyłów do atmosfery.....	152
6.2.2.	Gospodarka odpadami a stopień zanieczyszczenia wód	153
6.3.	Wnioski.....	155
7.	Turystyka wodna w Polsce	157
7.1.	Infrastruktura i warunki funkcjonowania turystyki wodnej w Polsce.....	157
7.1.1.	Charakterystyka i warunki funkcjonowania turystyki wodnej na polskich wodach śródlądowych i w pasie wód Pobrzeża Bałtyckiego	158
7.1.2.	Infrastruktura techniczna niezbędna do funkcjonowania wodnej turystyki śródlądowej.....	158
7.2.	Gospodarcze znaczenie turystyki wodnej.....	160
7.3.	Turystyczne wykorzystanie śródlądowych szlaków żeglugowych (wodnych).....	160
7.3.1.	Stan żeglowności śródlądowych szlaków turystycznych	161
7.3.2.	Rozwój sieci przystani wodnych z zapleczem turystycznym	162
7.4.	Współzależności turystyki wodnej z towarową żeglugą śródlądową	166
7.5.	Elementy systemu prawnego, odnoszącego się do turystyki wodnej, w zakresie warunków bezpieczeństwa dla statków turystyczno-rekreacyjnych.....	167
7.6.	Wnioski.....	168
8.	Podsumowanie i wnioski.....	171
8.1	Główne bariery rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce	171
8.2	Analiza strategiczna infrastruktury dróg wodnych	180
9.	Załączniki	185
9.1.	Plan dróg wodnych w Polsce na tle europejskich dróg wodnych	187
9.2.	Dane na temat najważniejszych obiektów infrastruktury technicznej szlaków wodnych w Polsce	189
9.2.1	Odrzański Szlak Wodny.....	189
9.2.2	Szlak wodny rzeki Wisły.....	214
9.2.3	Polski fragment Europejskiej Drogi Wodnej E-70 – Połączenie Odra- Wisła-Morze Bałtyckie.....	229
9.3.	Odrzańska Droga Wodna	237
9.4.	Charakterystyka sektora gospodarki wodnej i żeglugi śródlądowej w wybranych krajach UE.....	239
9.5.	Projekt nowej struktury zarządzania gospodarką wodną.....	251
9.6.	Szczegółowe dane dotyczące pochodzenia i przeznaczenia towarów i ich przewozów w relacjach krajowych, handlu zagranicznego jak i tranzytu wraz z określeniem kierunków przewozu w latach 2008 i 2009.....	253

9.7 Ankieta „Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce”	257
Wyniki ankiety.....	257
9.8. Prognoza potencjalnego popytu na przewozy transportem wodnym śródlądowym w Polsce w latach 2010-2027 w tys. ton.....	263
9.9. Prognoza potencjalnego popytu na przewozy pasażerskie transportem wodnym śródlądowym w Polsce w latach 2010-2027	265
9.10 Ankieta.....	267
9.10. Lista uczestników wywiadów osobistych	275
9.11. Bibliografia.....	277

Spis tabel

Tabela 1 Klasyfikacja dróg wodnych w Polsce i ich ważniejsze parametry eksploatacyjne.....	17
Tabela 2 Ogólna charakterystyka odrzańskich śródlądowych szlaków żeglugowych.....	21
Tabela 3 Mosty ograniczające żeglugę na odcinku rzeki Odry od śluzy w Kędzierzynie Koźlu do stopnia wodnego w Brzegu Dolnym	25
Tabela 4 Mosty ograniczające żeglugę na odcinku rzeki Odry od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej.....	29
Tabela 5 Główne parametry zbiorników retencyjnych, służących do zasilania szlaku żeglownego rzeki Odry.....	29
Tabela 6 Częstotliwość występowania Wielkiej Wody Żeglownej (WWŻ) na Odrze granicznej w latach 1959-2008	33
Tabela 7 Mosty ograniczające żeglugę na odcinku rzeki Odry od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia Warty.....	34
Tabela 8 Mosty ograniczające żeglugę na odcinku rzeki Odry od ujścia Warty do Zatoni Górnej (Hohensaaten)	35
Tabela 9 Ograniczenia parametrów szlaku żeglugowego na rzece Regalicy	36
Tabela 10. Ograniczenia parametrów szlaku żeglugowego na rzece Odrze Zachodniej	37
Tabela 11. Ograniczenia parametrów szlaku żeglugowego na rzece Parnicy.....	38
Tabela 12 Ogólna charakterystyka drogi wodnej Wisły.....	39
Tabela 13 Wymiary śluz na Kaskadzie Górnej Wisły.....	40
Tabela 14 Częstotliwość występowania stanów wody zapewniających głębokości tranzytowe >0,8 m w latach 2005-2007	43
Tabela 15 Ogólna charakterystyka połączenia wodnego – Odra – Wisła (północ) – E-70	47
Tabela 16. Wydatki budżetowe w latach 2009–2011 na gospodarkę wodną w tym na inwestycje i utrzymanie majątku skarbu państwa [tys. zł].....	63
Tabela 17. Przychody NFOŚiGW wypracowane przez Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej [RZGW] z tytułu należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni (pozycje 1 i 2 wymienione w przypisie 12) [tys. zł]	67
Tabela 18. Oplaty za korzystanie z dróg wodnych we Francji.....	77
Tabela 19. Przegląd sektora transportu wodnego śródlądowego w wybranych krajach UE.....	81
Tabela 20. Oplaty za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni (2009)	86
Tabela 21. Roczne stawki jednostkowe odprowadzane do Funduszu Żeglugi Śródlądowej (2009)	88
Tabela 22. Oplata przystaniowa dla statków żeglugi portowej i śródlądowej oraz dla kutrów rybackich i łodzi rybackich	89
Tabela 23. Oplata tonażowa pobierana w portach w Gdańsku, Gdyni i Elblągu.....	89
Tabela 24. Najważniejsze porty śródlądowe w Polsce.....	91
Tabela 25. Struktura tonażowa floty rzecznej w Polsce i Holandii w 2008 roku.....	94
Tabela 26. Liczba świadectw i patentów wydanych przez UZS w latach 2008–2010	95
Tabela 27. Liczba absolwentów szkół o profilu żeglugi śródlądowej w latach 2007–2010	95
Tabela 28 Przewozy ładunków przez gałęzie transportu w Polsce (w milionach ton)	101
Tabela 29. Wielkość i kierunki przewozów towarów drogami wodnymi śródlądowymi w Polsce w latach 2008 i 2009.....	106
Tabela 30 Transport pasażerski w Europie 1995-2008 (w tys. mln pkm).....	109
Tabela 31 Statki i przewozy pasażerskie w Polsce w latach 1980-2009.....	111
Tabela 32 Coroczne tempo wzrostu ładunków przewożonych drogami wodnymi śródlądowymi w Polsce w latach 2010-2030 w zależności od rodzaju przewożonych ładunków jak i tras przewozu	118
Tabela 33 Prognozowane potencjalne przewozy towarów drogami wodnymi śródlądowymi na poszczególnych odcinkach dróg wodnych w Polsce w roku 2027 [tys. ton].	120
Tabela 34. Obszar działania RIS (River Information Services) w Polsce	136
Tabela 35. Brakujące ogniwa i wąskie gardła międzynarodowych dróg wodnych na terenie Polski	140
Tabela 36. Koszty zewnętrzne gałęzi transportu	152
Tabela 37. Porównanie gałęzi transportu pod względem ekonomicznym i środowiskowym	153
Tabela 38 Analiza SWOT funkcjonowania żeglugi śródlądowej w Polsce.....	172
Tabela 39. Strategiczna analiza PESTEL infrastruktury dróg wodnych.	180
Tabela 40. Analiza SWOT infrastruktury dróg wodnych.....	183

Spis rysunków

Rysunek 1	Liczba służowań na poszczególnych odcinkach polskich dróg wodnych w roku 2008...	19
Rysunek 2	Wydatki inwestycyjne i wydatki na utrzymanie dróg wodnych w Polsce w latach 2004–2009 [tys. zł] w oparciu o dane KZGW	64
Rysunek 3	Przepływ środków publicznych w zakresie gospodarowania wodami	65
Rysunek 4	Podział Francji na baseny dorzeczy	74
Rysunek 5	Struktura wiekowa floty rzecznej w 2009 r.	93
Rysunek 6	Struktura przewożonych towarów w żegludze śródlądowej w Polsce w 2009 roku	103
Rysunek 7	Struktura przemysłu w Polsce	104
Rysunek 8	Przyjazdy turystów zagranicznych do Polski, prognoza na lata 2009-2015 (mln)	113
Rysunek 9	Prognozowany transport na drogach wodnych Niemiec, Polski i Czech w 2025 roku	115
Rysunek 10	Wyniki prognozy potencjalnego popytu na transport wodny śródlądowy w Polsce w latach 2010-2027 (w tys. ton)*	119
Rysunek 11	Prognozowane przewozy pasażerskie w okresie 2009-2027	122
Rysunek 12	Harmonogram wdrażania Dyrektywy Powodziowej	135
Rysunek 13	Europejskie drogi wodne o międzynarodowym znaczeniu (E)	139
Rysunek 14	Organizacja zarządzania gospodarką wodną w Polsce	239
Rysunek 15	Schemat organizacyjny KZGW	245
Rysunek 16	Schemat organizacyjny gospodarki wodnej w wariantcie II- „mieszanym”	251

Wstęp

Transport wodny śródlądowy, z punktu widzenia przyjętej jako kierunek rozwoju polityki transportowej w Europie zasady zrównoważonego rozwoju, jest istotną gałęzią całego systemu transportowego. W Polsce jednakże gałąź ta ma niewielkie znaczenie, a infrastruktura związana z transportem wodnym jest zaniedbana i niedofinansowana.

Istnieje szereg barier rozwoju tej gałęzi transportu w Polsce.

Celem niniejszego raportu jest przedstawienie obecnego stanu transportu śródlądowego w Polsce, jego analiza jak i wskazanie możliwych kierunków rozwoju. Raport ten ma posłużyć jako baza do prac nad przygotowaniem wieloletniego programu rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce.

W niniejszym Raporcie dokonano analiz następujących problemów:

- Aktualnego stanu śródlądowych dróg wodnych w Polsce,
- Efektywności administrowania i finansowania infrastruktury śródlądowych dróg wodnych na tle innych krajów europejskich,
- Funkcjonowania żeglugi śródlądowej w Polsce,
- Rynku przewozów ładunków i pasażerów żeglugi śródlądowej oraz prognozy popytu,
- Międzynarodowych uwarunkowań infrastruktury polskich śródlądowych dróg wodnych w kontekście sieci europejskich dróg wodnych,
- Działań w zakresie utrzymania i rozwoju sieci śródlądowych dróg wodnych, jako elementu poprawy gospodarowania zasobami wodnymi w Polsce;
- Potrzeb, możliwości i kierunków rozwoju turystyki wodnej w Polsce.

Cel raportu i realizacja zadań

Celem raportu jest dokonanie analizy uwarunkowań technicznych, organizacyjno-prawnych i ekonomicznych funkcjonowania żeglugi śródlądowej i infrastruktury dróg wodnych śródlądowych w Polsce. Na podstawie tej analizy we wnioskach zawartych w końcówce każdego rozdziału jak i w końcowych wnioskach raportu, wskazano główne problemy, jak i możliwości poprawy warunków działalności żeglugi śródlądowej w Polsce. W trakcie prac nad niniejszym dokumentem przeanalizowano szereg dokumentów źródłowych (patrz bibliografia), przeprowadzono wywiady z wieloma instytucjami związanymi z transportem śródlądowym w Polsce (patrz lista podmiotów, z którymi zostały przeprowadzone wywiady lub, które udostępniły informacje), a także uzyskać opinie od kilkunastu (w tym największych) użytkowników dróg wodnych (patrz opracowanie ankiety wśród użytkowników dróg wodnych).

W celu uzyskania szczegółowych informacji od armatorów i użytkowników dróg wodnych, przygotowano ankietę jako, zdaniem autorów Raportu, najlepszą metodę pozyskania informacji. Pomimo pewnych ograniczeń takiej metody badania, biorąc pod uwagę krotki czas przeznaczony na wykonanie analiz, wybór taki wydaje się uzasadniony. Niestety, nie udało nam się dotrzeć do wszystkich pożądaných instytucji. Dlatego też w trakcie prac nad drugą częścią opracowania planowane są dodatkowe rozmowy z przedstawicielami Ministerstwa Środowiska, a także z innych wybranych instytucji.

Podziękowania

Opracowanie niniejszego raportu nie byłoby możliwe bez ogromnego wsparcia ze strony Ministerstwa Infrastruktury, a w szczególności dyrekcji i pracowników Departamentu Transportu Morskiego i Żeglugi Śródlądowej. Niniejszym chcielibyśmy podziękować Pani Dyrektor Dorocie Lost-Siemieńskiej oraz zespołowi ekspertów tego departamentu, w szczególności Radcy Ministra Pani Janinie Mentrak oraz Głównemu Specjaliście, Panu Przemysławowi Dacy, za udostępnienie wielu przydatnych materiałów o charakterze naukowym oraz publicystycznym, a także za wsparcie w uzyskaniu niezbędnych danych i informacji z innych urzędów i instytucji.

Chcielibyśmy również podziękować przedstawicielom Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej i Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej oraz Urzędów Żeglugi Śródlądowej, w szczególności Pani Teresie Zań - Dyrektorowi Departamentu Inwestycji i Nadzoru Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej za udostępnienie cennych informacji na temat poszczególnych dróg wodnych w Polsce.

Ponadto chcielibyśmy wyrazić podziękowania przedstawicielom Funduszu Żeglugi Śródlądowej, Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, przewodniczącemu Ligii Morskiej i Rzecznej Panu Waławowi Kowalskiemu. Na koniec, chcielibyśmy podziękować pracownikom Biura Pełnomocnika Rządu dla Programu dla Odry 2006, Zarządowi Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Związkowi Polskich Armatorów Śródlądowych oraz wszystkim armatorom i użytkownikom polskich dróg wodnych śródlądowych, którzy dostarczyli nam cennych informacji.

Kolejne kroki

Niniejszy Raport zawiera analizę obecnej sytuacji wraz z wnioskami z niej wynikającymi. Raport ten będzie służył jako baza do rozpoczęcia zadań w kolejnej, drugiej części projektu. Celem tej części będzie przedstawienie propozycji założeń programu rozwoju infrastruktury transportu śródlądowego w Polsce oraz przygotowanie programu wieloletnich działań, koniecznych do przywrócenia parametrów eksploatacyjnych szlaków wodnych adekwatnych do przyznanej im klasy drogi wodnej. Część druga ma też na celu wskazanie koniecznych działań zmierzających do poprawy stanu technicznego oraz parametrów eksploatacyjnych polskich dróg śródlądowych w horyzoncie czasowym do roku 2027 oraz przedstawienie kosztów proponowanych inwestycji. Zostaną w niej także przedstawione propozycje zadań zmierzających do ugruntowania roli żeglugi śródlądowej w systemie transportu intermodalnego oraz propozycje zmian legislacyjnych i organizacyjnych w systemie zarządzania gospodarką wodną. Ponadto w części tej planowane jest wykonanie analizy możliwości rozwoju i dostosowania polskich dróg wodnych śródlądowych do wymagań europejskiej sieci dróg wodnych.

Streszczenie

Prezentowana Analiza funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego oraz turystyki wodnej w Polsce jest pierwszą częścią opracowania pn. Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego, przygotowywanego przez ECORYS Polska na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury .

Pracom doradcy przyświecała intencja, jaką jest stymulowanie rozwoju transportu wodnego śródlądowego jako najbardziej proekologicznej gałęzi transportu i której rozwój jest możliwy w oparciu o warunki geograficzne Polski oraz zgodnie z politykami Unii Europejskiej. W tym celu przeanalizowano różne aspekty związane ze stanem obecnym i perspektywami dalszego rozwoju śródlądowych dróg wodnych oraz ich wykorzystania dla potrzeb transportu wodnego.

1. W rozdziale pierwszym opracowania skoncentrowano się na opisie aktualnego stanu technicznego dróg wodnych w Polsce oraz porównaniu ich parametrów technicznych z wymaganiami określonymi przepisami dotyczącymi ich klasyfikacji. Obok konfrontacji z wymaganiami krajowymi przeanalizowano również klasy dróg pod kątem ich pozycji w międzynarodowej sieci transportowej. Stwierdzono, że obecny stan śródlądowych dróg wodnych w Polsce znacząco odbiega nie tylko od oczekiwań wynikających z regulacji międzynarodowych, ale i dużo mniej wymagających przepisów krajowych.
2. Stan organizacyjno-prawny, jak również porównania międzynarodowe, przedstawiono w drugim rozdziale opracowania. Stwierdzono w nim, że krajowy system zarządzania dyskryminuje możliwość pełnienia przez rzeki funkcji transportowej na korzyść wąsko pojętej ochrony środowiska. W szczególności podkreślono nieefektywność rozwiązania, według którego infrastruktura dróg wodnych w Polsce została wyłączona ze sfery zarządzania infrastrukturą transportową państwa, a dołączono ją do sektora związanego z ochroną środowiska naturalnego.
3. Trzeci rozdział zawiera ocenę uwarunkowań ekonomicznych dotyczących żeglugi śródlądowej. Stwierdzono, że jest to branża o niskiej pozycji strategicznej, osłabianej dodatkowo przez nieefektywne narzędzia prawno-finansowe. Zauważono bardzo wysoki, jak na stan rozwoju gospodarczego tej branży a także warunki europejskie, poziom obciążeń finansowych oraz wyjątkowo słabe mechanizmy wsparcia. Rezultatem tych zjawisk jest zły stan floty rzecznej, jak również degradacja techniczna jej zaplecza lądowego (portów i stoczni). Stwierdzono ponadto, że nie są wykorzystywane możliwości dotyczące obsługi transportu wodnego.
4. Rynek przewozów żeglugą śródlądową jest przedmiotem czwartego rozdziału opracowania. Zaobserwowano regres pracy przewozowej towarów transportem wodnym śródlądowym, powiązany z ucieczką wykonawców tych usług z Polski i świadczenie przez nich usług transportu wodnego w innych krajach Europy. Stwierdzono całkowitą marginalizację Wisły jako drogi wodnej oraz dominację przewozów na krótkich odcinkach (w ramach jednego województwa). Stwierdzono też, że decydującą pozycję w strukturze przewozów krajowych mają surowce mineralne (w tym pozyskiwane z dna rzek) oraz węgiel, a więc ładunki najmniej wymagające w transporcie. W rozdziale tym przedstawiono również wykonaną przez ekspertów ECORYS prognozę rozwoju transportu wodnego śródlądowego do roku 2027 wraz z określeniem głównych kierunków transportu wodnego. Osobno odniesiono się w tym rozdziale do kwestii przewozów pasażerskich i możliwości ich wzrostu w przyszłości.

5. Uwarunkowania międzynarodowe są opisane w rozdziale piątym. Dokonano tutaj przeglądu istotnych regulacji o charakterze ogólnoeuropejskim oraz umów dwustronnych pomiędzy Polską krajami sąsiadującymi. Stwierdzono istotne luki w zakresie udziału Polski we współpracy międzynarodowej – przede wszystkim w relacjach wschodnich. Podkreślono, że Polska nie w pełni uczestniczy w realizacji polityki europejskiej w odniesieniu do transportu wodnego, a także w realizacji innych porozumień międzynarodowych, w szczególności porozumienia AGN.
6. Korzyści wynikające z rozwoju infrastruktury transportu wodnego zostały omówione w rozdziale szóstym. Pokazano w nim wielozadaniowość infrastruktury związanej z drogami wodnymi i rozliczne funkcje, które jednocześnie spełnia każda budowla hydrotechniczna. Wskazano, że z rozwoju infrastruktury dróg wodnych korzyści odnoszą także inne dziedziny gospodarki niż, transport, w tym szczególnie podkreślono wpływ jaki infrastruktura dróg wodnych ma na bezpieczeństwo przeciwpowodziowe. Tak rozumiany, wielopłaszczyznowy rozwój dróg wodnych jest w pełni zgodny z obowiązującą w Unii Europejskiej zasadą zrównoważonego rozwoju.
7. W rozdziale siódmym omówiono współzależność – jak rozwój żeglugi towarowej i związanej z nią infrastruktury wpływa na turystyką wodną. Dokonano wstępnej inwentaryzacji potrzeb związanych z turystyką wodną i inicjatyw zgłaszanych i podejmowanych w tym zakresie przez samorządy lokalne. Sformułowano też wniosek dotyczący potrzeby pełnej inwentaryzacji potrzeb w tym zakresie oraz komplementarności podejmowanych działań z postulowaną, przyszłą strategią dla turystyki.
8. W przeprowadzonej analizie przedstawiono także czynniki długookresowe, które mogą potencjalnie sprzyjać rozwojowi śródlądowych dróg wodnych w Polsce. Są one związane głównie z zasobami naturalnymi – korzystnym układem rzek, ale również, w związku z ponawiającymi się klęskami powodzi, coraz większym uświadomieniem sobie potrzeb inwestycyjnych dotyczących infrastruktury szlaków wodnych. Wskazano zasady planowania przedsięwzięć infrastrukturalnych i pożądane kierunki inwestycji. Stwierdzono konieczność uporządkowania sfery zarządzania infrastrukturą dróg wodnych tak, aby mocniej reprezentowany był interes żeglugi śródlądowej. Wskazano też na potrzebę reformy instytucjonalnej sfery finansowania infrastruktury dróg wodnych.

Postulatem końcowym niniejszego opracowania jest teza, iż polityka transportowa Polski, realizowana zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, może w przyszłości sprzyjać włączeniu się kraju w międzynarodowy system transportu śródlądowego oraz zbliżyć Polskę do istniejących w tym względzie trendów europejskich.

1. Infrastruktura techniczna polskich śródlądowych dróg wodnych



Polska jest jednym z europejskich krajów o najuboższych naturalnych zasobach wodnych. Pomimo tego Polska należy jednocześnie do krajów najbardziej narażonych na występowanie powodzi i z ich powodu ponosi wymierne duże szkody.

Drogi wodne, a szczególnie żeglowne odcinki rzek, występują jednocześnie w dwóch układach infrastruktury technicznej kraju. Pierwszy z nich obejmuje infrastrukturę techniczną gospodarki wodnej, jako jeden z wielu systemów wodnych; drugi zaś obejmuje wody, jako element gałęzi transportu w systemie transportowym państwa. Należy podkreślić, ponieważ ma to znaczenie dla dalszych rozważań, że taki dualizm występuje jedynie w przypadku tej gałęzi transportu. Takie podejście do dróg wodnych stosowane jest w polityce przestrzennej państwa odnośnie tego sektora, we wszelkich dokumentach o charakterze strategicznym, jak również w systemie zarządzania i administrowania nim.

Niniejszy rozdział stanowi inwentaryzację – charakterystykę głównych cieków wodnych w Polsce z punktu widzenia potrzeb systemu transportu wodnego śródlądowego. Plan dróg wodnych w Polsce na tle dróg wodnych europejskich prezentuje załącznik 9.1, natomiast załącznik 9.2 dane najważniejszych obiektów infrastruktury technicznej szlaków wodnych w Polsce. Rysunek 1 ukazuje liczbę śluzowań na poszczególnych odcinkach polskich dróg wodnych w 2008 r., co daje pewien obraz stopnia wykorzystania dróg wodnych w Polsce. Jest on oczywiście niepełny, gdyż na dużym odcinku Odrzańskiej Drogi Wodnej (dolnym) żeglugę uprawia się bez konieczności śluzowań, a odcinek ten jest intensywnie wykorzystywany przez żeglugę.

Charakterystyka dróg wodnych jest przedmiotem Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. 77 poz. 695), które precyzuje minimalne parametry szlaku żeglownego – czyli jego szerokość, głębokość, promień łuków szlaku oraz wielkość prześwitu pod mostami. Zgodnie z rozporządzeniem parametry te muszą być spełnione przez co najmniej 240 dni w przeciętnym roku z wielolecia. Załącznik Nr 2 do Rozporządzenia wyznacza parametry jakie powinny spełniać określone drogi wodne w Polsce. Razem w Rozporządzeniu określono parametry dla 3659,10 km dróg wodnych i długość ta przyjęta jest w niniejszym opracowaniu.

W potocznym mniemaniu przez klasę drogi wodnej rozumie się jej parametry techniczne, czyli głębokości tranzytowe, promienie łuków, prześwity pod mostami i liniami elektrycznymi oraz parametry śluz. Pojęcie klasy drogi wodnej wywodzi się historycznie od parametrów taboru pływającego tą drogą. Klasa drogi wodnej oznacza więc przede wszystkim parametry jednostek, które mogą się na niej poruszać, a więc ich ładowność, przy czym na ogół nie ma możliwości, aby jednostka dostosowana do klasy wyższej wpłynęła na drogę wodną o klasie niższej. I tak, np. droga wodna Odra – Wisła Wartą, Notecią i Kanałem Bydgoskim została dostosowana do barek z własnym napędem - tzw. „berlinek” o długości 55 -57 m, szerokości do 9 m i nośności do 500 Mg (t) oraz wysokości ponad wodą ca 3, 7 m. Stąd wzięły się parametry tej drogi, odpowiadające poza długością śluz (57, 4 m) II klasie drogi wodnej. Istnieje więc sprzężenie zwrotne pomiędzy klasą drogi wodnej a taborem pływającym. Znajduje to zresztą odzwierciedlenie z załączniku nr 1 do rozporządzenia PRM z 07.05.2002 r. (Dz.U.77 poz.695). Z kolei możliwości załadunkowe taboru pływającego są jednym z czynników określających przepustowość drogi wodnej, czyli jej możliwości transportowe

Europejska Komisja Gospodarcza dla Europy (EKG – ONZ) na wniosek Stałego Międzynarodowego Stowarzyszenia Kongresów Żeglugi (PIANC) przyjęła jednolitą klasyfikację europejskich dróg wodnych śródlądowych, która została wprowadzona przez Europejską Komisję Ministrów Transportu (CEMT) oraz przez Komitet Transportu Wewnętrzny EKG – ONZ.

W klasyfikacji tej uwzględniono fakt różnorodności zjawisk na rzekach na wschód i zachód od Łaby (głównie warunki klimatyczne – zlodzenia). Przyjęto, że najsłabsze klasy dróg wodnych (tj. I, II i III) mają znaczenie regionalne, a klasy od IV do VII znaczenie międzynarodowe.

Polska klasyfikacja oparta jest w dużej części na klasyfikacji EKG–ONZ wprowadzając jednak dodatkowe kryteria oceny klas dróg wodnych, tzw. parametry eksploatacyjne.

Polskie przepisy ograniczają się tylko do V klas dróg wodnych przyjmując kryteria oceny takie same jak w klasyfikacji europejskiej:

- parametry statku;
- wzniesienie konstrukcji mostów;
- dodatkowe parametry eksploatacyjne żeglugi, (określone dla szlaku żeglownego w rzece i sztucznych kanałów) uwzględniające wymiary poszczególnych elementów szlaku żeglownego: szerokość, głębokość tranzytową, promień łuku, wymiary śluz żeglugowych oraz odległość pionową przewodów linii elektroenergetycznych i przewodów telekomunikacyjnych ponad poziom WWŻ (Wysokiej Wody Żeglownej).

Tabela 1 Klasyfikacja dróg wodnych w Polsce i ich ważniejsze parametry eksploatacyjne.

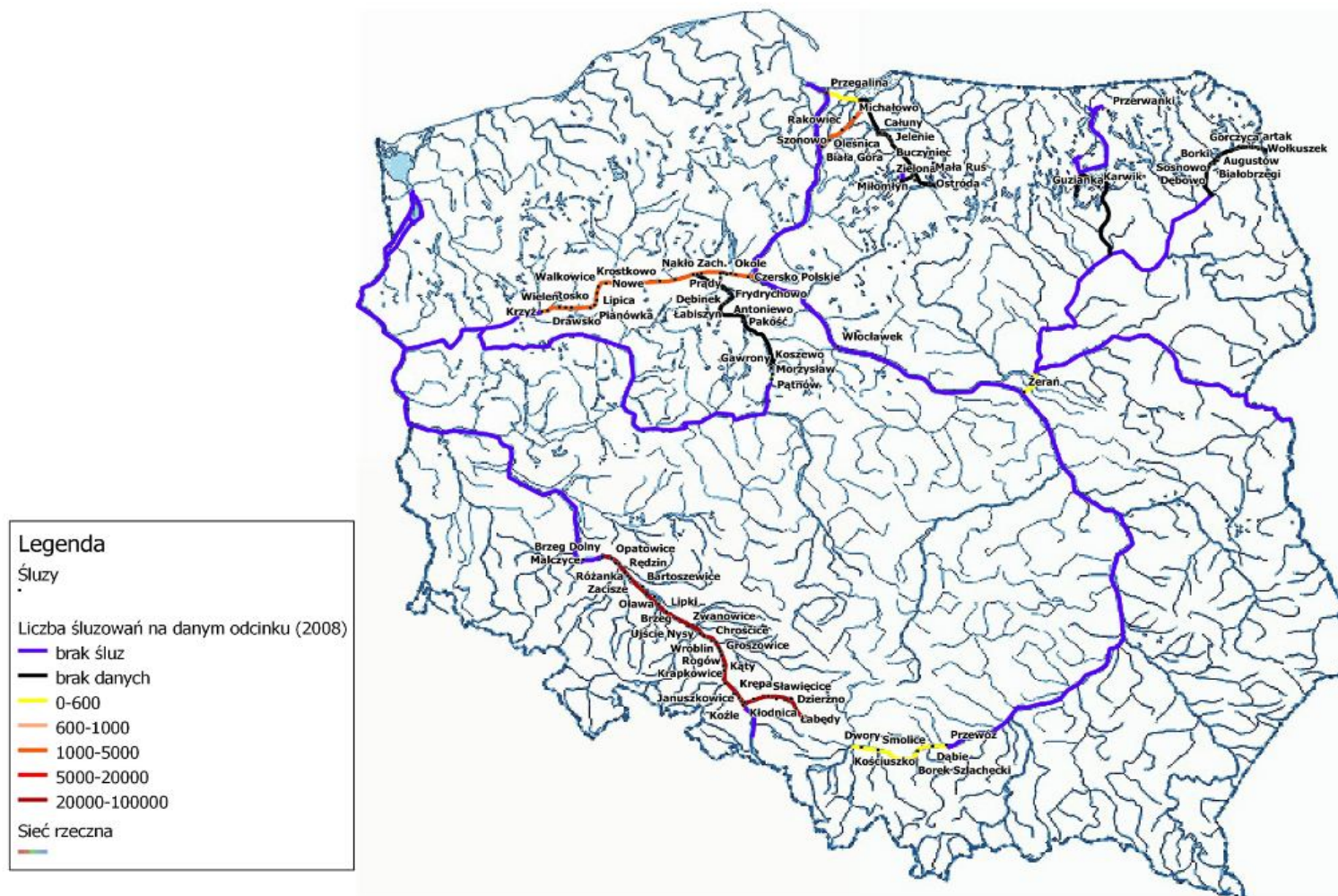
Minimalne parametry [m]	Klasy drogi wodnej						
	Ia	Ib	II	III	IV	Va	Vb
Szerokość szlaku żeglownego* [m]	15	20	30	40		50	
Głębokość tranzytowa [m]	1,2	1,6	1,8		2,8		
Promień łuku osi szlaku [m]	100	200	300	500	650		800
Minimalny prześwit pod mostami ponad najwyższą wodę żeglowną [m]	3			4	5,25 lub 7,00**		
Szerokość śluzy [m]	3,3	5,0	9,6	9,6	12	12	12
Długość śluzy [m]	25	42	65	72	120	120	187
Głębokość na progu dolnym śluzy [m]	1,5	2,0	2,2	2,5	3,5	4	4

Źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. 77 poz. 695).

* Szerokość szlaku żeglownego na poziomie dna statku o dopuszczalnej ładowności przy pełnym zanurzeniu

** Minimalny prześwit 5,25 m dla dwóch warstw kontenerów, a 7,0 m dla trzech warstw.

Rysunek 1 Liczba śluzowań na poszczególnych odcinkach polskich dróg wodnych w roku 2008.



Źródło: opracowanie własne

1.1 Rzeka Odra

Źródła Odry znajdują się na terytorium Czech w Oderskich Vrchach. Na całej długości biegu rzeki można wyróżnić dwie jej części: górską, obejmującą pierwsze 50 km biegu, oraz niziną - na pozostałym odcinku¹. Rzeka ta pełni wiele różnorodnych funkcji od transportowych po turystyczne.

Funkcję transportową pełni tak zwana „Odrzańska Droga Wodna” (Załącznik 9.3), która stanowi element historycznie ukształtowanego korytarza transportowego, funkcjonalnie związanego z obsługą wymiany towarowej. Droga ta łączy ze sobą aglomerację szczecińską, morskie i rzeczne porty oraz przeładownie zlokalizowane w jej ujściu z aglomeracją wrocławską i górnośląską, a także pośrednio przez połączenie wodne Wisła-Odra i Wartę z wielkopolskim obszarem gospodarczym i częścią nadwiślańskiego obszaru gospodarczego (przez połączenie Wisła-Odra), zaś przez kanały Odra-Hawela i Odra - Szprewa z aglomeracją berlińską i dalej z Europą Zachodnią.

W przeszłości Odra górna była sprawną drogą wodną, co osiągnięto przy pomocy zabiegów regulacyjnych. Jednakże, pomimo to, w tak zwanych latach suchych, przez wiele miesięcy żegluga nie mogła się odbywać. Dokonano, więc skanalizowania nurtu rzeki na jej 187-kilometrowym odcinku. Głębokość tranzytowa na Odrze skanalizowanej wynosi 180 cm. Uzyskanie stałej minimalnej głębokości żeglugowej na Odrze nie skanalizowanej osiągalne jest przez obecność budowli hydrotechnicznych tj. tamy podłużne i ostrogi (które są mocno zdekapitalizowane) oraz przez odpowiednie zasilanie ze zbiorników retencyjnych. Obecnie najczęściej utrudnień i ograniczeń dla żeglugi występuje na odcinku rzeki od Brzegu Dolnego po ujście Warty. W latach suchych, pomimo zasilania przepływów, wodą zmagazynowaną w zbiornikach retencyjnych (Otmuchów, Nysa, Turawa, Mietków i Dzierżono), głębokości na przemiałach zmniejszają się nawet do 1,0 m. Odcinek Odry od ujścia Warty w Kostrzynie po jezioro Dąbie w Szczecinie jest drogą wodną klas III i Vb (szczegółowy podział poniżej) o minimalnej głębokości od 150 cm do 220 cm, chociaż miejscami zdarzają się również głębokości mniejsze.

W ramach Programu dla Odry 2006 przewidziane zostały roboty zarówno na odcinku skanalizowanym jak i na rzece swobodnie płynącej. Realizacja tego programu ma spowodować poprawę głębokości tranzytowych do wielkości zbliżonych do $t = 1,8$ m, a więc do parametrów eksploatacyjnych Odry skanalizowanej, odpowiadających III klasie drogi wodnej o znaczeniu regionalnym. Rzeką Odrą od granicy Republiki Czeskiej do Szczecina administrują następujące regionalne zarządy gospodarki wodnej:

- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach od km 20 do 98+600,
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu od km 98+600 do 542+400,
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie od km 542+400 do Szczecina.

Tabela 2 Ogólna charakterystyka odrzańskich śródlądowych szlaków żeglugowych.

Nazwa śródlądowej drogi wodnej	Administracja	Długość [km]	Klasa drogi wodnej
Odrzańska droga wodna wraz kanałami: Gliwickim i Kędzierzyńskim			
KANAŁ KĘDZIERZYŃSKI - od Kanału Gliwickiego do Zakładów Azotowych „Kędzierzyn”	RZGW Gliwice	5,9	II
KANAŁ GLIWICKI - od Gliwic do Kędzierzyna-Koźła	RZGW Gliwice	41,2	III

¹ Charakterystyka parametrów fizyczno-geograficznych Odry i jej dopływów, Opracowanie Ekofizjograficzne dla Województwa Dolnośląskiego, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu, 2005.

ODRA -od Kędzierzyna - Koźła do Brzegu Dolnego -od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej	RZGW Wrocław	187,1 259,75	III II
- od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia Warty - od ujścia Warty do Ognicy -od Ognicy do Widuchowej	RZGW Szczecin	75,2 79,4 7,1	II III Vb
ODRA WSCHODNIA - od Widuchowej do przekopu Klucz - Ustowo	RZGW Szczecin	26,4	II
REGALICA - od przekopu Klucz - Ustowo do jeziora Dąbie	RZGW Szczecin	11,1	III
JEZIORO DĄBIE - od ujścia Regalicy do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	RZGW Szczecin	9,5	Vb
ODRA ZACHODNIA - od ujścia Regalicy do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	RZGW Szczecin	36,6	Vb

Źródło: Opracowanie na podstawie Załącznika Nr 2 do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz U z 2002 r., nr 77, poz. 695).

1.1.1 Rzeka Odra od m. Racibórz do śluzy w Kędzierzynie-Koźlu (km 51 +200 - 95+540)

Na odcinku od Raciborza do śluzy w Kędzierzynie-Koźlu rzeka Odra jest zaliczona do drogi wodnej klasy Ia. Dla umożliwienia warunków żeglugowych droga wodna wymaga gruntownej modernizacji w zakresie:

- Naprawy i przebudowy zabudowy regulacyjnej,
- Pogłębienia i odźwirowania koryta,
- Poszerzenia zakoli.

Aktualnie odbywać się może na niej jedynie okresowy, tylko przy odpowiednich warunkach hydrologicznych (przy stanach średnich wody w korycie rz. Odry), ruch turystyczny. Na tym odcinku rzekę Odrę zasilają prawostronne dopływy Ruda z Suminą i Zbiornikami Rybnik, Bierawka i Kłodnica oraz lewostronne Dzielniczka i Cisek.

Na kilometrze 62 + 300 ewentualną żeglugę utrudniają głazy betonowe w dnie – przyczółki starego mostu.

Obecnie na odcinku 23,5 km od stopnia Koźle (km 95) do 71+500 prowadzone są prace wydobywania rumoszu rzeczno-geologicznego w celu udroźnienia koryta i złagodzenia erozyjnych uszkodzeń.

Na tzw. Starej Odrze w km 95+540 w Kędzierzynie-Koźlu zlokalizowana jest zabytkowa śluza wybudowana w roku 1857. Jest to śluza jednokomorowa o parametrach: długość 41,9 m i szerokości 5,4 m. Wrota od strony górnej i dolnej wody posiadają napęd ręczny (odrestaurowany w 2009 r.). Obiekt jest sprawny i eksploatowany, głównie dla ruchu turystycznego, a piętrzenie służy do ujmowania wody z Odry dla przemysłu (Zakłady Azotowe i Blachownia).

Na 98+300 km rzeki Odry bierze początek Kanał Gliwicki.

Port Koźle zlokalizowany jest u ujścia Kanału Gliwickiego. Powierzchnia portu wynosi 22,50 ha, z czego 11,30 ha zajmują 3 baseny portowe. Znajduje się tam 3.185 m nabrzeży przeładunkowych oraz 635 m nabrzeży postojowych i innych. Nabrzeża są bardzo wysokie, przygotowane do obsługi ładunków także w czasie wysokiej wody żeglownej. Wyposażenie przeładunkowe zostało zlikwidowane. Roczna zdolność przeładunkowa portu (przed dewastacją) wynosiła około 1 mln ton. Nadal istnieje w porcie możliwość przejściowego składowania do 300 tys. ton materiałów (głównie węgla). Na terenie portu zlokalizowane są: elewator zbożowy (pojemność 10 tys. ton), place składowe (pow. 48.130 m²; głównie nieutwardzone - poduszka węglowa) oraz zdewastowane, nie nadające się do wykorzystania obiekty magazynowe, biurowe, socjalne (pow. 1.500 m²). Port jest nieczynny. Od paru lat na terenie portu podejmowane są próby utworzenia centrum logistycznego skupiającego transport wodny, samochodowy i kolejowy – niestety na razie nieskutecznie.

1.1.2 *Rzeka Odra od śluzy w Kędzierzynie-Koźlu do stopnia wodnego w Brzegu Dolnym (od km 95+540 do km 282+650) wraz z kanałami Gliwickim oraz Kędzierzyńskim*

Odra skanalizowana zabudowana jest 24-ema stopniami piętrzącymi, w tym 23-ema stale wykorzystywanymi żeglugowo. Długość tego odcinka Odry od Kędzierzyna-Koźla do Brzegu Dolnego wynosi 187,1 km, a długość stanowisk pomiędzy stopniami od 4 do 21 km (załącznik 9.3 zawiera poglądowy profil Odry skanalizowanej). Sumaryczny spad pokonany na wszystkich stopniach wynosi ok. 65,0 m (spad na poszczególnych stopniach wynosi od 1,75 m w Chróścicach, do 6,70 m w Brzegu Dolnym). Poszczególne stopnie tworzą jaz i śluzy. Od śluzy Januszkowice (pierwsza duża śluza odrzańska, licząc od portu w Koźlu w dół rzeki) do śluzy Różanka we Wrocławiu – szerokość śluz (oprócz śluz Zwanowice i Janowice o szerokości 12 m) wynosi 9,6 m. Pozostałe dwie śluzy Rędzin i Brzeg Dolny mają 12 m szerokości.

Parametry szlaku żeglownego Odry skanalizowanej (od Kędzierzyna-Koźla do Brzegu Dolnego)

Parametry szlaku żeglownego Odry skanalizowanej są następujące:

- Normatywna najmniejsza głębokość wynosi 1,80 m (przy normalnym piętrzeniu),
- Szerokość szlaku żeglownego (szerokość szlaku limitują kanały śluzowe) jest zmienna i na głębokości 1,80 m wynosi od 35 do 80 m,
- Promienie łuków (najmniejsze występują w rejonie Oławy oraz Trestna i wynoszą 220-250 m) na 34 odcinkach o łącznej długości 11 km wynoszą od 300 ÷ 550 m, (małe łuki nie stanowią zasadniczego wpływu na manewrowość statków z uwagi na większe głębokości zapewnione przez piętrzenia),
- Kanały żeglugowe mają szerokość od 20 do 35 m i głębokość ok. 3,0 m.

Szlak żeglowny jest uregulowany ostrogami podprądowymi faszynowo-kamiennymi.

Odra skanalizowana, dzięki istniejącym obiektom hydrotechnicznym (śluz + jaz) utrzymującym odpowiednie piętrzenie, umożliwia pływanie statkom na optymalną stopę załadunkową, tj. 160 cm - przy optymalnej głębokości tranzytowej 180 cm, w zasadzie przez prawie cały sezon żeglugowy. Ruch żeglugowy nie jest, więc uzależniony od występowania niskich przepływów naturalnych. Śluzowania statków odbywają się w systemie dwuzmianowym, przez 16 godzin na dobę. W tym czasie możliwe jest wykonanie średnio 32 śluzowań na każdym stopniu wodnym. W śluzowaniu dużą śluzą mogą uczestniczyć obiekty o łącznym przewożonym ładunku ok. 1500 T.

Maksymalna przepustowość tej części drogi wodnej jest szacowana na ok. 12 mln ton w obu kierunkach, zakładając okres nawigacyjny z głębokością tranzytową 180 cm trwający 275 dni oraz 16 godzinny czas pracy śluz.

Zgodnie z klasyfikacją oraz zarządzeniami Dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu i Wrocławiu, po Odrze skanalizowanej mogą pływać pojedyncze statki o długości do 70,0 m i szerokości do 9,00 m, a zestawy pchane odpowiednio - do 118,0 m i 9,00 m.

Na przedmiotowym odcinku Odry znajdują się następujące porty:

- Port w Opolu (Zakrzów) składa się z jednego basenu o długości nabrzeży wynoszącej 600 m. Wyposażony jest w dźwig samojezdny używany do wyładunku kruszywa, place składowe są zarośnięte, magazyny wynajęte pod działalność nie żeglugową. Port posiada połączenie z siecią PKP. Port znajduje się we władaniu Odratrans S.A., obecnie nieczynny;
- Port w Oławie - jego powierzchnia wynosi 16 ha, z czego 1,3 ha zajmują baseny. Długość nabrzeży wynosi 130 m. Port posiada połączenie kolejowe, obecnie jest nieczynny;
- Port Miejski we Wrocławiu: zajmuje obszar 192.811 m², z czego 43.490 m² to basen równoległy do koryta rzeki. Długość nabrzeża wynosi 2.156 m. Na terenie portu znajdują się magazyny (pow. 13.100 m²) oraz place składowe (pow. 11.000 m²). Zdolność przeładunkowa portu wynosi 1-2 mln ton rocznie w zależności od rodzaju masy towarowej. Port posiada połączenie kolejowe, lecz nie ma możliwości jego rozbudowy w celu obsługi kontenerów. Stan techniczny portu jest niezadowolający, część obiektów jest zdekapitalizowana. Właścicielem portu jest przedsiębiorstwo Odratrans-Porty Sp. z o.o., grupa kapitałowa Odratrans.

Ponadto na terenie województwa opolskiego zostały wybudowane dwa porty przemysłowe zbudowane w latach 70., tj.:

- Port cementowni Górażdże (Chorula) - sprzedany firmie IMEX Piechota wykorzystywany obecnie do przeładunku kruszyw i załadunku urządzeń ponad gabarytowych przez samojezdne dźwigi 160 – 200 Mg;
- Port Zakładów Aparatury Chemicznej METALCHEM (przedsiębiorstwo znajduje się w upadłości)² w Opolu (km 143+200) - złożony z pojedynczego basenu o powierzchni 0,24 ha, wyposażony w suwnicę o udźwigu 400 ton. Jest połączony z siecią kolejową, co umożliwia przeładunek najcięższych ładunków (np. turbogeneratorów)³.

Dodatkowo na terenie województwa dolnośląskiego funkcjonują następujące porty zakładowe:

- MPWiK Wrocław - port wyładunkowy - obecnie nie eksploatowany, obejmuje tereny składowe MPWiK, nie posiada urządzeń portowych;
- Port Kozanów we Wrocławiu - nieużytkowany, poradziecki, wymaga remontu.

Inne istniejące obiekty infrastruktury rzecznej, tj. załadownie, przeładownie, nabrzeża:

- Przeładownia Pogolewo Wielkie (górne) – wykorzystywana do transportu ceramiki i wyładunku węgla, przejęta przez gminę Brzeg Dolny, zniszczona;
- Przeładownia Elektrociepłowni Wrocław – właścicielem jest KOGENERACJA S.A., wykorzystywana do przeładowywania mialu węglowego;
- Przeładownie w Kanale Żeglugowym we Wrocławiu - mało wykorzystywane;
- Nabrzeże przeładunkowe w Urazie - nie użytkowane;
- Nabrzeże przeładunkowe zakładów chemicznych „Rokita” w Brzegu Dolnym - nie użytkowane.

Na przedmiotowym odcinku Odry znajdują się następujące stocznie rzeczne:

- Atut s.c. Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Stocznia Januszkowice, Aleksandra, Krzysztof Ptak zlokalizowana na 105,5 km Odry.
- Stocznia Koźle Sp. z o.o. (km 100): stocznia remontowa w Kędzierzynie-Koźlu, która została zlokalizowana około 3 km poniżej portu Koźle. Zajmuje się remontami jednostek pływających

² Strona przedsiębiorstwa, <http://metalchem.opole.pl/>, 18.01.2011 r.

³ Tomasz Moś, *Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Dolnośląskiego (Rozdz. VII - Żegluga śródlądowa - diagnoza)*, Warszawa, Wrocław, maj 2006, str. 9-10

oraz budową statków, kadłubów i ich części. Wymiary produkowanych statków ograniczone są możliwościami śluz Odry skanalizowanej (szerokość do 9,5 m).

- Stocznia Damen Shipyards Koźle budująca statki i kadłuby o wymiarach do 9,48 m szerokości i do 109 m długości, zatrudniająca ponad 200 osób i współpracująca stale z podwykonawcami, którzy zatrudniają ok. 250 osób.
- Stocznia KONSTAL - WROCŁAW Sp. z o.o.: Oferuje budowę i remonty jednostek pływających o następujących parametrach: długość całkowita 110 m, szerokość całkowita 11,5 m, wysokość całkowita 6,8 m oraz masa całkowita statku 1.000 t. Stocznia znajduje się w stanie likwidacji.
- ODRATRANS-STOCZNIA Sp. z o.o.: stocznia zlokalizowana na terenie dawnej Wrocławskiej Stoczni Rzecznej przy ul. Kościelżyńskiej. W skład stoczni wchodzi: trasernia, dwie hale kadłubowe, pochylnia i nabrzeże wyposażeniowe. Długość pochylni to 96 m. Powierzchnia stoczni wynosi 154 000 m², zaś powierzchnia obiektów produkcyjnych 30 010 m². Stocznia została zlikwidowana.

Jednym z czynników ograniczających żeglugę śródlądową jest konstrukcja mostów odrzańskich, z których kilka posiada zbyt niską konstrukcję i mały prześwit pomiędzy konstrukcją mostu i najwyższą wodą żeglowną (WWŻ). Kwestia ta jest szczególnie ważna dla transportu kontenerów tą drogą wodną. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych dla klasy III drogi wodnej o znaczeniu regionalnym minimalny prześwit pionowy powinien wynosić 4,0 m ponad poziom WWŻ. Poza tym zgodnie z cytowanym rozporządzeniem szerokość szlaku żeglownego dla drogi wodnej klasy III musi wynosić minimum 40 m. Tymczasem na powyższym odcinku Odry istnieją następujące przeprawy nie spełniające tych warunków:

Tabela 3 Mosty ograniczające żeglugę na odcinku rzeki Odry od śluzy w Kędzierzynie Koźlu do stopnia wodnego w Brzegu Dolnym

Lp.	Miejscowość	Km rzeki	Rodzaj mostu	Szerokość prześia żeglugowego		Prześwit pionowy nad poziom wody
				Całkowita	Szlaku żeglug.	WWŻ
1.	KRAPKOWICE	124,65	drogowy	25	40	5,93
2.	na linii kolejowej Opole - Wrocław	151,25	kolejowy	51,2	40	3,84
3.	w okolicy Opola	152,12	drogowy	55	40	3,70
4.	BRZEG	199,00	drogowy	57	40	3,75
5.	OŁAWA	216,42	drogowy	22	40	3,70
6.	RATOWICE (śluz)	228,00	drogowy	9,6*	40	3,90
7.	WROCŁAW SWOJEC	246,60	drogowy	32	40	7,30
8.	WROCŁAW most Osobowicki	254,70	drogowy	18,5	40	5,41

* parametr zgodny z rozporządzeniem – minimalny wymiar śluzy żeglugowej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów KZGW oraz UŻŚ we Wrocławiu

Szczegółowe informacje na temat parametrów technicznych śluz, jak również wymaganych napraw i remontów podano w załączniku 9.2.

⁴ Wortal Morski, http://www.maritime.com.pl/newsletter/indexm.php?id_term=35750, 17.01.2011r.

Na Odrze w granicach województwa dolnośląskiego, z wyjątkiem Wrocławia, brakuje infrastruktury służącej turystyce wodnej, w szczególności zaś żegludze pasażerskiej. Istniejące porty i nabrzeża zbudowane dla potrzeb żeglugi śródlądowej, ze względów bezpieczeństwa są mało przydatne do celów turystycznych i sportowych. Najlepsze warunki dla uprawiania turystyki wodnej panują we Wrocławiu, gdzie zlokalizowanych jest kilka przystani: Hala Targowa, Żłota Kaczka, Kardynalska, Szczytnicka, Zwierzyniecka i Opatowiecka, a także nowo powstała Marina Śródmiejska. Brakuje tu jednak miejsca do cumowania dużych statków hotelowych.

Kanał Gliwicki - km 0+000 do 41+200 (od ujścia do rzeki Odry do portu w Gliwicach)

Kanał Gliwicki jest sztuczną drogą wodną klasy III zasilaną wodami zlewni rzeki Kłodnicy ze zbiornikami retencyjnymi Dzierżno Duże, Dzierżno Małe. Całkowita długość kanału wynosi 41,2 km, z czego 0,6 km przypada na port Gliwice. Z ogólnej długości Kanału odcinek długości 19,8 km znajduje się na terenie województwa opolskiego, natomiast 21,8 km Kanału usytuowane jest na terenie województwa śląskiego. Kanał podzielony jest przez 6 śluz o łącznym spadzie 43,60 m na odcinki jak podano poniżej:

- S - 0 Odra (Jaz Januszkowice) - śluza Kłodnica 3,6 km,
- km 3+630 S - I śluza Kłodnica - śluza Nowa Wieś 4,2 km H = 10,40 m,
- km 7+800 S - II śluza Nowa Wieś - śluza Sławięcice 7,3 km H = 6,20 m,
- km 15+190 S - III śluza Sławięcice - śluza Rudziniec 6,5 km H = 6,25 m,
- km 21+550 S - IV śluza Rudziniec - śluza Dzierżno 9,3 km H = 6,25 m,
- km 30+890 S - V śluza Dzierżno - śluza Łabędy 7,6 km H = 10,30 m,
- km 38+510 S - VI śluza Łabędy - Port Gliwice 2,7 km H = 4,20 m.

Szczegółowe informacje na temat parametrów technicznych śluz, jak również wymaganych napraw i remontów podano w załączniku 9.2.

Kanał Gliwicki spełnia wymagania drogi wodnej III klasy (po niezbędnym odmuleniu), z dostępem dla statków z napędem mechanicznym i barek motorowych do 70 m długości (śluzy mają długość 72,0 m). Nie spełnia natomiast warunków wymaganych dla zestawów pchanych o długości 118-132 m. Ze względu na brak możliwości wydłużenia komór śluz, zestawy pchane o długości powyżej 70 m mogą być obsługiwane poprzez rozpięcie zestawów na elementy mieszczące się w komorach śluz.

Szerokość kanału waha się pomiędzy 38,0 m i 41,0 m (licząc na poziomie zwierciadła wody przy normalnym poziomie żeglownym). Aktualnie głębokości tranzytowe wahają się w granicach 2,7-1,8 m (dla III klasy drogi wodnej minimalna głębokość kanału powinna wynosić 2,5 m, a głębokość tranzytowa 1,80 m). Najmniejsze głębokości tranzytowe na skutek zamulenia dna Kanału Gliwickiego występują na sekcjach V i VI - odcinki: śluza Dzierżno - śluza Łabędy (ok. 9,0 km) oraz śluza Łabędy - Port Gliwice (ok. 1,8 km), gdzie wynoszą ok. 1,8 m i to praktycznie tylko w osi kanału. Poza osią kanału głębokości kształtują się na poziomie 1,5÷1,0 m. Kanał Gliwicki wymaga niezwłocznego pogłębienia.

Na Kanale Gliwickim zlokalizowany jest Port Gliwice będący obecnie częścią Śląskiego Centrum Logistyki. Stanowi on jeden z elementów centrum logistycznego, do którego należą także baza magazynowa, terminal celny, stacja kolejowa, biura, parkingi i wolny obszar celny. Jednym z

głównych akcjonariuszy ŚCL jest przedsiębiorstwo Odratrans S.A. Port składa się z dwóch basenów, długość jego nabrzeży przeładunkowych wynosi 3.040 m, a postojowych i innych – 450 m. Port jest odpowiednio wyposażony, dysponuje urządzeniami przeładunkowymi o maksymalnym udźwigu 20 ton. Jego zdolność przeładunkowa oceniana jest na 2 mln ton rocznie. Wahania poziomu wody w porcie wynoszą zaledwie 0,5 m⁵.

Kanał Kędzierzyński km 0+000 – 5+600 (od ujścia do Kanału Gliwickiego do Zakładów Azotowych w Kędzierzynie-Koźlu)

Kanał Kędzierzyński jest sztuczną drogą wodną klasy II. Oddany został do eksploatacji 1973 r. dla umożliwienia transportu wodnego do Zakładów Azotowych w Kędzierzynie-Koźlu. Początek Kanału znajduje się w km 9+100 Kanału Gliwickiego, pomiędzy śluzami Nowa Wieś i Sławięcice. Kanał jest szeroki na 15 m i ma 5,6 km długości. Lewy brzeg kanału jest ubezpieczony płytami żelbetowymi, natomiast brzeg prawy, przewidziany pierwotnie do dalszej rozbudowy (trasa pokrywa się z proponowaną trasą kanału Odra – Dunaj), posiada zabudowę biologiczną. Wielkość jednostek żeglugowych uwarunkowana jest gabarytami Kanału Gliwickiego.

Ruch żeglugowy na Kanale Kędzierzyńskim odbywał się w ostatnich latach sporadycznie. Dla poprawy warunków żeglugowych wymagane jest pogłębienie wejściowego odcinka kanału, który uległ zamuleni. Niezbędne jest również trwałe umocnienie prawego brzegu kanału.

Na kanale został zlokalizowany port przeładunkowy, uruchomiony w 1970 r. w Zakładach Azotowych Kędzierzyn (1 basen o pow. 1,2 ha), który obecnie jest praktycznie niewykorzystywany.

1.1.3 Rzeka Odra od Brzegu Dolnego do Nysy Łużyckiej (od km 282+650 do 542+400)

Odra na odcinku od Brzegu Dolnego do Nysy Łużyckiej jest pierwszym fragmentem Środkowej Odry (swobodnie płynącej) o długości 259,75 km.

Parametry szlaku żeglownego na Odrze swobodnie płynącej (od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej)

261 kilometrowy odcinek Odry jest odmienny pod względem zabudowy i warunków żeglugowych w stosunku do części tej drogi omawianych wcześniej. Uregulowany jest głównie za pomocą podprądowych ostróg kamienno - faszynowych koncentrujących przepływy i kształtujących głębokości tranzytowe na szlaku żeglownym. Ogólna ilość ostróg stanowiących podstawowe budowle regulacyjne na tym odcinku wynosi 5250 szt. Oprócz ostróg występują tu - lecz w mniejszej ilości - opaski i tamy podłużne.

Parametry koryta rzeki na tym odcinku przedstawiają się następująco:

- Szerokość w dnie od 44 do 58 m,
- Szerokość w poziomie zwierciadła wody od 63,5 do 98,4 m,
- Nachylenie główek ostróg od 1:7 do 1:10,
- Napelnienie przy małej wodzie od 1,37 do 1,51 m.

Warunki nawigacyjne na Odrze swobodnie płynącej są niestabilizowane, co jest następstwem naturalnego charakteru tej części rzeki. Często występujące niskie przepływy spowodowane

⁵ Strona internetowa Śląskiego Centrum Logistycznego, www.scl.pl, 11.01.2011r.

brakiem opadów atmosferycznych w dorzeczu i małą retencją istniejących zbiorników powodują, że rzeczywiste najmniejsze głębokości na tej części drogi wodnej osiągają lokalnie $0,60 \div 0,70$ m i tym samym odbiegają znacznie od głębokości tranzytowej.

Newralgicznym dla żeglugi jest odcinek rzeki w dół od ostatniego stopnia wodnego w Brzegu Dolnym (km 281,6) po ujście Kaczawy (km 315,9). Tragiczna sytuacja, grożąca katastrofą budowlaną powstała na samym stopniu wodnym w Brzegu Dolnym. W wyniku procesów erozyjnych poniżej jazu powstał wybój o głębokości ok. 13 m, który częściowo został już zabezpieczony. Poziom dna rzeki opadł na tyle nisko, że nad progiem słuzy lustro wody znajduje się zaledwie 30 cm wyżej⁶. Erozja denna spowodowała wcięcie koryta lokalnie o ponad 2,5 – 3,5 m powodując obniżenie zwierciadła wody. Na ponad 7-kilometrowym odcinku bezpośrednio poniżej Brzegu Dolnego obowiązuje z tej racji zakaz wymijania się statków. Wypłycone dno może stać się dogodnym miejscem do tworzenia się zatorów lodowych. Równocześnie stwarza potrzebę dodatkowego zasilania rzeki -w okresie niskich przepływów naturalnych – wodą ze zbiorników retencyjnych dla uzyskiwania zamierzonych głębokości tranzytowych. Tym samym skraca się okres możliwego uzupełniania zasobów wodnych szlaku żeglownego ze zbiorników retencyjnych.

Powyższa sytuacja pokazuje konieczność pilnego ukończenia budowy stopnia wodnego Malczyce i budowy kolejnych stopni wodnych, które by nie tylko usprawniły transport wodny śródlądowy ale przede wszystkim zabezpieczyły rzekę i obecne budowle regulacyjne przed dalszą degradacją. Budowa stopnia wodnego Malczyce (km 300,0) trwa od kilkudziesięciu lat. Aktualna koncepcja programowa stopnia została zatwierdzona w roku 1994. Stopień Malczyce, o poziomie piętrzenia wody NPP 101,40, ma zapewnić warunki żeglugowe dla III kl. Obecnie termin ukończenia termin ukończenia inwestycji planuje się na rok 2013.

Zgodnie z ostatnią wersją założeń techniczno-ekonomicznych budowa stopnia wodnego Malczyce obejmuje:

- jaz ruchomy trzyprzęsłowy – o świetle $3 \times 25 = 75$ m,
- jaz stały – o rzędnej korony 101,7 m n.p.m oraz rzędnej stopy 93,5 m n.p.m.,
- służy żeglugową o wym. - $190 \times 12 \times 3,5$ m,
- elektrownię wodną o mocy 9MW,
- obiekty towarzyszące.

Utrudnienia w ruchu statków spowodowane są też wadliwymi parametrami trasy żeglownej i sposobem zabudowy. Pewne utrudnienia nawigacyjne stanowią występujące na szlaku żeglownym łuki i zakola o promieniu mniejszym niż 400 m.

Prawie wszystkie mosty na tym odcinku drogi wodnej spełniają parametry drogi wodnej klasy II. Jednakże szerokości przęseł żeglownych dwóch mostów w Głogowie – drogowego w kilometrze 392,9 i kolejowego w kilometrze 393,3 są mniejsze niż wymagane dla drogi wodnej II klasy, tj. mniejsze niż 30 m. Poza tym, jako że pozostałe części Odrzańskiej Drogi Wodnej mają klasy wyższe (III i Vb) konstrukcje innych mostów wymienionych w tabeli 3 stanowią także utrudnienia w żegludze. Mają one prześwit mniejszy niż wymagany dla klasy III, tj. mniejszy niż 4,0 m lub szerokość szlaku żeglugowego mniejszą niż 40 m, jak to jest określone dla klasy III.

⁶ Jan Pyś – Odrzańska Droga Wodna w latach 1945-2010, Wrocław 2010

Tabela 4 Mosty ograniczające żeglugę na odcinku rzeki Odry od Brzegu Dolnego do ujścia Nisy Łużyckiej

Lp.	Miejscowość	Km rzeki	Rodzaj mostu	Szerokość prześła żeglugowego		Prześwit pionowy nad poziom wody
				Całkowita	Szlaku żeglug.	WWŻ
1.	GŁOGÓW	392,9	drogowy	21	30	4,83
2.	GŁOGÓW	393,3	kolejowy	23	30	3,90
3.	NOWA SÓL	437,5	kolejowy	67	30	3,98
4.	CIGACICE	470,7	drogowy	55	30	3,72
5.	GUBIN-ZBĄSZYNEK	477,7	kolejowy	30	30	4,39
6.	NIETKÓW	490,5	kolejowy	45	30	3,79
7.	KROSNO ODRZAŃSKIE	514,0	drogowy	40	30	3,15

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów KZGW oraz UŻS we Wrocławiu

Dodatkowo duży stopień zniszczenia wykazują budowle regulacyjne (ok. 30% z nich wymaga pilnych remontów). Sytuacja ta sprzyja tworzeniu się przemiałów (wypłyceń) obniżających głębokości o 0,30 ÷ 0,50 m w stosunku do głębokości występujących na pozostałych odcinkach drogi wodnej. To zniszczenie lub uszkodzenie ostróg powoduje brak koncentracji nurtu rzeki, a tym samym jej wypłyenia, co z kolei pociąga za sobą konieczność zasilania rzeki większymi przepływami ze zbiorników. Tym samym skraca się okres możliwej alimentacji szlaku żeglownego ze zbiorników retencyjnych. Wypłycone dno staje się także dogodnym miejscem do tworzenia się zatorów lodowych. Szczególnie uciążliwymi z powodu wypłyceń są odcinki w km 320-340 oraz 480-500. Szybką, ale tylko okresową - punktową - poprawę warunków głębokościowych można uzyskać poprzez interwencyjne wykonanie robót pogłębiarskich na wypiętrzającym dno odcinku rzeki.

Dłuższe przerwy żeglugowe spowodowane brakiem odpowiednich głębokości tranzytowych na tym odcinku rzeki Odry wynikają również z braku dostatecznej ilości wody dyspozycyjnej dla potrzeb zasilania szlaku wodnego. Woda ta zgromadzona jest w 5 zbiornikach retencyjnych, tj. Otmuchowie i Nysie na Nysie Kłodzkiej, w Turawie na Małej Panwi, w Mietkowie na Bystrzycy i w Dzierżnie na Kłodnicy. Łączna pojemność żeglugowa w istniejących zbiornikach, którą dysponuje się na dzień dzisiejszy, wynosi 288 mln m³ wody. Jest to stanowczo za mało na potrzeby alimentowania szlaku żeglownego dla zabezpieczenia - szczególnie w latach suchych - minimalnych głębokości dla żeglugi w ciągu sezonu nawigacyjnego.

Odcinkowi rzeki Odry od Brzegu Dolnego do ujścia Nisy Łużyckiej przypisana jest II klasa dróg wodnych o znaczeniu regionalnym.

Tabela 5 Główne parametry zbiorników retencyjnych, służących do zasilania szlaku żeglownego rzeki Odry.

Lp.	Zbiornik	Rzeka	Poj. cał. [mln m ³]	Poj. powodz. [mln m ³]	Poj. przy NPP [mln m ³]	Poj. wody żeglugowej ³⁾ [mln m ³]	Odpływy [m ³ /s]		
							min.	max.	powódź
1	Otmuchów	Nysa Kłodzka	130,45	55,61	74,84 ¹⁾ 49,4 ²⁾	52,71	2	250	350
2	Nysa	Nysa Kłodzka	123,44	43,79	79,65 ¹⁾ 50,89 ²⁾	55,5	8,9	250	400
3	Turawa	Mała Panew	106,18	13,63	92,55	83,37	1	54	85

4	Mietków	Bystrzyca	83,78	26,98	56,8	53,09	0,55	40	120
5	Dzierżno	Kłodnica	93,50	6,00	87,5	43	1,5	10	60
RAZEM						287,67			

¹⁾ 1.X - 30.V

²⁾ dotyczy okresu 15.VI-15.IX (pozostały okres – czas przejściowy)

³⁾ pojemność wody żeglugowej, jaką można uzyskać na koniec okresu napełniania

Na przedmiotowym fragmencie Odry są zlokalizowane następujące porty rzeczne:

- Port Malczyce (km 304+800): zajmuje obszar 12.560 m², w tym obszar wodny to 9.570 m² (dwa baseny: drobnicowy i masowy). Kanał wejściowy ma 300 m długości. Długość nabrzeża wynosi 1.754 m. Na terenie portu znajdują się magazyny (pow. 4.050 m²) oraz place składowe (pow. 14.150 m²). Stan techniczny portu jest niezadowolający. Występuje silna erozja rzeki, zaś wejście do portu jest bardzo zamulone. Właścicielem portu jest gmina Malczyce. Port posiada połączenie kolejowe.
- Port w Ścinawie (km 332,1): port składa się z dwóch basenów: miejskiego (0,63 ha) oraz drugiego (3,43 ha). Długość nabrzeża basenu miejskiego wynosi 100 m, zaś drugiego basenu 300 m. Na terenie portu brak jest odpowiednich urządzeń portowych. Zlokalizowana jest tu bocznicza kolejowa oraz stacja przesykowa cementu. Właścicielem portu jest Urząd Gminy Ścinawa. Port jest oddany w dzierżawę.
- Port Katedralny w Głogowie (km 393+350): na terenie portu znajduje się basen o powierzchni 0,8 ha oraz długości nabrzeża 400 m, a także place składowe o powierzchni 4.000 m². Roczna zdolność przeładunkowa portu szacowana jest na 180 tys. ton. Właścicielem portu jest Urząd Miasta Głogów. Port jest oddany w dzierżawę firmie Konpasz zajmującej się wydobyciem kruszywa z dna rzeki.
- Port Nowa Sól (km 429,8): port użytkowany jest w niewielkim stopniu, jest przystosowany do celów turystyki wodnej, wymaga modernizacji.
- Port Krosno Odrzańskie (km 512,8): port jest przystosowany do celów turystyki wodnej, wymaga modernizacji.
- Port Cigacice (km 471,8): port praktycznie nie użytkowany, wymaga modernizacji.
- Inne istniejące obiekty infrastruktury rzecznej, tj.: załadownie, przeładownie, nabrzeża:
- Nabrzeża przeładunkowe w Malczycach - nieczynne, poprzednio należały do cukrowni i fabryki celulozy;
- Port Zimowy w Głogowie (port handlowy; km 395) - basen, możliwości przeładunkowe 50 tys. ton, wykorzystywany do prac remontowych;
- Nabrzeże przeładunkowe w Głogowie - rozładunek kruszywa do budowy podsadzek w wyeksploatowanych szybach zagłębia miedziowego.
- Na omawianym odcinku Odry działalność prowadzą następujące stocznie:
- W Malczycach działalność prowadzi stocznia rzeczna dzierżawiona przez firmę Malbo Sp. z o.o. Stocznia ta wytwarza kadłuby, kontenery oraz elementy konstrukcji dla budownictwa lądowego (np. mosty). Stocznia dysponuje pochylnią o długości 60 m i urządzeniami dźwigowymi o udźwigu do 240 ton.
- Stocznia Konstal Nowa Sól Sp. z o.o. Obecnie stocznia wykonuje kadłuby statków rzecznych każdego typu o maksymalnej długości obiektów budowanych w całości na pochylni do 86 m lub dłuższych i wówczas stykanych na wodzie. Możliwy jest montaż wszelkiego wyposażenia i systemów rurociągów. Stocznia oferuje budowę i remonty jednostek pływających o maksymalnych parametrach: długość całkowita: 86 m, szerokość całkowita: 16 m, wysokość całkowita: 7,6 m, masa całkowita statku: 600 t.

1.1.4 Rzeka Odra od ujścia Nisy Łużyckiej (km 542+400) do szczecińskiego węzła wodnego

W niniejszym podrozdziale przedstawia się część Odry swobodnie płynącej od ujścia Nisy Łużyckiej do ujścia Warty i poniżej jako dolną Odrę swobodnie płynącą. Odcinek ten składa się z następujących pododcinków:

- Środkowa Odra swobodnie płynąca, od ujścia Nisy Łużyckiej do ujścia Warty (od km 542+400 do 617+600, dł. 75,2 km – kl. II) - Środkowa Odra swobodnie płynąca,
- Dolna Odra swobodnie płynąca, od ujścia Warty do szczecińskiego węzła wodnego, w tym:
 - a. Odra od miejscowości Ognica (do kanału Szwedt od km 617+600 do 741+600 697+000, dł. 79,4km – kl. III),
 - b. Odra od miejscowości Ognica do miejscowości Widuchowa (od km 697+000 do km 704+100, dł. 7,1 km – kl. Vb)
 - c. Odra Wschodnia od miejscowości Widuchowa do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej jako rzeka Regalica do ujścia do jeziora Dąbie (dł. 44,6 37,5 km – kl. Vb),
 - d. Odra Zachodnia od od jazu w miejscowości Widuchowa (km 704,1 rzeki Odry) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami (dł. 33,6 36,55 km – kl. Vb),
 - e. Przekop Klucz-Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią (dł. 2,7 km – kl. Vb),
- od Szczecina do Świnoujścia (od 741+600 do ujścia) - tzw. „Odra morską”,
 - a) Rzeka Parnica i Przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi (dł. 6,9 km – kl. Vb).

Administrowany przez RZGW Szczecin odcinek rzeki Odry rozpoczyna się od ujścia Nisy Łużyckiej (km 542,4). Odcinek ten jest jednocześnie początkiem granicznego odcinka Odry. Od tego miejsca granica państwa przebiega wzdłuż nurtu Odry, aż do Widuchowej (km 704,1), gdzie w miejscu rozdziału rzeki na dwa koryta, przechodzi w Odrę Zachodnią, którą biegnie do km 17,1 (Gryfino), aby przejść z rzeki na obszar lądowy.

Na omawianym odcinku Odra posiada połączenia z następującymi drogami wodnymi:

- W km 553,4 (m. Eisenhüttenstadt) z kanałem Odra-Szprewa,
- W km 617,6 (m. Kostrzyn nad Odrą) z rzeką Wartą, będącej częścią połączenia Odry z Wisłą (Europejska Droga Wodna E-70),
- W km 667,2 (m. Hohensaaten) z kanałem Odra-Hawela,
- W km 697,0 (m. Ognica), poprzez kanał Szwedt, z kanałem Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstrasse (Hfw).

Na km 704,1 rzeka dzieli się na dwa ramiona: Odrę Wschodnią i Odrę Zachodnią. W rejonie rozdziału usytuowany jest jaz zastawkowy, który uniemożliwia żeglugę bezpośrednio z Odry w Odrę Zachodnią. Na km 3,0 Odry Zachodniej (liczonym od jazu) uchodzi do niej kanał HFW, który począwszy od Hohensaaten, przebiega lateralnie w stosunku do Odry.

Odra Zachodnia stanowi pierwotne koryto rzeki, natomiast Odra Wschodnia na odcinku od Widuchowej do Gryfina powstała jako sztucznie wykonany przekop. Obecnie większość wód płynie Odrą Wschodnią, która od przekopu Klucz-Ustowo na km 730,5 zwana jest Regalicą i pod tą nazwą wlewa się do dużego, aczkolwiek płytkiego jeziora Dąbie (km 741,6). Powierzchnia całkowita jeziora wynosi 56,0 km², a jego średnia głębokość 3,5m. Odra po przepłynięciu jeziora poprzez Nurt Czapiń, Nurt Babinę i Iński Nurt ponownie łączy się z Odrą Zachodnią, aby dalej już

jako Domiąża wpłynąć do Roztoki Odrzańskiej. Roztoka Odrzańska stanowi południową część Zalewu Szczecińskiego. Po przejściu zalewu, poprzez cieśniny Pianę, Świnę i Dziwnę, Odra uchodzi do Zatoki Pomorskiej. Spośród tych trzech cieśnin, największe przepływy prowadzi Świna. Biegnie nią tor wodny Szczecin-Świnoujście, który jest sztucznie pogłębiany do głębokości ok. 11,0 m.

Na odcinku swobodnie płynącym Odra ma zmienną w czasie wielkość przepływów wody, które kształtują przede wszystkim opady (w mniejszym stopniu retencja zbiornikowa). Natomiast głębokości tranzytowe zależą przede wszystkim od wodności danego roku. Zwykle maksymalne wielkości przepływu wody występują w marcu i kwietniu, a minimalne w miesiącach lipiec – wrzesień.

Analizując bardziej szczegółowo kształtowanie się stanów wód i wielkości przepływów na badanym obszarze, ocenić należy zróżnicowany charakter poszczególnych odcinków rzeki. Odcinek od ujścia Nysy Łużyckiej (km 542,4) do Bielinka (km 677,5) posiada charakter typowo rzeczny, będący pod wpływem dopływów ze zlewni, gdzie największe napełnienie koryta występuje głównie w okresie wiosennym, kiedy rzeka zasilana jest przez wody roztopowe. Od Bielinka do Gryfina (km 718,5) Odra przybiera charakter rzeczno-morski. Wraz ze zbliżaniem się do Szczecińskiego Węzła Wodnego rzeka nabiera stopniowo charakteru morskiego który pod względem hydrografii, hydrologii i hydrodynamiki charakteryzuje się zupełnie innymi niż dla poprzednich odcinków zjawiskami. Do najważniejszych należą stany morza, cofki wiatrowe oraz dopływy ze zlewni. Przy czym te ostatnie nie wiążą się z istotnymi przyrostami stanów wody w ujściowym odcinku Odry. Z kolei duży wpływ na kształtowanie się poziomu zwierciadła wody na odcinku dolnej Odry, wywierają aktualne w danym czasie stany morza i zalewu. Często cofce odmorskiej towarzyszy cofka wiatrowa, wywoływana wiejącymi z kierunków północnych wiatrami. Oba te zjawiska powodują duże piętrzenie zwierciadła wody, wywołując tzw. sztormowe wezbrania odmorskie, przy czym wpływ wiatru jest tym większy, im mniejszy jest przepływ w Odrze.

Z kolei długotrwałe wiatry z kierunków południowych powodują częste obniżenie się zwierciadła wody.

W ciekach i kanałach dolnej Odry w okresach stanów niskich, silne wiatry z kierunków północnych i północno-zachodnich wywołują występowanie przypowierzchniowych prądów wstecznych do przekroju głównego. Jest to bezpośredni wpływ wiatru na kształtowanie się poziomów wody. Natomiast wiejący nad powierzchnią morza wiatr z wyżej wymienionych kierunków spiętrza zwierciadło wody w rejonach brzegowych, które przenoszone jest w górę ujść rzecznych. Powyższe zjawisko zwane jest pośrednim działaniem wiatru.

Zasięg wpływu stanu morza na poziom wód Odry obserwuje się aż w rejonie przekroju Bielinek (km 672,5), czyli w odległości ok. 150 km od morza.

Jednym z czynników, determinujących hydrografię i hydrologię dolnej Odry jest dopływ wód śródlądowych ze zlewni. Dla omawianego odcinka reprezentatywnym przekrojem przy określaniu wielkości przepływu jest przekrój wodowskazowy w Gozdowicach, który jako ostatni nie podlega wpływom morza. Poniżej przekroju Bielinek nie występuje już korelacja pomiędzy stanami i przepływami, tzn. napełnienie koryta rzeki jest zawsze większe niż wynikałoby to z wielkości przepływu, ponieważ występuje tu stała cofka odmorska.

Podwyższone stany wody, oprócz zagrożenia powodziowego, stanowią także istotne utrudnienie dla żeglugi, spowodowane mniejszymi prześwitami pionowymi pod mostami oraz ograniczonym

zakresem oznakowania nawigacyjnego (ładowego i pływającego). Utrudniają również manewrowość statków.

Tabela 6 Częstotliwość występowania Wielkiej Wody Żeglownej (WWŻ) na Odrze granicznej w latach 1959-2008

	WODOWSKAZY							
	Słubice		Gozdowice		Bielinek		Widuchowa	
	WWŻ II-475 cm		WWŻ II - 530 cm		WWŻ II-600 cm		WWŻ II - 660 cm	
	ogółem*	w sezonie	ogółem*	w sezonie	ogółem*	w sezonie	ogółem*	w sezonie
Suma dni z 49 lat	86	65	151	62	136	69	199	31
Średnio w roku	1,8	1,3	3,1	1,3	2,8	1,4	4,1	0,6
Ilość lat z występowaniem WWŻ	11	8	15	7	16	7	19	4
Średnio dni w tych latach	7,8	8,1	10,1	8,9	8,5	9,9	10,5	7,8
Maksymalna ilość dni w roku	22 (1997r.)**	22 (1997r)**	30	22 (1997r)**	19	21 (1997r)**	38	21 (1997r)**

* W kolumnach "OGÓŁEM" wliczono dni z przekroczonym stanem WWŻ w czasie zimowej przerwy nawigacyjnej.

** W zestawieniu uwzględniono rok 1997, w którym na Odrze granicznej wystąpiła powódź.

Odcinek rzeki Odry od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia Warty

Jest to odcinek obustronnie uregulowany ostrogami, gdzie zniszczenia pojedynczych ostróg sięgają 40 - 50 %, o względnie ustabilizowanym przebiegu nurtu. Regulację tego odcinka Odry wykonano w pierwszej połowie XIX w. na średnią wodę, przewidując uzyskanie głębokości 1,7 m w rejonie ujścia Nysy Łużyckiej. Wobec nie spełnienia tych przewidywań dokonano szeregu korekt, a w latach 1924-1941 przeprowadzono regulację na małą wodę do miejscowości Lebus (km 594,0), której jednak w całości nie dokończono.

Obecnie na odcinku od km 542,4 do km 594,0 szerokość dna koryta regulacyjnego waha się od 64,0 do 68,0 m, natomiast poniżej km 594,0, gdzie pozostała jedynie regulacja na średnią wodę, szerokość dna koryta liczy ok. 80,0 m. Cały odcinek charakteryzuje się złym wpływem budowli regulacyjnych (ostróg) na morfologię koryta rzeczno, tworząc liczne uciążliwe przemiały zaniżające głębokości tranzytowe. Szczególnie limitujące głębokości tranzytowe są następujące odcinki rzeki:

- Km 542,4-551,0 (ok. 8 km) - zniszczone ostrogi oraz występujące trendy do pogłębiania pól międzyostrogowych,
- Km 566,0-572,0 (ok. 6 km) - odcinek prawie prosty, zniszczone ostrogi i pogłębianie się przestrzeni międzyostrogowych,

- Km 576,0–579,0 (ok. 3 km) – odcinek o zniszczonych brzegach w polach międzyostrogowych i z tendencją do obejść „wrzynek” ostróg w brzegu,
- Km 582,0–586,0 (ok. 4 km - zniszczone ostrogi w rejonie miasta słubice, odkładanie się rumowiska przy wejściu do basenu portowego (km 584,1). Problemy z głębokościami występują już przy wodzie średniej. Jest to jeden z nielicznych odcinków, gdzie po stronie polskiej występują wysokie wały przeciwpowodziowe.

Do innych utrudnień należą cztery łuki o promieniu $R = 600,0$ m oraz pięć mostów (tabela 7), z których limitującym jest most kolejowy w km 615,1 (Kostrzyn), z przęsłem żeglownym posiadającym 3,67 m wysokości (w odniesieniu do lustra wody przy stanie wielkiej wody żeglownej, dalej WWŻ).

Tabela 7 Mosty ograniczające żeglugę na odcinku rzeki Odry od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia Warty

Lp.	Rzeka Miejscowość	Km rzeki	Rodzaj mostu	Szerokość przęsła żeglownego		Wodo- wskaz	Poziom wody		Prześwit pionowy nad poziom wody	
				Całkowi ta	Szlaku żeglug		SW	WWŻ	SW	WWŻ
1.	ŚWIECKO	580,0	drogowy	80,80	40	Słubice	234	475	17,52	15,12
2.	ŚWIECKO	580,7	kolejowy	74,80	35	Słubice	234	475	9,05	6,64
3.	SŁUBICE	584,2	drogowy	59,34	30	Słubice	234	475	7,56	5,15
4.	KOSTRZYN	614,9	drogowy	37,70	25	Słubice	234	475	6,72	4,31
5.	KOSTRZYN	615,1	kolejowy	76,65	25	Słubice	234	475	6,08	3,67

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów RZGW Szczecin

Odcinek rzeki Odry od ujścia Warty do Zatoni Górnej (Hohensaaten)

Odra na omawianym odcinku uzyskała pod koniec XIX w. regulację na średnią wodę, poprzez zabudowę ostrogami. W trakcie regulacji trasa została nadmiernie sprostowana, chociaż pozostawiono na niej 3 łuki o promieniach $R = 650,0$ m. Stopień zniszczenia ostróg sięga tu miejscami 70 – 80 %, a niektóre są zniszczone całkowicie. Geometryczny kształt koryta regulacyjnego odznacza się dużymi szerokościami dna. Okoliczności te powodują, że omawiany odcinek charakteryzuje się zmiennością przebiegu nurtu oraz licznymi przemiałami, które różnią się czasem trwania, długością oraz stopniem limitowania najmniejszej głębokości.

Pomimo tego, na tym odcinku głębokości tranzytowe są o 20-30 cm wyższe, niż na odcinku powyżej ujścia Warty. Najbardziej zdegradowana zabudowa regulacyjna występuje w rejonie od km 604,0 do km 608,0, gdzie zniszczone ostrogi i linie brzegowe po stronie niemieckiej (dawny poligon) negatywnie wpływają na warunki przepływu wody i kształtowanie się głębokości. Uznaje się, że jest to zdecydowanie najgorszy (pod względem głębokości i warunków hydraulicznych) odcinek na całej Odrze granicznej. Do innych rejonów o bardzo złych warunkach głębokościowych należą:

- Odcinek km 593,0-598,0 (ok. 5 km) - pogłębianie pól międzyostrogowych i zniszczenia ostróg,

- Odcinek km 609,6–611,2 (ok. 1,5 km) - odcinek łuku wklęsłego, na którym niszczone jest brzeg w polach międzyostrogowych.

Na omawianej trasie znajdują się dwa mosty, z których limitującym prześwit pionowy, wynoszący 4,14 m (przy stanie WWŻ) jest most kolejowy w Siekierkach (tabela 8).

Tabela 8 Mosty ograniczające żeglugę na odcinku rzeki Odry od ujścia Warty do Zatoni Górnej (Hohensaaten)

Lp	Rzeka Miejscowość	Km rzeki	Rodzaj mostu	Szerokość przęsła żeglugowego		Wodowskaz	Poziom wody		Prześwit pionowy nad poziom wody	
				Całkowita	Szlaku żeglug		SW	WWŻ	SW	WWŻ
1.	SIEKIERKI	653,9	kole- jowy	88,47	50	Gozdowice	310	530	6,34	4,14
2.	OSINÓW DOLNY	662,3	drogowy	83,00	50	Gozdowice	310	530	7,29	5,09

Źródło : Opracowanie własne na podstawie materiałów RZGW Szczecin

Odcinek rzeki Odry od Zatoni Górnej (Hohensaaten) do Widuchowej

Na omawianym odcinku rzeka Odra uzyskała regulację na średnią wodę przy pomocy ostróg pod koniec XIX w. Na odcinku od km 667,0 do km 683,0 koryto regulacyjne odznacza się dużymi szerokościami dna co powoduje, że omawiany odcinek charakteryzuje się zmiennością przebiegu nurtu oraz licznymi przemiałami, które różnią się czasem trwania, długością oraz stopniem limitowania najmniejszej głębokości. Regulacja spowodowała nadmierne, nawet niebezpieczne wyprostowanie trasy (pozostawiono tylko trzy łuki o promieniu 650 m) oraz duże zniszczenie ostróg rzędu 70 - 90%.

Do odcinków o najmniejszych głębokościach tranzytowych należą:

- Km 621,7-624,0 (ok. 3 km) - bardzo głębokie pola międzyostrogowe oraz „oderwanie” ostróg od lądu (brzegu),
- Km 627,0-632,0 (ok. 5 km) - zniszczone ostrogi i brzegi rzeki, przegłębienia w przestrzeniach międzyostrogowych,
- Km 634,5-639,0 (ok. 4,5 km) - uszkodzone ostrogi, przegłębienia przestrzeni międzyostrogowych,
- Km 640,0- 44,5 (ok. 4,5 km) - zniszczenie brzegów i ostróg, pogłębienie przestrzeni międzyostrogowych,
- Km 646,3-651,0 (ok. 4.5 km) - odcinek prawie prosty ze zniszczonymi brzegami w polach międzyostrogowych oraz zniszczonymi głowicami i nasadami ostróg,
- Km 656,0-661,5 (ok. 5,5 km) - odcinek prawie prosty – przekop z XIX w. Jest obwałowany po stronie niemieckiej a zalewowym starorzeczem po stronie polskiej (parki).
- Km 670,0-672,6 (ok. 2,5 km) - zniszczone brzegi i pogłębione pola międzyostrogowe oraz zniszczone brzegi,
- Km 678,5-679,0 (ok. 0,5 km) - ostry łuk, znaczne głębokości przy brzegu wklęsłym,
- Km 681,0-683,0 (ok. 2 km) - istotna zmiana spadku podłużnego oraz rejon gdzie kończą się ostrogi,

Poniżej km 683 kończą się ostrogi, a warunki przepływu określa gwałtowne załamanie spadku podłużnego, który maleje do zaledwie 3cm/km. Zaczyna być tu również odczuwalny wpływ cofki

odmorskiej. Problem z głębokościami występuje jedynie na pierwszych 16 km omawianego odcinka, jednak limituje całą trasę do Szczecina .

Na opisywanym odcinku występuje jeden most drogowy w Krajniku Dolnym na km 690,5 rzeki Odry, którego prześwit przy stanie WWŻ wynosi 5,55 m i nie stanowi on ograniczenia dla żeglugi, podobnie jak szerokość szlaku żeglownego w prześle mostowym, która wynosi 50 m.

Rzeka Odra Wschodnia

Swoj początek bierze w km 704,1 Odry (rejon m. Widuchowa), gdzie rzeka rozdziela się na dwa koryta, tj. Odrę Zachodnią i Odrę Wschodnią. Odra Wschodnia na odcinku od Widuchowej do Gryfina powstała jako sztucznie wykonany przekop. Obecnie większość wód płynie Odrą Wschodnią. Przy średnim stanie wody (tj. 521 cm na wodowskazie w Gryfinie), głębokości tranzytowe na Odrze Wschodniej wahają się w przedziale od 3,0 m w rejonie Widuchowej do 6,0 m na pozostałym odcinku.

Rzeka Odra Wschodnia jako droga wodna klasy Vb, posiada jedno miejsce ograniczające parametry szlaku żeglownego, jest to most drogowy w Gryfinie (km 718,18). Minimalny prześwit pod mostem przy wysokiej wodzie żeglownej (WWŻ) dla Vb klasy żeglowności wynosi 5,25 m, natomiast most w Gryfinie posiada prześwit 5,17 m.

Rzeka Regalica

Od km 730,5 rzeka Odra Wschodnia przechodzi na wysokości przekopu Klucz-Ustowo w rzekę Regalicę, która w km 741,6 uchodzi do jeziora Dąbie. Przy średnim stanie wody (tj. 515 cm na wodowskazie w Szczecinie-Podjuchach), głębokości tranzytowe na Regalicy wahają się w przedziale od 5,0 do 6,0 m. Jako droga wodna klasy Vb, posiada trzy miejsca ograniczające parametry szlaku żeglownego opisane w tabeli 9.

Tabela 9 Ograniczenia parametrów szlaku żeglownego na rzece Regalicy

Parametr drogi wodnej	Wymagania przy drodze wodnej klasy Vb	Stan istniejący
Szerokość szlaku żeglownego	50 m	12,73 m prześwit zwodzonego mostu kolejowego w Szczecinie – Podjuchach, km 733,7 rz. Regalicy
		35 m prawe i lewe prześwit mostu kolejowo – drogowego w Szczecinie – Podjuchach, km 734,6 rz. Regalicy
Minimalny prześwit pod mostami ponad WWŻ (stan wielkiej wody żeglownej)	5,25 m	2,96 m prześwit stałego mostu kolejowego w Szczecinie – Podjuchach, km 733,7 rz. Regalicy

Źródło: Opracowanie własne

Przekop Klucz-Ustowo

W obrębie śródlądowych wód szczecińskiego węzła wodnego stanowi jedyne żeglugowe połączenie rzeki Odry Wschodniej i rzeki Regalicy (km 730,5) z rzeką Odrą Zachodnią (km 29,8). Całkowita długość przekopu wynosi 2,8 km, szerokość ok. 100,0 m, a głębokości tranzytowe wynoszą średnio 2,5 m. Małe głębokości tranzytowe powodują, że obok jeziora Dąbie, przekop Klucz-Ustowo limituje pod względem głębokości drogi wodne szczecińskiego węzła wodnego. Największe wyłączenia występują przy połączeniu przekopu z Regalicą i Odrą Zachodnią.

Jezioro Dąbie

Jezioro Dąbie o powierzchni 56,0 km² jest akwenem płytkim (średnie głębokości wynoszą 3,0 m), którego dłuższa oś posiada układ niemal idealnie południkowy. Dla statków i zestawów żeglugi śródlądowej, kierujących się na północ i południe, umożliwia ominięcie akwenów portu szczecińskiego. Posiada także istotne znaczenie dla akcji lodołamania na Odrze, Warcie i Noteci, stanowi bowiem odbiornik połamanej kry lodowej z obszarów objętych akcją lodową.

Na jeziorze Dąbie teoretycznie występuje osiem szlaków żeglugowych, jednak obecnie wytyczanych przy pomocy pław jest pięć szlaków żeglugowych, w tym tor główny dla żeglugi towarowej, przebiegający od ujścia rzeki Regalicy do wejścia w Czapiń i Babinę. Całkowita długość toru głównego wraz z Czapiną i Babiną wynosi 10,80 km, szerokość ok. 100,0-150,0 m, natomiast głębokość tranzytowa 2,5 m.

Rzeka Odra Zachodnia

Swój początek bierze w km 704,1 Odry (rejon m. Widuchowa), gdzie rzeka rozdziela się na dwa koryta, tj. Odrę Zachodnią i Odrę Wschodnią. W km 0,0 usytuowany jest jaz zastawkowy, w km 3,0 uchodzi do niej biegnący od Hohensaaten lateralnie do Odry kanał Hohensaaten-Friedrichstahler-Wasserstrasse. Przy średnim stanie wody (tj. 512 cm na wodowskazie „Most Długi”), głębokości tranzytowe na Odrze Zachodniej wahają się w przedziale od 5,0 do 6,0 m. Jako droga wodna klasy Vb posiada ograniczenia parametrów szlaku żeglownego wynikające z konstrukcji mostów szczegółowo opisane w tabeli 10.

Tabela 10. Ograniczenia parametrów szlaku żeglugowego na rzece Odrze Zachodniej

Parametr drogi wodnej	Wymagania przy drodze wodnej klasy Vb	Stan istniejący
Szerokość szlaku żeglownego	50 m	12,25m lewe przęsło mostu kolejowego w Szczecinie, km 35,59
		11,91 m prawe przęsło mostu kolejowego w Szczecinie, km 35,59
		17,50 m most drogowy w Szczecinie, km 35,95 (na całej szerokości łukowego przęsła)
Minimalny prześwit pod mostami ponad WWŻ	5,25 m	3,79 m lewe i prawe przęsło mostu kolejowego w Szczecinie, km 35,59
		3,40 m most drogowy w Szczecinie, km 35,95 (na całej szerokości przęsła)
		3,78 m w środku przęsła na szerokości 12,6 m

Źródło: Opracowanie własne

* Stan wielkiej wody żeglownej (WWŻ) ustala się na podstawie wieloletnich obserwacji dla danego punktu wodowskazowego, który obowiązuje na danym odcinku drogi wodnej, po przekroczeniu którego żegluga automatycznie zostaje zamknięta.

Przekop Parnicki

Łączy rzekę Odrę Zachodnią (km 33,5) z rzeką Parnicą (km 5,0). Całkowita długość wynosi 1,3 km, szerokość ok. 110,0 m., natomiast głębokości tranzytowe wynoszą 7,0 m.

Rzeka Parnica

Przebiega od rzeki Regalicy (km 739,6) do rzeki Odry Zachodniej (km 34,8). Przy samym ujściu do Odry Zachodniej rzeka przegrodzona została groblą. Całkowita długość Parnicy wynosi 5,6 km, z czego od km 0,0 do km 4,0 znajduje się na obszarze wewnętrznych wód morskich, a od km 4,0 do km 5,6 na obszarze wód śródlądowych. Szerokości rzeki wahają się w przedziale 70,0-120,0 m, natomiast głębokości tranzytowe od 7,0 do 11,0 m.

Rzeka Parnica od km 4,0 (granica morskich wód wewnętrznych) do km 5,6 i dalej jako Przekop Parnicki do rzeki Odry Zachodniej, jako droga wodna klasy Vb, posiada ograniczenia parametrów szlaku żeglownego opisane w tabeli 11.

Tabela 11. Ograniczenia parametrów szlaku żeglownego na rzece Parnicy

Parametr drogi wodnej	Wymagania przy drodze wodnej klasy Vb	Stan istniejący
Szerokość szlaku żeglownego	50 m	12,15 m lewe przęsło mostu kolejowego w Szczecinie, km 4,45 rz. Parnicy
		11,85 m prawe przęsło mostu kolejowego w Szczecinie, km 4,45 rz. Parnicy
		20,6 m przęsło mostu drogowego w Szczecinie, km 4,00 rz. Parnicy
Minimalny prześwit pod mostami ponad WWŻ (stan wielkiej wody żeglownej).	5,25 m	1,89 m lewe i prawe przęsło mostu kolejowego w Szczecinie, km 4,45 rz. Parnicy
		3,82 m most drogowy w Szczecinie, km 4,00 rz. Parnicy

Źródło: Opracowanie własne

W bezpośredniej bliskości omawianego odcinka Odry znajduje się Port Kostrzyn n. Odrą. Zlokalizowany jest on w km 1+450 rz. Warty. Port ten nie jest od dwóch lat wykorzystany. Istnieje potrzeba budowy zaplecza przy nabrzeżu pasażerskim. Obsługiwał on kiedyś zakłady znajdujące się w okolicach Kostrzynia i Słubic. Zdolności przeładunkowe portu to ok. 530 tys. ton ładunków. W 2004 roku jedynie 7% możliwości przeładunkowych portu było wykorzystywanych⁷.

Podstawowe znaczenie dla żeglugi śródlądowej ma na tej części Odry zdolność przeładunkowa zespołu portów morskich Szczecin-Świnoujście. Ich udział w transporcie śródlądowym w ostatnim 50-leciu wynosił około 10%. Jednakże w porcie Szczecin obsługa barek jest utrudniona z powodu braku wyspecjalizowanego sprzętu i wydzielonych nabrzeży dla statków żeglugi śródlądowej zaś eksploatowane urządzenia są w znacznym stopniu zdekapitalizowane. Port Świnoujście jest lepiej przystosowany do potrzeb żeglugi śródlądowej, jednak problemy z dostępem do tego portu stwarza trasa żeglugaowa przez Zalew Szczeciński, który charakteryzuje się dużym falowaniem i częstym zamgleniem⁸.

⁷ Ryszard Rolbiecki, Włodzimierz Rydzkowski, Możliwości rozwoju portów śródlądowych w Polsce jako centrów logistycznych, <http://www.polloco.pl/events/rydzkowski.pdf>, 17.01.2011r

⁸ Krzysztof Woś, Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską, Ministerstwo Środowiska, Warszawa, 2005, s. 85

Wśród punktów przeładunkowych rejonu ujścia Odry i dolnej Odry wymienić należy również:

- Port rzeczno-morski Zakładów Chemicznych „Police”;
- Małe porty i przystanie Zalewu Szczecińskiego, np. Stepnicę;
- Nabrzeża w Bielinku i Chlewicach, eksploatowane przez kopalnie kruszywa naturalnego;
- Nabrzeże w Ognicy, wykorzystywane do przeładunku produktów rolnych.

1.2 Wisła

Długość Wisły wynosi 1047,5 km, a powierzchnia jej dorzecza zajmuje prawie 54% powierzchni kraju. Należy jednak zaznaczyć, że Wisła żeglowna zaczyna się od ujścia Przemszy, gdzie przyjmuje się zerowy kilometr rzeki. Dlatego też długość Wisły (żeglownej) określana jest jako 941,3 km.

Śródlądowa droga wodna Wisły zarządzana jest przez:

- RZGW Kraków od ujścia Przemszy w Oświęcimiu (km 0+000 do 295+200) do ujścia rzeki Sanny w m. Annopol),
- RZGW Warszawa (od km 295+200 do km 684+000) od Annopola do Włocławka,
- RZGW Gdańsk (od km 684 do Zatoki Gdańskiej w km 941+300).

Tabela 12 Ogólna charakterystyka drogi wodnej Wisły.

Nazwa śródlądowej drogi wodnej	Administracja	Długość [km]	Klasa drogi wodnej
Droga wodna Wisły			
- od ujścia rzeki Przemszy do połączenia z Kanałem Łączańskim,	RZGW Kraków	37,5	IV
- Kanał Łączański	RZGW Kraków	17,2	II
- od ujścia kanału Łączańskiego do stopnia wodnego Przewóz,	RZGW Kraków	34,3	III
- od stopnia wodnego Przewóz do ujścia rzeki Sanny,	RZGW Kraków	203	Ib
- od ujścia rzeki Sanny do Warszawy (km 506,8),	RZGW Warszawa	199,6	Ib
- od Warszawy do Płocka,	RZGW Warszawa	125	Ib
- od Płocka do stopnia wodnego Włocławek,	RZGW Warszawa	55	Va
- od stopnia wodnego Włocławek do ujścia rzeki Tążyny,	RZGW Gdańsk	43	Ib
- od ujścia rzeki Tążyny do Nogatu (Biała Góra),	RZGW Gdańsk	168,1	II
- od Białej Góry (rzeka Nogat) do Tczewa,	RZGW Gdańsk	22,4	II
- od Tczewa do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi.	RZGW Gdańsk	32,7	III

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Załącznika Nr 1 do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz U z 2002 r., nr 77, poz. 695).

1.2.1 Rzeka Wisła od Oświęcimia do Annopola (km 0+000 do km 295+200)

W ramach programu „Wisła” z lat 70-tych ubiegłego wieku, od roku 1976 do 2002 wybudowano stopnie wodne Dwory, Smolice i Kościuszko, które wraz z istniejącymi wcześniej stopniami wodnymi Łączany, Dąbie i Przewóz pozwoliły na stworzenie odcinka drogi wodnej od Oświęcimia do Krakowa, tzw. Kaskady Górnej Wisły o długości 79 km. Pozostała część tego odcinka Wisły, nie jest skanalizowana. Przebieg szlaku żeglownego jest ustalany przy pomocy tam regulacyjnych poprzecznych i podłużnych, których aktualny stan techniczny nie zapewnia wymaganych parametrów nawigacyjnych.

Kanał Łęczański (z jazem w Łęczanach i śluzą w Borku Szlacheckim w km 15,600) jest kanałem lateralnym przebiegającym wzdłuż prawego brzegu rzeki Wisły od km 37,500 do km 57,800 o długości 17,200 km jest zakwalifikowany do II klasy drogi wodnej.

Parametry szlaku żeglownego Wisły skanalizowanej

Warunki nawigacyjne na rzece Wiśle, w jej górnej części od ujścia Przemszy do ujścia Sanu są bardzo zróżnicowane. Zarówno w zakresie głębokości tranzytowych, szerokości szlaku, jak również prześwitów pod mostami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną. Żegluga może się odbywać tylko w tzw. ruchu lokalnym, w obrębie kilku kilometrów i tylko w ograniczonym zakresie. Pokonywanie całego odcinka np. od Krakowa do Sandomierza, czy też dalej do Warszawy i innych miejsc, może być prowadzona tylko przy stanach wody w rzece określanych jako górna strefa stanów średnich. Oprócz ograniczeń wynikających z głębokości szlaku żeglownego i stałych przeszkód (dęby, podwodne skały, pozostałości po budowach regulacyjnych i filarów mostów) oraz przeszkód okresowych w postaci odsypów i mielizn, przeszkodą ograniczającą żeglugę jest dolny próg śluzy stopnia wodnego Przewóz w km 92 rzeki Wisły. Bezpieczne śluzowanie może się tam odbywać tylko przy wyższych stanach wody. Przy niższych stanach próg wystaje około 20-30 cm nad poziom lustra wody.

Z uwagi na brak zewnętrznych połączeń i małe zainteresowanie transportem wodnym, spowodowane głównie degradacją szlaku żeglugowego, przewozy na tym odcinku rzeki ograniczają się do przewozu piasku i żwiru z likwidacji odsypisk oraz kamienia na potrzeby nielicznych robót regulacyjnych. Wydobywane w kilkunastu miejscach z koryta rzeki kruszywo jest transportowane barakami na odległość do około 10 kilometrów.

Ruch statków pasażerskich odbywa się tylko w rejonie miasta Krakowa i w rejonie Sandomierza.

Tabela 13 Wymiary śluz na Kaskadzie Górnej Wisły

Nazwa śluzy	Lokalizacja w km	Klasa drogi wodnej	Długość śluzy		Szerokość śluzy		Głębokość na progu dolnym śluzy	
			W*	RZ*	W*	RZ*	W*	RZ*
Dwory	7,180	IV	120	190	12	12	3,5	2,7
Smolice	16,300	IV	120	190	12	12	3,5	3,1
Borek Szlachecki	15,600 Kanału Łęczańskiego	II	65	85	9,6	12	2,2	2,5
Kościuszk	66,400 (53,000)**	III	72	190	9,6	12	2,5	3,7
Dąbie	80,900 (66,750)**	III	72	85	9,6	12	2,5	3
Przewóz	92,600 (78,450)**	III	72	84	9,6	12	2,5	0,1

Źródło: Materiały własne

* W – wymagana, RZ - rzeczywista

** - odległość rzeczywista od km 0,000

Pomimo relatywnie poprawnych parametrów śluz na Wiśle skanalizowanej niestety prześwity pod mostami ponad poziom WWŻ, a także odległości przewodów wysokiego napięcia przy zwisie są przeważnie niezgodne z przepisami dla drogi wodnej tej klasy.

Zasadniczym problemem jest utrzymanie właściwego stanu wód zgodnie z klasyfikacją tego odcinka drogi wodnej, a przede wszystkim zapewnienie odpowiednich głębokości tranzytowych.

Uprawianie żeglugi towarowej i pasażerskiej na całym odcinku drogi wodnej Wisły skanalizowanej utrudnione jest w związku z powstawaniem odsypisk w korycie rzeki i zamuleniem awanportów. Brak środków finansowych nie pozwala na szybkie usuwanie tych przeszkód. Obecnie nie ma możliwości przepłynięcia przez służę: Smolice, Kościuszko i Dąbie (zamulenie dolnych awanportów służ) oraz przez służę Przewóz ze względu na znaczną erozję denną poniżej stopnia wodnego Przewóz (stany wód w głowie dolnej służy nie pozwalają na służowanie jednostek pływających, co uniemożliwia żeglugę w dół rzeki). Kwestię tą rozwiązałyby budowa stopnia wodnego Niepołomice i dalszych.

Ponadto pomimo nadania odcinkowi rzeki Wisły od km 0+000 do km 37+500 IV klasy drogi wodnej, nie spełnia on wszystkich kryteriów drogi wodnej tej klasy, ponieważ poziom piętrzenia na wybudowanych na tym odcinku stopniach wodnych Dwory i Smolice został obniżony o 1 m w stosunku do poziomu projektowanego.

Kolejny odcinek rzeki Wisły od km 57+800 do km 92+600 także nie spełnia warunków dla III klasy drogi wodnej – promień łuku osi szlaku żeglownego pod Wawelem wynosi 250 m, co spełnia warunki stawiane zaledwie drodze wodnej klasy Ib.

Rzeka Wisła poniżej stopnia wodnego Przewóz (od km 92+600) jest rzeką swobodnie płynącą i z uwagi na zmienny poziom zwierciadła wody, a także ze względu na niedostateczną zabudowę regulacyjną na tym odcinku rzeki nie ma możliwości uprawiania żeglugi przy występowaniu stanów wody poniżej średniej rocznej. Pomimo zaklasyfikowania tego odcinka szlaku jako Ib, nie zapewnione są na nim niektóre parametry drogi wodnej tej klasy tj. głębokość tranzytowa 1,6 m i szerokość szlaku żeglownego 20 m.

Aktualne parametry Kanału Łęczańskiego również nie spełniają wymogów nawigacyjnych ustalonych dla II klasy w zakresie głębokości tranzytowej, szerokości kanału i prześwitów pod mostami (14 szt.). Stan taki ogranicza prędkość ruchu statków do 6 km/h i wykorzystanie stopy ładunkowej barek. Prześwity pod mostami powodują konieczność eksploatacji tylko statków i pchaczy, posiadających możliwość ograniczenia swojej wysokości do poziomu 3,8 m nad poziom lustra wody.

Oznakowanie szlaku żeglownego realizowane jest w dwojaki sposób, stosownie do miejscowych warunków nawigacyjnych. Oznakowanie jest wykonane znakami brzegowymi oraz w miarę konieczności również znakami żeglugowymi instalowanymi w nurcie, w postaci odpowiednich tyk lub bakenów wyznaczających granice szlaku żeglownego. Odcinki, na których ruch jednostek pływających może się odbywać na całej szerokości drogi wodnej (szczególnie kanały i rejon miasta Krakowa) oznakowane są tylko koniecznymi znakami żeglugowymi wynikającymi z przepisów żeglugowych – znaki zakazu, nakazu i wskazania oraz znakami ograniczającymi parametry szlaku.

Na górnej Wiśle od Oświęcimia do Annopola są zlokalizowane następujące porty rzeczne:

- Port Płaszów w Krakowie, prawy brzeg: wybudowany przed II wojną światową, wykorzystywany jest głównie jako basen stoczniowy Firmy „Namarol”, do lat 90-tych ub. wieku Krakowskiej Stoczni Rzecznej. Z części basenu portowego korzystają niektórzy armatorzy cumując tam swoje jednostki pływające, np. Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodno-Inżynierskiego.
- Port Kujawy w Krakowie-Nowej Hucie, lewy brzeg: oddany do użytku w 1954 r. wraz ze stopniem w Przewozie miał służyć do przeładunku wyrobów produkowanych w zakładach w Nowej Hucie; obecnie służy wyłącznie jako osadnik przed ujęciem wody technologicznej dla Huty ArcelorMittal Poland S.A. Oddział Kraków (dawniej Huty im. Tadeusza Sendzimira);
- Port Handlowy w Sandomierzu, prawy brzeg: eksploatowany przez prywatną firmę pod tą samą nazwą, dawniej PP Żegluga Krakowska. Basen z nabrzeżem skarpowym wykorzystywany jest

do rozładunku kruszywa z barek. Kruszywo z barek wyładowywane jest przy użyciu dźwigów typu RDK z chwytakami o pojemności 1,5 m³. W dalszej części basenu znajduje się pochylnia dawnej Stoczni Rzecznej. Drugi basen portu jest wykorzystywany jako miejsce postojowe taboru pływającego Przedsiębiorstwa Budownictwa Wodnego w Sandomierzu. W wyniku erozji dennej przy niskich stanach wody w rzece Wiśle w basenach i w kanale dojazdowym małe głębokości uniemożliwiają wpływanie statków do portu.

- Port tzw. Ruski w Sandomierzu, lewy brzeg: jest aktualnie pogłębiany z przeznaczeniem dla jednostek pływających sportowych i rekreacyjnych.

Na opisywanym odcinku rzeki Wisły istnieje szereg umocnionych nabrzeży i stanowisk z możliwością prowadzenia tam prac przeładunkowych. Stanowiska takie znajdują się w Gromcu, Facimiechu, Bielanych, Krakowie Zabłociu, Mogile, Wolicy, Niepołomicach, Witowie, Opatowcu, Nowym Korczyniu, Szczucinie, Kółku Żabieckim Łęgu, Tursku, Zadusznikach, Świniarach, Kaimowie, Sandomierzu i Zawichoście. Aktualnie tylko część z nich jest eksploatowana przy przeładunku kruszywa z barek. Np. w Szczucinie jest eksploatowane nabrzeże przez firmę „Rzeka”, gdzie podobnie jak w Bielanych, odbywa się rozładunek kruszywa oraz załadunek na barki materiałów do regulacji rzeki, kamienia i faszyny.

Do wykorzystania jako przystanie dla statków żeglugi pasażerskich nadają się bulwary w Krakowie na lewym i prawym brzegu na odcinku od ujścia Rudawy do stopnia wodnego Dąbie, o łącznej długości około 8 km. Aktualnie takie przystanie usytuowane są na bulwarach na zakolu pod Wawelem i w rejonie dzielnicy Kazimierz.

Przy Elektrowni Połaniec, w km 223+635 rz. Wisły znajduje się próg okresowo piętrzący wodę przy niskich stanach (przy poziomie wody poniżej 152,80 m n.p.m.). Próg ten od strony wody i dolnej jest odpowiednio oznakowany znakami żeglugowymi. Dla potrzeb jednostek oczekujących na przeprawę przez próg zorganizowano miejsca postojowe z dalbami cumowniczymi.

Na górnej Wiśle eksploatowane są również promy międzybrzegowe do przewozu osób i rzeczy. Promy w Spytkowicach i Zawichoście są dolnolinowe natomiast promy w Opatowcu, Nowym Korczyniu, Baranowie Sandomierskim i Tarnobrzegu są eksploatowane przy użyciu górnej liny.

Na powyższym odcinku Wisły prowadzą działalność dwie stocznie rzeczne:

- „Namarol” Budowa-Montaż Maszyn i Urządzeń Przemysłowych (dawnej Krakowska Stocznia Rzeczna) – oferuje budowę, remonty, konserwację obiektów pływających takich jak: pchacze, holowniki, barki, pogłębiarki oraz łodzie motorowe dla służb portowych;
- "Telwolt-Stocznia" PW Sp. z o.o.

1.2.2 Rzeka Wisła od Annapola do Włocławka (km 295+200 do km 684+000)

Długość tego szlaku, będącego w całości w administracji RZGW w Warszawie wynosi 388,8 km.

Drogę wodną podzielono na następujące klasy, na wymienionych poniżej odcinkach:

- od ujścia Sanny do Płocka - klasa Ib,
- od Płocka do stopnia wodnego Włocławek – klasa Va.

Ogólny stan szlaku żeglownego oraz realne możliwości żeglugowe na rzece przedstawiają się następująco:

- Na odcinku od km 295+200 do km 390+000 w miejscowości Dęblin została wykonana w latach 1960-70 zabudowa regulacyjna koryta rzeki (powyżej 70 %) zapewniająca wymagane klasą głębokości tranzytowe dla żeglugi; zabudowa regulacyjna nie została jednakże dokończona, a ponadto z braku środków finansowych nie prowadzi się w koniecznym zakresie robót

remontowych; powoduje to dziczenie koryta również wcześniej uregulowanego, a tym samym stopniową utratę zdolności tranzytowych (żeglugowych) na tym odcinku; obserwuje się występowanie coraz większej ilości odsypisk (przemiałów) i erozji bocznych;

- Odcinek od Dębłina w km 390+000 do Warszawy w km 498+000 posiada zabudowę fragmentaryczną; koryto rzeki jest rozczłonkowane z licznymi odgałęzieniami bocznych odnóg, przemiałami, erozjami bocznymi i innymi niekorzystnymi formami morfologicznymi w nim powstającymi;
- Odcinek od km 498+000 do 526+000 jest uregulowany w ponad 60% (odcinek miejski Warszawy);
- Odcinek od km 526+000 do km 620+000 (miejscowość Płock) jest uregulowany fragmentarycznie lub docelowo w rejonie mostów; występują jednakże liczne przemiałe, odgałęzienia boczne, koryto rzeczne jest rozczłonkowane;
- Na odcinkach nieuregulowanych występują liczne erozje brzegowe – powodujące dziczenie koryta rzeki.

Na odcinku Wisły od Annapola (km 295+200) do ujścia Pilicy (km 456+700) transport i żegluga są praktycznie niemożliwe za wyjątkiem transportu lokalnego. Na całej długości tego odcinka Wisły, w tym na odcinkach uregulowanych (na wodę średnioroczną) nie jest zapewniona głębokość tranzytowa odpowiednia dla drogi wodnej klasy Ib, tj. głębokość 1,60 m i szerokość szlaku równa 20 m. Ponadto koryto rzeki jest rozczłonkowane, zdewastowane i bardzo zapiaszczone. Występują przemiałe i wypłytenia, a istniejące budowle regulacyjne są znacznie uszkodzone lub całkowicie zniszczone. Dla umożliwienia warunków żeglugowych drogi wodnej wymagana jest m.in. generalna modernizacja tj. naprawa i przebudowa zabudowy regulacyjnej, usunięcie przemiałów i wykonanie kompleksowych robót czyszkowych.

Podobnie jak na odcinku powyżej również poniżej ujścia Pilicy, aż do Płocka w km 620+000 głębokość tranzytowa 1,6 m (w tym na odcinkach uregulowanych) wymagana dla klasy Ib drogi wodnej nie jest zapewniona. Przy średnim stanie niskim [SNW], na powstałych przemiałach (zapiaszczone koryto) występują głębokości 0,4 ÷ 0,6 m. Częstotliwość występowania stanów wody zapewniających głębokości tranzytowe $H > 0,8$ m w latach 2005-2007 pokazują tabele.

Tabela 14 Częstotliwość występowania stanów wody zapewniających głębokości tranzytowe $>0,8$ m w latach 2005-2007

Wodowskaz	stan wody cm	miesiąc/ ilość dni											
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
2007													
Annapol	>260cm	22	28	31	12	0	2	1	2	22	14	30	23
Puławy	>200cm	19	28	31	13	0	1	0	2	19	11	30	23
Warszawa	>200cm	6	28	31	6	0	0	0	0	12	3	13	20
Wyszogród	>320	24	28	31	30	18	3	0	0	30	11	30	31
Wodowskaz	Stan wody cm	miesiąc / ilość dni											
2006													
Annapol	>260cm	20	28	10	30	31	30	11	0	4	0	15	0
Puławy	>200cm	18	28	22	30	27	30	10	0	2	0	13	0
Warszawa	>200cm	7	14	4	30	13	18	6	0	0	0	6	0
Wyszogród	>320	31	28	25	30	31	30	8	0	18	0	18	6
Wodowskaz	Stan wody cm	miesiąc/ ilość dni											
2005													
Annapol	>260cm	17	18	19	30	31	29	14	27	5	0	0	8
Puławy	>200cm	19	12	18	30	31	24	5	24	4	0	0	1
Warszawa	>200cm	8	0	16	30	31	13	0	17	0	0	0	0
Wyszogród	>320	31	28	31	30	31	30	3	20	5	0	0	5

Źródło: Materiały własne.

Zbiornik Włocławek spełnia wymagania klasy Va drogi wodnej. Śluza Włocławek (km 674,85) jest w stanie śluzować statki i zestawy pchane o długości maksymalnej $L_{max} = 115$ m, szerokości $B_{max} = 11$ m i zanurzeniu $H_{max} = 6,0$ m. W partii cofkowej zbiornika tj. w km 620 ÷ 637 obserwuje się pogorszenie warunków żeglugowych z powodu odkładania piasku.

Na odcinku Wisły od Annapola do Włocławka zlokalizowane są następujące porty rzeczne:

- Port w Puławach;
- Port w Górze Kalwarii;
- porty w Warszawie:
- Port WZEK (Warszawskie Zakłady Eksploatacji Kruszywa; km 506,8).
- Port Czerniakowski (km 511): oddany do użytku w 1904 r. obecnie w obrębie portu siedzibę swoją ma Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie, a w południowej części portu znalazły się baraki Straży Miejskiej. Port Czerniakowski nie był pogłębiany od 40 lat. Erozja denną koryta rzeki wraz ze zjawiskiem osadzania mułu w porcie, doprowadziła do sytuacji, w której podczas niżówki basen portu częściowo wysycha, co uniemożliwia korzystanie z wody nawet kajakarzom; ostatnio powstał projekt mariny zlokalizowanej w tym miejscu.
- Port Praski: zlikwidowany w 1980 r. zajmuje obszar o powierzchni ok. 36 ha.
- Port Żerański (km 520,3): zlokalizowany przy Elektrociepłowni Żerań, przy ujściu Kanału Żerańskiego budowany przed I wojną światową, oddany do użytku w 1963 r. i będący w użyciu do dziś; zajmuje obszar o powierzchni ok. 260 ha., port składa się z kilku basenów;
- Port w Płocku (Radziwie): pierwotnie port miał służyć do celów transportowych, obecnie jego funkcje nie są wykorzystywane;
- Port w Nowym Duninowie;
- Port we Włocławku: port dysponuje nabrzeżami o długości przeładunkowej wynoszącej 300 m, placami składowymi o powierzchni 6.000 m² oraz magazynami o powierzchni 3.400 m², głębokość portu wynosi 3-4 m.

Inne istniejące obiekty infrastruktury rzecznej – nabrzeża:

- Włocławek (km 688): długość przeładunkowa nabrzeży wynosi 60,8 m; powierzchnia przylegających placów składowych 2.500 m², zaś głębokość wzdłuż nabrzeży 1.2-1.7 m.
- Na przedmiotowym fragmencie Wisły zlokalizowane są następujące stocznie:
- Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodnego w Warszawie S.A. (Stocznia Żerań): obszarem działalności przedsiębiorstwa jest wykonywanie specjalistycznych robót budowlanych z zakresu budownictwa hydrotechnicznego oraz szeroko rozumianej ochrony środowiska i inżynierii ekologicznej;
- „Centromost – Stocznia Rieczna” Sp. z o.o. (Płocka Stocznia Rieczna): od 2004 r. działalność produkcyjna odbywa się w niewielkiej części dawnego terenu stoczni i polega na budowaniu zbiornikowców. Rozmiary wykonywanych przez Stocznnię obiektów ograniczone są wielkością śluzy na tamie we Włocławku – długość maksymalna 115 m i maksymalna szerokości 11,45 m. Wysokość wykonywanych obiektów z uwagi na mosty na drodze wodnej nie może przekroczyć 7 metrów. Mimo tych ograniczeń stocznia budowała jednostki, których rozmiary przekraczały podane wielkości graniczne; jednostki te wykonane zostały w elementach w Stoczni, a następnie zmontowane w całość poza śluzą we Włocławku⁹. Obok zlokalizowany jest elewator zbożowy mogący pomieścić 30 tys. ton ziarna.

⁹ Strona internetowa firmy,
http://www.centromost.com.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=11&Itemid=8&lang=pl, 17.01.2011 r

1.2.3 Rzeka Wisła od Włocławka do Zatoki Gdańskiej (od km 684+000 do km 941+300)

Wisła od km 684+000 do Torunia 718+000, pomimo zakwalifikowania do klasy Ib o znaczeniu regionalnym, nie spełnia wymagań tej klasy w zakresie głębokości tranzytowej. Głębokości tranzytowe w odniesieniu do wody średniej wynoszą odcinkami 1,2 m. W czasie niżówek głębokości spadają poniżej 1,0 m, osiągając nierzadko nie więcej niż 0,6 ÷ 0,7 m. Gwarancja wymaganej dla tej klasy głębokości tranzytowej wynosi praktycznie 5% całego okresu nawigacyjnego (tzn. kilkanaście dni).

Nawigacja odbywa się pomiędzy istniejącymi w korycie rzeki naturalnymi przeszkodami i jest szczególnie trudna, a czasami, w okresie niskich stanów wody wręcz niemożliwa (przy większych zanurzeniach jednostek pływających). Tranzyt jednostek pływających na odcinku Wisły od kilometra 684 do kilometra 718 może odbywać się praktycznie tylko pod warunkiem zwiększonego zrztu wody przez stopień we Włocławku. Zainteresowani armatorzy we własnym zakresie ustalają z administracją czasowe zwiększenie przepływu przez stopień celem umożliwienia spływu jednostek w dół Wisły.

Wisła od Torunia (ujęcie rz. Tążyna) km 718 do Portu Tczew w km 910 pozostaje normatywnie w klasie II drogi wodnej o znaczeniu regionalnym. Spełnia wymagania w zakresie szerokości szlaku żeglownego (30 m), minimalnego promienia łuków (300 m) oraz minimalnego prześwitu pod mostami ponad WWŻ (3,0 m). Jednakże, pomimo to ma ograniczoną głębokość tranzytową do 1,4 m. Gwarancja wymaganej dla tej klasy głębokości tranzytowej (1,8 m) wynosi praktycznie do 10% całego okresu nawigacyjnego. Duża część ostróg na tym odcinku jest zniszczona i nie spełnia swej funkcji regulacji nurtu. Nurt rzeki meandruje w korycie rzeki skoncentrowanym zabudową regulacyjną, wykonaną w XIX i XX wieku, przekłada się z jednego na drugi brzeg. Np. w km 884, ze względu na duże zniszczenie ostrogi i oderwanie jej od ładu, główny nurt rzeki układa się pomiędzy niezniszczoną częścią ostrogi, a lewym brzegiem, na szerokości ok. 70 m. Jest to miejsce bardzo niebezpieczne nawigacyjnie, gdyż istnieje możliwość zepchnięcia przez silne wiry jednostki pływającej na niezniszczoną część ostrogi.

W korycie występują również łachy piaszczyste, przemieszczające się w skali roku w zależności od sytuacji hydrologicznej z intensywnością 150 – 900 metrów na rok.

Wisła od Tczewa w km 910 do ujścia do Zatoki Gdańskiej pozostaje w klasie III drogi wodnej o znaczeniu regionalnym. Spełnia wymagania w zakresie szerokości szlaku żeglownego (40 m), minimalnego promienia łuków (500 m) oraz minimalnego prześwitu pod mostami ponad WWŻ (4,0 m). Nie spełnia parametrów drogi wodnej klasy III w odniesieniu do głębokości tranzytowej. Odcinkami głębokości w nurcie rzeki ograniczone są do 1,6 m, wobec wymaganej dla tej klasy 1,8 m. Część budowli regulacyjnych na tym odcinku rzeki ze względu na zniszczenia nie spełnia swych funkcji koncentracji nurtu.

Na odcinku Wisły od Włocławka do Zatoki Gdańskiej znajdują się następujące porty rzeczne:

- Porty rzeczne w Toruniu: Toruń posiada sześć przystani, na terenie czterech portów rzecznych - Port Drzewny – o powierzchni 70,76 ha (największa odnoga Wisły w okolicach Torunia, ukształtowany naturalnie; posiada 4 przystanie oraz tereny rekreacyjne), Port Zimowy (wykopany sztucznie o powierzchni basenu portowego wynoszącej ok. 5 ha, największa przystań barek i łodzi w Toruniu), port AZS (Akademickiego Związku Sportowego) i port Budowlani¹⁰. Ogólna długość przeładunkowa nabrzeży w Toruniu wynosi 126 m; powierzchnia placów składowych 4.000 m², powierzchnia magazynów 1.500 m², zaś głębokość 5 m;
- Port Chełmno: ogólna długość nabrzeża wynosi 86,5 m, zaś głębokość portu waha się pomiędzy 1,0 m a 1,6 m;
- Port Grudziądz: ogólna długość nabrzeża wynosi 300 m, zaś głębokość portu waha się pomiędzy 0,4 a 0,6 m;
- Port Korzeniewo;

¹⁰ Strona Miasta Toruń, <http://www.torun.pl>, 17.01.2011 r.

- Port w Tczewie: powstał w 1926 r., po 1928 r. z powodu powstającego portu w Gdyni port w Tczewie stracił na znaczeniu i znikły nadzieje na rozwój funkcji portowych miasta;
- Tczew - przystań pasażersko-żeglarska zlokalizowana w ciągu bulwarów nadwiślańskich. Przystań dla statków pasażerskich wykonana jest jako stały pomost na palach stalowych i dysponuje linią cumowniczą o długości 102 metrów. Brzeg pod pomostem wykonany został jako skarpa umocniona materacami gabonowymi. Wysunięcie pomostu w stronę nurtu rzeki pozwala cumować statkom o długości całkowitej nie przekraczającej 125 m.
- Port Przegalina: niewielki port rzeczny obok śluzy o tej samej nazwie.

Inne istniejące nabrzeża przeładunkowe na Wiśle:

- Toruń (km 730): długość przeładunkowa nabrzeża wynosi 15 m; powierzchnia placów składowych 7.000 m², zaś głębokość 2-2,5 m;
- Toruń (km 735): długość przeładunkowa nabrzeża wynosi 120 m; powierzchnia placów składowych 3.000 m², zaś głębokość 2-2,5 m;
- Solec Kujawski (km 763): długość przeładunkowa nabrzeża wynosi 60 m; powierzchnia placów składowych 3.000 m², zaś głębokość 2-2,5 m;
- Bydgoszcz (km 773,27): długość przeładunkowa nabrzeża wynosi 246 m, zaś głębokość 1,2-1,5 m;
- Bydgoszcz (km 774,9): powierzchnia placów składowych 3.000 m², zaś głębokość 2-2,5 m;
- Głogówko (km 807): długość przeładunkowa nabrzeży wynosi 60 m; powierzchnia placów składowych 1.200 m², zaś głębokość 1,2-1,5 m;
- Grudziądz (km 834,9): długość ogólna nabrzeża wynosi 550 m; powierzchnia placów składowych 1.000 m², zaś głębokość 0,4-0,6 m.
- Na ostatnim dolnym odcinku Wisły prowadzi działalność kilka stoczni, tj.:
- Stocznia Tczew Sp. z o.o. specjalizuje się w budowie i remoncie statków, łodzi oraz jachtów. Oferta przedsiębiorstwa obejmuje również produkcję i sprzedaż wyposażenia i przyrządów żeglarskich¹¹;
- Stocznia WISŁA Sp. z o.o.: posiadany przez stocznnię slip boczny umożliwia budowę jednostek o długości do 40 metrów. Stanowiska montażowe na nabrzeżach stoczni pozwalają na budowę stalowych konstrukcji okrętowych o wysokości do 28 metrów i masie jednostkowej do 600 ton. Stocznia posiada cztery nabrzeża: Kaszubskie (długość 74 m, głębokość minimalna 2,2 m), Motławskie (dł. 215 m, gł. min. 2,2 m), Krakowieckie (dł. 99 m, gł. min. 2,5 m) oraz Bałtyckie (dł. 155 m, gł. min. 3,1 m)¹².

1.2.4 Rzeka Nogat

Na całej swej długości (62 km) rzeka Nogat zaliczana jest do klasy II śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu regionalnym. Występujące w rzece głębokości tranzytowe są mniejsze od wymaganych dla klasy II i wynoszą na odcinku skanalizowanym około 1,6 m, natomiast na pozostałym odcinku ok. 1,4 m. Pozostałe parametry drogi wodnej są zgodne z wymaganiami określonymi dla klasy II drogi wodnej i wynoszą: szerokość szlaku żeglownego 30 m, minimalny promień łuków 300 m oraz prześwity pod mostami 3,00 m ponad WWŻ.

Na rzece tej zlokalizowany jest port w Malborku – niewielki port rzeczny wybudowany w okresie międzywojennym, którego właścicielem obecnie jest przedsiębiorstwo Żegluga Bydgoska S.A.

¹¹ <http://www.l.pl/adres/tczew-sp-z-o-o-stocznia.html>, 17.01.2011r.

¹² Strona firmy, <http://www.stoczniawisla.pl/ofirmie.html>, 17.01.2011r.

1.1.1 Rzeka Martwa Wisła

Martwa Wisła ma długość 11,5 km i rozciąga się od rzeki Wisły w Przegalinie do granicy z morskimi wodami zewnętrznymi (Wisła-Górki Wschodnie). Jest zakwalifikowana do klasy drogi wodnej Vb. Występujące w rzece głębokości tranzytowe z reguły spełniają wymagania dla klasy Vb i wynoszą około 2,8 m, z lokalnymi ograniczeniami do 2,5 m.

Na Martwej Wiśle, w km 0,55 zlokalizowana jest śluza Południowa w Przegalinie. Szerokość śluzy, wynosząca 11,89 m jest mniejsza od wymaganej dla tej klasy drogi wodnej (12,0m).

1.3 Połączenie Odra – Wisła od Kanału Odra-Hawela do Bydgoszczy i dalej do Zalewu Wiślanego

1.3.1 Międzynarodowa Droga Wodna E-70

Międzynarodowa Droga Wodna (MDW) E-70 (Holandia-Rosja) na polskim odcinku przebiega od kanału Odra-Hawela (km 667,2 rz. Odry), następnie przez rz. Odrę do Kostrzyna, gdzie łączy się z połączeniem wodnym Odra-Wisła. Szlak ten prowadzi Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą, aż do Wisły (294 km). Następnie Wisłą, Nogatem i Zalewem Wiślanym (114 km) do granicy z Rosją. Trasa ta (Zał. Nr 1 Ukazuje mapę międzynarodowych dróg wodnych i miejsce polskich dróg wodnych w sieci Europejskiej) obejmuje teren pięciu województw: zachodnio-pomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Polski odcinek drogi E-70 można zaliczyć do II klasy z wyjątkiem części Noteci Dolnej od Krzyża Wielkopolskiego do Kanału Bydgoskiego, który to odcinek zakwalifikowany jest do klasy Ib.

Droga wodna E-70 jest skanalizowana przy pomocy 22 stopni wodnych, z których jeden – Czersko Polskie w Bydgoszczy – jest stopniem nowym, oddanym do użytku w 1999 r. Pozostałe 21 śluz to w większości obiekty niezelektryfikowane, zbudowane na przełomie XIX i XX w. Rzeczywista szerokość szlaku wodnego waha się od 25 do 65 m, minimalne promienie łuków wynoszą 130-310 m, a minimalne prześwity pod mostami to 3,4-4,0 m. Gwarantowane głębokości tej trasy wynoszą 1,1-1,1,8 m, a graniczna dozwolona prędkość statków – 8 km/h.

Tabela 15 Ogólna charakterystyka połączenia wodnego – Odra – Wisła (północ) – E-70

Nazwa śródlądowej drogi wodnej		Administracja	Długość [km]	Klasa drogi wodnej
Połączenie wodne Odra - Wisła (północ) - E-70				
rzeka Warta:	- od ujścia do rzeki Odry w km 617,6 do ujścia rzeki Noteci, (km 68,2) – według uwagi 18 to nie stanowi połączenia w-o. - j.w.	RZGW Poznań	68,2	II
rzeka Noteć	-(dolna) od ujścia rzeki Warty do ujścia rzeki Drawy	RZGW Poznań	48,9	II
	- (dolna) od ujścia rzeki Drawy do połączenia z Kanałem Bydgoskim, – według uwagi 18 nie stanowi połączenia w-o.		183,3	Ib
kanal	- od rzeki Noteć do ujścia rzeki Brdy	RZGW Poznań,	24,5	II

Bydgoski:		RZGW Gdańsk (0,4 km)		
rzeka Brda:	- od połączenia z Kanałem Bydgoskim do ujścia do rzeki Wisły	RZGW Gdańsk	14,4	II
rzeka Wisła:	- od Bydgoszczy do rzeki Nogat	RZGW Gdańsk	117	II
rzeka Nogat:	- od rzeki Wisły (km 886,6) do ujścia do Zalewu Wiślanego	RZGW Gdańsk	62	II
rzeka Szarpawa:	- od rzeki Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego	RZGW Gdańsk	25,4	II
Rzeka Wisła	Od ujścia rzeki Nogat (Biała Góra) do ujścia rzeki Szarpawa Od miejscowości Tczew do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	RZGW Gdańsk	22,4	II
		RZGW Gdańsk	32,7	III

Źródło: Opracowanie na podstawie Załącznika Nr 2 do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz U z 2002 r., nr 77, poz. 695).

Bliskość portów morskich jest jednym z najistotniejszych czynników wpływających na plany lokalizacji portów śródlądowych. Istniejące na Międzynarodowej Drodze Wodnej E-70 śródlądowe porty handlowe posiadają infrastrukturę, która powstała w latach 60 i 70 ubiegłego wieku.

Zlokalizowane są na niej następujące porty rzeczne:

- Port w Krzyżu: port handlowy o powierzchni 9,4 ha, w tym basen portowy o powierzchni 1,8 ha, długość nabrzeża przeładunkowego wynosi 481 m, zaś jego szerokość równa jest 6 m, place składowe mają powierzchnię 1.678 m², obiekty magazynowe 1.598 m².
- Port w Czarnkowie: zlokalizowany na 132 km rz. Noteci.
- Port Ujście: port handlowy o powierzchni 8,1 ha, w tym basen portowy o powierzchni 4,2 ha, długość nabrzeża wynosi 580 m, nabrzeże przeładunkowe o długości 120 m, place składowe mają powierzchnię 2.000 m², obiekty magazynowe 1.477 m², szerokość nabrzeża wynosi 6 m.
- Port rzeczny w Bydgoszczy: port handlowy żeglugi śródlądowej, położony na rzece Brdzie. Należy do przedsiębiorstwa Żegluga Bydgoska. Obecnie w porcie przeładunkuje się głównie kruszywo budowlane wydobywane z Wisły i transportowane do portu rzeką Brdą. Długość przeładunkowa nabrzeży wynosi 420 m; powierzchnia placów składowych 3.800 m², powierzchnia magazynów 1.430 m², zaś głębokość 2-2,5 m. Pozostałe parametry techniczne są następujące: powierzchnia portu – 13,3 ha, basen portowy – 4,5 ha, szerokość nabrzeży – 500 m.
- Port BR Bydgoszcz: długość przeładunkowa nabrzeży wynosi 231 m; powierzchnia placów składowych 2.000 m², powierzchnia magazynów 1.300 m², zaś głębokość 2-2,5 m, szerokość nabrzeży 6 m.
- Port Drzewny w Bydgoszczy: służący do magazynowania drewna w okresie jego spławu na zachód drogą wodną Wisła-Odra oraz przerobu w miejscowych zakładach przemysłu drzewnego. Obecnie dolny odcinek rzeki Brdy nadal jest użytkowany do magazynowania traw drewnianych, lecz w znacznie mniejszym stopniu z uwagi na likwidację wielu przedsiębiorstw przemysłu drzewnego. Port wewnętrzny o powierzchni 60 ha obecnie wykorzystywany jest jako tor regatowy.
- W ramach rewitalizacji MDW E-70 przewiduje się też budowę nowych portów śródlądowych w Gorzowie Wielkopolskim, Drezdenku, Czarnkowie, Nakle nad Notecią. W miastach tych przed laty istniały niewielkie porty i przeładownie.

Inne istniejące obiekty infrastruktury rzecznej, tj.: nabrzeża przeładunkowe:

- Nakło nad Notecią (km 40; 40,1; 41,1): długość przeładunkowa nabrzeży wynosi 155 m; powierzchnia placów składowych 4.000 m², zaś głębokość przy nabrzeżach 1,4-1,6 m.
- Gorzów Wielkopolski: nabrzeże przeładunkowe na lewym brzegu Warty, sporadycznie wykorzystywane do obsługi kruszyw i konstrukcji stalowych.

Warto zwrócić uwagę, że droga wodna E-70 jest w stanie przejąć część ładunków obsługiwanych do tej pory transportem drogowym w relacjach międzynarodowych między Europą Zachodnią a obwodem Kaliningradzkim (przewożonych drogą krajową nr 6), Europą Zachodnią a Ukrainą (przewożonych drogą krajową nr 2), a także część ładunków w relacjach między Szczecinem, Świnoujściem, Gdynią i Gdańskiem, a leżącymi wzdłuż tej drogi wodnej ośrodkami gospodarczymi: Piłą, Gorzowem Wielkopolskim i aglomeracją bydgosko-toruńską.

Praktycznie całe połączenie wodne Wisła – Odra (bez rzeki Brdy), znajduje się w obszarach Natura 2000, w których często obszary ptasie nakładają się na obszary siedliskowe. Są to obszary o znaczeniu wspólnotowym, o najwyższej randze przyrodniczej (europejskie korytarze ekologiczne migracji ptaków).

Rzeka Brda skanalizowana

Brda skanalizowana stanowi fragment połączenia wodnego Odra-Wisła od ujścia Wisły do połączenia z Kanałem Bydgoskim. Stanowi II klasę drogi wodnej i jej długość wynosi 14,4 km (od 0,00 do 14,4 km) Ograniczenie maksymalnego zanurzenia T do 1,4m.

Kanał Bydgoski

Długość Kanału wynosi 24,5 km, klasa drogi wodnej II. Kanał zarządzany jest przez RZGW Poznań oraz na początkowym odcinku 0,4km rozpoczynającym się od śluzy Okole przez RZGW Gdańsk.

Parametry Kanału dla klasy II są z reguły spełnione za wyjątkiem głębokości tranzytowej która w niektórych miejscach wynosi 1,6-1,8m zamiast 2,2m. Na odcinku Osowa Góra – Józefinki promień łuku wynosi 310 m i nie spełnia wymogów dla klasy II.

Kanał Bydgoski jest sztucznym połączeniem wodnym, wybudowanym pod koniec XVIII wieku. . Długość trwania sezonu żeglugowego uzależniona jest od warunków hydrometeorologicznych. Źródłem zasilania Kanału Bydgoskiego są wody Górnej Noteci .

Problemem utrudniającym żeglugę na Kanale Bydgoskim jest nadmierne zarastanie dna i brzegu szlaku roślinnością wodną. Corocznie prowadzone są prace odmulania szlaku wodnego oraz koszenia roślinności wodnej. Zwiększona ilość flory wodnej może być spowodowana dopływem ścieków i innych zanieczyszczeń do Kanału z miasta Bydgoszcz.

W 2010 roku przeprowadzono bagrowanie Kanału, mające na celu usunięcie osadów dennych zdeponowanych w korycie na odcinku 15+970 – 20+970 . Owe działanie wpłynie znacząco na możliwość uprawiania żeglugi na Kanale oraz zlikwiduje przyczynę masowych śnięć ryb, które występowały po każdorazowym przepłynięciu większej jednostki (na skutek spadku ilości tlenu rozpuszczonego w wodzie). Ponadto należałoby ograniczyć dopływ zanieczyszczeń gdyż one są główną przyczyną eutrofizacji szlaku. Należy zwrócić uwagę na fakt iż cały Kanał Bydgoski jest wpisany do rejestru zabytków.

1.4 Pozostałe drogi wodne

1.4.1 Rzeką Warta i sieć dróg wodnych, tzw. pętli wielkopolski

Rzeką Warta

Warta jest najdłuższą rzeką żeglowną zarządzaną przez RZGW Poznań. Jest rzeką nizinną, swobodnie płynącą, uregulowaną ostrogami i tamami równoległymi. Dzieli się na trzy odcinki, klasy poszczególnych odcinków to: Ia, Ib oraz II Odcinek od km 0,0 do km 68,2 znajduje się w kl. II. Szerokość szlaku wynosi 65 m. Głębokość tranzytowa wynosi: przy SNW 1,00 m oraz przy SW 1,80 m.

Okres nawigacji: od marca do listopada.

Odcinek od km 68,2 do km 252,0 znajduje się w kl. Ib. Szerokość szlaku wynosi od 36 do 40 m. Głębokość tranzytowa wynosi: przy SNW 0,90 oraz przy SW 1,60 m.

Okres nawigacji: od kwietnia do listopada.

Odcinek od km 252,0 do km 406,6 znajduje się w kl. Ia. Szerokość szlaku wynosi 30 m. Głębokość tranzytowa wynosi: przy SNW 0,50 m oraz przy SW 1,10 m.

Okres nawigacji: od kwietnia do listopada.

Kanał Ślesiński

Kanał sztuczny łączący rz. Wartę z J. Gopło, utworzony z połączenia przekopami łańcucha jezior konińsko – ślesińskich, zaliczony do II kl. drogi wodnej. Posiada cztery śluzy żeglugowe – komorowe. Szerokość szlaku wynosi od 22 do 25 m.

Głębokość wody w kanale waha się od 1,30 do 2,20 m

Okres nawigacji: od trzeciej dekady kwietnia do listopada.

Jezioro Gopło

Szlak żeglowny na Jeziorze Gopło, o długości 27,5 km, (km 32,000 – 59,500) zaliczony został do III klasy drogi wodnej. Posiada wystarczające głębokości tranzytowe dla tej klasy (2,20 m), ale nie jest w pełni oznakowany /są tylko bakeny kierunkowe/. Wykonanie pełnego oznakowania jest niezbędne z uwagi na rosnący ruch żeglugowy na jeziorze. Szlak wchodzi w skład tzw. pętli wielkopolski.

Noteć górna skanalizowana

Droga wodna nie posiada pełnych parametrów klasy Ia

Odcinek ten rozciąga się od Jeziora Gopło do połączenia z Kanałem Górnonoteckim (59,500 – 121,600 km drogi wodnej) i wraz z Kanałem Górnonoteckim ma długość 87,1 km.

Kanał Górnonotecki.

Kanał Górnonotecki, (121,600 – 146,600 km drogi wodnej) Z uwagi na zwiększający się ruch żeglugowy na kanale, konieczne jest utrzymanie jego parametrów techniczno-eksploatacyjnych. Szlak wchodzi też w skład tzw. pętli wielkopolski. Kanał Górnonotecki jest kanałem sztucznym łączącym Noteć górną z Kanałem Bydgoskim. Posiada sześć śluz żeglugowych jednokomorowych o wymiarach komór 42,0 x 5,00 m wykonanych z betonu, cegły klinkierowej i ciosów kamiennych. Kanał Górnonotecki jest jednocześnie źródłem, zaopatrującym w wodę Kanał Bydgoski. Głębokość tranzytowa nie zawsze jest spełniona np. występują wypłylenia w awanportach śluz Antoniewo i Frydrychowi oraz w km 130,4 i 131,4 oraz 138,5.

1.4.2 Wybrane drogi wodne zlewni rzeki Wisły

Rzeka Szarpawa od km 3,00 do km 25,4

Droga wodna Szarpawa zachowuje zgodnie z przepisami parametry dla głębokości tranzytowej II klasy.

Utrudnienia w żegludze śródlądowej na rzece Szarpawa stanowią mosty:

- Drewnica - most zwodzony: most jednoprzęsłowy wybudowany w 2006 r. skośnie do koryta rzeki, co wymusiło konieczność sztucznego korygowania brzegu rzeki (wydrążenie kolana) celem umożliwienia przepływu pchaczy wraz z barkami. Dodatkowym utrudnieniem jest długi okres oczekiwania na otwarcie mostu oraz zakaz oczekiwania w sąsiedztwie mostu. Most otwierany jest w określonych godzinach a nie w miarę potrzeb.¹³
- Rybina - most zwodzony (drogowy): jest fragmentem Węzła Wodnego Rybina w skład którego wchodzi ponadto: drogowy most zwodzony na Wiśle Królewieckiej, która w Rybinie łączy się ze Szarpawą, obrotowy most kolejowy na Szarpawie, stacja pomp - która odcina Linawę, łączącą się tu niegdyś ze Szarpawą. Podobnie jak w przypadku mostu w Drewnicy most jest otwierany tylko w określonych godzinach a nie w miarę potrzeb.¹⁴
- Rybina - most obrotowy (kolejowy): składa się z trzech przęseł, przęsło środkowe jest przęsłem obrotowym. Obrót tego przęsła realizowany jest ręcznie za pomocą systemu kół zębatych i przekładni, co sprawia, że operacja otwierania i zamykania trwa bardzo długo, nawet do półtorej godziny.¹⁵

Kanał Jagielloński km 0,0-5,4

Średnie głębokości na kanale wynoszą 2,2 m, odnotowano spłylenia rzędu 1,5 m.

Kanał Elbląski:

- Klasa drogi wodnej Kanału Elbląskiego wynosi Ia (z miejscowymi ograniczeniami) w przypadku kanałów oraz Jeziora Drużno. Pozostałe jeziora są zakwalifikowane do klasy II.¹⁶
- Długość ważniejszych szlaków bocznych wynosi 36,2 km

Szlaki główne Kanału Elbląskiego:

- Miłomłyn – Jezioro Drużno, 54 km, Średnie głębokości na odcinku Jezioro Drużno wynoszą 1,90 m, oraz występują spłylenia do 1,4 m (km 0,0-7,4)
- Ostróda – Szelaż Wielki, 31,3 km, najmniejsze odnotowane głębokości w km 15,05 – 0,70 m.,
- Miłomłyn – Ława, 32,2 km, najmniejsze odnotowane głębokości w km 9,40 – 0,80 m.

Najważniejsze szlaki boczne Kanału Elbląskiego

- Kanał Bartnicki (Jezioro Bartężek) o długości 7,6km, km 0,00-7,6.
- Jezioro Ilińsk- o długości 3,5 km, km 0,0 – 3,5 .
- Jeziorak –Zalewo- o długości 17,7 km, odgałęzienie szlaku Miłomłyn – Ława w 13,65 km.

¹³ <http://www.zalewwislany.pl/rzeki-delta-wisly-petla-zulaw/obiekty-hydroprotechniczne/drewnica-most-zwodzony>, <http://wikimapia.org/2016887/pl/Most-nad-Szarpaw%C4%85>, 19.01.2011 r.

¹⁴ <http://www.zalewwislany.pl/rzeki-delta-wisly-petla-zulaw/obiekty-hydroprotechniczne/rybina-most-zwodzony-Szarpawa>, 19.01.2011 r.

¹⁵ <http://www.zalewwislany.pl/rzeki-delta-wisly-petla-zulaw/obiekty-hydroprotechniczne/rybina-most-obrotowy-kolejowy-Szarpawa>, 19.01.2011 r.

¹⁶ www.rzgw.gda.pl, w tym zakładka: Informator o śródlądowych żeglownych drogach wodnych administrowanych przez RZGW Gdańsk

Kanał Elbląski km 0,0-52,0

- Na odcinku od km 52,0 do km 45,8 – głębokości zmienne od 1,45 m do 2,00 m, średnia głębokość ok. 1,7 m,
- Na odcinku od km 0,00 do km 14,8 najmniejsze odnotowane głębokości w km 0,20 wynoszą 1,35 m.

Pozostałe

Kanał Żerański od km 0,00 (wejście z rzeki Wisły w km 520) do km 17,20 (północna krawędź mostu drogowego w Nieporęcie).

Rzeka Narew od km 248,50 (ujście rzeki Biebrzy) do km 21,60 (wraz z Jeziorem Zegrzyńskim); na rzece Narew zlokalizowane są trzy porty rzeczne: jeden w Ostrołęce oraz dwa w Pułtuskach. Rzeką ma przebiegać planowany „Szlak Wodny Króla Stefana Batorego” łączący Wisłę z rzeką Niemen. Szlak ten ma mieć ponad 300 km. Będący wspólnym przedsięwzięciem samorządów województwa podlaskiego i mazowieckiego ma być największym tego typu produktem turystycznym w Polsce.¹⁷ W połowie powyższego szlaku w Łomży planowana jest budowa portu rzeczno-jezioro (przystań wodna, marina i hangar) wraz z bulwami łomżyńskimi. Inwestycja będzie dofinansowana z pieniędzy unijnych.¹⁸

Rzeka Bug

Na całym odcinku szlaku żeglownego od km. 283,2 - ujście rzeki Muchawiec do km 0,00- ujście do rzeki Narwi, głębokość tranzytowa wynosi 0,5-0,6m podczas gdy według wymogów klasy powinna wynosić 1,2m. Szlak posiada zabudowę regulacyjną. Niesetki na całej długości szlaku występują liczne erozje brzegowe, które przyczyniają się do zapiaszczenia szlaku. Odcinek zakwalifikowany jest do klasy Ia, lecz nie spełnia jej wymogów. Szlak jest zaniedbany, brak możliwości przewozu towarów, przewozy pasażerskie są możliwe tylko dla maksymalnej ilości 12 osób.¹⁹

1.4.3 Kanał Augustowski

Od rz. Biebrzy km 0,00 do km 83,00 przy granicy państwa Kanał na całej długości po stronie Polskiej (83 km) zaliczony jest do klasy Ia, choć nie spełnia wszystkich wymogów dla tej klasy drogi wodnej, tzn. co do głębokości na progu dolnym śluz minimum 1,5 m – na ośmiu śluzach głębokości wahają się od 0,9 do 1,3 m. Na trasie istnieją liczne pływny np. połączeniu Kanału Augustowskiego z rzeką Nettą o głębokości 0,5÷0,6 m.

Kanał prowadzi do rzeki Niemen i użytkowanego obecnie szlaku wodnego Grodno – Bałtyk.

Sama rzeka Biebrza jest poza administracją RZGW; zarządcą jest Park Narodowy; głębokość tranzytowa ustalana jest na poziomie ok. 50 cm; notuje się bardzo duże utrudnienia w ruchu ze strony zarządzającego.

¹⁷ <http://www.bialystokonline.pl/szlak-wodny-krola-stefana-batorego-przez-lomze.artykul.52107.html>, 19.01.2011 r.

¹⁸ http://www.polskieszlakiwodne.pl/?link=1&txt=1578&typ=&http://www.samorzad.pap.pl/palio/html.run?_Instance=cms_samorząd.pap.pl&_PageID=2&s=depesza&dep=82956, 19.01.2011 r.

¹⁹ Materiały UZS Warszawa, M.Gromek, „Opis żeglugi i dróg wodnych znajdujących się na terenie działania Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie”.

Przeprowadzono rewitalizację i remont odcinka wschodniego kanału (choć akurat ten odcinek kanału wykorzystywany jest w celach żeglugowych w minimalnym stopniu).

W czasie sezonu nawigacyjnego na Kanale Augustowskim służy się ok. 35 000 jednostek.

W samym Augustowie zlokalizowany jest port śródlądowy.

1.4.4 Rzeka Pisa wraz z kanałami do Węgorzewa

Od ujścia do Narwi (km 180,8) do jeziora Roś (km 80,0) rzeka ma klasę Ia, dalej Kanał Jegliński (klasa Ia), Jezioro Śniardwy (klasa II) do Kanału Tałtańskiego i pozostałymi kanałami do Węgorzewa; łącznie długość szlaku wynosi 86,8 km. plus odnogi do sąsiednich jezior.

Nieubezpieczone, erodowane brzegi tej drogi wodnej powodują zasypywanie nurtu powodując, że rzeka Pisa nie nadaje się obecnie nawet do żeglugi przez jednostki turystyczne.

1.4.5 System Wielkich Jezior Mazurskich

W sezonie nawigacyjnym na Wielkich Jeziorach Mazurskich przebywa ok. 30 tys. jednostek turystycznych w tym korzystających ze śluz w Karwiku i Guziance – ok. 20 000 takich jednostek.

Na obszarze Wielkich Jezior Mazurskich zostały zlokalizowane dwa porty o znaczeniu towarowym: w Piszcu i w Giżycku.

1.4.6 Międzynarodowa Droga Wodna E-40 Wisła od Gdańska przez Bug do Dniepru

Szlak ten został zakwalifikowany przez EKONZ do potencjalnych europejskich dróg wodnych.

Na odcinku od Wisły Martwej (kl. Vb) do połączenia z Nogatem (km 886,6) szlak posiada klasy III i II, dalej, aż do Bydgoszczy pokrywa się z E-70, powyżej prowadzi Bugiem do granicy z Białorusią w rejonie Brześćcia (załącznik 9.3) i dalej Bugiem na odcinku granicznym.

Na odcinku granicznym rzeka Bug jest nieuregulowana. Droga wodna przyjęta jest od km 224,2 m. Niemirów do km 283,200 ujście Muchawca. Aktualnie nie ma żadnych budowli piętrzących /jaz w Kozłowicach został zlikwidowany przez Białoruś//. Głębokość tranzytowa wynosząca +190cm na wodowskazie Włodawa utrzymuje się tylko w okresie wiosennym, co automatycznie ogranicza żeglugę statków o większym zanurzeniu. W rzeczywistości ze względu na charakter rzeki granicznej, żegluga nie odbywa się. Barięą jest także brak wodnego przejścia granicznego. Sporadycznie organizowane są spływy kajakowe.

Szlak ten został zakwalifikowany przez EKONZ do potencjalnych europejskich dróg wodnych.

Na odcinku od Wisły Martwej (kl. Vb) do połączenia z Nogatem (km 886,6) szlak posiada klasy III i II, dalej, aż do Bydgoszczy pokrywa się z E-70, powyżej prowadzi Bugiem do granicy z Białorusią w rejonie Brześćcia (załącznik 9.3) i dalej Bugiem na odcinku granicznym.

W czasach II Rzeczypospolitej, tuż po odzyskaniu niepodległości przez Polskę szlak łączący Dorzecza Wisły i Dniepru na trasie od Morza Bałtyckiego poprzez Wisłę, Bug i Muchawiec, a następnie przez Pinę, Jasioldę Prypeć i Dniepr, do Morza Czarnego miał znaczenie strategiczne.

Droga wodna łącząca Wisłę z Dnieprem funkcjonowała do II wojny światowej. Później, za czasów kiedy istniał Związek Radziecki, Kanał Królewski znalazł się w granicach Białoruskiej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej i przemianowano go na Kanał Dniepr - Bug. Nazwa ta

funkcjonuje do dziś. Po 1945 roku utrzymywana była regularna żegluga śródlądowa przez kanał i Muchawiec do Brześcia. Transportowano tą drogą głównie rudę żelaza, którą na granicy polskiej przeładowywano do wagonów i wieziono dalej na zachód drogą kolejową. Po uzyskaniu przez Białoruś w roku 1991 samodzielności państwowej, rola transportowa tego połączenia spadła, ale droga wodna prowadząca z Brześcia na wschód jest nadal żeglowna. Śluzy na Kanale Dniepr - Bug są remontowane, a część z nich została całkowicie przebudowana i zmodernizowana. Na terytorium Polski opisywana tu droga wodna utraciła niemal całkowicie swoje znaczenie i obecnie istnieje tylko teoretycznie, nie umożliwiając prowadzenia na niej regularnych przewozów towarów i powiązania ze szlakami żeglugowymi Rosji, Białorusi i Ukrainy.

Interesujący nas szlak wodny E40 przebiega dolnym odcinkiem Wisły między Gdańskiem i Warszawą. Dalej przez Zalew Zegrzyński łączy się z Bugiem i tą rzeką jest prowadzony aż do Brześcia. Niestety, taki przebieg trasy jest praktycznie niemożliwy do zrealizowania. Decydują o tym czynniki hydrograficzne i konieczność ochrony środowiska naturalnego. Bug poniżej Brześcia jest rzeką o charakterze nizinnym, tworzącą liczne meandry, zmieniającą bieg, podcinającą brzegi i tworzącą malownicze starorzecza. Przekształcenie takiej rzeki w drogę wodną wyższej kategorii (np. przystosowanej do żeglugi barek o wyporności ponad 1000 ton) byłoby z jednej strony przedsięwzięciem bardzo kosztownym, a z drugiej spowodowałoby dewastację wyjątkowego w swoim charakterze koryta rzeczno- i otaczających go terenów. Zaznaczyć należy, że tereny w dolinie Bugu są to ostoje ptasie i siedliskowe będące obszarami chronionymi Natury 2000.

1.5 Wnioski

Polska staje się, w porównaniu do innych krajów UE i nie tylko, coraz bardziej zapóźniona w zagospodarowaniu ubogich zasobów wodnych kraju, a stosowane praktyki gospodarowania infrastrukturą wodną doprowadziła do dewastacji tej infrastruktury i utraty gospodarczych i społecznych korzyści wynikających z transportu rzeczno- wodnego.

Zróźnicowanie warunków na wszystkich naszych drogach wodnych, a nawet nie spełnianie przez nie na wielu odcinkach minimalnych parametrów w ramach ustalonych klas wywołuje negatywne skutki w ich funkcjonowaniu (blokowanie tras), powodując upadek portów, firm itd. Zróźnicowanie parametrów tych dróg wodnych utrudnia prowadzenie efektywnej ekonomicznie i ekologicznie żeglugi na większe odległości, praktycznie ograniczając ją głównie do przewozów lokalnych.

Wieloletnie zaniedbania w gospodarce wodnej wynikające z braku środków finansowych prowadzą do coraz dotkliwszej degradacji w zabudowie regulacyjnej rzek i dróg wodnych, uniemożliwiającej przez wiele dni żeglugę. Taki stan uniemożliwia żeglugę nawet w sezonie żeglugowym, zimą zaś utrudnia akcję łamania lodu powodując dodatkowe zagrożenie powodziowe. Zbyt mała pojemność zbiorników retencyjnych i niewystarczający stopień zagospodarowania i zainwestowania w drogi wodne powodują, że nawet te niekorzystne dla żeglugi parametry nie są utrzymywane, powodując że latach suchych głębokości na szlakach wodnych spadają znacznie poniżej wartości przewidzianych dla poszczególnych klas.

Odra, podobnie jak to było w przeszłości, nadal pełni ważne funkcje gospodarcze, polityczne i ekologiczne, co pociąga za sobą konieczność sprecyzowania potrzeb i roli rzeki nie tylko w systemie wodno-gospodarczym i transportowym Polski, ale również z uwagi na jej graniczny charakter, również w systemie gospodarczym Niemiec. Dlatego też działania związane z utrzymaniem i rozbudową drogi wodnej Odry muszą być skoordynowane z realizacją zobowiązań międzynarodowych, których Polska jest sygnatariuszem, wpływających bezpośrednio na podejmowane inicjatywy związane z tą rzeką oraz nakładających na Polskę wiele obowiązków, w

tym m.in. właściwego utrzymania zabudowy hydrotechnicznej i szlaku żeglugowego na polsko-niemieckim odcinku Odry.

Budowa zdecydowanie skuteczniejszego zabezpieczenia przeciwpowodziowego zabudowanych obszarów dolin naszych rzek wiąże się ściśle z poprawą warunków żeglugowych.



2. Efektywność zarządzania śródlądowymi drogami wodnymi w Polsce i w Unii Europejskiej

2.1 Zarządzanie infrastrukturą dróg wodnych śródlądowych oraz finansowanie tej infrastruktury w Polsce

Zarządzanie wodami śródlądowymi, jak można stwierdzić na przykładzie innych państw UE, może przebiegać w ramach różnych form organizacyjnych i być finansowane z rozmaitych źródeł. W celu przeanalizowania sytuacji w Polsce przeanalizowano szereg dokumentów i odbyto wiele spotkań z przedstawicielami instytucji odpowiedzialnych za infrastrukturę dróg wodnych. Na podstawie uzyskanej dokumentacji i wyników przeprowadzonych ankiet oraz wywiadów, przedstawiamy poniżej analizę porównawczą sposobu organizacji, zarządzania i finansowania działań związanych z wodami śródlądowymi w Polsce i w wybranych krajach Unii Europejskiej, w których transport wodny śródlądowy odgrywa ważną rolę. Aby analiza była pełna, wybraliśmy państwa lepiej rozwinięte gospodarczo, jak też Rumunię – państwo na niższym poziomie rozwoju gospodarczego niż Polska.

Sytuacja Polski jest odniesiona do sytuacji w:

- Holandii,
- Francji,
- Niemczech i
- Rumunii.

W załączniku 9.4 znajduje się charakterystyka sektora gospodarki wodnej w poszczególnych krajach.

2.1.1. Zarządzanie zasobami wodnymi w Polsce

Gospodarkę wodną traktuje się wszędzie szeroko, jako dyscyplinę, która obejmuje zarówno wykorzystanie zasobów wodnych w różnego rodzaju działalności człowieka, jak i ich ochronę. Podejście to wpływa istotnie na sposób zarządzania zasobami wodnymi.

Kluczowe akty prawne określające zakres uprawnień i odpowiedzialności administracji państwowej w dziedzinie gospodarki wodnej i transportu wodnego (śródlądowego) to:

1. Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz.U. 1997 nr 141, poz. 943, z późn. zm.),
2. Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz.U. 2001 nr 115, poz. 1229, z późn. zm.),
3. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. 2001 nr 5, poz. 43, z późn. zm.),
4. Ustawa z dnia 6 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006” (Dz.U. 2001 nr 98, poz. 1067, z późn. zm.).

Pod uwagę należy brać też akty prawne niższego rzędu wydane na podstawie delegacji powyższych ustaw, jak i dokumenty z zakresu polityki państwa dotyczące przedmiotowej dziedziny, a określające organizację sfery zarządzania drogami wodnymi.

Ad. 1 Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz.U. 1997 nr 141, poz. 943, z późn. zm.)

Ustawa o działach administracji rządowej wyodrębnia dział „transport”, definiując jego zakres (Art. 27, ust. 1 Ustawy), jako sprawy:

- Funkcjonowania oraz rozwoju infrastruktury transportu, w szczególności budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg publicznych, w tym autostrad, oraz kolei, lotnisk i portów lotniczych oraz śródlądowych dróg wodnych w zakresie żeglugi śródlądowej;
- Ruchu drogowego, kolejowego, lotniczego oraz żeglugi śródlądowej,
- Przewozu osób i rzeczy środkami transportu samochodowego, kolejowego, lotniczego oraz żeglugi śródlądowej (podkreślenie ecorys),
- Komunikacji publicznej.

Powyższy zakres wskazuje na próbę zintegrowanego podejścia do transportu. Jednak Ustawa stanowi wyjątek dotyczący wyłącznie żeglugi śródlądowej. W Art.11, ust.1 te same Ustawy określony jest też dział „gospodarka wodna”, do którego zakresu należą m.in.:

- Utrzymanie śródlądowych wód powierzchniowych, stanowiących własność Skarbu Państwa wraz z infrastrukturą techniczną związaną z tymi wodami, obejmującą budowlę i urządzenia wodne,
- Budowa, modernizacja oraz utrzymania śródlądowych dróg wodnych (podkreślenie Ecorys),
- Współpraca międzynarodowa na wodach granicznych w zakresie zadań należących do działu.

Dalej w Art. 11 ust. 2 stwierdza się, że minister właściwy do spraw gospodarki wodnej sprawuje nadzór nad działalnością prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej.

Ustawa o działach administracji rządowej tworzy w rezultacie dwoistość kompetencji w zakresie dróg wodnych, w szczególności powierzając ich utrzymanie, budowę i modernizację ministrowi właściwemu do spraw gospodarki wodnej, zaś ich wykorzystanie w zakresie transportowym – ministrowi właściwemu do spraw transportu. Kluczowym czynnikiem rozdziału kompetencji są uprawnienia właścicielskie oraz idące w ślad za nimi – obowiązki związane z finansowaniem infrastruktury transportu.

Raz jeszcze podkreślić należy, że taki dualizm kompetencyjny powstał tylko w sprawach dotyczących infrastruktury dróg wodnych i transportu żeglugą śródlądową.

Ad. 2 Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz.U. 2001 Nr 115, poz. 1229, z późn. zm.)

Ustawa w Art. 2 ust. 1 stwierdza, że „Zarządzanie zasobami wodnymi służy zaspokajaniu potrzeb ludności, gospodarki, ochronie wód i środowiska związanego z tymi zasobami, w szczególności w zakresie: (...) – w punkcie 7) tworzenia warunków dla energetycznego, transportowego oraz rybackiego wykorzystania wód.” Następnie w Art. 4 ust. 1 te same ustawy stwierdza się, że „Organami właściwymi w sprawach gospodarowania wodami są:

- Minister właściwy do spraw gospodarki wodnej;
- Prezes krajowego zarządu gospodarki wodnej (kzgw) – jako centralny organ administracji rządowej, nadzorowany przez ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej;
- Dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej (rzgw) – jako organ administracji rządowej niespolonej, podlegający prezesowi krajowego zarządu gospodarki wodnej;

- Wojewoda;
- Organy jednostek samorządu terytorialnego”.

Z kolei Art. 26 przesądza, że „Do obowiązków właściciela śródlądowych wód powierzchniowych należy:

- Zapewnienie utrzymywania w należyłym stanie technicznym koryt cieków naturalnych oraz kanałów (...),
- Regulowanie stanu wód lub przepływów w ciekach naturalnych oraz kanałach stosownie do możliwości wynikających ze znajdujących się na nich urządzeń wodnych oraz warunków hydrologicznych”.

Wobec faktu powierzenia ministrowi środowiska kompetencji ministra właściwego ds. gospodarki wodnej oraz ustawowego umocowania KZGW należy stwierdzić, że:

- Obowiązki utrzymania dróg służących transportowi wodnemu w należyłym stanie spoczywają na ministrze środowiska i KZGW,
- Istnieją również inne podmioty mające uprawnienia w dziedzinie gospodarowania wodami.

Ad. 3 Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. 2001 Nr 5, poz. 43, z późn. zm.)

Art. 6. ust. 1 Ustawy określa, że „Organami administracji żeglugi śródlądowej są:

- Minister właściwy do spraw transportu – jako naczelny organ administracji żeglugi śródlądowej,
- Dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej – jako terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej.

Ustawa generalnie odnosi się do spraw żeglugi – z niemal całkowitym wyłączeniem spraw infrastruktury dróg wodnych. Ustawa zawiera jednak pewne uprawnienia urzędów żeglugi śródlądowej do:

- Weryfikacji ustalonej głębokości tranzytowej na szlaku żeglownym (Art. 9 ust 2. Pkt. 3),
- Kontroli stanu oznakowania szlaku żeglownego, śluz, pochylni, mostów, urządzeń nad wodami i wejść do portów (Art. 9 ust 2. Pkt. 5),
- Inspekcji budowli wodnych służących żegludze (Art. 10 ust. 2).

Z punktu widzenia stanu technicznego dróg wodnych szczególnie istotny jest art. 43 Ustawy, który w ust. 1 mówi, że „1. Śródlądowe drogi wodne należy utrzymywać w sposób zapewniający bezpieczną żeglugę poprzez:

- Należyty stan techniczny budowli i urządzeń hydrotechnicznych służących żegludze oraz ich właściwą obsługę,
- Systematyczną poprawę warunków eksploatacyjnych odpowiednich do klasy drogi wodnej”.

Przepis ten należałoby interpretować jako obligatoryjny wobec organów administracji publicznej właściwych w sprawie gospodarki wodnej, chociaż zapisany jest w ustawie dotyczącej działalności znajdującej się w gestii ministra odpowiedzialnego za sprawy transportu.

Ad. 4. Ustawa z dnia 6 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006” (Dz. U. Nr 98, poz. 1067)

Ustawa określa na lata 2002–2016 program dotyczący różnych aspektów związanych z dorzeczem Odry, w tym w Art. 2 pkt. 6) jako jeden z obszarów zadań definiuje się zadania dotyczące utrzymania i rozwoju żeglugi śródlądowej. Ustawa przyporządkowuje realizację programu bezpośrednio Radzie Ministrów – nie określając udziału innych jednostek administracji publicznej w przedsięwzięciu. W ramach Ustawy powołuje się komitet sterujący o randze wyłącznie opiniodawczo-doradczej.

Cechą wyróżniającą Ustawy jest precyzyjne wskazanie niezbędnych przedsięwzięć, które mają być realizowane wraz z przyporządkowaniem im niezbędnych nakładów finansowych.

Inne dokumenty

- *Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 7 maja 2002 w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. 2001 nr 77, poz. 695)*

Art. 42. Ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludzie śródlądowej obliguje Radę Ministrów do klasyfikacji dróg wodnych według kryteriów charakteru regionalnego/międzynarodowego oraz według klas dróg wodnych. Z kolei Art. 66 ustawy Prawo wodne stwierdza, że „Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, śródlądowe wody powierzchniowe uznane za żeglowne, zwane dalej śródlądowymi drogami wodnymi”. Prawo wodne odwołuje się w tymże artykule do Ustawy o żegludzie śródlądowej, uprawniając Radę Ministrów do określenia dróg wodnych wymagających modernizacji bądź przebudowy, jak również do ustalenia dróg wodnych, których przeznaczenie może być ograniczone wyłącznie do sportu, rekreacji lub przewozu osób. Art. 66 ust. 3 stwierdza, że wydając rozporządzenia „Rada Ministrów kierować się będzie potrzebami śródlądowego transportu wodnego i żeglugowym wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych przez statki”.

W oparciu o powyższe delegacje wydane zostało rozporządzenie, które precyzyjnie definiuje drogi wodne w Polsce, określając ich parametry klasyfikacyjne i eksploatacyjne. Rozporządzenie upoważnia dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej do „ograniczenia parametrów klasyfikacyjnych”. Dyrektorzy urzędów zobowiązani są współdziałać w tej dziedzinie w porozumieniu z administracją drogi wodnej.

Rozporządzenie definiuje równocześnie warunki, jakie muszą być spełnione przy modernizacji i rozbudowie dróg wodnych. Dla dróg klasy Ia, Ib i II – jako warunki projektowe przyjmuje się wielkości odpowiadające co najmniej maksymalnym wartościom parametrów klasyfikacyjnych i warunków eksploatacyjnych, przewidzianych dla klasy bezpośrednio wyższej. Przy rozbudowie lub modernizacji dróg wodnych o znaczeniu regionalnym klasy III i o znaczeniu międzynarodowym klasy IV – jako warunki projektowe przyjmuje się wielkości odpowiadające co najmniej maksymalnym wartościom parametrów przewidzianych dla klasy Va. Dla dróg o znaczeniu międzynarodowym określa się docelowe parametry, jako umożliwiające żeglugę statków o zanurzeniu 2,8 m, zapewniające klasę Vb.

- *Strategia (Polityka) Wodna Polski*

Wobec faktu organizacyjno-prawnego podporządkowania spraw dróg wodnych jednostkom Ministerstwa Środowiska, jako ministerstwa właściwego w sprawach gospodarki wodnej, kluczowe znaczenie dla organizacji tej dziedziny mają dokumenty i praktyki tworzone w jemu podległych jednostkach.

Obowiązującym dokumentem jest Strategia Gospodarki Wodnej przyjęta przez Radę Ministrów 13 września 2005 r. W Strategii tej przedstawiona jest „Oś instytucjonalna” dotycząca zarządzania

wodami i koordynacji gospodarki wodnej. W dokumencie tym stwierdza się m.in. „znaczące rozproszenie zakresu zarządzania wszystkimi wodami (w gestii innych resortów pozostają: żegluga – Ministerstwo Infrastruktury, melioracje wodne i obwałowania – Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi oraz samorząd województw, pozwolenia wodno-prawne – starostowie i wojewodowie, zabytki budownictwa wodnego – Ministerstwo Kultury (str. 16).

Stwierdza się też w Strategii, że „Elementem zintegrowanego zarządzania gospodarką wodną powinno być kompleksowe podejście do spraw związanych z funkcjonowaniem transportu wodnego. Rozproszone obecnie kompetencje uniemożliwiają prowadzenie spójnej polityki odnoszącej się do infrastruktury transportowej kraju, rozwoju dróg wodnych czy kształtowania zrównoważonej struktury przewozów, stosownie do wytycznych wspólnej polityki transportowej Unii Europejskiej. Powinno ono uwzględniać kwestie rozwoju i utrzymania infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, żeglugi oraz kwalifikacje zagadnień ekonomicznych” (str. 31).

Dokument ten jest dobrze oceniany przez środowiska związane z żeglugą śródlądową.

W latach 2009–2010 Ministerstwo Środowiska podjęło starania o zastąpienie „Strategii” dokumentem pt. „Narodowa Strategia Gospodarowania Wodami 2030” (dokument odrzucony), a następnie projektem „Polityki Wodnej Państwa do roku 2030 (z uwzględnieniem etapu 2016)”. Dokumenty te w dużo mniejszym stopniu niż obowiązująca „Strategia” uwzględniają kwestie związane z drogami wodnymi oraz z obowiązkami spoczywającymi na zarządach dróg wodnych. Instytucje i organizacje związane z żeglugą śródlądową przedstawiły szereg uwag do „Projektu”.

Projekt „Polityka Wodna Polski 2030” uwzględnia – wariantowo – przyszłe rozwiązania organizacyjne z zakresu zarządzania gospodarką wodną. W naszym odbiorze „filozofia projektu” koncentruje się na uporządkowaniu relacji między RZGW a Wojewódzkimi Zarządami Melioracji i Urządzeń Wodnych (WZMiUW).

Odnosnie do majątku Skarbu Państwa, instytucją zarządzającą byłaby nowo utworzona instytucja gospodarki budżetowej podległa bezpośrednio Prezesowi KZGW z oddziałami terenowymi. Jednocześnie nie wyklucza się utworzenia 2 jednostek, odpowiednio dla dorzecza Wisły i dorzecza Odry. W jej/ich gestii pozostałyby główne rzeki, drogi wodne, rzeki graniczne oraz zbiorniki wodne służące ochronie przeciwpowodziowej stanowiące własność Skarbu Państwa. Pozostałe, mniejsze rzeki oraz budowle hydrotechniczne przekazane byłyby samorządom wojewódzkim”. Zakłada się wdrożenie powyższego projektu do roku 2016. Projekt nowej struktury zarządzania gospodarką wodną zawiera załącznik 9.5 do niniejszego opracowania.

Połączone komisje infrastruktury i środowiska skierowały do Prezesa Rady Ministrów w 2009 roku wspólny dezyderat nr 9/8 w sprawie podjęcia zdecydowanych działań przywracających właściwe wykorzystanie polskich śródlądowych dróg wodnych. Odpowiedzi udzielił Minister Środowiska w porozumieniu z Ministrem Infrastruktury. Ministrowie podzielają zdanie Komisji, że stan i perspektywy rozwoju wodnego transportu śródlądowego w Polsce wymagają podjęcia zdecydowanych działań w celu poprawy sytuacji na polskich śródlądowych drogach wodnych. Są przygotowane projekty inwestycji, ale brak jest obecnie środków finansowych na ich realizację. Komisja przyjęła odpowiedź na ww. dezyderat.

2.1.2. Finansowanie utrzymania śródlądowych dróg wodnych w Polsce

Finansowanie dróg śródlądowych w Polsce odbywa się z wielu źródeł. Pomimo tego środki przeznaczone na utrzymanie i inwestycje na drogach śródlądowych w Polsce, a także na sam transport śródlądowy są niewielkie w porównaniu do środków wydatkowanych w innych działach gospodarki narodowej oraz kwot przeznaczonych na rozwój pozostałych gałęzi transportu.

Dodatkowo środki na inwestycje na drogach śródlądowych są rozproszone pomiędzy wiele instytucji: ministerstw (Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Środowiska, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji) oraz instytucji rządowych, co jeszcze bardziej utrudnia zarządzanie tymi środkami.

Budżet Państwa w części 22 – Gospodarka wodna obejmuje finansowanie zadań w zakresie gospodarki wodnej, ochrony przeciwpowodziowej, meteorologii, hydrologii i hydrogeologii.

Dochody budżetowe w części 22 budżetu zaplanowano na rok 2011 w wysokości 31.340 tys. zł²⁰. Planowane na rok 2011 są znacznie większe niż dochody zaplanowane na rok 2010 i stanowią 244,5% dochodów ujętych w ustawie budżetowej na rok 2010. Dochody będą realizowane w ramach działu 710 – Działalność usługowa, z czego 30.839 tys. zł mają przynieść regionalne zarządy gospodarki wodnej (rozdział 71018 budżetu), a 501 tys. zł – Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej i państwowa służba hydrologiczno-meteorologiczna (rozdziały 71016 i 71019 odpowiednio). Dochody w ramach rozdziału 71018 mają pochodzić przede wszystkim (ponad 90%):

- Z tytułu praw majątkowych wynikających ze świadectw pochodzenia energii elektrycznej – 35,96% ogółu dochodów,
- Z tytułu wynajmu lokali, dzierżawy gruntów, jazów na cele małych elektrowni wodnych, urządzeń wodnych, obiektów hydrotechnicznych oraz najmu składników skarbu państwa – 20,23% ogółu dochodów,
- Z tytułu sprzedaży energii elektrycznej zgodnie z ustawą prawo energetyczne – 20,22% ogółu dochodów,
- Z tytułu umów cywilnoprawnych dotyczących obiektów hydrotechnicznych, sprzedaży informacji dotyczącej katastru wodnego i innych – 15,29% ogółu dochodów.

Przychody z tytułu należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych stanowiących własność Skarbu Państwa, jak również przychody z tytułu należności za korzystanie ze śluz i pochylni będących własnością Skarbu Państwa stanowią przychody Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej [NFOŚiGW] i dlatego też zostały podane w dalszej części niniejszego rozdziału.

Wydatki budżetowe realizowane są w ramach następujących działów klasyfikacji budżetowej: dział 710 – Działalność usługowa, dział 750 – Administracja publiczna i dział 752 – Obrona narodowa. Dodatkowo w części budżetu 39 – Transport, w dziale 600, rozdział 60042 finansowane są wydatki urzędów żeglugi śródlądowej.

W 2010 r. w części 22 przewidziano wydatki w wysokości 557.887 tys. zł²¹. (0,2% ogółu wydatków budżetowych), z czego w dziale 710 – Działalność usługowa zaplanowano wydatki rządu 534.924 tys. zł, natomiast w działach pozostałych tej części budżetu 22.963 tys. zł. W dziale 710 mieszczą się także wydatki Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej i zarządów regionalnych.

Dodatkowo 4.291 tys. zł przeznaczono na funkcjonowanie urzędów żeglugi śródlądowej (rozdział 60042 ustawy budżetowej).

Należy także odnotować, że w roku 2010 przeznaczono z rezerwy celowej 78.243 tys. zł. na finansowanie Programu dla Odry 2006 (budżet, część 83 – Rezerwy celowe, dział 758, rozdział 75818).

²⁰ Projekt Ustawy Budżetowej przekazany do Sejmu RP 30 września 2010 (<http://www.mf.gov.pl/dokument.php?const=5&dzial=32&id=222614>).

²¹ Ustawa budżetowa na rok 2010 z 22 stycznia 2010 r. (Dz.U. z dn. 05.02.2010, Nr 19, poz. 102).

Na 2011 r. w części 22 budżetu planowane są wydatki rządu 329.487 tys. zł²² (stanowiące 0,1% ogółu wydatków budżetowych w tym roku i 59,1% wydatków przewidzianych w ustawie budżetowej na 2010 r.). W dziale 710 zaplanowano wydatki w kwocie 301.526 tys. zł. podzielone następująco:

- Rozdział 71016 Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej – 13.318 tys. Zł,
- Rozdział 71018 Regionalne zarządy gospodarki wodnej – 267.588 tys. Zł,
- Rozdział 71019 Państwowa służba hydrologiczno-meteorologiczna – 20.620 tys. Zł.

Na funkcjonowanie urzędów żeglugi śródlądowej zaplanowano w r. 2011 10.691 zł, zaś w części 83 budżetu, na finansowanie Programu dla Odry 2006 – 75.099 tys. zł.

Wśród wymienionych kwot nie ma jakichkolwiek środków przeznaczonych na rozwój żeglugi śródlądowej.

Tabela 16. Wydatki budżetowe w latach 2009–2011 na gospodarkę wodną w tym na inwestycje i utrzymanie majątku skarbu państwa [tys. zł]

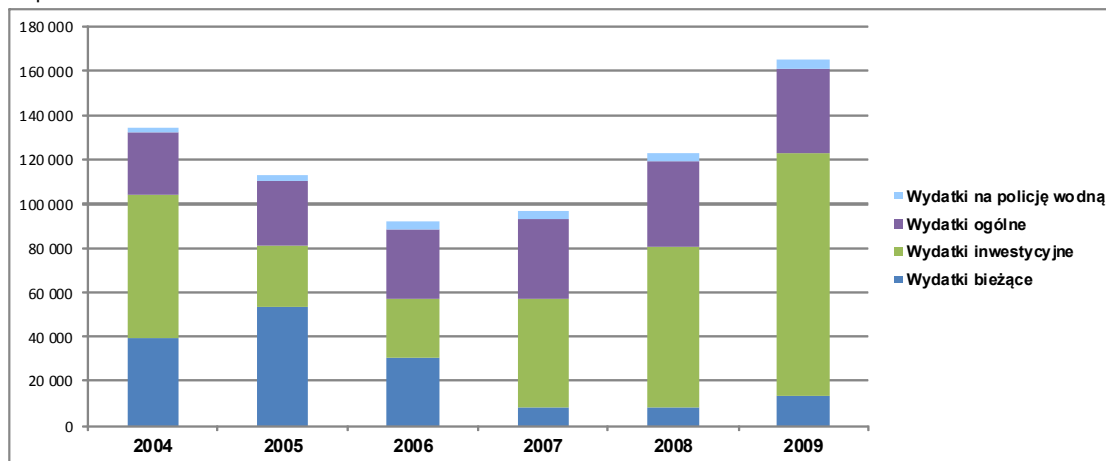
Część	Dział	Rozdz.		2009	2010	2011
22			GOSPODARKA WODNA	425 711	557 887	329 487
	710		Działalność usługowa	414 297	534 924	301 526
39	600	60042	TRANSPORT – Urzędy żeglugi śródlądowej	4 080	4 291	10 691
83	758	75818	Program dla Odry 2006	84 975	78 243	75 099

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Ustaw budżetowych w latach 2009–2011.

Innym źródłem informacji, poza ustawami budżetowymi, na temat środków przeznaczonych na utrzymanie dróg wodnych w Polsce są „Informacje o wydatkach na inwestycje i utrzymanie infrastruktury śródlądowych dróg wodnych poniesionych w latach 2004–2009 r. w Rzeczypospolitej Polskiej” przygotowywane dla Komisji Europejskiej (środki podane w „Informacji...” są częścią środków wykazanych powyżej w analizie budżetu). Na podstawie danych otrzymanych z KZGW dotyczących wydatków inwestycyjnych oraz wydatków na utrzymanie dróg wodnych w Polsce można zauważyć, że od 2004 do 2006 roku środki te systematycznie malały, osiągając w 2006 roku poziom 91.766,7 tys. zł. W 2007 roku wydatki nieznacznie podniosły się i od tego roku rosły, osiągając w 2009 roku wartość 165.072,5 tys. zł, co oznacza, że w stosunku do roku 2006 wydatki na utrzymanie dróg wodnych w Polsce wzrosły o ok. 44%.

²² Załącznik nr 2 do Projektu Ustawy Budżetowej przekazanego do Sejmu RP 30 września 2010 (<http://www.mf.gov.pl/dokument.php?const=5&dzial=32&id=222614>).

Rysunek 2. Wydatki inwestycyjne i wydatki na utrzymanie dróg wodnych w Polsce w latach 2004–2009 [tys. zł] w oparciu o dane KZGW



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z KZGW.

Głównym czynnikiem tak dużego wzrostu przedmiotowych wydatków jest wzrost środków inwestycyjnych, wynikający przede wszystkim z wysokiej dotacji Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na kontynuację budowy stopnia wodnego Malczyce (88.243 tys. zł). W 2009 roku wydatki inwestycyjne stanowią ponad 66% wszystkich ponoszonych wydatków, podczas gdy w roku 2005 przeznaczono na inwestycje tylko niecałe 25% środków. Inaczej sytuacja przedstawia się w przypadku wydatków bieżących, których poziom od roku 2005 znacznie zmalał. W latach 2004–2006 wydatki te stanowią ok. 30–50% całkowitych wydatków, zaś w latach 2007–2009 – jedynie 7–9%. Pozostałe kategorie wydatków, tj.: wydatki ogólne oraz wydatki na policję wodną utrzymują się z roku na rok na podobnym poziomie i wynoszą odpowiednio ok. 34.000 tys. zł oraz 3.500 tys. zł.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 15 grudnia 2006 r. w sprawie prowadzenia ewidencji wydatków ponoszonych na śródlądowe drogi wodne i ich infrastrukturę²³. Informacje prezentowane przez KZGW dla Komisji Europejskiej nie zawierają danych dotyczących inwestycji utrzymania śródlądowych dróg wodnych klasy I.

W dalszej części raportu autorzy powołują się na dane pochodzące z ustaw budżetowych (wzięto także pod uwagę środki Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej).

Środki, jakimi na realizację zadań związanych z gospodarką wodną dysponuje Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej [NFOŚiGW], opisano dalej w rozdziale dotyczącym Funduszu.

Obecnie największym źródłem środków finansowych, z których realizowane są inwestycje w gospodarkę wodną, są fundusze strukturalne Unii Europejskiej, a także programy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej [NFOŚiGW] finansowane wyłącznie ze środków krajowych. W sumie zgodnie z budżetem 2010 w roku tym w części 22 – Gospodarka wodna budżetu przewidziano do wydania 47.162 tys. zł. ze środków programów pomocowych UE²⁴, natomiast w roku 2011 zaplanowano 180.649 tys. zł²⁵. Z powyższych kwot gros środków stanowią fundusze Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – 33.113 tys. zł i 146.326 tys. odpowiednio w latach 2010 i 2011. Współfinansowanie polskie projektów z udziałem środków

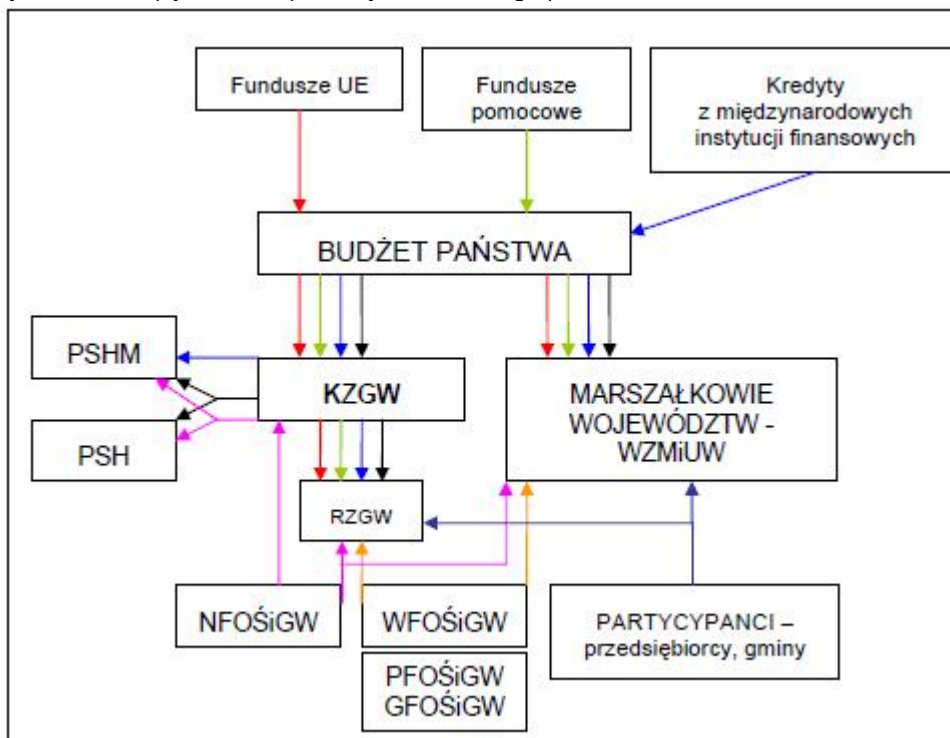
²³Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 15 grudnia 2006 r. w sprawie prowadzenia ewidencji wydatków ponoszonych na śródlądowe drogi wodne i ich infrastrukturę (Dz. U. z dnia 22 grudnia 2006 r.).

²⁴ Ustawa budżetowa na rok 2010 z 22 stycznia 2010 r. (Dz.U. z dn. 05.02.2010, Nr 19, poz. 102).

²⁵ Załącznik nr 4 do Projektu Ustawy Budżetowej przekazanego do Sejmu RP w dniu 30 września 2010 (<http://www.mf.gov.pl/dokument.php?const=5&dzial=32&id=222614>).

Unii Europejskiej wynosiło 48.251 tys. zł w roku 2010, natomiast na rok 2011 planowane jest w wysokości 68.125 tys. zł.

Rysunek 3. Przepływ środków publicznych w zakresie gospodarowania wodami



Źródło: „Diagnoza aktualnego stanu gospodarki wodnej”, KZGW 2010, str. 21 – załącznik nr 1 do „Projektu Polityki Wodnej Państwa do roku 2030 (z uwzględnieniem etapu 2016)” KZGW 2010.

2.1.3. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej²⁶

Przedsięwzięcia realizowane przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej można podzielić na: realizowane bez udziału środków europejskich oraz realizowane przy współfinansowaniu ze środków funduszy strukturalnych Unii Europejskiej. Przedsięwzięcia realizowane bez udziału środków europejskich mają coraz mniejszy udział w strukturze wydatków NFOŚiGW ze względu na przeznaczanie coraz większych kwot na przedsięwzięcia realizowane z udziałem środków europejskich.

Wśród przedsięwzięć realizowanych bez udziału środków europejskich największymi środkami finansowane są przedsięwzięcia wskazane przez Ministra Środowiska służące realizacji Polityki Ekologicznej Państwa. W zakresie gospodarki wodnej funkcjonuje obecnie (do 2012 roku) Program dla przedsięwzięć budowy zbiorników wodnych i obiektów hydrotechnicznych. W ramach tej dziedziny wydatkowano w 2009 roku formie dotacji inwestycyjnych 98.019 tys. zł²⁷, w tym:

- 88.243 tys. zł na budowę stopnia wodnego Malczyce na rzece Odrze,
- 1.962 tys. zł na wykonanie dokumentacji dotyczącej kompleksowej rekonstrukcji Kanału Augustowskiego.

²⁶Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej jest państwową osobą prawną w rozumieniu art. 9 pkt.14 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. Nr 157, poz. 1240). Podstawy funkcjonowania działalności NFOŚiGW są określone w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.).

²⁷Wszystkie dane odnośnie do realizacji „Programu dla przedsięwzięć budowy zbiorników wodnych i obiektów hydrotechnicznych” w 2009 roku pochodzą ze „Sprawozdania z działalności Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w 2009 roku”.

Okolo 3.500 tys. zł wydano w ramach Programu dla przedsięwzięć budowy zbiorników i obiektów hydrotechnicznych na wspieranie proekologicznych form transportu w żegludze śródlądowej²⁸ (takie same kwoty przewidywane są do wydania w roku 2010 i planowane na rok 2011²⁹).

W roku 2009 zawarto w ramach Programu 8 umów na dotacje inwestycyjne o łącznej wartości 110.856 tys. zł.

Na lata 2010–2012 prognozowany budżet Programu wynosi łącznie 382.000 tys. zł, z czego w roku 2010 planowano zawarcie umów na kwotę 110.000 tys. zł.

Rachunek zysków i strat NFOŚiGW za rok 2009³⁰ zamyka się kwotą 1.705.046 tys. zł. Zawiera ona przychody z tytułu opłat, o których mowa w art. 142 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz.U. z 2005 r., Nr 239, poz. 2019, z późn. zm.), które osiągnęły poziom 9.147 tys. zł³¹. W pozycji tej mieszczą się kwoty przekazywane do NFOŚiGW przez Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej [RZGW], w tym także przychody z tytułu należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych stanowiących własność Skarbu Państwa, jak również przychody z tytułu należności za korzystanie ze śluz i pochylni stanowiących własność Skarbu Państwa. W roku 2010 przychody z tytułu opłat, o których mowa w art. 142 ustawy, przewidywane są na poziomie 7.800 tys. zł, zaś w roku 2011 planowane na poziomie 7.000 tys. zł³².

Należy tu podkreślić, że w 2009 r. przychody przekazane przez RZGW z tytułu należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych stanowiących własność Skarbu Państwa, jak również przychody z tytułu należności za korzystanie ze śluz i pochylni stanowiących własność Skarbu Państwa wyniosły jedynie 1.912 tys. zł w porównaniu z całą przekazaną kwotą 9.147 tys. zł (tabela 17. prezentuje przychody RZGW z tytułu należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych stanowiących własność Skarbu Państwa, jak również przychody z tytułu należności za korzystanie ze śluz i pochylni stanowiących własność Skarbu Państwa³³ w latach 2000–2009).

²⁸ Tamże, str. 39.

²⁹ Załącznik nr 14 do Projektu Ustawy Budżetowej przekazanego do Sejmu RP w dniu 30 września 2010, część C (<http://www.mf.gov.pl/dokument.php?const=5&dzial=32&id=222614>).

³⁰ Sprawozdanie finansowe Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej za rok obrotowy 2009 wraz z opinią i raportem biegłego rewidenta.

³¹ 9.706,3 tys. zł wg tabeli Przychody Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej z tytułu gospodarowania majątkiem Skarbu Państwa oraz udostępniania danych z katastru 2007-2009 przekazanej przez KZGW; tabela ta wymienia następujące źródła przychodów NFOŚiGW pochodzące z RZGW: 1) Przychody z tytułu należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych stanowiących własność skarbu państwa, 2) Przychody z tytułu należności za korzystanie ze śluz i pochylni stanowiących własność skarbu państwa, 3) Przychody z tytułu opłat rocznych za oddanie w użytkowanie obwodu rybackiego, 4) Przychody z tytułu opłat za oddanie w użytkowanie gruntów pokrytych wodami, 5) Przychody z tytułu opłat za przygotowanie danych z katastru wodnego w innej formie niż określa to art.155 ustawy Prawo Wodne, 6) Przychody z tytułu umów przejętych od Agencji Nieruchomości Rolnych dotyczących dzierżawy praw rybackiego użytkowania jezior od 2009 roku oraz 7) Odsetki od nieterminowych płatności.

³² Załącznik nr 14 do Projektu Ustawy Budżetowej przekazanego do Sejmu RP w dniu 30 września 2010, część A (<http://www.mf.gov.pl/dokument.php?const=5&dzial=32&id=222614>).

³³ Patrz przypis 12 powyżej.

Tabela 17. Przychody NFOŚiGW wypracowane przez Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej [RZGW] z tytułu należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni (pozycje 1 i 2 wymienione w przypisie 12) [tys. zł]

RZGW	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Gdańsk	186,4	187,1	134,0	173,1	194,4	217,3	237,0	223,0	218,0	229,0
Gliwice	53,3	92,4	257,5	370,8	416,8	379,0	345,6	307,5	389,3	351,6
Kraków	0,0	46,0	17,0	15,0	33,0	36,0	31,0	58,0	30,5	61,5
Poznań	51,7	48,5	50,7	36,4	33,3	31,5	28,9	28,0	31,7	38,0
Szczecin	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Warszawa	227,0	261,0	234,0	229,0	243,0	228,0	223,0	230,0	225,0	250,0
Wrocław	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	900,0	1 111,0	982,0
RAZEM	518,4	635,0	693,2	824,3	920,5	891,8	865,5	1 746,5	2 005,5	1 912,1

Źródło: Dane przekazane przez KZGW za lata 2007–2009 i RZGW za lata 2000–2006.

Z planowanej do wydatkowania przez NFOŚiGW kwoty 40 tys. zł, ze środków pochodzących z przychodów wynikających z art. 142 Ustawy i planowanych przede wszystkim na utrzymanie katastru wodnego oraz odbudowę ekosystemów zdegradowanych przez niewłaściwą eksploatację zasobów wodnych, w 2009 roku nie zrealizowano żadnych wypłat³⁴.

Przedsięwzięcia finansowane przez NFOŚiGW z udziałem środków europejskich

W strukturze łącznej kwoty wydatkowanych środków, będących w dyspozycji Narodowego Funduszu lub obsługiwanych przez niego, pozycja ta ma coraz większy udział. Ok. 84% ogółu środków, przeznaczonych na finansowanie ochrony środowiska i gospodarki wodnej, to przekazywane beneficjentom środki pochodzenia europejskiego (transfery środków europejskich) oraz różne formy współfinansowania przedsięwzięć ze środków Narodowego Funduszu.

Narodowy Fundusz przejął w 2008 r. od Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej funkcję Instytucji Wdrażającej dla Priorytetu III Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiS). W ramach tej osi priorytetowe NFOŚiGW realizuje m.in. działanie 3.1 – Retencjonowanie wody i zabezpieczenie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, którego celem jest zwiększenie ilości zasobów dyspozycyjnych niezbędnych dla ludności i gospodarki kraju oraz stopnia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego i przeciwdziałania skutkom suszy wraz ze zwiększeniem naturalnej retencji dolin rzecznych z zachowaniem dobrego stanu ekologicznego. Zgodnie ze Szczegółowym Opiskiem Priorytetów POIiS (wersja z 1 grudnia 2008 r.) alokacja na działanie 3.1 wynosi 607.050 tys. euro, z czego wkład ze środków unijnych jest równy 516.000 tys. euro.

W ramach tego działania zostały do chwili obecnej podpisane 4 umowy na realizację projektów dotyczących zabezpieczenia przeciwpowodziowego o łącznej wartości 406.608 tys. zł³⁵ (Dolina rzeki Regi ze szczególnym uwzględnieniem miasta Trzebiatów, Przeciwdziałanie powodzi i suszy w ekosystemach leśnych na terenach nizinnych, Ochrona przeciwpowodziowa Lewina Kłodzkiego, Dolina rzeki Parsęty poniżej m. Osówko).

³⁴ Sprawozdanie z działalności Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w 2009 roku.

³⁵ <http://pois.NFOŚiGW.gov.pl/iii-priorytet-po-iis/zawarte-umowy/>

Kolejne 17 projektów o łącznej wartości 4.147.335 tys. zł³⁶ ma podpisane umowy wstępne zobowiązujące państwo polskie do sfinansowania danej inwestycji po spełnieniu przez Beneficjenta warunków określonych w dokumentach programu. Wśród tych projektów znajdują się takie inwestycje, jak: modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego, budowa zbiornika przeciwpowodziowego Racibórz Dolny na rzece Odrze, modernizacja zbiornika wodnego Nysa.

W ramach pozostałych osi priorytetowych POLiŚ, za które odpowiedzialny jest NFOŚiGW, jak również pozostałych działań osi priorytetowej III nie są realizowane projekty związane z gospodarką wodną.

Analiza skuteczności działalności NFOŚiGW w kontekście finansowania infrastruktury śródlądowych dróg wodnych

Zgodnie z cytowanymi wcześniej źródłami rachunek zysków i strat NFOŚiGW za rok 2009 zamknął się kwotą 1.705.046 tys. zł. Przy rozchodach rządu 110.856 tys. zł. na Program przedsięwzięć budowy zbiorników i obiektów hydrotechnicznych czy 40 tys. zł ze środków pochodzących z przychodów wynikających z art. 142 Ustawy, jak również przychodach rządu 9.147 tys. zł z tytułu opłat, o których mowa w art. 142 Ustawy, nie można uznać tych wydatków i przychodów za szczególnie istotne w całym budżecie NFOŚiGW.

Tak więc skuteczność działalności Funduszu w kontekście finansowania infrastruktury śródlądowych dróg wodnych w tym zakresie należy uznać jako niewielką. Nie może być jednak inaczej gdyż „...najważniejszym zadaniem Narodowego Funduszu w ostatnich latach jest efektywne i sprawne wykorzystanie środków z Unii Europejskiej przeznaczonych na rozbudowę i modernizację infrastruktury ochrony środowiska w naszym kraju”³⁷.

Inaczej przedstawia się sprawa skuteczności wdrażania funduszy unijnych. NFOŚiGW jest odpowiedzialny m.in. za realizację projektów w ramach działania 3.1 – Retencjonowanie wody i zabezpieczenie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego POLiŚ, dla którego wartość alokacji wynosi 607.050 tys. euro (ok. 2.428.000 tys. zł). Zgodnie z naszym doświadczeniem, jak również w oparciu o inne badania dotyczące Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, możemy stwierdzić, że wdrażanie projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej przez NFOŚiGW przebiega poprawnie i cała dostępna alokacja środków powinna zostać wydana.

Tak więc w tym przypadku działalność Funduszu w kontekście finansowania infrastruktury śródlądowych dróg wodnych można ocenić jako skuteczną, aczkolwiek w zakresie dostępnej alokacji środków.

2.1.4. Środki POLiŚ przeznaczone na wsparcie projektów związanych z drogami śródlądowymi pozostające w gestii Ministra Infrastruktury

Oprócz działania 3.1 POLiŚ projekty związane z finansowaniem dróg śródlądowych w Polsce realizowane są w ramach działania 7.5 POLiŚ – Poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych. Jest to główne działanie dedykowane inwestycjom związanym z drogami śródlądowymi w perspektywie finansowej 2007–2013³⁸. Jednakże alokacja na to działanie jest znacznie mniejsza niż w przypadku środków przeznaczonych na wcześniej omówione działanie 3.1 i wynosi 95.190 tys. euro, a dofinansowanie ze środków unijnych 80.910 tys. euro³⁹ (dla porównania środki na dofinansowanie

³⁶ Tamże.

³⁷ <http://www.nfosigw.gov.pl/>

³⁸ Celem działania 7.5 jest Powstrzymanie regresu żeglugi śródlądowej poprzez inwestycje na drogach wodnych i poprawę warunków żeglugowych na istniejących drogach wodnych. W ramach działania przewiduje się realizację inwestycji żeglugowych na górnej i środkowej Odrze.

³⁹ Szczegółowy Opis Priorytetów POLiŚ (wersja 3.0 z 1 grudnia 2008 r.).

wszystkich projektów transportowych realizowanych w ramach osi priorytetowych VI, VII i VIII POIiŚ wynoszą 25.008.000 tys. euro⁴⁰). Zgodnie z informacjami udostępnionymi przez Ministerstwo Infrastruktury większa alokacja na transport śródlądowy byłaby trudna do skonsumowania ze względu na szczupłość środków współfinansowania krajowego.

W ramach działania 7.5 realizowanych jest obecnie 6 projektów skupionych w Regionalnych Zarządach Gospodarki Wodnej w Gliwicach (1 projekt) i we Wrocławiu (5 projektów). Projekty te dotyczą modernizacji śluz i jazów odrzańskich w województwach: śląskim, opolskim i dolnośląskim, modernizacji stopni Brzeg Dolny i Chrościce oraz odbudowy zabudowy regulacyjnej rzeki Odry na terenie województw: dolnośląskiego i lubuskiego. Projekty realizowane są w celu przystosowania rzeki do drogi wodnej III klasy⁴¹.

Za realizację projektów na poziomie centralnym odpowiada Centrum Unijnych Projektów Transportowych [CUPT]. W chwili obecnej 2 z powyższych projektów mają podpisane umowy („Modernizacja śluz odrzańskich na odcinku będącym w zarządzie RZGW Wrocław – przystosowanie do III klasy drogi wodnej” oraz „Modernizacja stopnia wodnego Chrościce – przystosowanie do III klasy drogi wodnej”), a w przypadku 1 projektu („Modernizacja śluz odrzańskich na odcinku będącym w zarządzie RZGW Gliwice – przystosowanie do III klasy drogi wodnej”) dokumenty umów są weryfikowane przez CUPT.

Do działania 7.5 POIiŚ zostało zgłoszonych także 8 projektów rezerwowych – 7 z RZGW Wrocław i 1 z RZGW Gliwice, lecz szansa na ich realizację jest znikoma, gdyż 6 projektów z listy podstawowej wyczerpuje całą alokację przeznaczoną na działanie 7.5, równą 80,91 mln euro.

Pośrednio transportowi śródlądowemu mogą też służyć projekty dotyczące transportu intermodalnego, np. terminale kontenerowe. Możliwość realizacji takich projektów została przewidziana w działaniu 7.4 POIiŚ, aczkolwiek, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury⁴² pomoc w ramach tego działania może być udzielona na budowę, przebudowę i remont terminali kontenerowych i centrów logistycznych na liniach kolejowych i w portach morskich, co nie obejmuje inwestycji związanych z żeglugą śródlądową.

Procedura konkursowa naboru projektów dla tego działania nie została rozstrzygnięta do chwili wydania niniejszego raportu (termin składania wniosków ustalony został na 31.12.2010 r.).

2.1.5. Środki POIG, które mogą być przeznaczone na wsparcie projektów związanych z gospodarką wodną

W obecnym okresie programowania (2007–2013) nie ma większych środków przeznaczonych na bezpośrednie wsparcie przedsiębiorców związanych z transportem wodnym.

Należy tu jednak wspomnieć o działaniu 5.1 Wspieranie rozwoju powiązań kooperacyjnych o znaczeniu ponadregionalnym Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka [POIG]. W ramach tego działania przygotowany jest projekt Polski Klaster Żeglugi Śródlądowej, który ma stworzyć nowoczesną formę współdziałania przedsiębiorców, środowisk i placówek naukowych oraz instytucji wspierania biznesu. Celem klastra ma być dynamizacja starań o zapewnienie żegludze śródlądowej statusu ważnej gałęzi transportu międzynarodowego i krajowego, ma on

⁴⁰Załącznik nr 3 do Szczegółowego Opisu Priorytetów POIiŚ (wersja 3.0 z 1 grudnia 2008 r.).

⁴¹Lista projektów indywidualnych dla POIiŚ 2007-2013, aktualizacja – sierpień 2010 r.

⁴²Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 września 2009 r. w sprawie pomocy na projekty w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013.

wspomagać działania zmierzające do powiązania rozwoju polskich portów morskich z rozwojem wykorzystania rzek i infrastruktury wód śródlądowych.

Z kolei w ramach działania 6.4 Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym POIG realizowanych lub przygotowanych do realizacji jest szereg projektów związanych z turystyką wodną, w tym: Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej, Rewitalizacja Kanału Elbląskiego, Program ożywienia dróg wodnych w Gdańsku, Zachodniopomorski szlak żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego, Wykorzystanie walorów rzeki Wisły w celu budowy wspólnego produktu turystycznego przez Kazimierz Dolny, Puławy i Janowiec, Bug – rajem dla turysty, Warszawski węzeł rowerowo-wodny „Pedałuj i płyń” – etap I. W sumie orientacyjny koszt ww. inwestycji wynosi 554.230 tys. zł⁴³. Projekty te zarządzane są na poziomie centralnym przez Polską Organizację Turystyczną.

2.1.6. Środki regionalnych programów operacyjnych, które mogą być przeznaczone na wsparcie projektów związanych z gospodarką wodną

Pewna część środków przeznaczonych na wsparcie projektów związanych z gospodarką wodną ulokowana jest w 16 Regionalnych Programach Operacyjnych, za które odpowiedzialne są urzędy marszałkowskie poszczególnych województw. W ramach tych programów realizowane są m.in. projekty związane z retencją i zabezpieczeniem przeciwpowodziowym, wsparciem rozwoju turystyki wodnej.

2.2 Fundusz Żeglugi Śródlądowej

Fundusz Żeglugi Śródlądowej został utworzony na mocy Ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz.U. 2002, Nr 199, poz. 1672). Obsługą Funduszu zajmuje się BGK na mocy umowy zawartej z Ministerstwem Infrastruktury. W praktyce funkcjonuje obecnie wyłącznie Fundusz Żeglugi Śródlądowej, podczas gdy Fundusz Rezerwowy, pomimo że został wpisany w ramy ustawy, w praktyce nie powstał. Fundusz Rezerwowy miał zajmować się finansowaniem infrastruktury, szkoleniami kadr itp.

Rola Funduszu Żeglugi Śródlądowej

Celem Funduszu jest wspieranie żeglugi śródlądowej, co polega przede wszystkim na dofinansowywaniu modernizacji taboru żeglugowego i innych przedsięwzięć dotyczących restrukturyzacji sektora żeglugi śródlądowej, w tym przedsięwzięć mających na celu poprawę ochrony środowiska i bezpieczeństwa żeglugi. Odbywa się to poprzez udzielanie kredytów preferencyjnych, kredytów uzupełniających w formie dopłat do kredytów komercyjnych i ich umorzeń oraz pożyczek oprocentowanych i nieoprocentowanych dla armatorów żeglugi śródlądowej. Środki Funduszu mogą być także przeznaczone na wypłaty za trwałe wyłączenie statków z eksploatacji (złomowanie).

Podstawowe źródła zasilania Funduszu

Do źródeł zasilających Fundusz Żeglugi Śródlądowej zaliczyć należy:

Podstawowe:

1. Dotacje z budżetu państwa udzielane na podstawie ustawy budżetowej – dotacje do roku 2008 kształtowały się corocznie na poziomie ok. 3,2–3,3 mln złotych, od 2008 dotacje nie są udzielane.

⁴³Lista projektów indywidualnych w ramach POIG po aktualizacji w sierpniu 2010 r.

2. Środki z NFOŚiGW – środki przeznaczone dla FZŚ wyniosły w 2003 ok 6 mln złotych, w 2004 – 1 mln zł, w latach 2005, 2006, 2007 nie zostały przekazane do FZŚ żadne środki z NFOŚiGW, w 2008 ok 3,5 mln i w 2009 także ok. 3,5 mln złotych, na rok 2010 planowane było również przekazanie 3,5 mln złotych.
3. Składki od armatorów – łączna kwota od armatorów na FZŚ wynosi około 400 tys. złotych i pochodzi od około 40 armatorów.
4. Spłaty kredytów – na chwilę obecną spłaty z kredytów stanowią główne źródło przychodów Funduszu.

Dodatkowe:

5. Odsetki od lokat środków Funduszu w bankach.
6. Przychody z inwestycji środków Funduszu w papiery wartościowe emitowane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski oraz papiery wartościowe określające świadczenia pieniężne gwarantowane lub poręczane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski.
7. Darowizny i zapisy oraz wpływy z pozostałych tytułów.

Ponadto zgodnie z art. 7 Ustawy o Funduszu Bank Gospodarstwa Krajowego może zaciągać kredyty i pożyczki oraz emitować obligacje w kraju i za granicą na rzecz Funduszu, z przeznaczeniem na realizację zadań inwestycyjnych wynikających z Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu.

Poziom składek płaconych przez armatorów jest ustalony w rozporządzeniu, natomiast stawki są wyrażone w EURO i przeliczane na dany rok według poziomu kursu wymiany EURO na PLN z 2 stycznia każdego roku.

Zasady wydatkowania środków Funduszu

Bank Gospodarstwa Krajowego dokonuje wydatkowania środków na podstawie Planu finansowego sporządzonego na dany rok. Środki posiadane przez Fundusz wydatkowane mogą być na:

1. Kredyty preferencyjne – wysokość oprocentowania wynosi 0,4 stopy redyskonta weksli określonej przez NBP, kredyty udzielane są armatorom, którzy działają przynajmniej 5 lat oraz spełniają określone wymagania związane z zabezpieczeniem kredytu określone w ustawie, reszta warunków jest taka sama jak przy udzielaniu kredytów komercyjnych. Od początku działania FZŚ udzielono 29 kredytów w wysokości od 100 tys. zł do nawet 5 mln zł; łączna kwota, na jaką w okresie działania FZŚ udzielono kredytów preferencyjnych i dopłat, wynosi 31,8 mln zł. Środki z kredytów są przeznaczone przez armatorów przede wszystkim na modernizację i zakup statków i barek. Przy wykorzystaniu środków pochodzących z FZŚ udało się zmodernizować około ¼ pływających po polskich drogach wodnych holowników, pchaczy i barek.
2. Dopłaty do kredytów komercyjnych i ich umorzenia, spłata dopłat może być umorzona w części lub w całości – zasady umarzania spłaty dopłat przez FZŚ nie zostały określone w prawie polskim, dlatego do dziś FZŚ dokonał wypłaty tylko 2 dopłat.
3. Pożyczki oprocentowane i nieoprocentowane – zasady udzielania pożyczek, ich celowość, kryteria wypłat nie są określone w polskim prawie – do dziś FZŚ nie udzielił żadnych pożyczek.

W opiniowaniu wniosków o przyznanie środków z Funduszu korzysta się z pomocy, jako ciała opiniodawczego, Rady ds. Promocji Żeglugi Śródlądowej powoływanej przez Ministra Infrastruktury. W jej skład wchodzi 21 osób – przedstawiciele ministerstw, armatorów i środowisk akademickich, jak również przedstawiciele Marszałków województw.

Na przełomie lat 2007/2008 funkcjonowanie FŻŚ zostało zawieszono w związku z prowadzoną notyfikacją pomocy publicznej przez Komisję Europejską. FŻŚ nie udzielił prawie żadnych kredytów w roku 2009, gdyż nie było żadnych wniosków armatorów o pomoc z Funduszu w postaci kredytów preferencyjnych, za wyjątkiem jednego. W związku z tym, jak również w związku z kryzysem finansowym portfel kredytów zmalał i wynosił w połowie 2010 roku 11 mln zł. Na chwilę obecną stan środków w FŻŚ wynosi około 20 mln złotych i pozwala na wypłacanie kredytów, jak i udzielanie dopłat i pożyczek. Obecny stan prawny FŻŚ (zapisy ustawy) nie pozwala jednak na dofinansowywanie inwestycji infrastrukturalnych. Należy rozważyć zmianę stanu prawnego w celu umożliwienia wykorzystania środków Funduszu jako uzupełnienie środków własnych wymaganych w projektach UE.

2.3 Zarządzanie infrastrukturą wodną i jej finansowanie w wybranych państwach Unii Europejskiej

2.3.1. Holandia

Organizacja i polityka transportowa

W Holandii sektor żeglugi rzecznej podlega organom Ministerstwa Transportu (ostatnio zmieniono nazwę na Ministerstwo Infrastruktury i Ochrony Środowiska). Resort ten jest odpowiedzialny za:

- opracowywanie polityki żeglugi śródlądowej,
- budowę, eksploatację infrastruktury dróg wodnych i zarządzanie nią.

Zadania zarządzania infrastrukturą są przypisane do agencji wykonawczej przy ministerstwie – Rijkswaterstaat. Agencja ta jest odpowiedzialna za zarządzanie głównymi drogami wodnymi, w tym śluzami, a także mostami, które przekraczają te drogi wodne.

Należy zauważyć, że sieć dróg wodnych w Holandii częściowo należy do kompetencji rządu krajowego (główne drogi wodne), a częściowo podlega danej prowincji (regionalne, mniejsze ciekły wodne). Porty rzeczne podlegają jurysdykcji władz regionalnych.

Holandia jest aktywnym członkiem Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie (CCNR) i Ministerstwo Transportu Holandii reprezentuje Holandię w tej Komisji. Holandia jest również obserwatorem w Komisji Dunaju.

Struktura finansowania

Konserwacja, eksploatacja, jak również budowa i rozbudowa infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, a także zarządzanie nią finansowane są z ogólnego budżetu państwa. Podział środków budżetu państwa jest przedstawiany we wrześniu w rocznym budżecie Parlamentowi. Wieloletnie priorytety wydatkowania funduszy w dziedzinie transportu i infrastruktury są realizowane w 2 etapach: po pierwsze – poprzez wieloletni i multimodalny Master Plan transportu (Nota Mobiliteit). Ten plan uaktualniany jest co ok. 10 lat i określa ogólne zarysy polityki dla wszystkich rodzajów transportu. Na drugim poziomie znajduje się Wieloletni Program Infrastruktura i Transport, gdzie opisane są już konkretne projekty infrastrukturalne. Program jest aktualizowany corocznie i zawiera plany inwestycyjne, w tym planowane wydatki na określone inwestycje w perspektywie czasu około 15 lat.

Na trzecim poziomie znajdują się przygotowania do realizacji projektów. Wykonywane są one w 3 etapach: badania wstępne (verkenning), przygotowanie planu (planvorming), podjęcie decyzji (besluitvorming). Poziom szczegółowości wymaganych badań wzrasta wraz z kolejnymi etapami przygotowania i obejmuje analizę wpływu na środowisko (EIA), jak i analizę kosztów i korzyści (CBA). Powyższe również odnosi się do inwestycji w głównych portach morskich, dla których

współfinansowanie krajowe nie jest wymagane (np. nowy terminal Maasvlakte 2 w porcie w Rotterdamie).

Samorządy (głównie prowincje), które chcą skorzystać ze środków krajowych, mogą ubiegać się o współfinansowanie projektów za pośrednictwem tzw. BDU (BredeDoelUitkering – Szeroka Dystrybucja Celowa) i wykonują te same kroki opisane powyżej dotyczące przygotowania realizacji projektów. Nie ma prawie żadnych projektów infrastrukturalnych, które są finansowane wyłącznie przez samorządy.

Nota Mobiliteit na lata 2011–2020 przewiduje całkowity budżet przeznaczony na śródlądowe drogi wodne w wysokości 10,4 miliardów euro. Ponad 75% tej kwoty, tj. 7,5 mld euro, przeznaczone jest na remonty, naprawy i inwestycje odtworzeniowe. Określonym celem jest utrzymanie poziomu infrastruktury na obecnym poziomie, a nie inwestowanie w infrastrukturę nową. Powyższe kwoty pokazują, że nawet dla tak określonych celów, wymagane są znaczące środki finansowe.

Oprócz tych funduszy, rząd holenderski udziela dotacji na rozwój innowacyjności w sektorze żeglugi śródlądowej w ramach kilku programów.

Opłaty

Obecnie nie ma poboru opłat za użytkowanie dróg wodnych. Także użytkowanie śluz na głównych drogach wodnych jest bezpłatne. Operatorzy żeglugi płacą jednakże za korzystanie z infrastruktury portowej. W większości przypadków porty rzeczne próbują pokryć koszty operacyjne z opłat uzyskiwanych od użytkowników, podczas gdy inwestycje infrastrukturalne w portach są finansowane z ogólnych budżetów (regionalnych).

Reprezentacja sektora

Holenderski sektor transportu wodnego śródlądowego jest reprezentowany przez różne organizacje. Możemy wyróżnić następujące kategorie i odpowiadające im instytucje:

- Promocja: Prezydium Voorlichting Binnenvaart zostało utworzone w celu wspierania sektora i potencjalnych użytkowników wód śródlądowych,
- Aspekty żeglugi/sprawy techniczne: stowarzyszenie Schuttevaer zorganizowane jako zdecentralizowane oddziały obejmujące swoim zakresem zagadnienia techniczne i żeglugowe,
- Reprezentacja sektora: większość przedsiębiorstw związanych z transportem śródlądowym jest członkami CBRB (Centraal Bureau voor de Rijn-en Binnenvaart – głównie duże przedsiębiorstwa wysyłkowe) lub Kantoor Binnenvaart (grupuje głównie indywidualnych właścicieli jednostek pływających),
- Edukacja i wiedza: istnieje kilka struktur organizacyjnych wspierających rozwój wiedzy i innowacje w sektorze oraz zapewniających wysoką jakość kształcenia,
- Porty rzeczne: holenderskie porty rzeczne współpracują w NVB (Nederlandse Vereniging Binnenhavens – Holenderskie Stowarzyszenie Portów Rzecznych), które, w zakresie mechanizmów polityki dotyczących nieruchomości dla przemysłu, łączy sektor transportu śródlądowego z Ministerstwem Gospodarki.

Warto wspomnieć o ważnej roli władz portowych w realizacji nowych inwestycji. Na przykład port w Rotterdamie zarządza realizacją projektu rozbudowy pn. Maasvlakte 2. Dla celów tej rozbudowy portu, udział transportu wodnego śródlądowego w ogóle przewozów towarów różnymi środkami transportu został ustalony na poziomie 45%. Przepisy portowe i struktury taryfowe zostaną znowelizowane, aby stworzyć zachętę dla przedsiębiorstw do wykorzystywania w takim zakresie transportu wodnego śródlądowego.

Również Rotterdam Climate Initiative (Inicjatywa Klimatyczna Rotterdamu), kierowana przez byłego premiera (Ruud Lubbers), przygotowuje takie zachęty, jak Zielona Nagroda (Green Award), która przyznawana jest statkom po spełnieniu pewnych kryteriów środowiskowych.

2.3.2. Francja

Organizacja i polityka transportowa

Rysunek 4. Podział Francji na baseny dorzeczy



Wody śródlądowe Francji zostały podzielone na 6 obszarów geograficznych zwanych „basenami dorzeczy” lub „basenami hydrograficznymi”. Rys. nr 4 – obok przedstawia podział Francji na baseny dorzeczy.

W każdym z basenów działa komisja zwana „lokalnym parlamentem wody”, która jest odpowiedzialna za opracowywanie polityki zarządzania zasobami wodnymi zgodnie z potrzebami basenu i z wytycznymi krajowymi. Działająca w każdym z basenów Agencja wody jest agencją wykonawczą odpowiedzialną za realizację tej polityki. Prefekt i delegat basenu koordynują działania w różnych departamentach i regionach basenu.

Poszczególne komisje basenów opracowują plany działania pod nazwą SDAGE (Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux-Master – Plan Rozwoju i Gospodarki Wodnej), które wyznaczają podstawowe kierunki polityki wodnej na okres 15 lat (Master Plan). Kierunki te są wyznaczane w oparciu o 2 główne zasady: zarządzanie musi uwzględniać problemy zarządzania środowiskiem wodnym, a jednocześnie musi uwzględniać interesy ogółu obywateli. Ma to na celu zapewnienie zrównoważonego rozwoju w zakresie połączenia rozwoju społeczno-gospodarczego z ochroną środowiska wodnego.

Przy opracowywaniu Master Planów komisja basenu radzi się komitetów, które służą użytkownikom wody w zakresie: problematyki przemysłowej i rolnictwa, jak również stowarzyszeń krajowych konsumentów, społeczności lokalnych, rządu i władz lokalnych.

Wspólne cele Master Planów dla 6 regionów odnoszą się do problemów ochrony przeciwpowodziowej, walki z zanieczyszczeniem i poprawy jakości wody, zabezpieczenia wody pitnej, ochrony środowiska wodnego, zabezpieczenia i ochrony warstw wodonośnych terenów podmokłych.

Agencje wody zostały stworzone w 1964 roku i jak dotąd odgrywały kluczową rolę w rozwoju polityki wodnej Francji. Działają one pod wspólnym nadzorem Ministerstwa Ekologii, Zrównoważonego Rozwoju, Transportu i Mieszkalnictwa oraz Ministerstwa Finansów i realizują wytyczne ustanowione przez komitety dorzecza, w celu ochrony zasobów wodnych i zapewnienia ich rekultywacji.

Drogi wodne Francji są zarządzane przede wszystkim przez Voies Navigables de France (VNF), który to podmiot działa przy Ministerstwie Ekologii, Energii, Zrównoważonego Rozwoju, Transportu i Mieszkalnictwa.

Voies Navigables de France⁴⁴ jest podmiotem publicznym nadzorowanym przez Ministerstwo stworzonym w 1991 roku, który, użytkuje, modernizuje i rozwija około 6.700 km potoków, kanałów i żeglownych rzek Francji i zarządza nimi, a także 40.000 hektarów państwowych gruntów położonych wzdłuż tych tras. VNF znajduje się przy Ministerstwie Ekologii, Energii, Zrównoważonego Rozwoju, Transportu i Mieszkalnictwa i działa w ścisłej współpracy z partnerami instytucjonalnymi i użytkownikami dróg wodnych. Przyczynia się to do właściwego rozwoju wszystkich polityk związanych z ochroną środowiska i zrównoważonym rozwojem gospodarki wodnej. Poza tym, VNF działa w zakresie promowania transportu wodnego śródlądowego, jest odpowiedzialna za obserwacje, informacje i statystykę, doradza ministrowi transportu, przedstawia propozycje regulacji dotyczących organizacji transportu wodnego śródlądowego, definiuje standardy bezpieczeństwa w zakresie środowiska oraz nawigacji, jak również ich poprawy, a także wspiera wdrażanie nowych rozwiązań dotyczących transportu wodnego śródlądowego.

Rada administracyjna VNF składa się łącznie z 21 członków. Do głosowania uprawnionych jest 5 osób i są to dyrektor generalny Rady, pełnomocnik rządu, kontroler generalny, główny księgowy i sekretarz Stowarzyszenia Przedsiębiorców. Są oni wspierani przez 2 zespoły ośmioosobowe, które są wyznaczone przez ministra transportu, jak i pozostałych ministrów. VNF składa się z 7 dyrekcji regionalnych i podległych im 68 jednostek terytorialnych. VNF jest podmiotem publicznym o charakterze przemysłowym i komercyjnym utworzonym na podstawie artykułu 124 Ustawy o finansach Nr 90-1168 z 1991 roku w celu zapewnienia ciągłości eksploatacji, właściwego utrzymania, poprawy i rozwoju dróg wodnych śródlądowych, które są mu powierzone przez państwo. Organizacja zapewnia również zarządzanie zależnościami, jak i terenami związanymi z rzekami i stara się promować wykorzystanie dróg wodnych, które są jej powierzone. Funkcjonowanie podmiotu jest określone dekretem nr 60-1441 z dnia 26 grudnia 1960, zmodyfikowanym 16 grudnia 2009 roku. VNF podlega kontroli finansowej i ekonomicznej państwa.

Porty rzeczne są niezbędne do rozwoju żeglugi śródlądowej. Podłączone do sieci kolejowych i drogowych, wspierają wzajemne połączenia pomiędzy wszystkimi środkami transportu, szczególnie masowego.

Porty rzeczne handlowe są zróżnicowane pod względem zarządzania:

- Porty w Paryżu i Strasburgu są pod nadzorem państwa,
- Porty położone przy Renie są pod nadzorem Compagnie Nationale du Rhone,
- Pozostałe porty są pod nadzorem VNF.

Struktura finansowania

We Francji do 2009 roku działała Agencja Finansowania Infrastruktury Transportowej (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France w skrócie AFITF) – publiczna jednostka administracji krajowej, która miała za zadanie koordynację finansowania dużych projektów infrastruktury transportowej. AFITF finansowała projekty krajowe lub międzynarodowe dotyczące wykonania lub budowy dróg, kolei, transportu rzeczno-portowego. Uczestniczyła także w tworzeniu i rozwoju regularnych usług przewozowych towarów. Finansowo inwestycje AFITF rozdzieliły się następująco: 70% na kolej, 25% na drogi i 5% na projekty żeglugi śródlądowej. W 2009 roku Trybunał Obrachunkowy bardzo krytycznie ocenił działalność Agencji i zalecił jej rozwiązanie oraz zintegrowanie działań w ramach Dyrekcji Generalnej ds. Infrastruktury Transportu i Morza (DGITM), która powstała w lipcu 2008 r. w MEEDDAT).

⁴⁴ <http://www.vnf.fr/vnf/home.vnf?action=vnf>

Dyrekcja Generalna ds. Infrastruktury, Transportu i Morza⁴⁵ opracowuje i realizuje kierunki polityki intermodalnego transportu lądowego i morskiego. Pomaga ministrowi właściwemu do spraw współpracy z władzami lokalnymi i podmiotami świadczącymi usługi transportu, jak również współpracuje z firmami transportowymi i zarządcami infrastruktury. Wraz z tymi podmiotami określa ona normy i przepisy techniczne dotyczące infrastruktury sieciowej. W imieniu ministra transportu, Dyrekcja sprawuje nadzór nad agencją finansującą infrastrukturę transportową we Francji.

Dyrekcja ds. Infrastruktury Transportowej (Direction des Infrastructures de Transport – DIT) jest odpowiedzialna za planowanie rozwoju infrastruktury transportowej. Zajmuje się również problemami ograniczanie zanieczyszczeń i dużymi projektami rozwoju infrastruktury transportu drogowego, kolejowego i wodnego śródlądowego, a także, projektami rozwoju infrastruktury dużych portów śródlądowych i morskich oraz węzłów lotniczych. Dyrekcja opracowuje krajowe ramy infrastruktury transportowej, a w tym:

- Określa sposób finansowania projektów infrastrukturalnych,
- Z zachowaniem zgodności z przepisami międzynarodowymi opracowuje i realizuje politykę rozwoju, modernizacji, utrzymania i zrównoważonego rozwoju krajowej sieci dróg i autostrad, realizuje krajową politykę bezpieczeństwa drogowego,
- Rozwija krajową politykę zarządzania ruchem, jest źródłem wiedzy statystycznej na temat ruchu,
- Jest odpowiedzialna za zawieranie umów koncesyjnych dotyczących autostrad,
- Zajmuje się sprawami infrastruktury portów śródlądowych i morskich na terenie państwa, kieruje procesem modernizacji kolei i żeglugi śródlądowej w tym zakresie,
- Jest odpowiedzialna za kontrolę poziomu hałasu powodowanego infrastrukturą transportową,
- Prowadzi prace w zakresie inżynierii publicznej w celach wynikających z jej kompetencji,
- Realizuje w imieniu ministra transportu nadzór nad m.in. Voies navigables de France (vnf).

Poszczególne regiony kraju zapewniają swój wkład finansowy w projektach związanych z utrzymaniem i renowacją infrastruktury dróg wodnych na poziomie pomiędzy 30% i 50% wartości inwestycji. W szczególności regiony uczestniczą we współfinansowaniu inwestycji związanych z turystyką na drogach wodnych.

Opłaty

VNF na mocy artykułu 14 dekretu nr 91-797 z dnia 20 sierpnia 1991 r. ustala wysokość opłat i należności licencyjnych związanych z transportem wodnym. Przewoźnicy płacą za transport odbywający się krajowym systemem dróg wodnych. Stawki opłat zróżnicowane są w zależności od rodzaju statku, charakteru ładunku, przeznaczenia wysyłki. Opłata składa się z opłaty za prawo dostępu do sieci dróg wodnych, która jest obliczana na podstawie nośności statku, oraz z opłaty za długość przebytego odcinka drogi wodnej – tonokilometry zrealizowanego przewozu. Dochody uzyskane z poboru opłat są w pełni wykorzystywane do konserwacji i poprawy stanu dróg wodnych.

Obowiązujące obecnie opłaty są ustanowione na mocy postanowienia Rady VNF z dnia 30 kwietnia 2009 nr 02/2009. Opłaty za dostęp do dróg wodnych prezentuje tabela 18.

⁴⁵ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-direction-des-infrastructures,12206.html>

Tabela 18. Opłaty za korzystanie z dróg wodnych we Francji

Nośność pływającej [tony]	Opłata za 1 przejazd [EUR]
>= 5000	76,75
3000 – 4999	67,05
1700 - 2999	62,52
1100 - 1699	59,40
500 - 1699	59,40
200 - 499	36,54
<199	20,48

Źródło: VNF, 2010.

Taryfy te są pomniejszane o połowę w przypadku jednostek śródlądowych uprawnionych do żeglugi morskiej, a także w stosunku do każdego statku realizującego 11. i każdą następną podróż w danym miesiącu.

Taryfy oparte na tonokilometrach są ustanowione na następującym poziomie:

- sieci małogabarytowe – 0,000784 EUR/tkm
- sieci wielkogabarytowe – 0,000993 EUR/tkm

Opłaty za użytkowanie śluz zawierają się w przedziale od 10,20 euro do 30,61 euro za statek w zależności od jego przeznaczenia, rodzaju, jak i nośności. Opłaty te dotyczą również statków pasażerskich.

Reprezentacja sektora

Organizacje, stowarzyszenia i instytucje mające wpływ na drogi wodne we Francji przedstawione są w załączniku 5.

2.3.3. Niemcy

Organizacja i polityka transportowa

Sektor niemieckich dróg wodnych śródlądowych podlega Federalnemu Ministerstwu Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast i jest zorganizowany w jego ramach. Główna sieć dróg wodnych podlega odpowiedzialności federalnej. W ramach przygotowanego Master Planu transportu Ministerstwo określiło 6 głównych celów, którymi są:

1. Optymalne wykorzystanie infrastruktury transportowej i uczynienie transportu bardziej skutecznym.
2. Zmniejszenie liczby przejazdów – zapewnienie mobilności.
3. Transfer części drogowego ruchu towarowego na kolej i żeglugę śródlądową.
4. Unowocześnianie arterii i węzłów komunikacyjnych.
5. Transport przyjazny dla środowiska i klimatu, cichy i bezpieczny.
6. Dobre warunki pracy i wysoka jakość szkoleń w branży transportu towarowego.

Przygotowanie Master Planu poprzedzone był dwuletnim procesem dyskusji, planowanym i kontrolowanym przez Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast i, w tym czasie, aktywnym udziałem ponad 700 ekspertów z różnych dziedzin przemysłu, związków zawodowych, rządu, handlu, stowarzyszeń i grup ekologicznych, jak i środowiska akademickiego. Dyskusje te przyczyniły się do zaprezentowania licznych sugestii i pomysłów, które adresowane były nie tylko do rządu federalnego, lcz także do innych podmiotów sektora. Zainteresowane

strony zamierzają kontynuować współpracę podczas realizacji działań w ramach rozwoju sieci transportu i logistyki.

Każdy z wymienionych 6 celów zawiera odniesienia do sektora żeglugi śródlądowej. Bardzo ważnym jest cel trzeci – transport kombinowany. Aby zrealizować ten cel i sfinansować potrzebne inwestycje, dostępne środki zostały zwiększone z 62,5 milionów do 115 milionów euro rocznie (włączając transport kolejowy i żeglugę śródlądową).

Podobnie jak w Polsce, w Niemczech państwo koncentruje się bardziej na transporcie kolejowym niż żegludze śródlądowej. Niemiecka sieć kolejowa jest gęstsza niż sieć dróg wodnych śródlądowych, co sprawia że wiele miast jest lepiej połączonych koleją niż wodą. Większość dróg wodnych to naturalne rzeki i, w porównaniu z transportem kolejowym, stosunkowo niewielkie środki przeznaczane są na ich utrzymanie.

Główne mechanizmy przewidziane w Master Planie i wpływające na rozwój żeglugi śródlądowej to:

- A7 opracowanie narodowej strategii portowej – mechanizm dotyczy zarówno portów morskich, jak i śródlądowych i ma na celu oddziaływanie na te obszary, które charakteryzują się dużymi przewozami towarowymi,
- C1 przegląd ram prawnych odnoszących się do transportu w odniesieniu do konkurencyjności różnych jego rodzajów – celem mechanizmu jest przede wszystkim stworzenie równych szans rozwoju poszczególnych rodzajów transportu,
- C2 zwiększenie nakładów na transport kombinowany – federalne dofinansowanie intermodalnych węzłów transportowych zostanie niemalże podwojone; zostało to wymuszone osiągnięciem przez wiele terminali granicy przepustowości, powodując zatrzymanie dalszego rozwoju transportu intermodalnego w tych obszarach,
- C3 rozwój technologii obsługi i organizacji w transporcie kombinowanym – finansowanie jest przeznaczone na projekty pilotażowe, które mają na celu rozwój innowacyjnych technologii obsługi transportu; projekty finansowane w ramach tego mechanizmu powinny przyczynić się do zwiększenia efektywności wykorzystania transportu intermodalnego.

W ramach Federalnego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast funkcjonuje Federalna Administracja Dróg Wodnych i Żeglugi. Administracja ta składa się z 7 regionalnych dyrekcji dróg wodnych i żeglugi morskiej. Dyrekcje odpowiedzialne są za zarządzanie drogami wodnymi śródlądowymi (federalne drogi wodne).

Struktura finansowania

Całkowity budżet na utrzymanie dróg wodnych w okresie 2003–2006 wyniósł 2,6 mld euro. Na inwestycje zabudżetowano 6,21 miliardów euro. Należy jednakże dodać, że część budżetu przeznaczonego na inwestycje pokrywa się z pracami konserwacyjnymi. W rzeczywistości ok. jedynie 1,5 miliarda euro można uznać za kwotę przeznaczoną na realizację nowych inwestycji, podczas gdy trzy czwarte budżetu jest przeznaczane na prace związane z utrzymaniem i rozbudową istniejących budowli. Dodatkowo, niektóre inwestycje morskie, takie jak Kanał Kiloński łączący Morze Północne z Morzem Bałtyckim, są także objęte finansowaniem w ramach podanych powyżej kwot, choć oczywiście inwestycje dotyczą ruchu statków morskich.

Na rozwój floty, sprzętu oraz inne wydatki niezwiązane z torami wodnymi przeznaczono w cytowanym powyżej budżecie kwotę 1,1 mld euro.

Oplaty

W Niemczech pobierane są opłaty za korzystanie tylko z wybranych odcinków dróg wodnych. Na Renie i jego dopływach, nawigacja bezpłatna sięga czasów konwencji z Mannheim podpisanej przez wszystkie państwa Nadrenii w 1868 roku.

Spółka RMD A.G., która od 1921 roku zarządza Kanałem Ren – Men – Dunaj również nie pobiera opłat za korzystanie z tego kanału. Dochody spółki pochodzą z wytwarzania energii wodnej oraz dopłat z budżetu federalnego. Firma została sprywatyzowana w 1995 r. i większościowe udziały są obecnie własnością spółki energetycznej E.ON.

Reprezentacja sektora

W Niemczech sektor żeglugi śródlądowej jest organizowany w różnych grupach. Najistotniejsze z nich to:

- BDB (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt): sektor przedsiębiorstw i organizacji reprezentujących firmy i indywidualnych właścicieli jednostek; przedsiębiorstwa wspierające przemysł, takie jak porty, firmy ubezpieczeniowe, banki i dostawcy silników mogą być także członkami BDB; BDB reprezentuje sektor w rozmowach z rządem i promuje działania wspierające rozwój sektora;
- DWSV (Deutscher Wasserstrassen-und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau) jest organizacją promującą wykorzystanie dróg wodnych, zwłaszcza szlaku Ren – Men – Dunaj; DWSV wspiera realizację niektórych inwestycji; ponadto organizacja pomaga w przygotowywaniu materiałów edukacyjnych;
- ADB (Arbeitgeberverband der Deutschen Binnenschifffahrt) to grupa pracodawców sektora, ściśle współpracuje z BDB;
- Bundesverband Offentlicher Binnenhafen (stowarzyszenie portów śródlądowych), ma na celu zarówno promocję korzystania z portów śródlądowych przez przemysł, jak i lobbings mający na celu podjęcie działań politycznych wspierających wykorzystanie tych portów.

Ponadto istnieje kilka organizacji koncentrujących się na konkretnych zbiornikach wodnych (Odra, Łaba, Wezera). Szczególnie organizacja Odry ma wymierne znaczenie dla polskich odcinków dróg wodnych połączonych z Odrą. Celem organizacji jest promowanie wykorzystania Odry i jej dopływów, jak również rozwój portów na Odrze. Działania podejmowane przez tę organizację często odbywają się we współpracy z Polską. Najważniejszą inicjatywą jest międzynarodowe Colloquium Odry, w którym wyniki badań są udostępniane i omawiane, zarówno po stronie polskiej, jak i niemieckiej.

2.3.4. Rumunia

Organizacja i polityka transportowa

Za sektor żeglugi śródlądowej w Rumunii odpowiedzialne jest Ministerstwo Robót Publicznych, Transportu i Mieszkalnictwa. Ministerstwo rozwija politykę transportową oraz jest odpowiedzialne za inwestycje priorytetowe. W bezpośrednim zarządzaniu drogami wodnymi śródlądowymi mają znaczenie 4 organizacje rządowe:

- AFDJ: Rzeczna Administracja Dolnego Dunaju, która jest odpowiedzialna za utrzymanie wód śródlądowych w Rumunii i zarządzanie nimi, z wyjątkiem Kanału Dunaj – Morze Czarne;
- ACN: Administracja Kanału Dunaj – Morze Czarne odpowiedzialna za eksploatację i utrzymanie Kanału, administracja ta ma prawo do pobierania opłat za korzystanie z tego kanału;

- APDF i APDM: Administracje odpowiedzialne za porty rzeczne w Rumunii. APDF obejmuje porty rzeczne powyżej miasta Braila, a APDM – porty na rzekach poniżej tego punktu, na odcinku, gdzie statki morskie mogą również poruszać się po rzekach;
- RNA: Rumuński Urząd Żeglugi, który określa wymogi dla statków i załogi oraz wymagania żeglugowe.

Struktura finansowania

Dostępne fundusze na rozwój portów i dróg wodnych są w Rumunii bardzo ograniczone. Jednakże z chwilą przystąpienia do Unii Europejskiej, Rumunia uzyskała dostęp do funduszy przeznaczonych na rozwój korytarzy TEN-T. Z tych środków finansowane jest obecnie pogłębianie odcinków rzek, gdzie obecna głębokość wody jest niewystarczająca, jak i poprawa żeglowności innych odcinków.

Program POST (rumuński program operacyjny dla sektora transportu) dysponujący budżetem 5,7 miliardów euro na lata 2007–2013 (4,6 mld euro stanowią środki UE, a 1,1 mld euro stanowi finansowanie krajowe) koncentruje się na rozwoju korytarzy TEN-T. Nie jest jednak określone, jaka część tej kwoty jest przeznaczona na wody śródlądowe.

Oplaty

Jak to wspomniano powyżej, użytkownicy płacą za korzystanie z zarządzanego przez ACN Kanału Dunaj – Morze Czarne. Oplaty są oparte na uzyskaniu pełnego pokrycia kosztów. W 2010 r. oplaty te wyniosły około 0.30 euro za tonę nośności statku. Oznacza to 300 euro za statek o maksymalnej nośności 1000 ton, niezależnie od tego, czy jest on załadowany czy pusty. W odniesieniu do transportu kontenerów stosowana jest niższa opłata na poziomie 0,15 euro za tonę nośności statku.

Reprezentacja sektora

Rumuńska Organizacja Intermodalna (RIA) została ustanowiona w 2006 r. w celu promowania transportu kolejowego i wodnego śródlądowego (wcześniej istniała inna organizacja mająca na celu promocję tego sektora). Od samego początku działalności organizacja ta aktywnie współpracuje z innymi podobnymi organizacjami w Europie i uczestniczy w wielu projektach badawczych związanych z żeglugą śródlądową w UE (np. Platina, EWITA, RISING).

Operatorzy żeglugi są zrzeszeni w Związku Właścicieli Statków Rumunii, który działa jako organizacja lobbingowa w rządzie i przemyśle.

Tabela 19. podsumowuje sektor transportu wodnego śródlądowego w każdym z krajów objętych analizą.

Tabela 19. Przegląd sektora transportu wodnego śródlądowego w wybranych krajach UE

	Polska	Holandia	Niemcy	Francja	Rumunia
Rozmiar floty (liczba statków w sztukach)	830	6.500	2.200	1.500	ok. 500
Wielkość floty – pojemność ładunkowa (mln ton)	0,3	7,4	2,8	1,1	0,7
Wielkość transportowanych ładunków (mln ton)	5,7	245	200	PM	15
Funkcjonowanie (mld tkm) (źródło: 2008, EC)	0,28	45,30	64,06	8,90	8,69
Długość dróg wodnych w użyciu, (km)	3.366	6.215	7.309	8.500	1.779
Odpowiedzialna jednostka rządowa/ jednostki rządowe	Ministerstwo Środowiska, Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwo Kultury	Ministerstwo Infrastruktury i Środowiska	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miejskiego Federacji Niemieckiej	Ministerstwo Ekologii, Zrównowazonego Rozwoju, Transportu i Mieszkalnictwa	Ministerstwo Transportu
Ciała/ ciała wykonawcze	KZGW i RZGW, UŻŚ	Rijkswaterstaat (Drogi wodne), Rządy regionalne (porty rzeczne)	Federalna Administracja Dróg Wodnych i Żeglugi, RMD AG (Rhine-Main-Danube Canal)	VNF, Dyrekcja Generalna ds. Infrastruktury	AFDJ (drogi wodne), ACN (Danube-Black Sea Canal), APDF (porty rzeczne)
Dokumenty dotyczące polityki transportowej	Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025	Nota Mobiliteit (Master Plan transportu), MIRT (plan inwestycyjny)	Master Plan transportu towarowego, plan inwestycyjny	Master Plan transportu	<i>brak danych</i>
Budżet (euro)	około 195 mln euro w 2010 roku ⁴⁶		6.1 mld euro w okresie 2006–2010*	289 mln euro w 2007 roku*	<i>brak danych</i>

⁴⁶ Kalkulacja własna w oparciu o Ustawę budżetową na rok 2010 z 22 stycznia 2010 r. – część 22 (całość) plus część 39 rozdział 60042 plus część 83 rozdział 75818 plus środki NFOŚiGW związane z realizacją projektów w ramach Programu dla przedsięwzięć budowy zbiorników wodnych i obiektów hydrotechnicznych (z podanej kwoty jedynie ok. 0,9 mln euro – środki NFOŚiGW przeznaczone na wsparcie proekologicznych form transportu w żegludze śródlądowej – można zakwalifikować jako środki przeznaczone na rozwój żeglugi śródlądowej).

	Polska	Holandia	Niemcy	Francja	Rumunia
Reprezentacja sektora	Parlamentarny Zespół ds. Dróg Wodnych i Turystyki, Związek Polskich Armatorów Śródlądowych, Rada ds. Promocji Żeglugi Śródlądowej	BVB (promocja), Schuttevaer (nautyka), CBRB and Kantoor (lobbying)	BDB (promocja i lobbying), ADB (lobbying), WS	Szereg organizacji wymienionych w rozdziale <i>Francja – Reprezentacja sektora</i> powyżej	RIA (promocja), AAOFP (lobbying właścicieli statków)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych: GUS, polska Ustawa budżetowa 2010, Woś, Żegluga śródlądowa – Szanse rozwoju 2010, VNF, Eurostat, dane z Ecorys, publikacje KE i krajowe, dane odnoszą się do najświeższych dostępnych danych, ale rok z dostępnymi danymi może się różnić między krajami

* w Holandii, Niemczech, jak i Francji drogi wodne i rozwój żeglugi są finansowane łącznie z tych samych środków budżetowych – nie ma odrębnego finansowania dróg wodnych i żeglugi śródlądowej.

We wszystkich tych krajach ma miejsce rozwój RIS (River Information Services).

2.4 Wnioski

1. Istnieją znaczące różnice w organizacji sektora gospodarki wodnej i jego administracji pomiędzy wybranymi krajami a Polską. W Polsce funkcje polegające na zarządzaniu wodami i zarządzaniu żeglugą są rozdzielane pomiędzy kilka ministerstw i jednostek im podległych, podczas gdy w pozostałych krajach są one traktowane łącznie i odpowiada za nie tylko 1 organ centralny. System w Polsce jest skomplikowany i nie sprzyja sprawnemu zarządzaniu wodami śródlądowymi. RZGW odpowiada za utrzymanie infrastruktury transportu wodnego śródlądowego, która związana jest z żeglownością dróg wodnych, podczas gdy Urzędy Żeglugi Śródlądowej nie mają wpływu na stan infrastruktury. Należy rozważyć połączenie zarządzania i odpowiedzialności za infrastrukturę związaną zarówno z szeroko rozumianymi zasobami wodnymi, jak i transportem wodnym.
2. Ustawa Prawo wodne oraz Ustawa o żegludze śródlądowej nakładają na organy właściwe ds. dróg wodnych (Ministerstwo Środowiska, KZGW i RZGW) obowiązki dotyczące systematycznej poprawy warunków eksploatacyjnych dróg wodnych odpowiednich do klasy drogi wodnej oraz zapewnienie należytego stanu technicznego budowli i urządzeń hydrotechnicznych służących żegludze i ich właściwej obsłudze. Jednakże stan infrastruktury dróg wodnych oraz warunki eksploatacyjne na nich występujące systematycznie się pogarszają. Jest to przede wszystkim skutek ograniczonych środków budżetowych przeznaczanych co roku na ich utrzymanie, lecz również wynika to z obowiązującego systemu zarządzania drogami, w którym Ministerstwo Środowiska musi dzielić dostępne środki finansowe na te, które przeznacza na swoje główne cele związane z ochroną środowiska oraz te, które służą utrzymaniu dróg wodnych.
3. Rozwój floty, administracja, a przede wszystkim utrzymanie stanu infrastruktury wodnej oraz inwestycje w nowe budowle hydrotechniczne wymagają niezbędnych środków finansowych. Obecny stan funduszy przeznaczanych na utrzymanie stanu infrastruktury jest niewystarczający. Jest to najważniejsza przyczyna pogarszającego się stanu infrastruktury. W Polsce na inwestycje w zakresie infrastruktury wodnej przeznaczano środki, które nie

wystarczyły nawet na tak zwane odtworzenie majątku i utrzymanie w go w nie pogorszonym stanie.

4. W obecnym okresie programowania (2007–2013) pula środków programów pomocowych UE przeznaczonych na inwestycje w infrastrukturę transportu wodnego śródlądowego jest niewielka, wsparcie przedsiębiorców z sektora transportu śródlądowego jest niewielkie. Sytuacja ta musi się zmienić w kolejnej perspektywie finansowej 2014–2020, w której należy zabezpieczyć środki na rozwój infrastruktury dróg śródlądowych i wsparcie przedsiębiorstw sektora. Szerszemu wykorzystaniu środków pochodzących z Unii pomogłoby poszerzenie listy beneficjentów o podmioty działające w sektorze. Wynika z tego potrzeba zmian w zakresie finansowania sektora.
5. Opłaty pobierane z tytułu należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych stanowiących własność Skarbu Państwa, jak również przychody z tytułu należności za korzystanie ze śluz i pochylni stanowiących własność Skarbu Państwa stanowią znaczący ciężar dla armatorów, a jednocześnie ich łączny poziom jest praktycznie nieznaczący w ogóle dochodów (w roku 2009 wpływy z tego tytułu wynosiły 1.912,1 tys. zł przy ogólnej kwocie z tytułu opłat, o których mowa w art. 142 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne z art.142 równej w 2009 r. (i przekazanej do NFOŚiGW) równej 9.147 tys. zł i całkowitych dochodach części 22 budżetu (2011 r.) wynoszących 31.340 tys. zł).
6. Inwestowanie w infrastrukturę dróg wodnych jest w systemie finansowania POIG zastrzeżone dla jednostek państwowych lub samorządowych. Istnieją istotne bariery dla współfinansowania inwestycji prywatnych oraz dla wykorzystania formuły partnerstwa publiczno-prywatnego.

3. Ocena uwarunkowań ekonomicznych, prawnych i eksploatacyjnych funkcjonowania żeglugi śródlądowej w Polsce

3.1. Sfera podmiotowa rynku przewozów wodnych śródlądowych

Struktura podmiotowa rynku przewozów wodnych śródlądowych w Polsce uległa w latach 90. rozdrobnieniu. Istniejące do tej pory państwowe przedsiębiorstwa amatorskie zostały sprywatyzowane. Część przedsiębiorstw upadła, a na bazie ich majątku powstały nowe, prywatne firmy⁴⁷. Proces prywatyzacji dotknął także 2 największych armatorów, tj. Odratrans i Żeglugę Bydgoską. Obecnie rynek transportu wodnego śródlądowego w Polsce jest w pełni zliberalizowany. Po przystąpieniu Polski do UE zniesiono ograniczenia przewozów kabotażowych dla armatorów polskich na obszarze innych krajów członkowskich i dla armatorów zagranicznych na terenie Polski⁴⁸.

Grupa Odratrans S.A. jest obecnie liderem na rynku przewozów śródlądowych posiadającym około 70–75% udziału w rynku⁴⁹. Poza tą firmą, szacuje się, że obecnie w Polsce funkcjonuje ok. 200 innych firm eksploatujących statki śródlądowe⁵⁰. Posiadają one łącznie pozostałe około 30% udziału w rynku. Większość firm amatorskich funkcjonujących na polskim rynku to przedsiębiorstwa rodzinne posiadające jedną do kilku barek. Barierą wejścia na rynek przewozów śródlądowych jest przede wszystkim konieczność poniesienia znacznych nakładów finansowych na zakup floty.

Odbiorcy usług przewozowych mają silną pozycję przetargową wobec przedsiębiorstw amatorskich⁵¹. Odbiorcy ci są stosunkowo nieliczni, a większość potrzebnych im przewozów może być realizowana także przy użyciu innych środków transportu, szczególnie kolejną. Wyjątkiem są ładunki wielkogabarytowe, takie jak części kadłubów statków czy urządzenia dla energetyki, gdzie żegluga śródlądowa ma znaczną przewagę nad transportem drogowym i kolejowym.

3.2. Podatki i opłaty

Armatorzy korzystający z infrastruktury śródlądowych dróg wodnych w Polsce zobowiązani są do ponoszenia następujących opłat:

- należności za żeglugę i korzystanie ze śluz lub pochylni – zgodnie z art. 143 ustawy Prawo wodne,
- opłat rocznych za użytkowanie gruntów pod wodami płynącymi – na podstawie art. 20 ustawy Prawo wodne i Ustawy o gospodarce nieruchomościami,
- opłat za korzystanie z urządzeń wodnych stanowiących własność Skarbu Państwa – na podstawie ustawy Prawo wodne,

⁴⁷ K. Woś, Żegluga śródlądowa – szanse rozwoju, 2010.

⁴⁸ Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Dolnośląskiego, Część VII Żegluga śródlądowa, 2006.

⁴⁹ Prospekt emisyjny Odratrans, Dom Inwestycyjny BRE Banku, 9 czerwca 2005.

⁵⁰ K. Woś, Żegluga śródlądowa – szanse rozwoju, 2010.

⁵¹ Prospekt emisyjny Odratrans, Dom Inwestycyjny BRE Banku, 9 czerwca 2005

- opłat za korzystanie z urządzeń wodnych stanowiących własność innych podmiotów.

Ponadto, na podstawie Ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, armatorzy zobowiązani są uiszczać składki na Fundusz Żeglugi Śródlądowej.

Stawki opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni określa w trybie rozporządzenia Minister Środowiska.

Dyrektorzy Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej uprawnieni są z kolei do ustalania opłat, jak i ich poboru za korzystanie z urządzeń wodnych i użytkowanie gruntu pod wodami płynącymi (np. na skutek długotrwałego postoju statku w portach, zimowiskach)⁵², w stosunku do nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa i powierzonych tym jednostkom (zgodnie z Ustawą z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2004 r. Nr 261, poz. 2603).

W tabeli 20. przedstawiono opłaty za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni, natomiast w kolejnej tabeli 20. – roczne stawki jednostkowe odprowadzane do Funduszu Żeglugi Śródlądowej (dane za rok 2009).

Tabela 20. Opłaty za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni (2009)

Rodzaj opłaty	Odcinek drogi wodnej lub wielkość śluzowanego obiektu	Wysokość opłat	Podstawa prawna
1) stawki należności za przewóz towarów za 1 tonokilometr	a) na rzece Odrze skanalizowanej od km 94,9 do km 282,5, na Kanale Gliwickim od km 0,0 do km 41,2 oraz na Kanale Kędzierzyńskim od km 0,0 do km 5,6	0,60 gr	Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 20.11.2008 w sprawie wysokości stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni na rok 2009 (Monitor Polski 2008 nr 90 poz. 783)
	b) na drodze wodnej Wisła — Odra od ujścia rzeki Brdy do miasta Krzyż, to jest do km 176,2 rzeki Noteć, oraz na węźle gdańskim, to jest na rzekach Nogat, Szarpawa i Martwa Wisła	0,56 gr	
	c) na pozostałych drogach wodnych, za korzystanie z których uiszcza się należności	0,49 gr	
2) stawka należności za żeglugę pustych statków towarowych lub barek, za 1 tonokilometr nośności wymierzonej statku lub barki (od iloczynu 1 tony nośności wymierzonej statku lub barki i jednego kilometra drogi wodnej przebytej przez statek)		0,10 gr	

⁵² <http://www.kzgw.gov.pl/pl/Wiadomosci/Informacja-dotyczaca-min-pobierania-naleznosci-i-oplat-za-korzystanie-z-gruntow-pod-wodami.html>

3) stawka należności za żeglugę statków pasażerskich i wycieczkowych, za iloczyn 1 miejsca na statku i 1 kilometra przebytej drogi wodnej		1,48 gr	
4) stawki należności za holowanie i spław drewna, za 1 tonokilometr, równoważny iloczynowi objętości 1,45 m ³ drewna przemieszczonego na odległość 1 kilometra drogi wodnej	a) na rzece Odrze skanalizowanej od km 94,9 do km 282,5, na Kanale Gliwickim od km 0,0 do km 41,2 oraz na Kanale Kędzierzyńskim od km 0,0 do km 5,6	0,60 gr	
	b) na drodze wodnej Wisła – Odra od ujścia rzeki Brdy do miasta Krzyż, to jest do km 176,2 rzeki Noteć, oraz na węźle gdańskim, to jest na rzekach Nogat, Szarpawa i Martwa Wisła	0,56 gr	
	c) na pozostałych drogach wodnych, za korzystanie z których uiszcza się należności	0,49 gr	
5) stawki należności za korzystanie ze śluz lub pochylni wynoszą:	a) za jedno śluzowanie lub przejście przez pochylnię statku, zestawu pchanego lub holowanego, barki, tratwy, holownika i pchacza (niewchodzących w skład zestawu), statku pasażerskiego lub wycieczkowego, obiektu pływającego przeznaczonego lub używanego do wykonywania prac technicznych, utrzymania wód lub eksploatacji kruszyw oraz innego obiektu pływającego (powyżej 15 ton nośności), za każdy zestaw lub obiekt pływający:	w godzinach od 07.00 do 16.00 — 12,83 zł, w godzinach od 16.00 do 07.00 — 13,46 zł,	
	b) za jedno śluzowanie lub przejście przez pochylnię łodzi sportowo-turystycznych i innych małych obiektów pływających do 15 ton nośności lub do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów, za każdy obiekt pływający:	w godzinach od 07.00 do 16.00 — 6,00 zł, w godzinach od 16.00 do 07.00 — 12,00 zł,	
	c) za jedno śluzowanie lub przejście przez pochylnię kajaka lub łodzi wiosłowej, za każdy obiekt pływający:	w godzinach od 07.00 do 16.00 — 3,38 zł, w godzinach od 16.00 do 07.00 — 6,76 zł.	

Tabela 21. Roczne stawki jednostkowe odprowadzane do Funduszu Żeglugi Śródlądowej (2009)

Rodzaj jednostki pływającej	Wielkość jednostki	Wysokość opłat	Podstawa prawna
1) statki do przewozu Ładunków stałych:	a) barki motorowe:		Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 kwietnia 2003 r. w sprawie określenia rocznych stawek jednostkowych oraz sposobu dokonywania wpłat do Funduszu Żeglugi Śródlądowej (Dz.U. 2003 Nr 88, poz. 812)
	— barki o nośności mniejszej niż 450 ton	0,50 euro za tonę,	
	— barki o nośności od 450 ton do 650 ton	0,65 euro za tonę,	
	— barki o nośności większej niż 650 ton	0,70 euro za tonę,	
	b) barki pchane lub holowane:		
	— barki o nośności mniejszej niż 450 ton	0,35 euro za tonę,	
2) zbiornikowce:	a) barki motorowe:		Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 kwietnia 2003 r. w sprawie określenia rocznych stawek jednostkowych oraz sposobu dokonywania wpłat do Funduszu Żeglugi Śródlądowej (Dz.U. 2003 Nr 88, poz. 812)
	— barki o nośności mniejszej niż 450 ton	1,50 euro za tonę,	
	— barki o nośności od 450 ton do 650 ton	2,00 euro za tonę,	
	— barki o nośności większej niż 650 ton	2,10 euro za tonę,	
	b) barki pchane lub holowane:		
	— barki o nośności mniejszej niż 450 ton	0,70 euro za tonę,	
3) pchacze lub holowniki:	a) pchacze lub holowniki o mocy napędowej mniejszej niż 300 kW	0,28 euro za kW,	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 kwietnia 2003 r. w sprawie określenia rocznych stawek jednostkowych oraz sposobu dokonywania wpłat do Funduszu Żeglugi Śródlądowej (Dz.U. 2003 Nr 88, poz. 812)
	b) pchacze lub holowniki o mocy napędowej większej niż 300 kW	0,40 euro za kW.	

Jeżeli chodzi o opłaty portowe ustalane przez podmioty prywatne, funkcjonują różne rozwiązania. W portach Szczecin i Świnoujście (ZMPSiŚ) barki są obecnie zwolnione z opłat portowych. W przeszłości polscy armatorzy woleli korzystać z przystani po stronie niemieckiej, gdyż były one tańsze niż opłaty w portach polskich. Obowiązujące obecnie zwolnienie z opłat dla barek jest formą zachęty mającą na celu przyciągnięcie polskich armatorów do korzystania z portów w Szczecinie i Świnoujściu. Podobnie, w Gdańsku opłaty stosowane w stosunku do statków śródlądowych zostały zredukowane około trzykrotnie w stosunku do opłat ponoszonych przez armatorów statków morskich.

Port w Gdyni nie wyznaczył osobnych opłat dla żeglugi śródlądowej, ale stosowane są stawki jak dla jednostek żeglugi przybrzeżnej.

Opłaty – przystaniowe (pobieraną za korzystanie przez statek z nabrzeża lub przystani) i tonażowe dla portów w Gdańsku, Gdyni i w Elblągu przedstawiono w tabelach 22. i 23.

Tabela 22. Oplata przystaniowa dla statków żeglugi portowej i śródlądowej oraz dla kutrów rybackich i łodzi rybackich⁵³

Lp.	Typ statku	Wysokość opłaty	Wysokość opłaty	Wysokość opłaty
		(EUR/1 GT)	(EUR/1 GT)	(EUR/1 GT)
		Gdańsk	Gdynia	Elbląg
1	Holowniki i pchacze	0,06	0,40	0,10
2	Barki, krypy i pontony – bez napędu	0,01	0,02	0,10
3	Barki i krypy z napędem	0,03	0,08	0,10
4	Bunkierki	0,03	0,10	0,10
5	Kutry rybackie i łodzie rybackie	0,00	0,08	0,10
6	Pozostałe statki	0,03	0,08	0,10
7	Pasażerskie			0,08 + 0,25/pasażer

Tabela 23. Oplata tonażowa pobierana w portach w Gdańsku, Gdyni i Elblągu

L.p.	Typ i wielkość statku	Wysokość opłaty	Wysokość opłaty	Wysokość opłaty
		(EUR/1GT)	(EUR/1 GT)	(EUR/1 GT)
		Gdańsk	Gdynia	Elbląg
1.	Holowniki, pchacze	0,02	0,40	0,20
2.	Barki, krypy i pontony – bez napędu	0,02	0,02	0,20
3.	Barki i krypy z napędem	0,02	0,08	0,20
4.	Bunkierki	0,02	0,10	0,20
5.	Pozostałe statki	0,02	0,08	0,20
6.	Pasażerskie			0,11

Wysokość opłat za korzystanie z infrastruktury systematycznie rośnie, a żeglowność śródlądowych dróg wodnych pogarsza się. Stawka opłat za przewóz towarów na Kanale Gliwickim jest najwyższa i wzrosła od 2000 roku o 30%. Podobnie wzrosły opłaty za słuźowanie. Przewoźnicy wnioskują o odejście od obligatoryjnego mechanizmu corocznych podwyżek stawek opłat⁵⁴ lub o ich redukcję bądź czasowe zawieszenie.

W krajach o najwyższym udziale żeglugi śródlądowej w przewozach towarowych, takich jak RFN czy Holandia, w celu promowania żeglugi śródlądowej, jako najbardziej ekologicznej gałęzi transportu oraz składnika systemu transportu intermodalnego, opłaty te są sukcesywnie obniżane lub w ogóle zawieszane. W Polsce brak jest takiego rozwiązania. Nie funkcjonuje również system promujący przewozy żeglugą śródlądową wybranych grup ładunków, polegający na różnicowaniu wysokości opłat za transport takich ładunków. Z informacji uzyskanych od armatorów wynika, że opłaty za korzystanie z infrastruktury transportu wodnego śródlądowego stanowią już nawet 15–20% całości kosztów eksploatacji statków, podczas gdy w RFN nie przekraczają 8,5%⁵⁵.

Jak widać z przedstawionych powyżej rozważań, koszty transportu śródlądowego w Polsce są wysokie i w negatywny sposób oddziałują szczególnie na najmniejszych armatorów, których jest w Polsce najwięcej. Nie są oni w stanie szukać oszczędności np. w łączeniu większych partii ładunków, czy też w specjalnych kontraktach z odbiorcami towarów w takim samym stopniu, jak większe firmy. Dlatego też należy rozważyć zmniejszenie albo czasowe zniesienie opłat, jakie ponoszą armatorzy.

⁵³ Taryfa ustanowiona uchwałą Zarządu ZMPG SA nr 232/2009 z dnia 17.12.2009 r.

⁵⁴ Coroczny wzrost wysokości tych opłat o wskaźnik inflacji wynika z postanowień ustawy – Prawo wodne.

⁵⁵ Study on Administrative and Regulatory Barriers in the field of Inland Waterway Transport – Part B, Poland Country Report, NEA for DG Energy and Transport of the European Commission, 2008.

Należy zauważyć, że należności te pobierane są w Polsce wyłącznie na rzekach skanalizowanych i kanałach żeglownych, gdzie utrzymywane są stałe głębokości żeglugowe. Ich zasadność wynika z potrzeby części zwrotu wydatków poniesionych za zużycie wody przy śluzowaniu, kosztów energii elektrycznej, wynagrodzeń za obsługę śluz, kosztów remontu i konserwacji śluz i jazów piętrzących, a także z uwzględnienia zalecenia Ramowej Dyrektywy Wodnej o potrzebie stosowania zasady zwrotu kosztów usług wodnych. Przy pełnym stosowaniu tej zasady obecne stawki należności musiałyby być znacznie wyższe przy obecnej liczbie statków żeglugi śródlądowej. Coroczny wzrost tych stawek odpowiada wzrostowi cen towarów i usług konsumpcyjnych za rok poprzedni.

Podobnie jak w przypadku statków morskich, paliwo dla statków żeglugi śródlądowej jest zwolnione z opłaty akcyzowej, które to rozwiązanie wpływa na zmniejszenie (choć w niewielkim stopniu) obciążeń, jakie ponoszą armatorzy jednostek śródlądowych. Postulowane wcześniej zawieszenie lub zaniechanie poboru (wymienionych na początku tego rozdziału) opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz urządzeń wodnych, wspólnie z obowiązującym obecnie zwolnieniem z opłaty akcyzowej za paliwo żeglugowe stanowiłoby ważny pakiet ułatwień dla żeglugi śródlądowej, który powinien sprzyjać rozwojowi tej gałęzi transportu. Uwzględniając zalecenia Ramowej Dyrektywy Wodnej o potrzebie stosowania zasady zwrotu kosztów usług wodnych, należy rozważyć zawieszenie lub zaniechanie poboru opłat, przy jednoczesnym uzyskaniu funduszy na ten cel z innych źródeł finansowania.

3.3. Warunki eksploatacyjne dróg wodnych

Stan polskich dróg wodnych jest szeroko dyskutowany w literaturze przedmiotu oraz w środowiskach związanych z żeglugą śródlądową. Często podkreślany jest fakt, że Polska z natury ma dogodny układ dróg wodnych wpisujący się w system europejski. Jednakże na skutek wieloletnich zaniedbań i braku odpowiedniej polityki ich rozwoju, stały się one jednak raczej wąskim gardłem, niż zintegrowanym elementem systemu europejskiego⁵⁶.

W chwili obecnej pogarszające się warunki eksploatacji dróg wodnych w Polsce, wynikające z ich złego stanu technicznego, są jedną z podstawowych barier rozwoju żeglugi śródlądowej. Zróżnicowanie parametrów poszczególnych odcinków dróg wodnych, skutkujące brakiem ciągłości szlaków wodnych, utrudnia prowadzenie żeglugi na większe odległości, praktycznie ograniczając ją do przewozów lokalnych⁵⁷.

Zbyt mała pojemność zbiorników retencyjnych i niewystarczający stopień zainwestowania dróg wodnych nie pozwalają na uzyskiwanie umożliwiających żeglugę, stabilnych stanów wody i odpowiednich głębokości tranzytowych. Do przyczyn naturalnych wywołanych przez zjawiska przyrody dokładają się także przedłużające się remonty urządzeń technicznych. W praktyce oznacza to, że przez dużą część roku drogi wodne są zamknięte dla żeglugi.

Oprócz problemów wynikających z niedostosowania parametrów szlaków wodnych do potrzeb technicznych jednostek pływających, przewoźnicy wskazują również na inne problemy eksploatacji dróg wodnych, jak długość sezonu nawigacyjnego, godziny otwarcia śluz, oznakowanie szlaków.

Ustalany administracyjnie okres nawigacyjny jest niezmienny, nawet jeżeli nie występują negatywne zjawiska utrudniające żeglugę, np. zalodzenie, przekroczenie stanów najwyższej wody

⁵⁶ E. Załoga, Żegluga Śródlądowa w Polityce Transportowej Polski w Warunkach Integracji z Unia Europejska. Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Szczecin, grudzień 2000.

⁵⁷ Stan i Perspektywy Rozwoju Żeglugi Śródlądowej w Polsce. Materiał informacyjny na kierownictwo MI, Ministerstwo Infrastruktury, Departament Transportu Morskiego, 2004, strona 13.

żeglownej. Należy jednak podkreślić, że zasada ta nie obowiązuje na wszystkich odcinkach krajowych dróg wodnych. Dotyczy to przede wszystkim odcinków skanalizowanych, gdzie w okresie zimowym rozkładane są jazy piętujące lustro wody i gdzie prowadzi się remonty na stopniach wodnych. Natomiast na obszarze, gdzie nie ma takich ograniczeń, administracja dróg wodnych stara się utrzymywać żeglowność szlaku wodnego najdłużej jak jest to możliwe i otwierać go również tak szybko, jak tylko spełnione zostaną odpowiednie warunki.

Kolejnym problemem są dla przewoźników (a także turystów) godziny otwarcia śluz. Wiele z nich pracuje do godziny 16.00. W przypadku osiągnięcia śluzy po tej godzinie, powoduje to konieczność wielogodzinnego postoj i straty wynikające z przedłużonego czasu transportu.

Stan większości polskich dróg śródlądowych uniemożliwia bezpieczną żeglugę w porze nocnej. Również oznakowanie szlaków wodnych w wielu miejscach nie jest wystarczające. Szczegółowa analiza warunków eksploatacyjnych poszczególnych odcinków najważniejszych dróg wodnych w Polsce została przeprowadzona w rozdziale 1. niniejszego raportu.

3.4. Obsługa portowa i stoczniowa

Porty rzeczne

Ilość czynnych portów śródlądowych oraz ich wykorzystanie są ściśle związane ze stanem dróg wodnych. W warunkach marginalizacji żeglugi śródlądowej w Polsce nie dziwi fakt, że liczba portów i przeładowni systematycznie maleje, a infrastruktura portowa ulega degradacji.

Najważniejsze porty śródlądowe, w których dokonywane są przeładunki towarów, zostały wymienione w tabeli 24.

Tabela 24. Najważniejsze porty śródlądowe w Polsce

Droga wodna	Ważniejsze porty śródlądowe
Odra i Kanał Gliwicki	Gliwice, Kędzierzyn-Koźle, Opole, porty Wrocławia, Głogów, Nowa Sól, Cigacice, Malczyce, Ścinawa, Krosno Odrzańskie
Droga wodna Wisła – Odra	Kostrzyn, Krzyż, Ujście, Czarnków, Bydgoszcz
Wisła	Sandomierz, Puławy, Góra Kalwaria, Warszawa (port Żerański), Nowy Duninów, Włocławek, Chełmno, Grudziądz, Toruń, Tczew
Warta	Przystań przeładunkowa Zakładów Cegielskiego w Poznaniu
Nogat	Malbork

Żegluga śródlądowa korzysta także w portów morsko-rzecznych, takich jak porty w Szczecinie, Świnoujściu, Policach oraz w Elblągu.

Według przewoźników zdolność przeładunkowa portów nie stanowi czynnika ograniczającego rozwój żeglugi śródlądowej. Słabą ich stroną jest natomiast brak dostępu do nich, spowodowany degradacją śródlądowych dróg wodnych⁵⁸.

Polskie porty rzeczne obsługują przede wszystkim tradycyjne towary masowe. Nie są przystosowane do obsługi kontenerów. Mimo dogodnego położenia w pobliżu drogowych i

⁵⁸ Żegluga śródlądowa dziś i jutro w Polsce, Edward Ossowski, Żegluga Bydgoska Sp.z o.o., Bydgoszcz 2009.

kolejowych szlaków komunikacyjnych, brak jest terminali przeładunkowych umożliwiających regularną obsługę transportu intermodalnego.

Armatorzy, z którymi przeprowadzono rozmowy, podnosili następujące problemy związane z obsługą portową:

- Brak ogólnodostępnych informacji o miejscach, gdzie mogą cumować statki oraz miejscach rozładunku i obsługi;
- Brak miejsc postoju i cumowania dla małych jednostek żeglugi śródlądowej w portach morskich;
- Obowiązek zgłaszania zawinięcia statków do kapitanatów portu w formie pisemnej (procedura taka jest stosowana przez kapitanaty portów podległe urzędowi morskemu w gdyni); w krajach europy zachodniej zgłoszenia takiego dokonuje się za pośrednictwem radia.

Cześć Informacji, których brak zgłosili nam armatorzy znajduje się na stronach internetowych poszczególnych RZGW i w informatorze dróg wodnych, jednakże powyższe uwagi świadczą jednakże o braku wiedzy w tym zakresie i potrzebie szerszej popularyzacji dostępnych publikacji. Koniecznym wydaje się tu także przyspieszenie prac nad wdrożeniem systemu RIS (River Information Services) – patrz również tabela 34.

Kwestią wymagającą rozwiązania jest również problem zarządzania portami rzecznyymi. Porty śródlądowe nie mają statusu portów publicznych. Są albo własnością armatorów śródlądowych, albo nadrzecznych gmin, które dzierżawią je zainteresowanym podmiotom gospodarczym. Występuje, więc rozdzielnosc funkcji własności i zarządzania. Porty rzeczne nie mają osobowości prawnej ani samodzielności ekonomiczno-finansowej. Nie ma w Polsce podstaw prawnych tworzących zręby systemu zarządzania portami rzecznyymi⁵⁹.

Kluczowe znaczenie dla lepszego wykorzystania i poprawy stanu portów śródlądowych ma w pierwszej kolejności podniesienie parametrów nawigacyjnych szlaków wodnych, poprawa stanu technicznego fragmentów oddzielających części szlaku o wyższych klasach i tym samym umożliwienie regularnej żeglugi na dłuższych odcinkach dróg wodnych.

Stocznie rzeczne

Sytuacja stoczni rzecznych w Polsce jest pochodną stanu żeglugi śródlądowej. Z braku środków armatorzy w Polsce ograniczają nakłady inwestycyjne głównie do niezbędnych remontów. Większe przedsiębiorstwa żeglugowe przeprowadzają remonty i modernizacje we własnych stoczniach, a zamówienia na nowe statki realizowane są często w tańszych stoczniach azjatyckich – głównie w Chinach⁶⁰. Niski popyt krajowy na usługi stoczniowe skłania polskie stocznie do poszukiwania klientów za granicą.

Obecnie w Polsce funkcjonuje kilkanaście stoczni rzecznych – 2 stocznie w Koźlu, stocznia w Dobrzenu, Malbo w Malczycach, Grupa Stoczni Odra we Wrocławiu, Nowej Soli i w Szczecinie. Na Wiśle funkcjonuje Centromost Płock, stocznie w Tczewie, dawna stocznia Wisła w Pleniewie i stocznie Żeglugi Bydgoskiej. Wszystkie one są spółkami prywatnymi⁶¹. Jedna ze stoczni – w Koźlu – została kupiona przez znaną w świecie holenderską grupę stoczni Damen i zajmuje się przede wszystkim budową specjalistycznej floty rzecznej dla armatorów holenderskich oraz do Francji,

⁵⁹ Stan Techniczno-Organizacyjny Portów Śródlądowych w Polsce, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2003.

⁶⁰ Polskie stocznie rzeczne zamierają albo zmieniają profil działalności, Dziennik Gazeta Prawna, Barbara Barysz, 10 czerwca 2010.

⁶¹ Polskie stocznie rzeczne zamierają albo zmieniają profil działalności, Dziennik Gazeta Prawna, Barbara Barysz, 10 czerwca 2010.

Niemiec i Belgii. Dla polskiego odbiorcy zbudowano do tej pory tylko 1 jednostkę (barka typu BSW 340 wybudowana w 2005 r.).

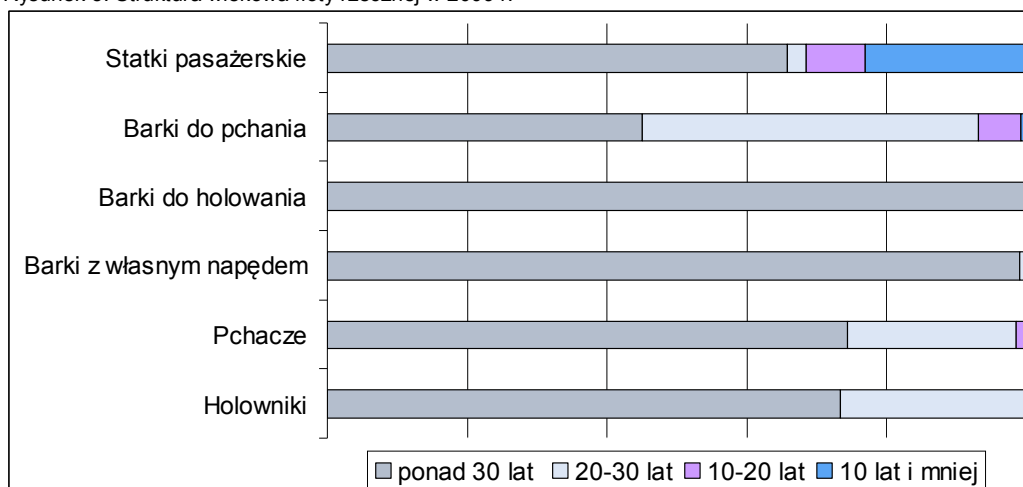
Niektóre stocznie (jak stocznia Grupy Odratrans) z powodu kłopotów z zamówieniami są likwidowane, inne zmieniają profil, koncentrując się na remontach i produkcji elementów konstrukcji stalowych⁶².

3.5. Eksploatacja floty śródlądowej

W latach 60. i 70. polski tabor rzeczny został zmodernizowany i odpowiadał standardom światowym. Tak jak w innych państwach zachodnioeuropejskich, zestawy holowane zastępowano flotą pchaną oraz barkami motorowymi. W kolejnych latach postęp techniczny został jednak zahamowany, a od 1985 roku liczba statków żeglugi śródlądowej w Polsce maleje⁶³, natomiast ich wiek przekracza znacznie normatywny okres użytkowania. Według statystyk za rok 2009, około 70% pchaczy i holowników będących w eksploatacji zostało wybudowanych przed 1979 rokiem (rysunek 5.). Prawie wszystkie barki motorowe pochodzą z lat 50. i 60. Po 2000 r. do eksploatacji wprowadzono jedynie 4 barki pchane i 25 statków pasażerskich⁶⁴.

Armatorzy, zamiast zakupu nowych statków, decydują się utrzymać w eksploatacji stare jednostki, przy pomocy zwiększonego zakresu ich remontów i modernizacji. Choć statki te spełniają warunki dopuszczenia ich do eksploatacji, to przystosowanie ich do tych wymagań jest coraz trudniejsze i bardziej kosztowne.

Rysunek 5. Struktura wiekowa floty rzecznej w 2009 r.



Na podstawie danych GUS Transport – Wyniki Działalności w 2009 r.

Podczas gdy w Europie Zachodniej przez ostatnie 50 lat trendem jest wzrost wielkości statków, polska flota rzeczna zdominowana jest przez jednostki o ładowności 450–649 ton. W Holandii liczba jednostek tej grupy spadła od 2000 roku o 30%. Jednocześnie – spadek dotyczy wszystkich grup jednostek o ładowności poniżej 1500 ton, rośnie zaś liczba jednostek o ładowności powyżej 1500 ton. Sytuacja polskiej floty rzecznej jest efektem z jednej strony braku możliwości żeglugi jednostek o większej ładowności po polskich drogach wodnych, z drugiej braku zachęt finansowych do inwestycji we flotę. Tabela 25 przedstawia porównanie struktury tonażowej floty rzecznej w Polsce i w Holandii według danych z 2008 roku.

⁶² Tamże.

⁶³ Żegluga śródlądowa dziś i jutro w Polsce, Edward Ossowski, Żegluga Bydgoska Sp.z o.o., Bydgoszcz 2009.

⁶⁴ Na podstawie statystyk Głównego Urzędu Statystycznego „Transport – Wyniki działalności za 2009 r.”.

Tabela 25. Struktura tonażowa floty rzecznej w Polsce i Holandii w 2008 roku

Ładowność (w tonach)	Ilość barek w Polsce (%)	Ilość barek w Holandii (%)
Do 249	11%	6%
250-399	19%	8%
400-449	3%	15%
450-649	50%	20%
650-999	10%	19%
1000-1499	6%	9%
1500-1649	0%	6%
1650-2999	1%	9%
3000 i więcej	0%	7%

Źródło: dane GUS oraz Central Commission for Rhine Shipping (CCR).

Nie stworzono w Polsce, wzorem UE i jej krajów członkowskich, mechanizmów odnowy floty⁶⁵, zaś proces redukcji tonażu, który nastąpił w Polsce latach 90., był procesem żywiołowym i niekoniecznie pozytywnym⁶⁶. Zmiana stanu ilościowego floty nie przełożyła się bowiem na poprawę struktury wiekowej. Obecnie funkcjonującym instrumentem wsparcia zachęcającym armatorów do modernizacji floty jest Fundusz Żeglugi Śródlądowej udzielający kredytów i pożyczek na modernizację floty. Jednakże, funkcjonowanie tego mechanizmu jest niewystarczające.

Struktura rodzajowa floty śródlądowej w Polsce nie jest dostosowana do wymagań nowych technologii przewozowych. Armatorzy w Polsce nie dysponują statkami specjalistycznymi np. do przewozu chemikaliów. Dominuje tabor do przewozu towarów masowych suchych, podczas gdy w krajach Europy Zachodniej postępuje konteneryzacja transportu⁶⁷.

Sfera badawczo-rozwojowa w transporcie wodnym śródlądowym skupia się głównie na innowacyjnych rozwiązaniach konstrukcyjnych barek, w wyniku tych rozwiązań, barki będą mogły mieć większą nośność przy mniejszym zanurzeniu. Polskie podmioty uczestniczyły w europejskim programie INBAT (Innovative Barge Trains for Effective Transport on Inland Shallow Waters) oraz EI 3065 INCOWATRANS (Environmentally Friendly Inland And Coastal Ships For Polish East-West Waterways) mającym na celu zaprojektowanie zestawu pchanego o małym zanurzeniu (60 cm). Umożliwiłoby to żeglugę na niedostępnych obecnie odcinkach rzek. Już dziś niektóre firmy wykorzystują specjalne pontony, które mają na celu zmniejszenie zanurzenia jednostek, w celu przepłynięcia zbyt płytkich odcinków rzek. Są to rozwiązania pośrednie, a przy tym kosztowne.

3.6. Kadry i szkolnictwo

Podstawy prawne w odniesieniu do kwalifikacji kadr i szkolnictwa stanowią:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej (Dz.U. Nr 50, poz. 427),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2002 r. w sprawie określenia wykazu państw, w których wydane dokumenty kwalifikacyjne kierowników statków uznawane są przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej (Dz.U. Nr 191, poz. 1597),

⁶⁵ Program „Nowe za Stare” wprowadzone Rozporządzeniem Rady (EWG) Nr 1101/89 z dnia 27 kwietnia 1989 r. w sprawie poprawy struktury żeglugi śródlądowej, przedłużony Rozporządzeniem Rady (WE) nr 718/1999 w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej, w celu wspierania żeglugi śródlądowej.

⁶⁶ E. Załoga, Żegluga Śródlądowa w Polityce Transportowej Polski w Warunkach Integracji z Unią Europejską. Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Szczecin, grudzień 2000.

⁶⁷ Rola śródlądowego transportu wodnego w rozwoju regionów Unii Europejskiej: monografia pod red. J. Kulczyka i T. Nowakowskiego, Wrocław, 2008.

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie wzoru zaświadczenia o spełnieniu wymogu zdolności zawodowej w zakresie przewozu ładunków statkami żeglugi śródlądowej (Dz.U. Nr 34, poz. 316).

W Polsce obowiązują następujące świadectwa i patenty w służbie pokładowej w żegludze śródlądowej:

- Świadectwa: marynarz żeglugi śródlądowej, starszy marynarz żeglugi śródlądowej, bosman żeglugi śródlądowej, sternik żeglugi śródlądowej,
- Patenty: przewoźnik żeglugi śródlądowej, szyper żeglugi śródlądowej, sternotorzysta żeglugi śródlądowej, kapitan żeglugi śródlądowej (klasy a — uprawniający do kierowania statkami żeglugi śródlądowej na śródlądowych drogach wodnych i morskich wodach wewnętrznych, klasy b – uprawniający do kierowania statkami żeglugi śródlądowej wyłącznie na śródlądowych drogach wodnych).

W służbie maszynowej obowiązują następujące świadectwa i patenty:

- Świadectwo motorzysty żeglugi śródlądowej,
- Patent mechanika statkowego żeglugi śródlądowej.

W sumie w roku 2010 urzędy żeglugi śródlądowej wydały łącznie 2039 różnych świadectw i patentów (patrz tabela 26.).

Tabela 26. Liczba świadectw i patentów wydanych przez UZS w latach 2008–2010

	2008*	2009*	2010
Wrocław			316
Giżycko	336	170	188
Warszawa	583	365	303
Szczecin	503	390	292
Bydgoszcz	430	318	317
Gdańsk	213	138	126
Kędzierzyn-Koźle	248	335	276
Kraków	334	287	221
SUMA	2647	2003	2039

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z urzędów żeglugi śródlądowej.

* Dane za lata 2008 i 2009 uwzględniają dokumenty wymieniane na nowe, w związku z koniecznością wymiany starych świadectw i patentów, wobec czego nie są one w pełni miarodajne.

Tabela 27. przedstawia liczbę absolwentów 2 jedynych polskich szkół średnich o profilu żeglugi śródlądowej w latach 2007–2010. Wynika z niej, że i tak niewielka liczba absolwentów spada z roku na rok.

Tabela 27. Liczba absolwentów szkół o profilu żeglugi śródlądowej w latach 2007–2010

Szkoła	2007	2008	2009	2010
Kędzierzyn-Koźle	34	40	23	19
Nakło n. Notecią		26	41	25

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z wymienionych szkół.

Niedobory kadrowe dla żeglugi śródlądowej są problem nie tylko polskim, lecz także europejskim. Dlatego obszar „Zatrudnienie i Kwalifikacje” jest jednym z 5 strategicznych obszarów polityki Unii

Europejskiej w zakresie żeglugi śródlądowej. Zostały one sformułowane w Programie na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej oraz Dróg Wodnych w Europie „NAIADES” (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe).

Chociaż Polska poparła program NAIANES, a rząd polski zobowiązał się uwzględnić kierunki i instrumenty programu NAIANES w prowadzonej polityce transportowej, to realizacja tego programu jest niezadowolająca. Deficyt wykwalifikowanych załóg na statkach rośnie i stanowi istotny problem dla przewoźników. Powodów tego stanu rzeczy należy upatrywać w zaniku specjalistycznych ośrodków szkoleniowych oraz odpowiednich kursów zawodowych, będących wynikiem reformy edukacyjnej⁶⁸. Trzy szkoły zawodowe szkolące kadry dla sektora żeglugi śródlądowej zostały podporządkowane gminom, a ustalanie programu kształcenia dla tych szkół zostało przekazane z Ministerstwa Transportu do Ministerstwa Edukacji. Efektem tych zmian była malejąca liczba uczniów, co w konsekwencji doprowadziło do zamknięcia szkoły we Wrocławiu. Obecnie istnieją 2 szkoły kształcące w tym zakresie (technik żeglugi śródlądowej). Dolnośląska Szkoła Wyższa i Akademia Morska w Szczecinie oferują w swojej ofercie dydaktycznej studia inżynierskie I stopnia na kierunku żegluga śródlądowa. Szkołę w Szczecinie ukończyły już 4 roczniki absolwentów, z pośród nich 1 absolwent został pierwszym w Polsce kapitanem żeglugi śródlądowej klasy A. Oferta istniejąca daje studentom możliwość dalszego kształcenia się na potrzeby transportu śródlądowego i całej gospodarki wodnej. Należy zwrócić uwagę także na coraz większe zainteresowanie uczniów szkołami branżowymi oraz na wysoki poziom kształcenia kadr, doceniany przez armatorów zagranicznych. Na rynku pracy coraz częściej można znaleźć oferty adresowane do Polaków przez zagranicznych armatorów.

Istnieją jednak różnice w uprawnieniach wynikających z posiadania różnych dokumentów w obowiązujących zasadach dotyczących różnych dokumentów pomiędzy Polską a Niemcami. Przykładem są wymagania dotyczące uprawnień, np. w Polsce wymagane są tylko 3 miesiące praktyki na sternika, zaś w Niemczech – 3 lata, w Polsce nie trzeba mieć wpisów UZS do żeglarskich książeczek pracy, żeby faktycznie mieć uprawnienia, a w Niemczech takie książeczki nie są honorowane⁶⁹.

Z inicjatywy ZPAŚ udało się wdrożyć w części postulaty armatorów, m.in. w lipcu 2009 r. ukazała się nowela do przepisów o kwalifikacjach zawodowych, w której postulaty ZPAŚ zostały w całości uwzględnione, tj. bezterminowa wymiana starych patentów i świadectw na nowe, ułatwienie w uzyskaniu patentu kapitana żeglugi śródlądowej klasy A, otwarcie drogi do zdobywania kolejnych stopni marynarskich, od stopnia starszego marynarza dla posiadaczy patentów żeglarskich sternotorzysty.

Armatorzy wyrażali pogląd, że program nauczania w szkołach żeglugi śródlądowej nie jest dostosowany do potrzeb sektora żeglugi śródlądowej. Wskazywali oni, że stopień zawodowy marynarza (bez dodatkowej praktyki poza szkołą, która umożliwia zdobycie świadectwa sternika żeglugi śródlądowej), jaki otrzymują absolwenci szkół żeglugi śródlądowej, jest zbyt niski dla uzyskania uprawnień, gdyż minimalne wymagania dotyczące składu załogi w Polsce to kapitan i sternik, absolwent szkoły nie może więc być nawet członkiem załogi pomimo ukończenia szkoły (!!!). Środowiska związane z żeglugą śródlądową postulują, by absolwenci szkół żeglugi śródlądowej otrzymywali co najmniej stopień bosmana. Mogłoby to uzupełnić lukę kadrową⁷⁰. Zwrócić jednak należy uwagę, że zarówno w Polsce, jak i w innych krajach UE, dokumenty kwalifikacyjne w żegludzie śródlądowej zdobywa się przede wszystkim na zasadzie praktyki pływania, a szkoły mają być jedynie uzupełnieniem i alternatywą w tym zakresie.

⁶⁸ Związek Polskich Armatorów Śródlądowych, Materiały na Naradę Przednawigacyjną "Polska Żegluga Śródlądowa 2010", Szczecin, 5 marca 2010.

⁶⁹ Informacje uzyskane z UZS w Bydgoszczy.

⁷⁰ Tamże.

3.7. Programy wsparcia i instytucje

W 2002 roku powstał w Polsce Fundusz Żeglugi Śródlądowej [FŻŚ] (szerzej opisany w rozdziale 2.). Według Związku Polskich Armatorów Śródlądowych, FŻŚ nie jest efektywnym instrumentem wsparcia i nie spełnia swojej roli⁷¹. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że sam fundusz nie rozwiąże problemu rozwoju floty, bowiem, aby armatorzy chcieli skorzystać z preferencyjnych kredytów na zakup statków, muszą być przekonani o korzystnych perspektywach dalszego rozwoju sektora żeglugi śródlądowej w Polsce. Nie ma innego sposobu na zapewnienie ich o intencjach wspierania rozwoju transportu wodnego śródlądowego, jak zdecydowane działania na rzecz poprawy infrastruktury dróg wodnych⁷².

Podstawowe problemy związane z funkcjonowaniem FŻŚ to według ankietowanych armatorów⁷³:

- Brak uwzględniania kosztów amortyzacji w planowanych kosztach modernizacji;
- Szczupłość kapitału funduszu, a dodatkowo opieszałość w zasilaniu konta fżś środkami budżetowymi powodująca ograniczenie zdolności pożyczkowych funduszu;
- Wymóg banku obsługującego pożyczki zapewnienia przez pożyczkobiorcę wysokiego zabezpieczenia kredytu udzielanego ze środków fżś (2,5-3 – ikrotnosc kwoty kredytu);
- Nieakceptowanie przez bank kredytujący jednostki pływającej jako formy zabezpieczenia kredytu.

Należy stwierdzić, że warunki pomocy udzielanej przez FŻŚ nie uwzględniają struktury rynku żeglugi śródlądowej w Polsce. Obecny model działania FŻŚ jest atrakcyjny i korzystny głównie dla dużych firm, pomijając interesy firm małych. Prowadzi to do ograniczenia konkurencji i zakłóca funkcjonowanie rynku.

Związek Polskich Armatorów Śródlądowych zrzesza aktualnie 67 prywatnych firm żeglugowych z całej Polski. Są to armatorzy pracujący na Odrze, Wiśle, Warcie, a także za zachodnią granicą Polski. Związek reprezentuje prawie 100% rozdrobnionej floty śródlądowej w Polsce i 50% potencjału przewozowego w transporcie wodnym śródlądowym w Polsce. Wielu armatorów zrzeszonych w Związku pracowało na jednostkach śródlądowych zarówno w kraju, jak i za granicą. Stopniowo doszli oni do posiadania własnych jednostek pływających oraz założenia własnych firm przewozowych. Związek wspiera armatorów w sprawach związanych z dostępnością kadr, zasad przyznawania patentów, uznawalności polskich świadectw i kwalifikacji marynarskich, dokumentów statkowych i związanych z tym różnic w interpretacji zapisów umów międzynarodowych, uznawalności składów załóg i świadectw marynarskich za granicą itp. Od roku ZPAŚ jest członkiem Europejskiej Organizacji Żeglugowej ESO. W ramach współpracy z ESO rozpoczęto m.in. rozmowy z Dyrekcją Generalną ds. Transportu Komisji Europejskiej w sprawie zwalczania skutków kryzysu na rynku żeglugowym.

Oprócz Związku Polskich Armatorów Śródlądowych w Polsce działa kilka związków i stowarzyszeń, które w swoich celach mają promowanie żeglugi śródlądowej. Są to m.in. Liga Morska i Rzeczna, Związek Miast i Gmin Nadnoteckich, Związek Miast Nadwiślańskich, Stowarzyszenie na Rzecz Gmin i Miast Nadodrzańskich, Związek Miast i Gmin Morskich. Ponadto działają w Polsce inne instytucje i portale takie jak Teraz Odra czy portal internetowy ŻeglugaWrocław.pl.

Niezmiernie ważną rolę odgrywają także samorządy terytorialne, które bezpośrednio wpływają na rozwój infrastruktury transportu w regionie, w tym infrastruktury wodnej.

⁷¹ Tamże.

⁷² K. Wojewódzka-Król: Stan i perspektywy rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce. MTiGM, Warszawa 2003.

⁷³ Study on Administrative and Regulatory Barriers in the field of Inland Waterway Transport – Part B, Poland Country Report, NEA for DG Energy and Transport of the European Commission, 2008.

3.8. Otoczenie prawne

Szersze omówienie obowiązujących aktów prawnych będących podstawą funkcjonowania żeglugi śródlądowej, znajduje się w rozdziałach 2. i 5. niniejszego raportu.

3.9. Wnioski

1. Na skutek transformacji systemu gospodarczego w Polsce nastąpiły zmiany w strukturze przedsiębiorstw transportowych działających w sektorze transportu wodnego. Obecnie jedno duże przedsiębiorstwo – Grupa Odratrans S.A. ma decydujący wpływ na podaż usług przewozowych (70–75% udziałów w rynku). Pozostałe podmioty są małe, słabe finansowo i kapitałowo oraz dysponują nielicznym i przestarzałym taborzem.
2. Pomimo słabości i wyraźnych cech upadku gospodarki wodnej, armatorzy eksploatujący jednostki pływające na polskich drogach wodnych ponoszą z tytułu uprawiania żeglugi szereg znaczących opłat i pomimo postępującej degradacji infrastruktury dróg wodnych, wysokość opłat ma tendencję wzrostową.
3. Żegluga śródlądowa w Polsce nie jest postrzegana jako istotny obszar działalności ekonomicznej. Brak perspektyw dla rozwoju tej gałęzi transportu hamuje niezbędne inwestycje prywatne i publiczne. Sytuacja ta wywołuje swoistą reakcję łańcuchową: zły stan dróg wodnych wpływa na pogarszającą się rentowność przedsiębiorstw armatorskich, co pociąga za sobą brak możliwości inwestowania w nowy tabor wodny, co z kolei wpływa na zmniejszenie zatrudnienia, redukcję kadr, ograniczenie liczby ośrodków szkoleniowych, a także zmniejszanie się liczby portów, a w efekcie brak zainteresowania żeglugą śródlądową i jej malejącą konkurencyjność.
4. Brak jest w kraju systemu opłat preferencyjnych wspierających żeglugę śródlądową jako najbardziej proekologiczną i najtańszą gałąź transportu. Na skutek tego ładunki towarowe, które mogłyby być transportowane drogą wodną, przewożone są transportem kołowym lub kolejowym. Istotną słabością żeglugi śródlądowej w Polsce jest jej niedostosowanie do wyzwań współczesnej logistyki – brak możliwości realizacji przewozów zgodnie z zasadami „just in time” oraz „door to door”.
5. Pomimo że Polska ma dogodny układ dróg wodnych wpisujący się w system europejski, to na skutek wieloletnich zaniedbań i braku odpowiedniej polityki rozwoju stały się one wąskim gardłem tego systemu. W chwili obecnej pogarszające się warunki eksploatacji dróg wodnych w Polsce, wynikające z ich złego stanu technicznego, są jedną z podstawowych barier rozwoju żeglugi śródlądowej. Podstawowe znaczenie dla rozwoju transportu śródlądowego ma w szczególności modernizacja szlaków wodnych i dostosowanie ich parametrów do potrzeb nowoczesnej żeglugi.
6. Poprawa warunków funkcjonowania żeglugi śródlądowej wymaga zintegrowanych działań administracji rządowej wszystkich szczebli i wprowadzenia szeregu rozwiązań prawnych i organizacyjnych sprzyjających rozwojowi żeglugi i poprawie jakości infrastruktury dróg wodnych (przykładowo w Niemczech państwo wspiera rozwój żeglugi nie tylko przez duże inwestycje w infrastrukturę, lecz także poprzez nakładanie rosnących obciążeń na bardziej uciążliwy dla środowiska transport samochodowy). Polska powinna wykorzystać możliwości płynące z programu NAIADES. Daje on możliwość korzystania z doświadczeń innych krajów.

7. Konieczne są jednak również działania w zakresie promocji żeglugi śródlądowej, a także szerokie działania informacyjne. Dla rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce niezbędne jest przekazanie armatorom sygnału o długoterminowych planach administracji rządowej do działania na rzecz rozwoju tego sektora transportu.
8. Rozpatrzyć należy zmiany systemu opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych i urządzeń wodnych. Powinien on uwzględniać: (1) rentowność sektora, (2) koszty zewnętrzne, (3) cele polityki transportowej państwa. Ważną rolę w aktywizacji żeglugi śródlądowej odgrywać powinny zachęty finansowe, takie jak ulgi podatkowe oraz różnego rodzaju programy wsparcia. Wziąwszy pod uwagę sytuację polskiej floty: jej strukturę wiekową i tonażową, należy rozważyć opracowanie i wdrożenie specjalnego programu odnowy floty. Będzie on skuteczny wówczas, gdy zasadniczej poprawie ulegnie stan infrastruktury dróg wodnych.



4. Rynek przewozów żegluga śródlądową w Polsce

4.1. Przewozy towarowe

4.1.1. Uwarunkowania popytu na usługi transportowe

Zapotrzebowanie na usługi transportowe w Polsce w ostatnich latach rosło. Wzrost ten dotyczył jednak przewozów transportem samochodowym. Inne branże takie jak kolej, żegluga śródlądowa i transport morski zanotowały spadek przewozów. Żegluga śródlądową w Polsce przetransportowano w 2009r łącznie 5.7 mln ton ładunków (tabela 28) co stanowiło jedynie 0,35% całości przewozów towarowych w Polsce. Dla porównania średnia dla Europy Zachodniej wynosi około 5,9%, co plasuje Polskę w grupie krajów o najniższym wykorzystaniu tego rodzaju transportu wśród krajów UE posiadających sieć dróg wodnych⁷⁴.

Zmiany w przewozach ładunków przez poszczególne gałęzie transportu w Polsce w latach 1980 - 2009 przedstawia tabela Nr 28.

Tabela 28 Przewozy ładunków przez gałęzie transportu w Polsce (w milionach ton)

Wyszczególnienie	1980	1990	1995	2000	2005	2008	2009
Transport ogółem, w tym:	2753	1645	1381	1272	1423	1656	1691
Kolejowy	482	282	225	187	270	249	201
Samochodowy	2168	1292	1087	1007	1080	1339	1425
Rurociągowy	41	33	33	44	54	49	50
Żegluga śródlądowa	22	10	9	10	10	8,1	5,7
Żegluga morska	40	28	26	23	9	10,4	9,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Zapotrzebowanie na usługi transportowe zależy od wielu czynników, wśród których najważniejszymi są:

- Rozwój i stan infrastruktury poszczególnych gałęzi transportu;
- Dochód narodowy na mieszkańca i poziom konsumpcji;
- Liczba i struktura mieszkańców;
- Struktura gospodarki oraz lokalizacja przemysłu;
- Kierunki, struktura i wielkość handlu zagranicznego;
- Warunki techniczne;
- Warunki naturalne;
- Warunki organizacyjne i administracyjne;
- Warunki prawne;
- Finanse w transporcie.

Wszystkie te czynniki wpływają w różnym stopniu na popyt na usługi przewozowe. Niezmiernie ważna jest także polityka prowadzona przez państwo, która ma na celu stymulowanie rozwoju poszczególnych gałęzi transportu. W przypadku żeglugi śródlądowej w Polsce krytycznym, decydującym o wielkości i strukturze przewozów jest stan infrastruktury dróg wodnych. Określa on

⁷⁴ Za GUS, Transport - wyniki działalności w 2009 r.

możliwości techniczne wykonania transportu przez jednostki żeglugi śródlądowej. Niestety stan dróg wodnych w Polsce uległ, w porównaniu nawet do lat 80–tych XX w. znacznemu pogorszeniu.

Niektóre z powyższych czynników, takie jak demografia, czy tempo wzrostu produktu krajowego, przemiany organizacyjno – prawne, itp. jesteśmy w stanie przewidzieć z dosyć dużą dokładnością. Są też takie czynniki, których nie jesteśmy w stanie przewidzieć. Mało wiemy przykładowo o przyszłych odkryciach nowych technologii, jakie mogą zrewolucjonizować transport w ogóle lub poszczególne jego gałęzie. W niewielkim zakresie możemy też przewidzieć zmiany cywilizacyjne, jakie przyniosą te i inne odkrycia naukowe i technologiczne.

W odniesieniu do transportu towarów, wybór gałęzi transportowej zależy też od warunków naturalnych, odległości przewozu, czasu przewozu, kosztów transportu, dotychczasowych przyzwyczajzeń, jak i konkurencyjności danej gałęzi transportu.

Jednym z najważniejszych czynników determinującym popyt na transport towarowy drogami wodnymi śródlądowymi są warunki naturalne. Zajmujemy się tym problemem w rozdziale 1 niniejszego opracowania.

Odległości przewozu to kolejny ważny czynnik determinujący popyt na poszczególne gałęzie transportu. Odległości, na jakie przewożone są towary, różnią się w zależności od rodzaju towarów, ich dozwolonego czasu przechowywania, umów z odbiorcami, kosztów, dostępności środków transportowych itp. Średnia odległość przewozu ładunków żegluga śródlądową w Polsce wyniosła w 2009 roku 180 km, podczas gdy transportem samochodowym 134 km, zaś transportem kolejowym 216 km. Dla porównania w transporcie międzynarodowym, towary przewożone były na średnią odległość 872 km w transporcie kołowym, podczas gdy transportem wodnym śródlądowym na odległość 251 km, a kolejowym 287 km. Ma to odzwierciedlenie w ogólnej strukturze przewozów. W krajach, w których występują odpowiednie warunki naturalne dla rozwoju żeglugi śródlądowej. W krajach tych konkuruje ona z innymi gałęziami transportu. W Polsce konkurencyjność żeglugi śródlądowej w stosunku do innych gałęzi transportu jest znikoma. Sytuacja ta wynika głównie ze stosunkowo dobrze rozwiniętej sieci dróg kołowych i połączeń kolejowych w porównaniu z siecią dróg wodnymi jak i ich stanem.

Czas transportu jest kolejnym ważnym czynnikiem, który w przypadku żeglugi śródlądowej ma szczególne znaczenie. Żegluga charakteryzuje się najdłuższym czasem przewozu w porównaniu z innymi gałęziami transportu, co ma ogromny wpływ na strukturę przewozów tej gałęzi i strukturę przewożonych towarów.

Koszty to jeden z najważniejszych czynników decyzyjnych każdego odbiorcy usług przewozowych. Są one niższe w przypadku większych odległości, częstych dostaw, dużych ładunków, tańszego paliwa, itd. Żegluga śródlądowa charakteryzuje się najniższym kosztem transportu w przeliczeniu na 1tkm w odniesieniu do pozostałych gałęzi transportu,.

Pewne znaczenie mają również przyzwyczajenia dostawców i odbiorców. Gdy współpracują oni ze sobą dłuższy czas, dostawy są terminowe, a obydwie strony czerpią z tego korzyści i rzadko decydują się oni na zmianę przewoźnika, nawet w przypadku potencjalnych korzyści z takiej zmiany.

Konkurencyjność danej gałęzi transportu ma ogromne znaczenie. Określana jest ona w szczególności poprzez:

- Konkurencyjność i przepustowość infrastruktury;
- Konkurencyjność przewoźników;

- Warunki prawne i ekonomiczno – finansowe, w jakich działa dana gałąź transportu, itp.

Kwestie te opisane są szerzej w kolejnych rozdziałach 1, 2 i 3.

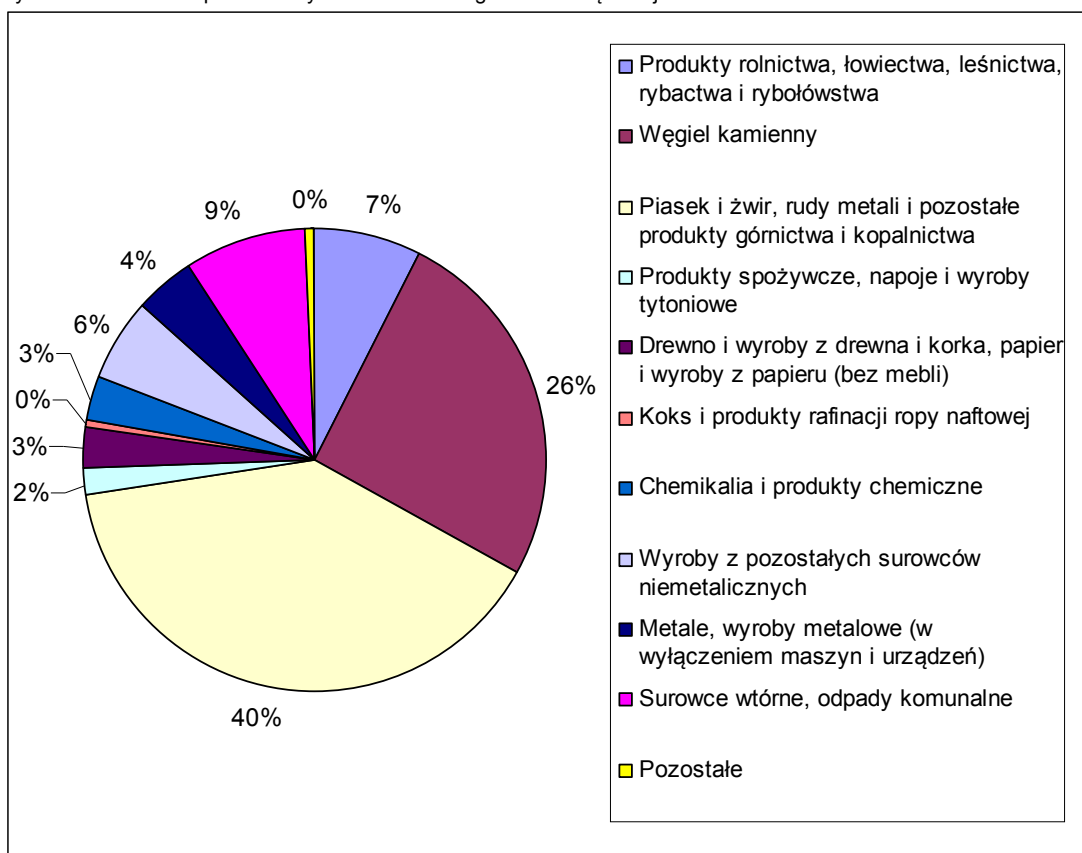
4.1.2. Analiza popytu na usługi transportowe towarowe

Popyt na usługi przewozowe drogami wodnymi śródlądowymi w Polsce regulowany od początku lat 90 tych ubiegłego wieku przez prawa rynku zaczął zbliżać się swoimi cechami do cech popytu w na tego typu usługi krajach lepiej rozwiniętych gospodarczo. W ciągu ostatnich lat, zaszły zmiany w strukturze podaży ładunków, które mają negatywny wpływ na żeglugę śródlądową. Te zmiany to:

- Zmniejszenie się w ogólnych przewozach udziału ładunków masowych i zwiększenie się udziału półproduktów i towarów wysoko przetworzonych,
- Tendencja do zmniejszania się wielkości partii ładunkowych,
- Zmniejszenie się średniej odległości przewozu.⁷⁵

Gdy spojrzymy na strukturę wszystkich przewozów towarowych w Polsce przewożonych transportem kołowym, kolejowym jak i wodnym, zauważymy, że 42% z nich stanowią paliwa mineralne, 21% rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa takie jak piasek i żwir oraz 12% koks i produkty rafinacji ropy naftowej. Stanowi to łącznie 75% przewozów wszystkich towarów. Żeglugą śródlądową transportuje się głównie produkty masowe pochodzące z górnictwa i kopalnictwa, takie jak piasek i żwir oraz inne, poza węglem produkty górnictwa i kopalnictwa, co stanowi 40% transportowanych towarów. Węgiel kamienny stanowi 26% ogółu przewozów śródlądowymi drogami wodnymi (rysunek 6).

Rysunek 6 Struktura przewożonych towarów w żegludze śródlądowej w Polsce w 2009 roku



Źródło: GUS, 2009

⁷⁵ Za K. Wojewódzka – Król, Kierunki rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce, Sopot 2006

Ważnym czynnikiem określającym popyt na usługi transportowe jest struktura gospodarki, jej specyfika i umiejscowienie. Lokalizacja przemysłu wpływa na wielkości i trasy przewozów towarów pomiędzy firmami produkcyjnymi i centrami logistycznymi. Rysunek 7 przedstawia rozmieszczenie największych firm przemysłowych w Polsce.

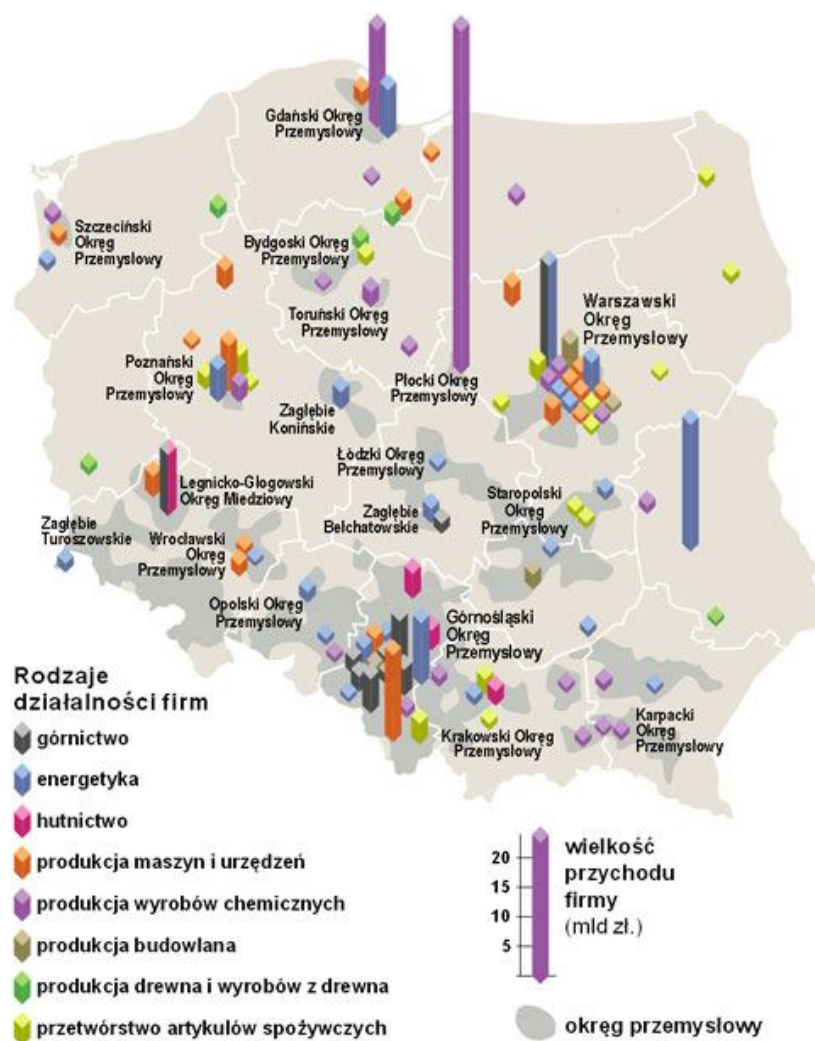
Koncentracja przemysłu w Polsce znajduje się głównie w następujących okręgach przemysłowych:

- Górnośląskim - górnictwo – węgiel, rudy metali, kopalnictwo, energetyka, hutnictwo, produkcja maszyn i urządzeń,
- Legnicko - Głogowskim - górnictwo, hutnictwo, produkcja maszyn i urządzeń;
- Gdańskim - wyroby chemiczne, energetyka, produkcja maszyn i urządzeń;
- Włocławsko - Płockim – wyroby chemiczne.

Ponadto, przemysł zlokalizowany jest także w rejonie Poznania, Szczecina, Bydgoszczy, Torunia, Bełchatowa, Lublina, Krakowa, Wrocławia i Warszawy.

Przemysł w ogromnym stopniu jest odpowiedzialny za zużycie energii. Około 95% energii w Polsce pochodzi z elektrowni węglowych, które wykorzystują paliwa stałe – głównie węgiel energetyczny i węgiel koksujący, w mniejszym stopniu węgiel brunatny. Strukturze produkcji i zapotrzebowania na surowce energetyczne odpowiada struktura potrzeb przewozowych.

Rysunek 7 Struktura przemysłu w Polsce



Źródło: Przemysł w Polsce, Wydawnictwa Wiking

Popyt na usługi transportowe zależy też od struktury i kierunków handlu zagranicznego. Węgiel kamienny jest wciąż głównym polskim surowcem sprzedawanym za granicę. Sprzedajemy również miedź, a także srebro i cynk. Wysoki jest eksport złomów metali, głównie żelaza, aluminium i miedzi, których udział w wartości eksportu surowców sięgnął ostatnio 12–14%. W ostatnich latach eksport węgla energetycznego malał, a jego import systematycznie wzrastał. Głównymi kierunkami eksportu węgla są Ukraina, Finlandia i Niemcy. Importujemy zaś węgiel z Czech, Rosji, USA. Miedź i jej przetwory eksportowane są głównie do Niemiec, Chin, Francji, Słowacji, Włoch i W. Brytanii.

W strukturze importu dominuje import ropy naftowej stanowiący 50–60% łącznej wartości importu surowców, następnie gaz ziemny (20–27%), koncentraty rud żelaza (3–5%), aluminium (4%), fosforyty (1–3%) i sole potasowe (1–2%)⁷⁶.

Większość importowanego węgla trafia do Polski drogą lądową. Według oceny spółki Węglkokoks, na ogólną ilość 10,5 mln ton tego surowca sprowadzonego w 2009 roku, statkami dotarło ok. 3,3 mln ton węgla. Największe znaczenie miał port w Świnoujściu, gdzie przeładowano (łącznie z tranzytem) około 1,2 mln ton oraz w Gdyni (ok. 1 mln ton). Mniejsze ilości węgla przeszły przez porty w Gdańsku - 700 tys. ton oraz w Szczecinie - 400 tys. ton.

Niemcy są naszym największym partnerem handlowym zarówno w eksporcie jak i w imporcie (za wyjątkiem ropy naftowej i gazu).

4.1.3. Kierunki przewozów towarów żegluga śródlądową

Powyżej przedstawiono uwarunkowania i analizę istniejącego popytu na transport towarów drogami wodnymi w Polsce wraz z istniejącą strukturą przewozu towarów. W celu określenia szczegółowej prognozy popytu na transport wodny śródlądowy, kolejnym, niezbędnym krokiem będzie określenie kierunków przewozu towarów śródlądowymi drogami wodnymi w Polsce.

W załączniku 9.6 przedstawiono szczegółowe dane dotyczące pochodzenia i przeznaczenia towarów wielkości ich przewozów w relacjach krajowych, handlu zagranicznym jak i tranzycie wraz z określeniem kierunków przewozów w latach 2008 i 2009. Ogółem ilość towarów przewiezionych drogami wodnymi śródlądowymi w 2009 roku zmniejszyła się o blisko 40% w stosunku do roku poprzedniego. Główne kierunki przewozów nie zmieniły się. Łącznie w 2009 roku przewieziono 5.598 tysięcy ton ładunków, z czego 1.084 tysięcy ton to ładunki w handlu zagranicznym, a 2.168 tys. ton to przewozy krajowe. Pozostałe ładunki to ładunki obce. W obrocie krajowym najwięcej towarów zostało przewiezione na terenie województwa zachodniopomorskiego (723 tys. ton), Kujawsko-Pomorskiego (467 tys. ton), pomiędzy województwami śląskim i dolnośląskim (430 tys. ton) oraz w samym województwie dolnośląskim (197 tys. ton) i województwie opolskim (123 tys. ton).

W handlu zagranicznym najwięcej towarów zostało przewiezione z terenu województwa zachodniopomorskiego do Niemiec - 912 tys. ton oraz w odwrotnym kierunku - 142 tys. ton. W tranzycie polskimi drogami wodnymi również najwięcej towarów pochodziło z Niemiec (2.137 tys. ton).

Przewozy wewnątrz krajowe stanowią 38,4% przewozów wykonywanych śródlądowymi drogami wodnymi w Polsce i tylko 14,30% pracy przewozowej. Pozostałe przewozy wykonywane są w

⁷⁶ Galos K., Kamyk J., Lewicka E., Smakowski T., Szlugaj J. (red.). (2006). Bilans gospodarki surowcami mineralnymi Polski i świata. Kraków: Wydawnictwo Pracowni Polityki Surowcowej IGSMiE PAN.

importie i eksporcie, natomiast ponad 42,4% przewozów i aż 62% pracy przewozowej wykonanej przez polskie przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej wykonane jest w przewozach pomiędzy obcymi portami. Pomimo „upadku” żeglugi śródlądowej w Polsce warto zauważyć, że nadal funkcjonują w Polsce firmy transportowe działające w tej branży, które potrafią działać na rynku Unii Europejskiej i tam zdobywać ładunki bez względu na ich gestora.

W celu opracowania danych dotyczących kierunków przewozów na poszczególnych drogach wodnych, wykorzystano: dane GUS dotyczące przewozów pomiędzy województwami, informacje na temat kierunków przewozów realizowanych przez przedsiębiorstwa Grupy Odratrans, a także wiedzę ekspercką. W ten sposób określona została wielkość przewozów na rzece Odrze, Wiśle, na połączeniu Odra – Wisła- Zalew Wiślany. Szczegółowo przeanalizowano istniejące wielkości przewozów jak i ich strukturę na Odrze, Wiśle oraz połączeniu Odra – Wisła - Zalew Wiślany. Dane dotyczące przewozów na poszczególnych rzekach w latach 2008-2009 przedstawione są w tabeli 29.

Głównymi drogami analizowanych przewozów krajowych żeglugą śródlądową była dolna Odra, Odra środkowa, a także rejon Bydgoszczy na połączeniu Odra – Wisła - Zalew Wiślany. Także w handlu zagranicznym duże znaczenie odgrywały w analizowanym okresie przewozy towarów po Odrze dolnej i Odrze środkowej. Jeśli chodzi o ładunki obce, były one przewożone głównie na Odrze dolnej, Odrze środkowej, Odrze górnej, oraz na trasie Odra – Wisła - Zalew Wiślany.

Tabela 29. Wielkość i kierunki przewozów towarów drogami wodnymi śródlądowymi w Polsce w latach 2008 i 2009.

Przewozy [tys. ton]	Odra		Wisła		Połączenie Odra – Wisła- Zalew Wiślany		Wody woj. Warmińsko- Mazurskiego		Suma		Zmian [%]
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	
Ogółem przewozy towarowe	5.479	2.658	211	83	50	467	0	44	5.740	3.252	- 43,34 %
Ogółem przewozy import, eksport	2.083	1.084	0	0	0	0	0	0	2.083	1.084	- 47,96 %
Razem przewozy krajowe	3.396	1.574	211	83	50	467	0	44	3.657	2.168	- 40,72 %
Ładunki obce	0	0	0	0	0	0	0	0	2.297	2.346	2,13%
Praca przewozowa w tysiącach tonokilometrów											
Ogółem przewozy towarowe	609.43	373.444	2.692	3.593	100	1.311	0	1.319	612.223	379.667	- 37,99 %
Ogółem przewozy import, eksport	459.983	236.449	0	0	0	0	0	127	459.983	236.576	- 48,57 %
Razem przewozy krajowe	149.448	136.995	2.692	3.593	100	1.311	0	1.192	152.240	143.091	-6,01%
Ładunki obce	0	0	0	0	0	0	0	0	638.898	624.257	-2,29%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS oraz Odratrans S.A.

Pozostałe drogi wodne mają niewielkie znaczenie dla przewozu towarów. Nie są one ujmowane w statystykach GUS (metodologia zbierania danych przez GUS opiera się na założeniu, że do statystyk brane są pod uwagę jednostkowe przewozy powyżej 4 tys. ton), a przez to nie zostały też ujęte w powyższej tabeli. Można przyjąć założenie, że suma tych ładunków jest tak mała, iż dla potrzeb naszej analizy może być pominięta.

Wspomniano już wyżej, że najważniejszymi produktami transportowanymi drogami wodnymi śródlądowymi w Polsce są piasek i żwir oraz węgiel i pozostałe produkty pochodzące z górnictwa i kopalnictwa. Towary te stanowią około 66% ładunków przewożonych drogami śródlądowymi w Polsce (podczas gdy w UE stanowią one niecałe 30% przewozów). Znaczny udział w przewozie drogami wodnymi przypada w Polsce na towary „wielkogabarytowe” i „ponadgabarytowe”. W strukturze przewozów nie występuje natomiast transport ropy naftowej, jej produktów oraz chemikaliów. Brak jest też przewozów kontenerów.

Powyższe dane potwierdzają informacje, jakie uzyskano z firmy ODRATRANS. Wynika z nich, iż firma ta w roku 2008 wykonała łącznie 507.000 tys. tonokilometrów [tkm] pracy przewozowej przewożąc ponad 4 mln ton ładunków, z czego 163.000 tys. tkm wykonano w obrocie krajowym, a pozostałe 344.000 tys. tkm w obrocie zagranicznym. Przewozy piasku i żwiru, a także węgla dominowały w przewozach krajowych ODRATRANS. Węgiel przewożony był na średnią odległość 192-201km. Praca przewozowa dla tego kruszywa z Gliwic do Wrocławia wyniosła 111.000 tys. tkm, z Koźła do Wrocławia 18.000 tys. tkm, a przewozy w rejonie Szczecina i Dolnej Odry wyniosły 34.000 tys. tkm. Eksport ze Szczecina wyniósł 297.000 tys. tkm, a import 47.000 tys. tkm pracy przewozowej.

4.1.4. Perspektywy na przyszłość

Zapotrzebowanie na surowce

Zapotrzebowanie rozwijającej się gospodarki na surowce w coraz wyższym stopniu pokrywane będzie ich importem. Dotyczy to zwłaszcza takich surowców jak ropa naftowa, gaz ziemny, koncentraty rud żelaza, żelazostopy, aluminium, fosforyty i sole potasowe. Wraz z rozwojem gospodarki i rosnącym zapotrzebowaniem przemysłu na surowce, przewiduje się także wzrost przewozów towarowych.

Znaczenie Polski jako producenta surowców będących przedmiotem obrotów międzynarodowych wyraźnie zmalało i będzie zapewne maleć w przyszłości. Wyjątkiem są miedź i srebro, których produkcja rozwija się w KGHM Polska Miedź S.A. W grupie surowców energetycznych nastąpił głęboki spadek wydobycia węgla kamiennego. Z roku na rok, wzrasta natomiast jego import. Polska pozostanie nadal importerem soli potasowych i fosforytów. Dzięki posiadaniu licznych złóż kopalni skalnych dla budownictwa oraz przemysłu ceramicznego i szklarskiego, krajowa gospodarka będzie zaspokajać swoje potrzeby w tym zakresie głównie ze źródeł krajowych. Wyjątkiem mogą być niektóre wyższej jakości gatunki magnezytów, kaolinów, ilów ceramicznych czy bentonitów, które nie występują wśród zasobów naturalnych kraju.

Trendy międzynarodowe

W przeciągu ostatnich dziesięciu lat, odnotowano niewielki wzrost wielkości przewozowych śródlądowego transportu wodnego w Europie, podczas gdy całkowity wzrost popytu na usługi transportowe rósł znacznie szybciej. Dlatego też udział żeglugi śródlądowej w ogólnej strukturze transportu w tych krajach zmalał. Podobnie niewielki wzrost odnotowano w transporcie kolejowym. Można więc stwierdzić, że wzrost zapotrzebowania na transport towarowy, był niemal w całości

absorbowany przez transport kołowy. Wyjątkiem jest transport kontenerów drogą wodną, który odnotował wzrost rzędu nawet 40% w wybranych portach. Korzystna tendencja w zakresie przewozu kontenerów nie dotyczyła jednak żeglugi śródlądowej w Polsce, gdzie praktycznie nie odnotowano przewozu kontenerów drogami wodnymi śródlądowymi.

Niekorzystne dla żeglugi śródlądowej tendencje spowodowały, że zmieniono do niej podejście zarówno na szczeblu Unii Europejskiej jak też i na poziomie niektórych krajów członkowskich. Władze tych krajów, świadome znaczenia żeglugi śródlądowej dla zrównoważonego rozwoju kraju i ochrony zasobów środowiska, kształtują swoją politykę tak, aby odwrócić te niekorzystne trendy.

Rozwój rynku przewozów towarowych w Polsce

W celu wskazania przyszłych trendów rozwoju rynków przewozowych żeglugą śródlądową przeprowadzono ankietę wśród firm przewozowych w Polsce. W opinii Odratrans S.A. stwierdzono, iż w przypadku uregulowania środkowego odcinka Odry od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej i dalej do Szczecina (Dolna Odra), wolumen transportowanego do Berlina węgla i import węgla do Polski, a także transport biomasy w górę i w dół Odry mógłby wynieść rocznie ok. 1 mln ton. W przypadku modernizacji śluz Kanału Gliwickiego, dostawy węgla do Elektrowni Opole drogą wodną (z przeładownią dla barek w rejonie Dobrzenia) wyniosłyby rocznie również ok. 1 mln ton.

Uzyskano też informację, że niektóre przedsiębiorstwa, jak przykładowo browar w Żywcu, zainteresowane są połączeniem dróg wodnych Polski i Europy w celu eksportowania nimi swoich wyrobów (dot. głównie kanału Odra – Wisła). Podobne zainteresowanie wyraziła też stocznia w Kędzierzynie Koźlu, która zainteresowana jest rozbudową i modernizacją Odrzańskiej Drogi Wodnej w celu umożliwienia nią spławu swoich wyrobów.

W przypadku poprawy jakości dróg wodnych, potencjalne ładunki, które mogłyby być przewożone drogami wodnymi można znaleźć w okolicach Bydgoszczy (Fabryka Kabli), Włocławka - produkty przemysłu chemicznego (Anwil), Płocka - produkty rafinacji ropy naftowej i ropa (Orlen) i Torunia.

Przy szacowaniu popytu na usługi transportowe w przyszłości należy też uwzględnić, jak to już wcześniej wspomniano, wzrost importu węgla do Polski. Założyć należy, że trend ten nie zmieni się w najbliższych latach.

Na wzrost przewozów drogami wodnymi będą też miały wpływ planowane w Niemczech inwestycje w infrastrukturę drogi wodnej łączącej Berlin z granicą polską (dalej możliwe jest połączenie z drogą wodną E-70 [połączenie Odra – Wisła - Zalew Wiślany]⁷⁷).

W celu uzyskania odpowiedzi na pytanie, jakie mogą być potencjalne przewozy towarów transportem śródlądowym w Polsce, przeprowadzono ankietę, która została rozesłana do 33 podmiotów związanych z żeglugą śródlądową, wśród nich do 20 armatorów i 9 spedytorów ładunków. Uzyskano 13 odpowiedzi, w tym od 6 armatorów i 3 spedytorów. Opracowanie wyników ankiety znajduje się w załączniku 9.7. Zdaniem respondentów, likwidacja wąskich gardeł nawet na krótkich odcinkach dróg wodnych (pogłębienie dna, poszerzenie drogi, unowocześnienie budowli), spowodowałaby wzrost zainteresowania daną drogą wodną nawet o 35%.

Osobnym zagadnieniem wymagającym rozważenia jest możliwość transportu kontenerów drogami wodnymi. Kontenery mają znaczący i wciąż rosnący udział w przewozach drogami wodnymi. Niestety w Polsce nie występują one jako ładunek w transporcie śródlądowym. Przyczyn tego stanu

⁷⁷ Informacja pochodzi z opracowania PLATINA, 2010

jest wiele; brak specjalistycznego taboru jest jedną z nich, kolejną jest brak możliwości przeładunku i wyładunku kontenerów w polskich portach rzecznych. Także porty morskie nie są dostosowane do przeładunku kontenerów na tabor żeglugi śródlądowej. Ponadto niskie prześwity pod mostami ograniczają możliwość piętrzenia kontenerów na jednostkach pływających wpływając negatywnie na opłacalność ich przewozu. Usunięcie tych barier jest konieczne w celu umożliwienia transportu kontenerów drogami wodnymi w Polsce.

Mniej niż marginalny jest przewóz towarów na rzece Wiśle. Występują tutaj jedynie sporadyczne przewozy elementów wielkogabarytowych, a także wydobywanych oraz transportowanych na niewielką odległość kruszyw. Symptomatyczne jest, że w trakcie badań ankietowych wśród przewoźników stwierdzono brak jakichkolwiek istotnych przewozów związanych z dostarczeniem towarów do portów Trójmiasta lub ich wywozu z portów drogą wodną. W strategiach rozwoju tych portów brak jest także jakiegokolwiek wzmianki dotyczącej możliwości obsługi ich zaplecza przez żeglugę śródlądową.

4.2. Przewozy pasażerskie

Przewozy pasażerskie szlakami wodnymi są nie tylko ważnym elementem oferty turystycznej, ale mogą też stanowić pomoc w rozwiązaniu problemów komunikacyjnych miast i regionów. Jednakże mają one wciąż stosunkowo niewielkie znaczenie dla łącznej wielkości przewozów pasażerskich. Przewozy pasażerskie drogami śródlądowymi mają też niewielkie znaczenie w odniesieniu do całości przewozów drogami wodnymi śródlądowymi w Polsce.

Podczas, gdy transport wodny śródlądowy towarów stanowi około 5,9% wszystkich przewozów towarowych w Europie, to przewozy pasażerskie nie są nawet pokazywane, jako odrębny środek transportu, lecz ujmowane są łącznie z przewozem pasażerów transportem morskim. Ukazuje to poniższa tabela.

Tabela 30 Transport pasażerski w Europie 1995-2008 (w tys. mln pkm)

Rok	Samochód osobowy	P2W*	Autobus i autokar	Kolej	Tramwaj i Metro	Samolot	Morze	Łącznie
1995	3 893	122	500	351	71	346	44	5 327
1996	3 961	124	504	349	72	366	44	5 420
1997	4 039	126	505	351	73	390	44	5 528
1998	4 137	129	513	351	74	409	43	5 656
1999	4 240	133	515	359	75	425	43	5 790
2000	4 322	135	518	371	77	457	42	5 922
2001	4 406	138	520	373	78	453	43	6 011
2002	4 480	138	519	366	78	445	42	6 068
2003	4 511	142	520	362	79	463	41	6 118
2004	4 570	145	527	368	82	493	41	6 226
2005	4 564	148	528	377	82	527	40	6 266
2006	4 680	152	528	389	84	549	40	6 422
2007	4 760	152	542	395	86	572	41	6 548
2008	4 725	155	547	409	89	561	41	6 527

Źródło: EU Energy and transport In figures, Statistical pocketbook 2009-2010, EC, DG Move

* Powered two-wheelers (Napędzane silnikiem jednoślady)

Publiczny transport zbiorowy żeglugą śródlądową w Polsce ogranicza się praktycznie do przewozów promowych⁷⁸. Dlatego też przewozy pasażerskie drogami wodnymi w Polsce należy w zasadzie utożsamiać z turystyką wodną.

Przewozy pasażerskie wodami śródlądowymi w Polsce rosły w latach 2000-2001 i łącznie z żeglugą przybrzeżną wyniosły na koniec 2001 roku 1 637 tys. pasażerów. W latach 2002-2003 liczba pasażerów według danych GUS znacznie spadła (GUS do roku 2001 podawał dane razem z żeglugą przybrzeżną, a od roku 2002 żegluga przybrzeżna została z nich wyłączona). Łączna liczba przewiezionych pasażerów ogółem w 2005 r. pozostawała na niemal niezmiennym poziomie w porównaniu do 2003 r. Ze względu na ograniczenie rejsów związanych z handlem wolnocłowym, zmniejszyła się natomiast liczba przewiezionych pasażerów w komunikacji międzynarodowej (spadek w stosunku do 2003 roku o prawie 100%). W ostatnich latach zarówno liczebność floty pasażerskiej jak też i liczba przewiezionych pasażerów ustabilizowała się. W latach 2008-2009 liczba pasażerów utrzymuje się na poziomie około 1,05 mln pasażerów rocznie. Dane te zawiera tabela 31 przedstawiona dalej. Obecnie żegluga pasażerska utrzymywana jest głównie w rejonie Szczecina (Dolna Odra, Zalew Szczeciński), w okolicach Wrocławia (na Odrze), Krakowa, Warszawy i Płocka (na Wiśle), na Kanale Elbląskim, na Jeziorach Mazurskich oraz w Zatoce Gdańskiej i na Zalewie Wiślanym (charakter wyłącznie turystyczny).

⁷⁸ Pewnym wyjątkiem jest tutaj funkcjonowanie na wodach Zatoki Gdańskiej tak zwanego „tramwaju wodnego” łączącego porty Trójmiasta i półwyspu Helskiego w sezonie letnim.

Tabela 31 Statki i przewozy pasażerskie w Polsce w latach 1980-2009

Statki pasażerskie	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Liczba sztuk	98	57	81	103	111	87	97	103	105	99	109	105
Wzrost w stosunku do roku poprzedniego	bd	-41,84%	42,11%	27,16%	7,77%	-21,62%	11,49%	6,19%	1,94%	-5,71%	10,10%	1,94%
Moc (kW)	bd	bd	21764	26503	27420	10534	15100	15282	14694	13058	13245	14694
Wzrost w stosunku do roku poprzedniego	bd	bd	bd	21,77%	3,46%	-61,58%	43,35%	1,21%	-3,85%	-11,13%	1,43%	-3,85%
Miejsca pasażerskie	17.330	11.167	9.439	12.654	13.317	9.335	8.357	9.597	9528	8489	9579	9528
Wzrost (spadek) w stosunku do roku poprzedniego	bd	-35,56%	-15,47%	34,06%	5,24%	-29,90%	-10,48%	14,84%	-0,72%	-10,90%	12,84%	-0,72%
Przewozy pasażerskie (w tys.)												
Liczba pasażerów łącznie	bd	bd	714	1.637	1.648	1.010	1.227	1.016	991	936	1.041	1.096
Wzrost (spadek) w stosunku do roku poprzedniego	bd	bd		129,40%	0,67%	-38,71%	21,52%	-17,22%	-2,44%	-5,57%	11,24%	5,26%

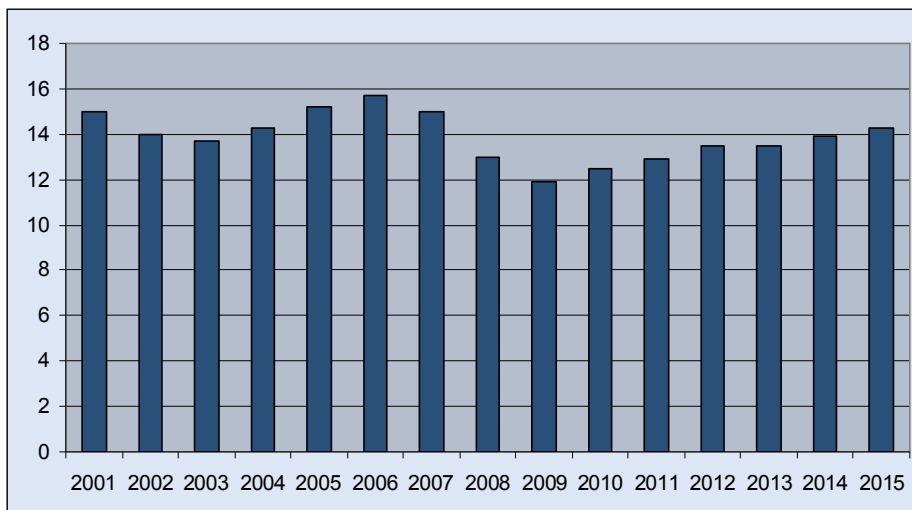
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Szczególnie istotnym elementem w przypadku żeglugi śródlądowej jest jakość usług i bezpieczeństwo. Dlatego też ważne jest, aby flota wykorzystywana do obsługi pasażerskiej, była w dobrym stanie technicznym i oferowała wysoki standard bezpieczeństwa. Jednakże, jak wynika z danych GUS⁷⁹, ponad 65% statków pasażerskich na polskich drogach wodnych ma ponad 30 lat.

Warunkiem rozwoju rynku przewozów pasażerskich po polskich drogach śródlądowych jest modernizacja floty i dostosowanie oferty jej do różnych potrzeb pasażerów. Dotyczy to w równej mierze turystów krajowych jak też i zagranicznych, odwiedzających nasz kraj.

Na zainteresowanie turystyką krajową ma wpływ poziom produktu krajowego brutto na jednego mieszkańca (PKB per capita), który w Polsce wzrasta. Oczekuje się także, że w następnych latach wzrastać będzie zainteresowanie naszym krajem ze strony turystów zagranicznych. Na rysunku 8 przedstawiona jest prognoza przyjazdów turystów zagranicznych do Polski. Wynika z niej, że zagraniczny ruch turystyczny będzie w najbliższych latach wzrastał. Prognoza do roku 2015 zakłada stopniowy średni przyrostem na poziomie 3,2% rocznie. Można w związku z tym również oczekiwać, że zapotrzebowanie na usługi turystyczne, w tym przewozy pasażerskie statkami wycieczkowymi, także będzie wzrastać.

Rysunek 8 Przyjazdy turystów zagranicznych do Polski, prognoza na lata 2009-2015 (mln)*



Źródło: Instytut Turystyki, 2010

⁷⁹ Główny Urząd Statystyczny, Transport – Wyniki działalności w 2009 r.

4.3. Prognoza potencjalnego popytu na transport żeglugą śródlądową w Polsce do roku 2027

4.3.1. Prognoza popytu na transport towarowy

Przegląd prognoz w Europie

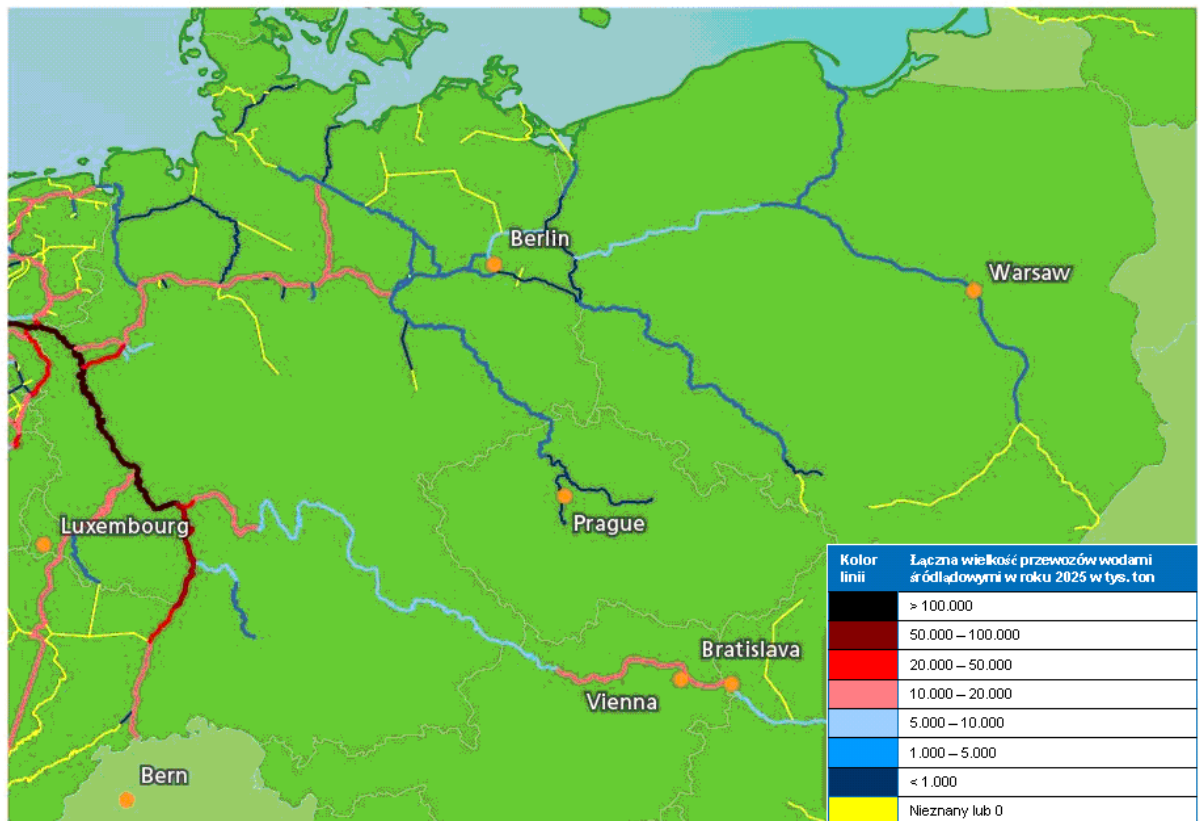
Większość dostępnych prognoz przewozów towarów drogami wodnymi w Polsce dotyczy albo krótkich wybranych odcinków trasy, albo też ogółu żeglugi na obszarze całego kraju. Pierwsze z nich są przestarzałe i trudno dostępne. Założenia przyjęte w drugich często są identyczne dla wszystkich gałęzi transportu przez co obciążone są sporym błędem.

Prognozy transportu wodnego śródlądowego opracowane dla Europy i Polski przedstawione w raportach Prognos (2002), NEA (2003), Ecorys (2002), PINE (2004) przewidują, że transport wodny śródlądowy będzie rósł w Europie w zróżnicowanym tempie. Przewiduje się w nich, że wzrost ten będzie nadal wolniejszy niż innych gałęzi transportu, a istniejąca przepaść pomiędzy gałęziami będzie się powiększać. Opierają się one na istniejącym w momencie ich sporządzenia stanie koniunktury gospodarczej, realizowanej polityce transportowej, sytuacji popytowej, itp. Podkreślić też należy, że prognoz obejmujących swoim zasięgiem rok 2027 nie jest wiele⁸⁰.

W opracowaniu PLATINA 2010 przygotowanym dla Dyrekcji Generalnej ds. Transportu Komisji Europejskiej wykorzystano do sporządzenia prognozy model TRANS-TOOLS (Tools for Transport forecasting AND Scenerio testing – narzędzie do prognozy transportu i testowania scenariuszy). Model ten uwzględnia zarówno transport pasażerski, towarowy jak też i intermodalny. Przeprowadzona przez firmę NEA prognoza uwzględnia wpływ kryzysu finansowego i przewidywany wzrost gospodarczy w różnych krajach. Prognoza ta przewiduje średni roczny wzrost przewozów w korytarzu północnym Wschód - Zachód na poziomie 1.0 do 1.5% w latach 2007-2025. Według prognozy, kraje takie jak Polska będą miały szybsze tempo wzrostu niż kraje na zachodzie Europy, jednakże ze względu na ograniczoną zdolność przewozową żeglugi śródlądowej, większość przewozów będzie dokonywana w innych niż żegluga śródlądowa gałęziach transportu. Prognozowany ruch na drogach wodnych Europy, w tym Polski, w ramach projektu PLATINA, przedstawiony jest na rysunku 9.

⁸⁰ Wyjątkiem tutaj jest dokument :[FREIGHTVISION - Sustainable European Freight Transport 2050: Forecast, Vision and Policy Recommendation](#) i opracowania związane z koncepcją Planu Zagospodarowania Przestrzennego Kraju do roku 2030.

Rysunek 9 Prognozowany transport na drogach wodnych Niemiec, Polski i Czech w 2025 roku



Źródło: (PLATINA, 2010)

Wyniki tej prognozy wskazują, że w Polsce w 2025 roku przewożonych będzie 1-5 mln ton towarów na rzece Wiśle, tyle samo towarów na wybranych odcinkach rzeki Odry oraz 5-10 mln ton ładunków na połączeniu Odra – Wisła - Zalew Wiślany.

Istniejące prognozy wielkości przewozów drogami wodnymi śródlądowymi w Polsce nie są optymistyczne. Bazują one na istniejącym stanie polskich dróg wodnych, gdzie poza towarami masowymi transportowanymi na niewielkich odległościach oraz przewozami ponadgabarytowymi, praktycznie transport wodny śródlądowy nie istnieje (może za wyjątkiem ODW). Opierają się one na zasadzie kontynuacji trendu, w którym nie nastąpi zasadniczy przełom w stanie infrastruktury dróg wodnych, który - jak stwierdzono wyżej - jest jednym z najważniejszych czynników określających wielkość zapotrzebowania na przewozy daną gałęzią transportu. Stan infrastruktury dróg wodnych śródlądowych w Polsce uniemożliwia wykonywanie przewozu towarów (i ludzi) na większości szlaków, uniemożliwia więc zaspokojenie popytu, który pojawiłby się w naturalny sposób, tak jak ma to miejsce w innych krajach UE.

Wyniki tej prognozy odniesiono do wyników przeprowadzonej analizy stanu technicznego infrastruktury wodnej śródlądowej w Polsce i przyjęto jej wybraną część założeń (dot. rozwoju przewozów na Odrze) jako punkt wyjścia do opracowania szczegółowej prognozy ruchu na drogach wodnych Polski do roku 2027. Cytowana prognoza w odniesieniu do połączenia Odra – Wisła - Zalew Wiślany jest mało prawdopodobna ze względu na ograniczenia wzrostu przewozów wynikające z istotnych wąskich gardeł na tym odcinku. Podobnie jest w odniesieniu do Wisły.

Cel prognozy i główne założenia

Głównym celem dokonania prognozy jest ukazanie potencjału, jaki tkwi w żegludze śródlądowej w Polsce, a który nie jest obecnie wykorzystywany z powodu między innymi złego stanu infrastruktury technicznej dróg wodnych. Dla potrzeb niniejszej prognozy przyjęto, że infrastruktura dróg śródlądowych będzie w ciągu najbliższych 17 lat systematycznie modernizowana, co umożliwi wykorzystanie popytu na usługi transportowe wodą w coraz większym stopniu. Inwestycje te zmieniają sytuację w zakresie infrastruktury dróg wodnych, powodując, że pod koniec 2027 roku większa część dróg wodnych w Polsce spełniać będzie standardy przewidziane w Rozporządzeniu Rady Ministrów. Inwestycje te pozwolą na uprawianie w miarę swobodnej żeglugi na Odrze, dolnej i górnej Wiśle, na Wiśle w okolicach Warszawy, a również na drodze wodnej Wisła – Odra (z ograniczeniami, ale jak wskazywali respondenci uzyskanie i utrzymanie II klasy na tym odcinku da możliwość uprawiania żeglugi) i na drodze wodnej do Elbląga.

Poprawa stanu infrastruktury w sposób oczywisty wpłynie na poprawę warunków uprawiania żeglugi umożliwiając skierowanie na drogi wodne części ładunków przewożonych innymi środkami transportu. Zmiany te będą następowały stopniowo, ale nie ma żadnych powodów, aby sądzić, że poprawie stanu infrastruktury dróg wodnych nie będzie towarzyszył wzrost wielkości przewozów. Wzrostu przewozów należy oczekiwać szczególnie na Odrzańskiej Drodze Wodnej [ODW], gdzie średnia odległość, na jaką przewożone będą towary powinna ulec wydłużeniu i gdzie żegluga śródlądowa powinna włączyć się w szerszym niż dotychczas zakresie w obsługę zaplecza Zespołu Portowego Szczecin – Świnoujście.

Poniżej przedstawione wyniki ukazują wielkość potencjalnego popytu na śródlądowy transport towarowy wodny.

W przygotowaniu prognozy oparto się na danych pochodzących z GUS i dotyczących wykonywanych obecnie przewozów towarowych pomiędzy województwami, wynikach przeprowadzonych wywiadów, informacjach uzyskanych od armatorów i spedytorów, a także wiedzy eksperckiej. Biorąc pod uwagę powyższe elementy sporządzono prognozę przewozu towarów drogami wodnymi śródlądowymi w Polsce do roku 2027. Przyjęto w niej, że wraz z poprawą stanu infrastruktury dróg wodnych rozwijać się będzie żegluga śródlądowa i wzrastać będzie ilość i wielkość przewożonych ładunków oraz praca przewozowa przez nią wykonana. Dyskusyjnym jest przyjęte tempo wzrostu przewozów. Biorąc jednak pod uwagę politykę Unii Europejskiej w zakresie rozwoju i promocji ekologicznych gałęzi transportu, do których należy żegluga śródlądowa oczekiwać należy szybkiego dostosowania się przedsiębiorstw żeglugowych do nowych, lepszych warunków uprawiania żeglugi, a gestorów ładunków do skorzystania z tańszego i konkurencyjnego środka transportu.

Do przygotowania prognozy przyjęto też następujące założenia:

- Obecny trend dotyczący żeglugi śródlądowej na rynku europejskim i wynikające z niego główne kierunki transportu śródlądowego nie zmieniają się w znaczącym stopniu;
- Do roku 2027 następować będzie poprawa stanu infrastruktury dróg wodnych w Polsce
- Nie zmieni się także w znaczącym stopniu struktura ładunków,
- Odra pozostanie najważniejszą drogą śródlądową w Polsce i będzie szybciej niż dotychczas zyskiwać na znaczeniu, ale pojawią się także możliwości transportowe na innych drogach wodnych kraju;
- Planowane inwestycje w Niemczech (middelland canal⁸¹) powinny mieć wpływ na szybszy wzrost transportu w kierunku Bydgoszczy i dalej do Gdańska, jednak w ograniczonym stopniu

⁸¹ PLATINA, 2010

- Realizowana będzie polityka UE sprzyjająca rozwojowi pro – ekologicznych gałęzi transportu w tym żeglugi śródlądowej.

Prognoza potencjalnych przewozów została przygotowana dla Odry górnej (od granicy z Czechami do Kędzierzyna Koźła) , Odry środkowej (z podziałem na 2 odcinki - od Kędzierzyna Koźła do ujścia Nysy Łużyckiej – posługujemy się tu nazwą 'Odra środkowa' oraz od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia Warty – tzw. Odra graniczna), Odry dolnej (od ujścia Warty do Szczecina i Świnoujścia), Wisły górnej (do ujścia Sanu), Wisły środkowej (od ujścia Sanu do Bydgoszczy), połączenia Odra – Wisła - Zalew Wiślany, wód województwa Warmińsko-Mazurskiego, a także całej Polski. W prognozie uwzględnione zostały przewozy ładunków krajowych, przewozy w handlu międzynarodowym oraz przewozy ładunków obcych. Przy opracowywaniu założeń do prognozy, uwzględniono także strukturę rodzajową przewożonych towarów. Znacząca część przewozów, szczególnie w regionie górnej Odry, środkowej Odry jak i Odry granicznej, to produkty przemysłu wydobywczego i kopalnictwa. Zapotrzebowanie na nie wynika z zapotrzebowania innych krajów Unii Europejskiej jak również z rosnącego importu krajowego. Z kolei w innych regionach, w ogólnej strukturze przewozów transport surowców i kopalin jest niższy.

Opracowana prognoza potencjalnych przepływów ładunków drogami wodnymi śródlądowymi w Polsce przygotowana została dla trzech wariantów:

1. maksymalnego,
2. podstawowego,
3. minimalnego.

Dla tych wariantów przyjęto zróżnicowane tempo wzrostu przewozu ładunków w zależności od ich rodzaju. Ponadto uwzględniono fakt, że planowane inwestycje w Niemczech powinny wpłynąć na szybsze tempo zmian przewozów na połączeniu Odra – Wisła – Zalew Wiślany, jednakże wzrost ten będzie znacznie niższy niż na rzece Odrze, przede wszystkim ze względu na skalę wymaganych inwestycji na tym odcinku. Kolejnym czynnikiem, jaki wzięto pod uwagę, to możliwe zmiany popytu wynikające z potencjalnych przyszłych inwestycji mających na celu poprawę parametrów żeglugowych i likwidację tzw. wąskich gardeł. Należy podkreślić, że założenie dotyczące wzrostu ilości przewozów będącego skutkiem potencjalnych inwestycji opiera się głównie na wynikach przeprowadzonej ankiety oraz informacjach uzyskanych w wywiadach. W trakcie tego badania wybrane podmioty działające obecnie na rynku, określiły potencjalny wzrost wielkości przewozów transportem wodnym śródlądowym, w przypadku określonych inwestycji jak i w przypadku likwidacji wąskich gardeł obecnych na obecnych trasach ich przewozów.

W odniesieniu do potencjalnych zmian popytu wynikających z przyszłych inwestycji mających na celu poprawę parametrów żeglugowych i likwidację tzw. wąskich gardeł, okres potencjalnych zmian i nowych inwestycji, podzielono na trzy umowne etapy:

1. Etap pierwszy to etap nadrobienia zaległości infrastrukturalnych i przywrócenia poziomu przewozów z roku 2008.
2. Etap drugi to etap zwiększonych inwestycji, które w efekcie likwidacji najważniejszych tzw. wąskich gardeł, przyniosą znaczący wzrost przewozów na poszczególnych odcinkach dróg wodnych.
3. Etap trzeci to etap, w którym poza zintensyfikowanymi inwestycjami i wzrostem przewozów dokonywanych przez obecnie działające na tym rynku podmioty gospodarcze, z transportu wodnego śródlądowego będą korzystać również firmy, które dotychczas nie korzystały z tej gałęzi transportu.

Dla trzech wariantów (maksymalnego, podstawowego i minimalnego) przyjęto zróżnicowany czas niezbędny na wdrożenie zmian. Dla etapu pierwszego w wariantcie maksymalnym założono, że czas niezbędny na wyrównanie poziomu przewozów z roku 2008 będzie wynosił 4 lata, w wariantcie

podstawowym 6 lat, a w wariantcie minimalnym 8 lat. Ponadto założono, że większe inwestycje na poszczególnych odcinkach dróg wodnych mające na celu likwidację wąskich gardel, jak i ogólną poprawę żeglowności na tychże szlakach, będą wprowadzane w różnym tempie (etap drugi), jednakże po nadrobieniu zaległości i wyrównaniu stanu przewozów z roku 2008. Wpłyne to na zdecydowany wzrost zainteresowania, a tym samym wzrost potencjalnego popytu. Założono, że inwestycje te będą wprowadzane w ciągu 7, 9 i 11 lat odpowiednio w każdym z wariantów. W trzecim etapie zmian wzrost będzie szybszy niż w drugim etapie i będzie trwał odpowiednio 7, 9 i 11 lat dla poszczególnych wariantów.

Dla celów prognozy przyjęto, iż wzrost wielkości przewozów poszczególnych rodzajów ładunków będzie w różnym stopniu uzależniony od wzrostu gospodarczego całej Unii Europejskiej oraz od wzrostu gospodarczego Polski. Obecnie prognozowany jest w EU27 wzrost PKB na poziomie 2,38% w latach 2010-2020 oraz 2,22% w latach 2021-2030 (Eurostat). Polskie Ministerstwo Finansów podało prognozy PKB dla Polski na poziomie 3,4% w latach 2015-2020, 3% w latach 2021-2030 oraz 2,7% w kolejnej dekadzie. Przyjęte coroczne tempo wzrostu dla różnych rodzajów ładunków, na poszczególnych, rozpatrywanych w prognozie szlakach wodnych przedstawiono w tabeli 32.

Tabela 32 Coroczne tempo wzrostu ładunków przewożonych drogami wodnymi śródlądowymi w Polsce w latach 2010-2030 w zależności od rodzaju przewożonych ładunków jak i tras przewozu

Odra, Wisła, Wody woj. Warmińsko- Mazurskiego	Ładunki piasku i żwiru, węгля, pozostałych produktów górnictwa i kopalnictwa, ładunki obce		Pozostałe ładunki, ładunki obce	
	2010-2020	2021-2030	2010-2020	2021-2030
Warianty	2010-2020	2021-2030	2010-2020	2021-2030
Maksymalny	2,38%	1,40%	2,79%	2,00%
Podstawowy	1,94%	1,20%	2,59%	1,75%
Minimalny	1,50%	1,00%	2,38%	1,50%
Połączenie Odra – Wisła- Zalew Wiślany	Ładunki piasku i żwiru, węгля, pozostałych produktów górnictwa i kopalnictwa, ładunki obce		Pozostałe ładunki	
	2010-2020	2021-2030	2010-2020	2021-2030
Warianty	2010-2020	2021-2030	2010-2020	2021-2030
Maksymalny	3,50%	3,00%	3,50%	3,00%
Podstawowy	3,15%	2,75%	3,15%	2,75%
Minimalny	2,79%	2,50%	2,79%	2,50%

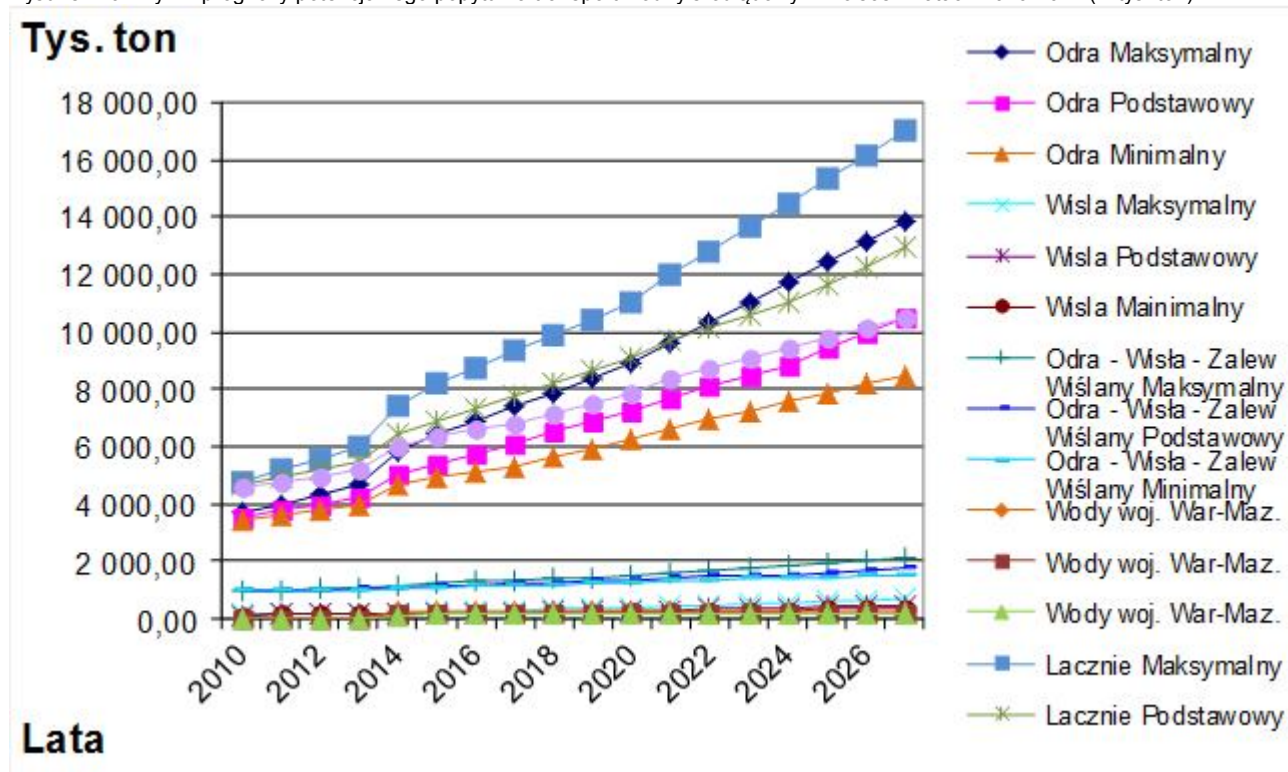
Źródło: Opracowanie własne

Przedstawione w tabeli 32 coroczne tempo wzrostu ładunków przewożonych drogami wodnymi śródlądowymi w Polsce odnieśliśmy do obecnej struktury przewożonych ładunków i założyliśmy, że tempo to odpowiada zmianom, jakie będą miały miejsce w infrastrukturze dróg wodnych w z okresie objętym prognozą.

Wyniki prognozy potencjalnego popytu na transport wodny śródlądowy w Polsce

Prognozowane potencjalne wielkości przewozów w okresie 2010-2027 przedstawione są na rysunku 10 oraz w tabeli 33. Szczegółowe wyniki prognozy z rozbiciem na poszczególne lata dla przewozów towarowych krajowych jak i zagranicznych, a także dla ładunków obcych na poszczególnych odcinkach dróg wodnych (Odra górna, Odra środkowa, Odra dolna, Wisła górna, Wisła środkowa, połączenie Odra – Wisła- Zalew Wiślany oraz wody woj. warmińsko-mazurskiego) oraz dla całej Polski, przedstawione są w Załączniku 8.

Rysunek 10 Wyniki prognozy potencjalnego popytu na transport wodny śródlądowy w Polsce w latach 2010-2027 (w tys. ton)*



Źródło: Opracowanie własne.

* z wyłączeniem ładunków obcych

Tabela 33 Prognozowane potencjalne przewozy towarów drogami wodnymi śródlądowymi na poszczególnych odcinkach dróg wodnych w Polsce w roku 2027 [tys. ton].

Warianty	Odra	Odra górna	Odra środkowa	Odra graniczna	Odra dolna	Wisła	Wisła		Odra- Wisła- Zalew Wiślany	Wody Woj. Warm.- Maz.	Łącznie ładunki krajowe i handel zagraniczny	Ładunki obce	Łącznie ładunki krajowe i handel zagraniczny i ładunki obce
							Wisła Górna	Wisła Środkowa					
Maksymalny	10 754	4 411	1 236	1 146	3 961	702	68	634	2 100	311	13 867	3 348	17 215
Podstawowy	8 060	3 308	928	859	2 966	492	52	440	1 730	224	10 505	3 150	13 655
Minimalny	6 447	2 647	743	687	2 370	367	42	325	1 513	167	8 495	2 963	11 458

Wyniki prognozy potencjalnych przewozów towarowych drogami wodnymi śródlądowymi w Polsce wskazują, że do roku 2027 potencjalny popyt na przewozy tą gałęzią transportu może zwiększyć się nawet kilkakrotnie.

Łączny potencjalny przewóz ładunków krajowych i zagranicznych może wynieść od 8 494 tys. ton w wariancie minimalnym i 10 505 tys. ton w wariancie podstawowym do 13 494 tys. ton w wariancie maksymalnym. Łącznie z ładunkami obcymi potencjalny popyt na transport wodny śródlądowy w roku 2027 może wynieść 11 457 tys. ton, 13 655 tys. ton oraz 17 215 tys. ton odpowiednio w trzech wariantach. Wariant wskazywany jako maksymalny jest możliwy do osiągnięcia wobec faktu, że gospodarka Polska wykazuje cechy stabilnego wzrostu gospodarczego. Możliwy on będzie do osiągnięcia pod warunkiem, że inwestycje w infrastrukturę dróg wodnych będą zrealizowane w zakładanym terminie, a więc dostępne będą na ten cel odpowiednie środki finansowe.

Uzyskane wyniki wskazują na możliwość powolnego nadrobienia przez żeglugę śródlądową dystansu do pozostałych gałęzi transportowych. Należy podkreślić, że powyżej przedstawione wyniki określają potencjalny popyt na transport wodami śródlądowymi przy założeniu, że w ciągu najbliższych siedemnastu lat w Polsce wdrażane będzie szereg innych zmian i inwestycji mających na celu poprawę istniejących warunków żeglugowych jak i likwidację najważniejszych tzw. wąskich gardeł. Gdyby przyjąć założenie, że nakłady finansowe na drogi wodne pozostaną na dotychczasowym poziomie, co spowoduje że stan techniczny dróg wodnych będzie nadal się pogarszał, w ciągu najbliższych siedemnastu lat, pomimo oczekiwanego wzrostu popytu na transport towarowy ogółem, przewozy transportem wodnym śródlądowym będą maleć.

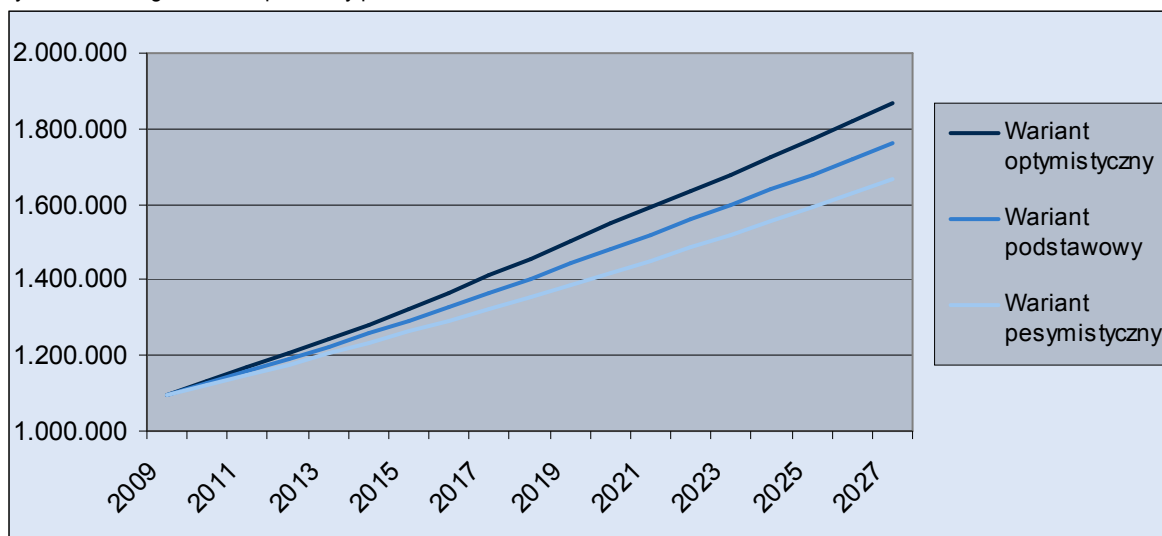
Poruszono już w niniejszym opracowaniu problem różnicy w strukturze ładunków przewożonych drogami wodnymi śródlądowymi w Polsce i krajach Unii Europejskiej. Zwrócić należy raz jeszcze uwagę, że w strukturze przewozów w Polsce brakuje między innymi: ładunków płynnych, kontenerów, pojazdów, maszyn i urządzeń przemysłowych. Polska żegluga śródlądowa odgrywa ważną rolę w obsłudze portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, jednak ma bardzo małe znaczenie w pozostałych portach morskich. Jeżeli sposób funkcjonowania i struktura gospodarki polskiej zbliża się coraz bardziej do struktur państw wyżej rozwiniętych gospodarczo, to, należy przypuszczać że struktura ładunków, które oferowane są do transportu wodnego zbliży się do struktury ładunków tych państw. Fakt ten mocno podkreślali polscy armatorzy w wywiadach przeprowadzonych przez nas w ramach niniejszego projektu. Jednakże dla potrzeb niniejszej prognozy przyjęto, że zmiany w strukturze ładunków przewożonych drogami wodnymi śródlądowymi w Polsce, nastąpią w okresie następującym po okresie objętym prognozą, gdy warunki eksploatacyjne na polskich drogach śródlądowych jak i w portach rzecznych i morskich, będą to umożliwiały.

Podkreślić w tym miejscu należy, że gospodarka Polska przechodząc proces rozwoju gospodarczego zbliżać się będzie w większości swoich wskaźników do wskaźników jakie wykazuje obecnie i wykazywać będzie w przyszłości gospodarka Unii Europejskiej. Ta konwergencja przynieść może dla żeglugi śródlądowej jedynie pozytywne rezultaty. Jeżeli w dużych portach Europy Zachodniej żegluga śródlądowa odgrywa istotną rolę, a w przypadku chociażby portów Gdańska i Gdyni nie ma żadnego znaczenia, to oczekiwać należy, że porty polskie, aby konkurować z zachodnimi będą zmuszone w swoich planach rozwojowych uwzględnić aspekt obsługi ich ładunków przez żeglugę śródlądową. Oznaczać to może, że wzrost przewozów towarów drogami wodnymi śródlądowymi prognozowany w niniejszym opracowaniu jako maksymalny może być niedoszacowany.

4.3.2. Przewozy pasażerskie

W celu dokonania prognozy przewozów pasażerskich drogami wodnymi śródlądowymi w Polsce wzięto pod uwagę czynniki takie jak: prognozowany wzrost PKB na mieszkańca, liczba statków i pasażerów w ujęciu historycznym. Liczba pasażerów żeglugi śródlądowej ustabilizowała się w latach 2003-2005 na poziomie około 1.010 tys. rocznie. Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Pomorskiego wzrost w skali kraju do roku 2015 przewozów pasażerskich do poziomu 2 mln osób rocznie. Prognoza ta zakłada więc wzrost liczby pasażerów o prawie 10% rocznie, co jest wyjątkowo optymistyczne. Przewidywany wzrost PKB w 2011 roku wynosi dla Polski 3,3%. Prognozowany wzrost PKB dla 27 krajów UE wynosi 2,38% w latach 2010-2020 i 2,22% w latach 2020-2030⁸². Biorąc pod uwagę fakt, że inwestycje w infrastrukturę dróg wodnych śródlądowych w Polsce będą wdrażane w perspektywie do roku 2047, jak również że planowany wzrost gospodarczy Polski jest szybszy niż w krajach starej UE, przygotowaliśmy trzy naszym zdaniem najbardziej prawdopodobne warianty rozwoju przewozów pasażerskich w Polsce. Dla wariantu optymistycznego założyliśmy wzrost liczby pasażerów o 3,2% rocznie do roku 2020 i 2,71% rocznie w latach 2021-2030, dla wariantu podstawowego 2,79% i 2,51% dla tych okresów czasu oraz dla wariantu pesymistycznego odpowiednio wzrost 2,38% i 2,30% rocznie. Wyniki analizy są przedstawione na rysunku 11, a liczba pasażerów w poszczególnych latach znajduje się w załączniku 9.9. Z tabeli wynika, że w 2027 roku, w wariantcie optymistycznym liczba pasażerów powinna sięgnąć 1,87 mln pasażerów, w wariantcie podstawowym 1,76 mln, a w wariantcie pesymistycznym 1,66 mln.

Rysunek 11 Prognozowane przewozy pasażerskie w okresie 2009-2027



Źródło: Opracowanie własne

Szczegółowość dostępnych danych pozwoliła na opracowanie prognozy jedynie w ujęciu krajowym.

4.4. Podsumowanie i wnioski: Pozycja konkurencyjna transportu wodnego śródlądowego w Polsce

1. W ostatnich latach przewozy wykonane przez transport wodny śródlądowy wzrastały w większości krajów Unii Europejskiej. W Polsce w ciągu ostatnich czterech lat obserwowano spadek przewozów towarowych żegluga śródlądową⁸³. Rozwój sektora żeglugi śródlądowej w

⁸² Eurostat. Economic and Financial Affairs.DG. Primes, Ace

⁸³ Dane Eurostat, 2009

Unii Europejskiej spowodowany był wdrażaniem polityki Unii mającej na celu zwiększenie udziału tej gałęzi transportu w transporcie ogółem. Dokonano tego przy pomocy dodatkowych nakładów na inwestycje w infrastrukturę dróg wodnych, reform w administracji dróg wodnych, różnego rodzaju inicjatywom takich przykładowo jak Naiades oraz działaniom związków armatorów.

2. Zmiany zauważalne w ostatnich latach na rynkach europejskich:
 - Zmniejszenie w ogólnych przewozach udziału ładunków masowych i zwiększenie się udziału półproduktów i towarów wysoko przetworzonych,
 - Tendencja do zmniejszania się wielkości partii ładunkowych,
 - Zmniejszanie się średniej odległości przewozu.⁸⁴
3. Najważniejsze znaczenie w przewozach żeglugą śródlądową w Polsce zajmuje przewóz piasku i żwiru. Eksport węgla w ostatnich latach maleje, wzrasta za to jego import. Najważniejsze kierunki transportu krajowego to do i z województwa zachodniopomorskiego, kujawsko-pomorskiego, pomiędzy województwem śląskim a dolnośląskim, do i z województw dolnośląskiego i opolskiego. W handlu zagranicznym najwięcej towarów zostało przewiezione z województwa zachodniopomorskiego do Niemiec oraz w kierunku odwrotnym. Głównymi centrami przewozów krajowych żeglugi śródlądowej są dolna Odra, Odra środkowa i górna.
4. Przewozy pasażerskie są ważnym elementem oferty turystycznej, a także mogą stanowić ulgę w problemach komunikacyjnych miast i całych regionów. Podobnie jak w przypadku przewozów towarowych, odgrywają jednakże niewielkie znaczenie w ogólnej liczbie przewozów pasażerskich.
5. W Polsce żegluga pasażerska prowadzona jest głównie w rejonie Szczecina (Dolna Odra, Zalew Szczeciński), w okolicach Wrocławia (na Odrze), Krakowa, Warszawy i Płocka (na Wiśle), na Kanale Elbląskim, na Jeziorach Mazurskich oraz w Zatoce Gdańskiej i na Zalewie Wiślanym.
6. Prognoza potencjalnych przewozów towarowych transportem wodnym śródlądowym została przygotowana dla poszczególnych odcinków polskich dróg wodnych, a także całej Polski. Potencjalny popyt na transport wodny śródlądowy w przewozach ładunków krajowych jak i w obrocie zagranicznym może wynieść od 11,4 mln ton do 17,2 mln ton w roku 2027 przy założeniu, że w ciągu najbliższych siedemnastu lat wdrażane będą inwestycje mające na celu poprawę żeglowności polskich dróg wodnych.
7. Prognoza dla transportu pasażerskiego została przygotowana w ujęciu krajowym. Liczba pasażerów powinna sięgnąć w 2030 roku 1,66-1,87 mln.

⁸⁴ .Za K. Wojewódzka – Król, Kierunki rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce, Sopot 2006



5. Ocena uwarunkowań międzynarodowych

5.1. Zobowiązania wynikające z członkostwa Polski w Unii Europejskiej

Unia Europejska realizuje program rozwoju transportu śródlądowego zmierzający do utworzenia europejskiej sieci dróg wodnych (AGN), który po rozszerzeniu UE wkroczył w nową fazę realizacji połączeń śródlądowych dróg wodnych z państwami członkowskimi z Europy Środkowej, a przez nie z Europą Wschodnią. Istotną rolę w rozwoju żeglugi śródlądowej w UE odgrywają także Trans-Europejska Sieć Transportowa (Trans-European Transport Network TEN-T) i Europejski Program Działań na rzecz Żeglugi Śródlądowej NAIADES.

Rozwiązaniem mającym na celu uatrakcyjnić korzystanie z tej formy transportu oraz przystosować śródlądowe drogi wodne do współczesnych potrzeb, jest tworzenie sieci dróg wodnych dla transportu kombinowanego oraz centrów logistycznych, węzłów przeładunkowych i spedycyjnych z wszechstronną obsługą potencjalnych klientów wszelkich rodzajów transportu, w portach rzecznych, jak i rzeczno-morskich.

Rozszerzeniem tej formuły jest włączenie śródlądowych dróg wodnych, a przede wszystkim żeglugi śródlądowej do pracy w systemie nazwanym skrótowo „sss” (od shortseashipping) wykorzystujący flotę śródlądową także do morskiej żeglugi przybrzeżnej.

Można, w pewnym uproszczeniu, stwierdzić, że UE stara się uwydatnić i wykorzystać w szczególności sposób najistotniejsze walory żeglugi śródlądowej, a potrzeba korzystania z niej jest z kolei uzasadnieniem dla utrzymania i rozwoju śródlądowych dróg wodnych, co jak łatwo zauważyć tworzy pewien swoisty samonapędzający się mechanizm. Należy także zauważyć, że regulacja koryt rzecznych związana z żeglugą śródlądową ma też istotne znaczenie w kompleksie zagadnień związanych z bezpieczeństwem przeciwpowodziowym, na które to UE kładzie znaczący nacisk.

Należą do tego działania nowoczesnej, zgodnej z duchem czasu, a co ważniejsze – z potrzebami żeglugi, spedycji i turystyki, infrastruktury w postaci nowoczesnie wyposażonych portów śródlądowych, węzłów żeglugowo-transportowych, bazy logistyczno-administracyjnej, a także hotelowej i usługowej oraz utrzymanie we właściwym stanie spójnej sieci śródlądowych dróg wodnych dopełnia całości obecnych kierunków i tendencji rozwoju i polityki UE w zakresie żeglugi śródlądowej i śródlądowych dróg wodnych.

Czołowym – strategicznym – programem w tym zakresie jest konwencja AGN, która nie jest ratyfikowana przez Polskę. Uproszczona odpowiedź na pytanie o zobowiązania naszego kraju wynikające z członkostwa w UE sprowadza się do stwierdzenia o konieczności podpisania AGN i niezwłocznego przystąpienia do realizacji zadań wynikających z konwencji. Można w znacznym stopniu sprowadzić opisane wcześniej tendencje i kierunki polityki UE w omawianym zakresie w pierwszej kolejności do realizacji konwencji AGN.

Jednoznaczne stwierdzenie o konieczności ratyfikacji konwencji AGN może wywołać pewne kontrowersje, tym bardziej, że nie jest ona ratyfikowana przez tak ważny kraj UE jak Niemcy. Jednakże argumentem przemawiającym przeciwko ratyfikacji nie może być stanowisko, tłumaczące to brakiem środków finansowych na realizację wynikających z konwencji zadań, z 1995 roku.

Takie tłumaczenie powodów negatywnego stanowiska Polski w stosunku do AGN jest nielogiczne i niemerytoryczne. Nie uwzględnia także istoty konwencji i korzyści płynących z jej wdrażania, skupia się jedynie na przeszkodach finansowych, które są niczym nieuzasadnione. Stanowisko ministra finansów z roku 1995 ma już 16 lat i uznać je można za nieaktualne, wzięwszy pod uwagę konstytucyjną zasadę „roczności” budżetu państwa. Nie można w sposób poważny i merytoryczny powoływać się na stanowisko wyrażone w końcowym okresie wychodzenia Polski z poprzedniego systemu społeczno-ekonomicznego i porównywać je do sytuacji Polski w 2011 roku – członka Unii Europejskiej, a za pół roku państwa pełniącego prezydencję w Unii. Państwo polskie przeszło w tym czasie pokoleniową przemianę i zmieniło ustrój, system gospodarczy i ekonomiczny, a także podstawy swojego funkcjonowania na czele z Konstytucją. Podtrzymywanie tego nieaktualnego stanowiska jest nieuzasadnione, a być może też i szkodliwe. Nie dostrzega się bowiem zmian, jakie zaszły od 1995 roku w Polsce, a także postępującej zapaści branży żegluga śródlądowej z powodu degradacji śródlądowych dróg wodnych i przeznaczania przez UE znacznych środków na wspomnianą branżę.

Podtrzymywanie tego stanowiska w sprawach AGN negatywnie skutkowało też brakiem analizowanej problematyki w dokumentach o charakterze strategicznym dotyczącym rozwoju kraju, takich jak: Narodowy Program Rozwoju, Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia, Narodowa Strategia Spójności, a także w przygotowywanej rządowej strategii gospodarki wodnej do roku 2030 (Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju), w której pierwszej wersji w ogóle nie znalazła się żegluga śródlądowa i rozwój śródlądowych dróg wodnych, z powodu, jak to stwierdzono, braku sprzyjających okoliczności i koniunktury (politycznej) dla przedsięwzięć tego typu.

Brak problematyki śródlądowych dróg wodnych i żegluga śródlądowej w wymienionych dokumentach skutkowało jej pominięciem w procesie planowania środków budżetowych na te cele i pozbawiał możliwości szerokiego ubiegania się o środki pochodzące z Unii Europejskiej i innych pozabudżetowych źródeł. Kto zaś miał to czynić, jeśli nie instytucje powołane do realizacji gospodarki wodnej? Twierdzenie, że nie ma środków na te cele, wskazuje wprost na podmioty i instytucje odpowiedzialne za taki stan rzeczy.

Podtrzymywanie stanowiska niechętnego wobec wdrażania AGN, skutecznie zablokowało wszelkie rządowe działania w dziedzinie żegluga śródlądowej i rozwoju dróg wodnych w Polsce w ostatnich latach. Podtrzymywanie go w przyszłości będzie nadal szkodliło rozwojowi śródlądowych dróg wodnych. Stanowisko to musi ulec zmianie, jeżeli w sposób poważny myśli się o odwróceniu trendów upadku żegluga śródlądowej i degeneracji śródlądowych dróg wodnych.

Przykrą konstatacją jest też stwierdzenie, że Polska w roku 2011 nie tylko nie spełnia praktycznie żadnych warunków polityki UE w zakresie żegluga śródlądowej i śródlądowych dróg wodnych, to jeszcze czyni wiele, aby ich nie spełniać (vide – prof. zw. dr hab. Krystyna wojewódzka-Król, Stan i perspektywy rozwoju żegluga śródlądowej w Polsce). Przykładem tego są okoliczności związane z przygotowaniem strategii gospodarki wodnej.

W kręgach decyzyjnych AGN wzbudza kontrowersje, chociaż nie mają one żadnego uzasadnienia. Wobec tego sugeruje się, aby strona Polska zaproponowała jednostronnie podpisanie aneksu do umowy AGN. W nim wyłączy z ratyfikacji część śródlądowych dróg wodnych w Polsce objętych konwencją lub przyjmie ich inny standard klasy, a także określi harmonogram dochodzenia do oczekiwanego stanu śródlądowych dróg wodnych. Stan ten jest określony w załącznikach i aneksach AGN. Innym rozwiązaniem jest zaproponowanie ratyfikacji częściowej.

Rozwiązanie takie nałoży na Polskę obowiązki rozwoju dróg wodnych wynikające z prawa międzynarodowego, pozwoli na wprowadzenie problematyki rozwoju żeglugi do dokumentów strategicznych. Pozwoli też na szersze wykorzystanie środków pochodzących z UE, przeznaczonych na rozwój infrastruktury dróg wodnych.

5.2. Główne kierunki polityki transportowej Unii Europejskiej w odniesieniu do żeglugi śródlądowej

Unia Europejska rozwija się zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Jest to także zasada, i to rangi konstytucyjnej, przyświecająca rozwojowi Polski. Można zaobserwować pewne tendencje (okresy) w rozwoju UE i Polski, które są dość charakterystyczne i przebiegają w podobny sposób, a jedynie z pewnym przesunięciem w czasie.

Pierwszy okres to oczywiście stabilizacja i rozwój przemysłu oraz industrializacja. Podstawowymi powodami powstania Unii Europejskiej były właśnie kwestie ekonomiczne i gospodarcze. Obserwując rozwój wielu instytucji, praw, idei czy też, z dzisiejszego punktu widzenia, wręcz podstawowych zasad funkcjonowania UE i elementów jej polityki i strategii (choćby polityka regionalna UE), można zauważyć, że były one w sposób oczywisty podległe potrzebom ekonomicznym i uwarunkowaniom gospodarczym. Dzisiaj jest wręcz niemożliwe, aby postrzegać UE bez rozwiniętej polityki regionalnej, nasyconej środkami i programami oraz funduszami, która powoli staje się wręcz podstawowym sposobem postrzegania rozwoju UE, reagowania UE na potrzeby i problemy, które w niej mają miejsce. Potrzeba było ponad 40 lat działań, starań i walki wielu światłych ludzi, zasłużonych dla rozwoju i kształtowania oblicza UE (jak zwłaszcza Jacques Delors czy też Werner, Motto, Birkelbach, Rossi i wielu innych), aby idea polityki regionalnej przebiła się przez problematykę gospodarczą. To właśnie zagrożenie dla rozwoju gospodarczego UE stało się głównym powodem rozwoju, w pewnym okresie, wręcz dynamicznego rozwoju, zwieńczonego powołaniem resortu i Komisarza do spraw polityki regionalnej łącznie. Powody były prozaiczne – to właśnie przez rozwój owej polityki, doinwestowanie regionów, olbrzymie środki funduszu kohezji, spójności (rozwoju regionalnego) czy środki na infrastrukturę i rozwój terenów wiejskich, rybołówstwa oraz coraz większe środki skierowane do struktur lokalnych, a zwłaszcza – regionalnych znaleziono najpierw sposób na zatrzymanie niekontrolowanej migracji i chaosu, który mogła ona przynieść, a potem zauważono, że właśnie to jest jeden z najskuteczniejszych sposobów rozwoju UE.

Przekładając powyższe na politykę ochrony środowiska, można wyraźnie zauważyć niemal identyczną sytuację. Najpierw lekceważenie, potem niemające pokrycia w rzeczywistości deklaracje, aż wreszcie niemalże przesyt działań związanych z ochroną środowiska, częstokroć w miejscach, gdzie już nie było co chronić. Ochrona środowiska stała się także jednym ze sposobów politycznej i ekonomicznej gry, zwłaszcza państw wysokorozwiniętych, które najbardziej przyczyniły się do jej degradacji. Często wymuszają rygorystyczne zasady jej przestrzegania w wielu dziedzinach, skutecznie blokują konkurencję ze strony państw, które na drogę dynamicznego rozwoju gospodarczego weszły znacznie później. W ten sposób każą im płacić za swoje błędy. Różne rozwiązania związane z ochroną środowiska, jak choćby znany program Natura 2000, są oprotestowane przez wiele państw i środowisk (n. niemal powszechna krytyka tego programu, a zwłaszcza sposobu jego wprowadzania i realizacji, ze strony samorządów terytorialnych w RP).

Często wiąże się to z opatrzynym sposobem interpretacji tych rozwiązań i niewłaściwym oraz mało demokratycznym, a także chaotycznym czy wręcz kompromitującym, sposobem ich wdrażania. Pojedyncze, wyrwane z kontekstu całości uregulowania, zapisy dyrektyw (np. tzw. Ptasiej i Środowiskowej) stały się orężem w rękach różnych organizacji mieniących się „ekologicznymi”, a

często niemających z ekologią wiele wspólnego. Można wręcz zaobserwować tendencję, że za ekologiczne uznaje się jedynie te organizacje, które w sposób demonstracyjny, często sprzeczny z prawem, protestują przeciwko wielu rozwiązaniom, a pomija się organizacje, które o środowisko dbają w sposób niehałaśliwy, spokojny, zgodnie z konstytucyjną zasadą zrównoważonego rozwoju.

Ani Dyrektywa Ptasia, ani Siedliskowa, ani tym bardziej Wodna nie przeszkadzają, a zwłaszcza nie blokują rozwoju gospodarki wodnej i śródlądowych dróg wodnych, wręcz przeciwnie, uznają je za właściwy kierunek rozwoju UE i wskazują wiele praktycznych i prawnych rozwiązań sytuacji konfliktowych.

Oczywiście wykorzystanie tych dyrektyw zależy od dobrej woli i umiejętności ich wykorzystania przez osoby i instytucje realizujące program rozwoju, a w przypadku Polski, częstokroć przywrócenia lub rewitalizacji śródlądowych dróg wodnych, które uległy degradacji, także często ze szkodą dla środowiska i lokalnych ekosystemów.

Należy podkreślić, że rozwój energetyki wodnej, rozwój śródlądowych dróg wodnych, a zwłaszcza problematyka zbieżna często z oboma wymienionymi kierunkami rozwoju, czyli szeroko rozumiana problematyka bezpieczeństwa powodziowego, są bezwzględnym priorytetem i ewidentnym powodem istnienia wielu derogacji, nawet najbardziej restrykcyjnych zapisów prawnych w zakresie wspomnianych dyrektyw. ***Tam, gdzie istnieje zagrożenie zdrowia i życia ludzkiego, bezwzględnym priorytetem jest jego ochrona i ratowanie.***

Wspomnieć trzeba, że „Polityka transportowa” była jedną z pierwszych wspólnych polityk wspólnotowych tworzącą *acquis wspólnotowe transportu* i ma do dzisiaj szczególne znaczenie procesie integracji Europejskiej. Dąży do stworzenia sprawiedliwych warunków konkurencji pomiędzy różnymi gałęziami transportu w ramach modelu zrównoważonego rozwoju, który zakłada zintegrowane podejście do optymalizacji transportu, jego organizacji, bezpieczeństwa, redukcji zużycia energii i ograniczenia skutków środowiskowych. Unia zakłada poprawę konkurencyjności gałęzi transportu przyjaznych środowisku i stworzenie zintegrowanych sieci transportowych wykorzystywanych przez 2 lub więcej gałęzi transportu. W kontekście tym transport wodny śródlądowy, który jest bezpieczny, przyjazny środowisku i tani, znajduje ważną pozycję w polityce zrównoważonego rozwoju.

Najważniejsze regulacje prawne dotyczące transportu wodnego śródlądowego w Unii Europejskiej:

1. RAMOWA DYREKTYWA WODNA NR 2000/60/WE (RDW) z dnia 23 października 2000 r. (dalej jako Dyrektywa Wodna),
2. DYREKTYWA NR 79/409/EWG w sprawie ochrony dzikich ptaków (dalej jako Dyrektywa Ptasia),
3. DYREKTYWA NR 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory (dalej jako Dyrektywa Siedliskowa lub HABITATOWA),
4. Zespół dyrektyw tworzących SIEĆ OBSZARU NATURA 2000,
5. Dyrektywa 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim (dalej jako Dyrektywa Powodziowa),
6. DYREKTYWA 2005/44/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (dalej jako RIS),
7. DYREKTYWA RADY 96/75/WE z dnia 19 listopada 1996 r. w sprawie systemów czarterowania i wyznaczania stawek przewozowych w krajowej i międzynarodowej żegludze śródlądowej we Wspólnocie,

8. ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej,
9. ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 181/2008 z dnia 28 lutego 2008 r. ustanawiające pewne środki w celu wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 718/1999 w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej, w celu wspierania żeglugi śródlądowej,
10. Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1101/89 z 27 kwietnia 1989 r. w sprawie poprawy struktury żeglugi śródlądowej (Dz.U. WE nr L 116, z 28.4.1989 r., str. 25,
11. Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej,
12. ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 1356/96 z dnia 8 lipca 1996 r. w sprawie wspólnych zasad mających zastosowanie do transportu towarów lub pasażerów w żegludze śródlądowej między Państwami Członkowskimi w celu wprowadzenia swobody świadczenia takich usług transportowych.

Szczególne znaczenie dla niniejszego opracowania mają: Ramowa Dyrektywa Wodna, Dyrektywa Ptasia, Dyrektywa Siedliskowa oraz Sieć Natura 2000. Istotne są także: Dyrektywa Powodziowa i Dyrektywa RIS oraz Trans-Europejska Sieć Transportowa (Trans-European Transport Network TEN-T) i Europejski Program Działań na rzecz Żeglugi Śródlądowej NAIADES.

Należy podkreślić, że wspólną cechą omawianych poniżej dyrektyw, a zwłaszcza Ramowej Dyrektywy Wodnej, Dyrektywy Ptasiej, Dyrektywy Siedliskowej i Sieci Natura 2000, jest wskazywanie różnych, właściwych im ograniczeń dla dróg wodnych narzuconych tymi dyrektywami także w przepisach prawa krajowego, w tym stanowiących o ochronie obszarów Natura 2000.

Wymaga to od późniejszych planistów i projektantów, a także inwestorów, a nawet po zrealizowaniu inwestycji, od podmiotów odpowiedzialnych za eksploatację, zachowania szczególnej staranności w doborze miejsca inwestycji, jej zakresu, sposobu doboru środków i rozwiązań technicznych, realizacji, eksploatacji. Wcześniej zaś, często szerokich i żmudnych konsultacji społecznych, których nie można traktować jedynie, jako pewnego rodzaju „formalnego wymogu”, lecz istotnego elementu procedowania poszczególnych wymienionych działań. Niejednokrotnie możliwość przejścia do kolejnego etapu w/w działań uzależniona jest od wyniku badań oddziaływania planowanych rozwiązań na środowisko, podjętych środków zaradczych i mających minimalizować negatywne skutki, a także podjęcia działań kompensujących ewentualne ubytki (straty) środowiskowe w sposób wskazany w dyrektywach oraz prawie Polskim.

W przypadku stosowania klauzul derogacyjnych wymagane jest także precyzyjne określenie zakresu działań, ich niezbędności, przewidywanych efektów pozytywnych oraz możliwych skutków negatywnych. Ponad to każdorazowe zgłoszenie takich przypadków Komisji Europejskiej oraz świadomość szczególnego nadzoru nad działaniami korzystającymi z derogacji nie tylko przez KE, ale także przez ETS.

Zwrócić jednak należy uwagę, że podstawowym celem opracowania jest rewitalizacja i przywrócenie *transportu wodnego śródlądowego w Polsce, zaś zawarty w tytule zwrot: „Program rozwoju”, jest „pieśnią” przyszłości, która być może w najbliższych latach wcale nie będzie konieczna, jeśli udałoby się doprowadzić do przywrócenia stanu infrastruktury polskich dróg wodnych do stanu z przed, miejscami skrajnej, dewastacji. To zaś oznacza iż podstawowe działania ograniczałyby się, zwłaszcza w zakresie dużych inwestycji infrastrukturalnych do tyczących portów i tworzonych na ich bazie centrów multimodalnych, na rewitalizacji i unowocześnieniu już istniejącej infrastruktury, co znakomicie zmniejsza wspomniane rygory. Wskazanie ich zakresu wymaga każdorazowo indywidualnego podejścia i stosowania przedsięwziętych środków, jak i konieczności*

dostosowania ich do rygorystycznych, czasami zapisów dyrektyw, a bywa że jeszcze bardziej kategorię prawa Polskiego.

5.2.1. Dyrektywa Wodna

Ideą przewodnią Ramowej Dyrektywy Wodnej jest stwierdzenie, że: „...woda nie jest produktem handlowym takim jak każdy inny, ale raczej dziedzicznym dobrem, które musi być chronione, bronię i traktowane, jako takie...”. Podstawowym powodem sporządzenia Ramowej Dyrektywy Wodnej był zamiar stworzenia ram dla wspólnotowych działań w dziedzinie polityki wodnej i zarządzania zasobami wodnymi Europy. Dyrektywa Wodna jest odpowiedzią na wieloletnie wysiłki Wspólnoty zmierzające w kierunku lepszej ochrony wód poprzez ustalenie zintegrowanej europejskiej polityki wodnej opartej na przejrzystych, efektywnych i spójnych ramach legislacyjnych.

Poprzez wdrożenie postanowień Dyrektywy zakłada się osiągnięcie właściwego poziomu ochrony i poprawy warunków, a co najmniej utrzymanie obecnego stanu ekosystemów wodnych, lądowych i podmokłych, bezpośrednio uzależnionych od ekosystemów wodnych.

Ponadto Dyrektywa sprzyjać ma realizacji innych ważnych zadań, takich jak:

1. Propagowanie zrównoważonego korzystania z wody opartego na długoterminowej ochronie dostępnych zasobów wodnych,
2. Podejmowanie przedsięwzięć mających na celu poprawę stanu czystości środowiska wodnego. Przedsięwzięcia te powinny prowadzić do ograniczania zrzutów, emisji i strat priorytetowych substancji niebezpiecznych, a w dalszej perspektywie do zaprzestania lub stopniowego eliminowania tego typu działalności,
3. Stopniowe ograniczenie zanieczyszczenia wód podziemnych i zapobieganie ich dalszej degradacji,
4. Dążenie do zmniejszania skutków powodzi i suszy, pozwoli to na realizację kolejnych celów, takich jak: zaopatrzenie w dobrej jakości wodę powierzchniową i podziemną, redukcję zanieczyszczenia wód podziemnych oraz ochronę wód terytorialnych i morskich.

RDW wprowadziła nową jednostkę administracyjną – obszar, preferując tzw. „zarządzanie zlewniowe” na obszarze zlewni lub grupy zlewni. Dyrektywa zawiera szczegółowe wytyczne dotyczące wyznaczania wyżej wymienionych jednostek i kwalifikowania warstw wodonośnych. Duży nacisk został położony na zlewnie międzynarodowe, w gospodarowaniu którymi poleca koordynację działań wszystkich sąsiadujących ze sobą państw.

Istotnym *novum* wprowadzonym przez Dyrektywę jest przesunięcie punktu ciężkości – z postrzegania zasobów wodnych jako części systemu wodno-gospodarczego na element tworzący się siedlisk. Istotne jest również wskazanie, że wpływ siedlisk, a raczej właściwe gospodarowanie nimi, jest czynnikiem w zasadniczy sposób wpływającym na ich stan na terenie całości zlewni. Ten element Dyrektywy jest niestety nadmiernie eksponowany i wskazywany jako praktycznie uniemożliwiający gospodarowanie zasobami wodnymi w sferze gospodarki wodnej.

5.2.2. Dyrektywa Ptasia

Głównym celem Dyrektywy Ptasiej jest utrzymanie (lub dostosowanie) populacji gatunków ptaków na poziomie odpowiadającym wymaganiom ekologicznym, naukowym i kulturowym.

Treść Dyrektywy dotyczy:

1. Pod względem taksonomicznym: wszystkich gatunków ptaków naturalnie występujących w stanie dzikim,
2. Pod względem rzeczowym: ptaków, ich jaj, gniazd oraz siedlisk,
3. Pod względem funkcjonalnym: ochrony, gospodarowania, regulowania liczebności oraz wykorzystania,
4. Pod względem terytorialnym: europejskich terytoriów państw członkowskich, za wyjątkiem Grenlandii.

Dyrektywa wskazuje minimalny standard ochrony ptaków na terenach należących do państw Unii, co oznacza, że poszczególne państwa członkowskie mogą stosować bardziej rygorystyczne metody ochrony ptaków.

Istotnym elementem Dyrektywy z punktu widzenia potrzeb gospodarki wodnej jest szereg derogacji od zawartych w Dyrektywie rygorów ochronnych. Enumeratywnie wymienia 6 przypadków derogacji:

1. W interesie zdrowia i bezpieczeństwa publicznego,
2. W interesie bezpieczeństwa ruchu powietrznego,
3. W celu zapobieżenia poważnym szkodom w plonach, wśród zwierząt hodowlanych, w lasach, hodowli ryb i wodach,
4. W celu ochrony flory i fauny,
5. Ze względu na potrzeby prac badawczych i nauczanie oraz konieczne do tego ponowne zasiedlanie, reintrodukcję i rozmnażanie,
6. W celu zezwolenia, na warunkach ścisłego nadzoru i na zasadzie wybiórczej, na chwytnie, przetrzymywanie lub inne rozważne wykorzystanie niektórych ptaków w niewielkich ilościach.

Zakres treści przyczyn derogacji jest obszerny, jednak Dyrektywa nakazuje bardzo rozważnie ich stosowanie i stanowi, że derogacje można stosować w przypadku, gdy „nie ma innego zadowalającego rozwiązania”. Każdy przypadek stosowania derogacji musi być indywidualną decyzją upoważnionego organu administracji, wskazującą gatunek, którego dotyczy derogacja, oraz skalę jej wykorzystania, dopuszczone środki i metody jej wykonania, z precyzyjnym określeniem okoliczności, czasu i miejsca oraz uprawnionych do tego podmiotów.

W każdym przypadku praktycznego zastosowania derogacji należy corocznie składać raport dotyczący ich stosowania, którego treść umożliwi ocenę działań i ich ewentualnego zagrożenia dla osiągnięcia celów Dyrektywy.

5.2.3. Dyrektywa Siedliskowa (Habitatowa)

Dyrektywa w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory została przyjęta 13 lat po Dyrektywie Ptasiej i jest od niej bardziej szczegółowa, a także dotyczy większej ilości zagadnień. Razem z Dyrektywą Ptasią stanowi podstawę europejskiego systemu ochrony przyrody Natura 2000.

Dyrektywa wymienia „ważne w skali europejskiej” gatunki roślin i zwierząt oraz typy siedlisk przyrodniczych:

1. Dla których państwa członkowskie zobowiązane są powołać obszary ich ochrony (obszary Natura 2000),

2. Które państwa członkowskie zobowiązane są chronić przez ścisłą ochronę gatunkową,
3. Które są przedmiotem zainteresowania Unii, podlegają gospodarczemu użytkowaniu, które jednak może wymagać kontroli.

5.2.4. Sieć NATURA 2000

Pojęcie oraz zasady tworzenia i funkcjonowania sieci NATURA 2000 wprowadza Dyrektywa Siedliskowa. Odwołuje się ona jednak w wielu miejscach do treści Dyrektywy Ptasiej, w której zawarta jest część przepisów, zwłaszcza dotyczących zasad wybierania do ochrony siedlisk ważnych dla ptaków.

NATURA 2000 to spójna Europejska Sieć Ekologiczna obejmująca:

1. Specjalne obszary ochrony (SOO) tworzone dla ochrony:
 - a. siedlisk naturalnych,
 - b. siedlisk gatunków roślin i zwierząt.
2. Obszary specjalnej ochrony (OSO) tworzone w ramach Dyrektywy Ptasiej dla ochrony siedlisk ptaków, połączone w miarę możliwości fragmentami krajobrazu zagospodarowanymi w sposób umożliwiający migrację, rozprzestrzenianie i wymianę genetyczną gatunków.

Sieć NATURA 2000 powinna w każdym państwie członkowskim UE obejmować obszary siedlisk naturalnych i siedlisk gatunków wskazanych w Dyrektywie Siedliskowej, proporcjonalnie do ich reprezentacji na jego terytorium.

Sieć NATURA 2000 kształtowana jest indywidualnie przez upoważnione organy administracji publicznej, państwa, na terenie którego się znajduje. Ważne jest także to, że upoważnione są one również do ewentualnej korekty jej granic, jeśli zajdzie taka uzasadniona potrzeba.

Omawiając uwarunkowania międzynarodowe, warto wspomnieć także o doświadczeniach międzynarodowych, które w znaczący sposób rzutowały na działania państw UE w zakresie rozwoju, rewitalizacji i rozbudowy dróg wodnych, a które niewątpliwie będą miały znaczenie (możemy to już zaobserwować) w Polsce, choćby w przypadku praktycznej realizacji i wdrażania w życie niniejszego opracowania. Kwestia jest niewątpliwie delikatna, ale było istotnym brakiem, pominięcie jej i choć w sposób niezwykle zwięzły niezasygnalizowanie wspomnianego problemu. Chodzi mianowicie o aktywność różnych grup „ekologicznych” wywołującą częstokroć duże emocje, ale przede wszystkim powodującą wiele zamieszania, a w efekcie opóźnień w działaniach i realizacji inwestycji.

Wspominając tendencje przesunięte w czasie, można zaobserwować, że w Polsce mamy do czynienia niemal z powielaniem błędów i pewnych przejawów, jakie miały miejsce w UE, zwłaszcza w zakresie tzw. demokratyzacji problematyki dotyczącej ochrony środowiska. Podczas gdy w UE już od lat 90. ubiegłego stulecia dąży się do zrównoważenia praw i odpowiedzialności podmiotów mieniących się chronić środowisko, a zwłaszcza ich reprezentatywności w poszczególnych gremiach doradczych i opiniujących, w Polsce nadal są one bezkrytycznie dopuszczane do wszelkich działań związanych choćby marginalnie z problematyką ochrony środowiska, a w przypadku gospodarki wodnej – „wyposażone” w oręż, jakim są przepisy Dyrektywy Ptasiej i Siedliskowej. Organizacje owe są u szczytu swoich możliwości destrukcji, działania i forsowania swoich idei, bardzo często niemających znacznego i pozytywnego oddźwięku. Obok dyrektyw można wymienić także skrajnie niesymetryczne prawo polskie sprzyjające takim

działaniom z prawem dotyczącym planowania przestrzennego i procedurami związanymi zwłaszcza z uzyskaniem zgody na działania inwestycyjne.

Pomijamy tu kwestie doniosłej roli, jaką odgrywają poważne organizacje zaangażowane w realizację swych szczytnych ideałów, a czasem i indywidualne osoby strzegące szacunku dla natury, ekologicznego rozwoju ludzkości, szanującego harmonię i zrównoważony rozwój, gdyż nie miejsce tu na to, ale wskazujemy na drobny, choć niezwykle uciążliwy aspekt działania części grup, organizacji, osób, które pod szczytnymi hasłami, a nawet czasem w dobrej wierze, są w stanie zniweczyć najlepsze i najbardziej potrzebne ludziom zamierzenia, gdyż wśród uwarunkowań realizacji projektu, mogą one odegrać istotną rolę.

5.2.5. Dyrektywa Powodziowa

Dyrektywa Powodziowa weszła w życie dnia 26 listopada 2007 r. Jest równorzędna Ramowej Dyrektywie Wodnej (RDW), a treść jej jest spójna z treścią RDW. DP jest swoistym uzupełnieniem prawa UE w dziedzinie gospodarowania wodami. Celem dyrektywy jest ustanowienie ram dla oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim, w celu ograniczenia negatywnych konsekwencji dla zdrowia ludzkiego, środowiska, dziedzictwa kulturowego oraz działalności gospodarczej na terenach związanych z powodziami.

Dyrektywa wprowadza nowe definicje powodzi i – co szczególnie istotne – „ryzyka powodziowego”. „Powódź” oznacza czasowe pokrycie wodą terenu, który normalnie nie jest pokryty wodą. Definicja ta obejmuje powodzie wywołane przez rzeki, potoki górskie, śródlądowe okresowe ciekły wodne oraz powodzie sztormowe na obszarach wybrzeża, natomiast może nie uwzględniać powodzi wywołanych przez systemy kanalizacyjne; „Ryzyko powodziowe” oznacza kombinację prawdopodobieństwa wystąpienia powodzi i związanych z powodzią potencjalnych negatywnych konsekwencji dla zdrowia ludzkiego, środowiska, dziedzictwa kulturowego oraz działalności gospodarczej.

Państwa członkowskie do dnia 22 grudnia 2011 r. mają obowiązek dokonania wstępnej oceny ryzyka powodziowego w odniesieniu do każdego obszaru dorzecza, jednostki zarządzającej lub fragmentu międzynarodowego dorzecza, które są położone na ich terytorium. W oparciu o dostępne lub łatwe do uzyskania informacje, takie jak rejestry i długofalowe analizy rozwoju wydarzeń, dotyczące zwłaszcza wpływu zmian klimatycznych na występowanie powodzi, przeprowadza się wstępną ocenę ryzyka powodziowego.

Ocena ta zawiera co najmniej:

1. Mapy obszaru dorzecza w odpowiedniej skali zawierające granice dorzeczy, zlewni i, jeżeli takowe istnieją, obszarów wybrzeża, ukazujące topografię i zagospodarowanie przestrzenne,
2. Opis powodzi, które wystąpiły w przeszłości i miały znaczące negatywne skutki dla zdrowia ludzkiego, środowiska, dziedzictwa kulturowego oraz działalności gospodarczej, jeżeli prawdopodobieństwo wystąpienia podobnych zjawisk w przyszłości jest nadal duże, w tym zasięg powodzi oraz trasy przejścia fali powodziowej, jak i ocenę wywołanych przez nie negatywnych skutków,
3. Opis istotnych powodzi, do których doszło w przeszłości, jeżeli można przewidzieć, że podobne zjawiska w przyszłości będą miały znaczące negatywne skutki,
4. Ocenę potencjalnych negatywnych konsekwencji przyszłych powodzi dla zdrowia ludzkiego, środowiska, dziedzictwa kulturowego oraz działalności gospodarczej, z jak najszerszym uwzględnieniem kwestii, takich jak topografia, położenie cieków wodnych i

ich ogólne cechy hydrologiczne oraz geomorfologiczne, w tym obszary zalewowe, jako naturalne obszary retencyjne, skuteczność istniejącej, wybudowanej przez człowieka infrastruktury przeciwpowodziowej, położenie obszarów zamieszkanym, obszarów działalności gospodarczej oraz prognozę długofalowego rozwoju wydarzeń, w tym wpływu zmian klimatu na występowanie powodzi.

Na podstawie wstępnej oceny ryzyka powodziowego państwa członkowskie dla każdego obszaru dorzecza, jednostki zarządzającej lub fragmentu międzynarodowego obszaru dorzecza, które są położone na ich terytorium, określają takie obszary, na których stwierdzają istnienie dużego ryzyka powodziowego lub jego wystąpienie jest prawdopodobne.

Państwa członkowskie przygotowują także mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego w najbardziej odpowiedniej skali dla określonych obszarów.

Mapy zagrożenia powodziowego obejmują obszary geograficzne, na których może wystąpić powódź zgodnie z jednym z następujących scenariuszy:

1. Niskie prawdopodobieństwo powodzi lub scenariusze zdarzeń ekstremalnych,
2. Średnie prawdopodobieństwo powodzi (częstotliwość występowania ≥ 100 lat),
3. Wysokie prawdopodobieństwo powodzi, w odpowiednich przypadkach.

Dla każdego ze scenariuszy określonych wyżej, przedstawia się następujące elementy:

1. Zasięg powodzi,
2. Głębokości wody lub, w odpowiednich przypadkach, poziomy zwierciadła wody,
3. Tam, gdzie jest to właściwe, prędkość przepływu wody lub odnośny przepływ wody.

Mapy ryzyka powodziowego przedstawiają potencjalnie negatywne skutki związane z powodzią, która wystąpiła zgodnie z jednym ze scenariuszy, wyrażone w następujący sposób:

1. Szacunkowa liczba mieszkańców potencjalnie dotkniętych powodzią,
2. Rodzaj działalności gospodarczej prowadzonej na obszarze potencjalnie dotkniętym powodzią,
3. Instalacje, o których mowa w załączniku I do dyrektywy Rady 96/61/WE z dnia 24 września 1996 r. dotyczącej zintegrowanego zapobiegania zanieczyszczeniom i ich kontroli, które mogłyby spowodować przypadkowe zanieczyszczenie w przypadku powodzi oraz potencjalnie dotknięte powodzią obszary chronione,
4. Inne informacje uważane przez państwo członkowskie za przydatne, takie jak wskazanie obszarów, na których mogą wystąpić powodzie, którym towarzyszy transport dużej ilości osadów i rumowiska, oraz informacje o innych istotnych źródłach zanieczyszczenia.

Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej przygotował harmonogram wdrożenia Dyrektywy (patrz rysunek 12.) w celu skoordynowania prac i działań w zakresie opracowania wstępnej oceny ryzyka powodziowego, map zagrożenia i ryzyka powodziowego oraz planów zarządzania ryzykiem powodzi, a także w celu określenia kosztów wdrażania Dyrektywy. W związku z tym, że Dyrektywa Powodziowa wiąże się ściśle z implementacją Ramowej Dyrektywy Wodnej, harmonogramy prac dotyczących wdrożenia obu dyrektyw są w pełni zsynchronizowane.

Rysunek 12. Harmonogram wdrażania Dyrektywy Powodziowej



Źródło: <http://www.kzgw.gov.pl/Dyrektywa-Powodziowa.html>

5.2.6. Dyrektywa RIS

Dyrektywa ustanawia ramy dla rozmieszczenia i korzystania ze zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS – River Information Services on InlandWaterways) we Wspólnocie w celu wsparcia transportu śródlądowego, mając na względzie zwiększenie jego bezpieczeństwa, wydajności i poprawy oddziaływania na środowisko naturalne oraz usprawnienie współdziałania z innymi rodzajami transportu.

Dyrektywa określa ramy dla ustanowienia i dalszego rozwoju wymagań, specyfikacji i warunków technicznych koniecznych do zapewnienia zharmonizowanych, interoperacyjnych i otwartych RIS na wspólnotowych śródlądowych drogach wodnych. Takie ustanowienie i dalszy rozwój wymagań, specyfikacji i warunków technicznych są prowadzone przez Komisję wspieraną przez komitet. W tym kontekście Komisja zwraca należytą uwagę na środki opracowane przez właściwe organizacje międzynarodowe, takie jak PIANC, CCNR oraz EKG ONZ. Zapewniona jest ciągłość z innymi usługami zarządzania ruchem modalnym, w szczególności z zarządzaniem ruchem statków morskich i z usługami informacyjnymi.

Dyrektywa RIS skierowana jest do Państw Członkowskich posiadających śródlądowe drogi wodne.

Dyrektywa RIS ma zastosowanie do wdrożenia i funkcjonowania RIS na wszystkich śródlądowych drogach wodnych klasy IV i wyższej Państw Członkowskich, które są połączone drogami wodnymi klasy IV lub wyższej z drogami wodnymi klasy IV lub wyższej innego Państwa Członkowskiego, w tym w portach znajdujących się na wymienionych drogach wodnych, portach morskich, portach śródlądowych oraz terminalach intermodalnych. Do celów Dyrektywy RIS ma zastosowanie klasyfikacja europejskich śródlądowych dróg wodnych ustanowiona rezolucją nr 30 EKG ONZ z dnia 12 listopada 1992 r.

Państwa Członkowskie podejmują środki niezbędne do wdrożenia RIS na śródlądowych drogach wodnych, opracowując RIS w taki sposób, by jego zastosowanie było wydajne, elastyczne i interoperacyjne, oraz by mogło współpracować z innymi zastosowaniami RIS, a także, jeżeli to

możliwe, z systemami stosowanymi w innych rodzajach transportu. Ponadto zapewniają one także współdziałanie z systemami zarządzania transportem i działaniami komercyjnymi.

Państwa Członkowskie, we właściwych przypadkach we współpracy ze Wspólnotą, zachęcają kierowników statków, operatorów, armatorów lub właścicieli statków poruszających się po ich śródlądowych drogach wodnych oraz załadowców lub właścicieli towarów przewożonych tymi statkami do pełnego korzystania z usług, które są dostępne na podstawie dyrektywy RIS.

W celu zapewnienia wsparcia RIS i zapewnienia interoperacyjności tych usług, Komisja określa wytyczne techniczne w zakresie planowania, wdrażania i wykorzystania operacyjnego usług (wytyczne RIS), a także specyfikacje techniczne, w szczególności w następujących dziedzinach:

1. Systemu Obrazowania Map Elektronicznych i Informacji w Żegludze Śródlądowej (ECDIS śródlądowe),
2. Elektronicznego raportowania statków,
3. Komunikatów dla kierowników statków,
4. Systemów kontroli ruchu statków,
5. zZgodności sprzętu niezbędnego do korzystania z RIS.

Do celów RIS, dla których wymagane jest dokładne pozycjonowanie, zalecane jest wykorzystywanie technologii pozycjonowania satelitarne.

Komisję wspiera komitet ustanowiony na mocy art. 7 dyrektywy Rady 91/672/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania krajowych patentów żeglarskich uprawniających do przewożenia towarów i osób żeglugą śródlądową. Komisja prowadzi regularne konsultacje z przedstawicielami sektora.

Zgodnie z przygotowywaną nowelizacją Ustawy o żegludze śródlądowej RIS obejmie łącznie 97,3 km dróg wodnych w Polsce (patrz tabela 34).

Tabela 34. Obszar działania RIS (River Information Services) w Polsce

Lp	Akwen	[km]
1	Jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	9,5
2	Rzeka Odra od miejscowości Ognica do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej jako rzeka Regalica do jeziora Dąbie	44,6
3	Rzeka Odra Zachodnia:	
	a. Od jazu w miejscowości Widuchowa (704,1 km Odry) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami	33,6
	b. Przekop Klucz-Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią	2,7
4	Rzeka Parnica i Przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	6,9

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 415/2007

Dla pełnego wprowadzenia i właściwego stosowania Dyrektywy RIS Komisja Wspólnot Europejskich przyjęła Rozporządzenie nr 415/2007 z dnia 13 marca 2007 r. dotyczące specyfikacji technicznych dotyczących systemów kontroli ruchu statków, o których mowa w art. 5 dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie. Rozporządzenie określa

specyfikacje techniczne dotyczące systemów kontroli ruchu statków w śródlądowym transporcie wodnym. Specyfikacje techniczne zostały przedstawione w ponad pięćdziesięciostronicowym, bardzo szczegółowym załączniku, który stanowi istotne techniczne uzupełnienie i prawne oraz parametryczne określenie sposobu wdrożenia założeń dyrektywy RIS poprzez określenie systemów kontroli ruchu statków – śródlądowy system automatycznego rozpoznawania statków (AIS).

5.2.7. Inne działania UE w zakresie żeglugi śródlądowej

We wrześniu 2001 r. Komisja Europejska opublikowała białą księgę „Czas na decyzje”. W dokumencie tym Komisja zaproponowała ok. 60 mechanizmów mających na celu stworzenie europejskiego systemu transportowego, w którym nastąpi zmiana udziału poszczególnych gałęzi transportu, rewitalizacja kolei, promowanie transportu morskiego i żeglugi śródlądowej i kontrolowanie rozwoju transportu lotniczego. Wytyczne polityki zostały podzielone na 4 kategorie:

1. Wzrost udziału gałęzi transportu bardziej przyjaznych środowisku (co oznacza zmianę udziału transportu drogowego, kolejowego, żeglugi śródlądowej i żeglugi przybrzeżnej),
2. Wyeliminowanie „wąskich gardeł”: połączenia na głównych korytarzach powinny zostać usprawnione, a brakujące połączenia – zrealizowane,
3. Usprawnienia dla użytkowników – koncentrując się na atrakcyjności innych gałęzi, transport ma na celu m.in. poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i poprawę intermodalności, zarówno dla transportu pasażerskiego, jak i towarowego,
4. Globalizacji w sprawach międzynarodowych, takich jak bezpieczeństwo żeglugi morskiej, kwestie transportu lotniczego i kosmicznego.

Trans-Europejska Sieć Transportowa (Trans-European Transport Network TEN-T) została wyznaczona w związku z prognozowanym wzrostem ruchu w krajach członkowskich i przewidywanym jego podwojeniem do roku 2020.

W latach 2005/6 został przeprowadzony śródkresowy przegląd białej księgi. Był on zatytułowany „Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu” (Keep Europe moving – sustainable mobility for our continent). Według autorów przeglądu polityka transportowa UE powinna nadal wspierać stosowanie zrównoważonych środków transportu, ale nie za wszelką cenę. Co więcej, oczekuje się, że wzrost wielkości przewozów w najbliższych dziesięcioleciach będzie tak duży, że wszystkie rodzaje transportu muszą współpracować, aby móc zaspokoić ten popyt. Wprowadzono termin intermodalności, który oznacza efektywne wykorzystywanie różnych środków transportu samodzielnie i w połączeniu z innymi, aby optymalnie i w sposób zrównoważony wykorzystywać zasoby.

Powiększenie Unii do 27 państw członkowskich stworzyło nowe osie transportowe i potencjał na korzystanie z transportu wodnego poprzez włączenie do sieci dróg wodnych UE całego Dunaju.

Zwiększono też nacisk na wykorzystanie nowoczesnych technologii i innowacji. Siódmy ramowy program badawczy (7th Framework Research Programme) obejmujący lata 2007–2013 zawiera tematy mające na celu promowanie proekologicznych środków transportu i inteligentne systemy transportowe łączące w sobie komunikację, nawigację i automatykę, które mają stanowić wsparcie dla różnych form transportu tak, aby stawał się on coraz bardziej wydajny. W zakresie żeglugi śródlądowej elementy te zawiera RIS (River Information Services).

Po opublikowaniu średniokresowego przeglądu z 2006 r., w roku następnym określono Unijny Plan Transportu Towarów (COM(2007)606, w którym zawarto konkretne działania dla transportu

towarowego. W odniesieniu do sektora żeglugi śródlądowej najważniejszym wynikiem opublikowania przeglądu śródkresowego była publikacja planu działania NAIADES w 2006 roku.

W styczniu 2006 r. zapoczątkowany został wieloletni Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej (NAIADES), który ma na celu promowanie żeglugi śródlądowej w Europie. Program zawiera zalecenia dotyczące działań, jakie należy podjąć w latach 2006–2013 r. przez Wspólnotę Europejską, jej państwa członkowskie i inne zainteresowane strony. Komunikat NAIADES (COM (2006) 6) wskazuje na zalety żeglugi śródlądowej, takie jak: niskie koszty transportu w porównaniu do transportu drogowego lub kolejowego, dostępna zdolność przepustowa infrastruktury (brak zatłoczenia) oraz oddziaływanie sektora na środowisko.

NAIADES określa ramy kompleksowej polityki żeglugi śródlądowej poprzez skupienie się na obszarach strategicznych i współzależnych od siebie:

1. Rynki – filar ten ma na celu przyciągnięcie nowych rynków, znalezienie synergii i pobudzenie przedsiębiorczości,
2. Flota – filar ten przewiduje działania mające na celu poprawę wydajności floty poprzez jej modernizację, zwiększenie bezpieczeństwa i innowacyjności,
3. Praca i umiejętności – filar ten ma na celu zapobieżenie brakom kadrowym w przyszłości przy zachowaniu jakości siły roboczej, niezbędne są inwestycje w kapitał ludzki, które są adresowane w ramach tego filaru,
4. Obraz – filar zakłada promocję sektora wśród potencjalnych jego użytkowników, jak również wśród szerszej społeczności,
5. Infrastruktura – filar zakłada utrzymanie dróg wodnych w stanie użyteczności, co wymaga usunięcia wąskich gardeł (zmniejszyć ograniczenia wynikające ze zbyt niskich głębokości, zbyt niskich prześwitów pod mostami i przepustowości śluz). Ograniczenia te powinny zostać usunięte w całej Europie.

Zdefiniowano kilka specyficznych produktów NAIADES, takich jak: wytyczne dotyczące pomocy państwa w zakresie programów wsparcia, programy promocyjne, podręcznik finansowania wskazujący wszystkie dostępne środki wsparcia w całej Unii Europejskiej, spis barier administracyjnych i harmonizacja wymogów kadrowych, świadectw i dokumentów.

Projekt Platina został powołany w celu wspierania wdrażania programu NAIADES (Platforma na Rzecz Realizacji NAIADES). W programie tym współfinansowanym z Siódmego Programu Ramowego bierze udział 22 podmiotów żeglugi śródlądowej z 9 krajów UE. Należy zaznaczyć, że w projekcie nie ma zaangażowanych partnerów z Polski, a do dziś Polska nie jest reprezentowana w Komitecie Sterującym projektu Platina.

Porozumieniem o międzynarodowym znaczeniu, które ma ogromny wpływ na drogi wodne śródlądowe jest tzw. AGN, czyli Europejskie Porozumienie na temat głównych dróg śródlądowych o międzynarodowym znaczeniu (European Agreement on MainInlandWaterways of International Importance – AGN). Porozumienie to zostało ratyfikowane w 1997 roku. Porozumienie podpisało do dziś 21 krajów, w tym Austria, Białoruś, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Finlandia, Francja, Niemcy, Grecja, Węgry, Włochy, Litwa, Luksemburg, Mołdawia, Holandia, Rumunia, Rosja, Słowacja, Szwajcaria i Ukraina (ta ostatnia w 2010 roku). Polska umowy nie podpisała. W sumie 27.711 kilometrów śródlądowych dróg wodnych jest drogami o znaczeniu międzynarodowym i zostały oznaczone jako drogi wodne E. Zgodnie z Umową AGN tylko drogi wodne spełniające minimalne podstawowe wymagania klasy IV (minimalne wymiary statków 80,0 m x 9,5 m) można uznać za drogi wodne E. Umowa zaleca, aby nowe planowane drogi wodne E (dla uzupełnienia brakujących ogniw) spełniały co najmniej wymagania klasy Vb, a drogi wodne

planowane do modernizacji powinny spełniać wymogi co najmniej klasy Va. Polskie drogi wodne spełniają te wymagania tylko na wybranych i krótkich odcinkach. W Polsce wyznaczone zostały drogi wodne E-30, E-70 i planowana E-40, które nie spełniają jednak odpowiednich wymagań.

Rysunek 13. Europejskie drogi wodne o międzynarodowym znaczeniu (E)



Źródło: Mikulski: Polskie drogi wodne wobec wymogów europejskich. „Gospodarka Wodna” 2000, nr 6.

W 2005 roku sporządzono inwentarz najważniejszych wąskich gardel i brakujących połączeń w systemie dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu E⁸⁵. W tym celu przyjęto następujące znaczenie terminów:

1. „Podstawowe wąskie gardła” – są nimi podstawowe odcinki dróg wodnych E, których parametry w chwili obecnej nie są zgodne z wymaganiami mającymi zastosowanie do śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu zgodnie z nową klasyfikacją europejskich śródlądowych szlaków wodnych (klasa IV),
2. „Wąskie gardła strategiczne” – są nimi sekcje spełniające podstawowe wymagania klasy IV, które jednak powinny być modernizowane w celu poprawy struktury sieci lub wzrostu potencjału gospodarczego żeglugi śródlądowej,
3. „Brakujące ogniwa” – są nimi takie części przyszłej sieci śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu, które nie istnieją w chwili obecnej.

Podstawowym warunkiem do zakończenia eliminacji „wąskich gardel i brakujących ogniw” jest pozytywny wynik oceny ekonomicznej. Zidentyfikowano wówczas, następujące wąskie gardła i brakujące ogniwa: ukazuje je tabela 35.

⁸⁵ INVENTORY OF MOST IMPORTANT BOTTLENECKS AND MISSING LINKS IN THE E WATERWAY NETWORK, TRANS/SC.3/159, ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE INLAND TRANSPORT COMMITTEE, Working Party on Inland Water Transport, Geneva, Resolution No. 49, As rectified by Corrigendum 1, UNITED NATIONS, NEW YORK AND GENEVA, 2005.

Tabela 35. Brakujące ogniwa i wąskie gardła międzynarodowych dróg wodnych na terenie Polski

Brakujące ogniwa i wąskie gardła zidentyfikowane w 2005 roku:	Stan na listopad 2007
Brakujące ogniwa:	
Połączenie Dunaj – Odra – Elba (E 30).	Bz
Podstawowe wąskie gardła:	
Odra (E 30) z Widuchowej do Koźła – wymagana jest modernizacja z klas II i III do klasy Vb.	Klasa II i III
Kanał Gliwicki (E 30-01) – wymagana jest modernizacja z klasy III do klasy Vb.	Klasa III
Wisła (E 40) z Białej Góry do Włocławka i z Płocka do Warszawy – wymagana jest modernizacja z klas I i II do klasy Vb.	Klasa I i II
Kanał Żerański (E 40) z Żerania do Jeziora Zegrzyńskiego – wymagana jest modernizacja z klasy III do klasy Vb.	Klasa II
Bug (E 40) z Jeziora Zegrzyńskiego do Brześcia – wymagana jest modernizacja do klasy Vb.	Klasa I
Warta – Noteć – Kanał Bydgoski (E 70) z Kostrzyna do Bydgoszczy – wymagana jest modernizacja z klasy II do klasy Vb.	Klasa I i II
Wisła (E 70) z Bydgoszczy do Białej Góry – wymagana jest modernizacja z klasy II do klasy Vb.	Klasa II
Szkarpawa (E 70) z Gdańska Głowy do Elbląga – wymagana jest modernizacja z klasy III do klasy Vb.	Klasa II
Strategiczne wąskie gardła:	
Odra (E 30) ze Szczecina do Widuchowej – oczekiwana jest modernizacja z klasy IV do klasy Vb.	Klasa Vb

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Inwentarza najważniejszych wąskich gardel i brakujących połączeń w systemie dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu E⁸⁶ oraz Mapy KZGW „Śródlądowe drogi wodne w Polsce”, listopad 2007.

Z tabeli powyższej wynika, że tylko w przypadku strategicznego wąskiego gardła w europejskiej sieci dróg wodnych, klasa drogi wodnej została podniesiona do oczekiwanego stanu. W przypadku pozostałych dróg wodnych uznanych za te o europejskim znaczeniu, klasy albo nie zmieniły się, albo też zostały obniżone.

5.3. Porozumienia Polski z krajami sąsiednimi

5.3.1. Polska – Niemcy

Wzajemne stosunki polsko-niemieckie w zakresie żeglugi śródlądowej reguluje Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec „o żegludzie śródlądowej”, podpisana w Warszawie w dniu 8 listopada 1991 roku.

Intencją umowy jest obustronna chęć rozwijania żeglugi na drogach wodnych obu państw. Ze strony Polski właściwym do wykonywania postanowień umowy jest minister infrastruktury, będący następcą prawnym przewidzianego w umowie ministra transportu i gospodarki morskiej. Przedstawiciel ministra infrastruktury jest też przewodniczącym delegacji, która ze strony polskiej wchodzi w skład Komisji Mieszanej, powołanej „w celu wykonywania i czuwania nad stosowaniem” postanowień umowy. Pozostałe osoby delegacji to przedstawiciele „przedsiębiorstw żeglugowych i ogółu nadawców”, wyznaczeni przez ministra infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej.

⁸⁶ INVENTORY OF MOST IMPORTANT BOTTLENECKS AND MISSING LINKS IN THE E WATERWAY NETWORK, TRANS/SC.3/159, ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE INLAND TRANSPORT COMMITTEE, Working Party on Inland Water Transport, Geneva, Resolution No. 49, As rectified by Corrigendum 1, UNITED NATIONS, NEW YORK AND GENEVA, 2005.

Umowa porządkuje zakres pojęć i definicji dotyczących żeglugi śródlądowej i reguluje kwestie związane z rozstrzygnięciem ewentualnych sporów. Treścią zasadniczą jest określenie wzajemnych polsko-niemieckich relacji i praw oraz zobowiązań w zakresie przewozu osób, towarów, kabotażu, tranzytu przez terytoria układających się stron, przy wykorzystaniu istniejących śródlądowych dróg wodnych.

Szczególną rolę odgrywają postanowienia dotyczące żeglugi na wodach granicznych (Rozdział 2. Umowy), które rozszerzają zakres współpracy obu umawiających się stron także na „ściłą współpracę właściwych jednostek”, zwłaszcza mającą na celu zapewnienie bezpieczeństwa i ułatwienie ruchu na wodach granicznych. Dotyczy to ze strony polskiej niewątpliwie właściwych terytorialnie wojewodów, urzędów żeglugi śródlądowej, RZGW, Straży Granicznej, Policji i innych odpowiednich jednostek. Współpraca obejmuje przede wszystkim:

- Bezpieczeństwo statków,
- Bezpieczeństwo ruchu,
- Utrzymanie i poprawę szlaków wodnych, pomiary głębokości,
- Służby meldunkowe o stanie wód i powodziach,
- Przedsięwzięcia przy zagrożeniu lodowym i zalodzeniu,
- Przedsięwzięcia związane z wypadkami dotyczącymi statków.

Jeżeli zajdzie taka potrzeba, mogą być tworzone grupy robocze na potrzeby realizacji poszczególnych zadań. Odbywa się to stosownie do propozycji Komisji Mieszanej, na wniosek jednej z umawiających się stron.

Należy podkreślić partnerskie zasady wzajemnego traktowania jednostek, załóg, rodzin załóg, a także przedsiębiorstw żeglugowych, przez obie strony, które zapewniają na swoim terytorium analogiczne traktowanie podmiotów strony drugiej jak podmiotów własnych.

We wstępie do Umowy strony wspólnie powołują się na Akt Końcowy Konferencji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie oraz na dokumenty następných spotkań KBWE, w szczególności zaś na zawarte w nich postanowienia dotyczące rozwoju transportu. Bez wątplenia jest to wskazanie intencji przyświecających układającym się państwom, jak i zasad, na których opiera się treść Umowy i do których w razie potrzeby (np. interpretacji poszczególnych zapisów w treści Umowy) można się odwoływać.

Należy także zaznaczyć, że w toku są negocjacje polsko-niemieckie dotyczące, najogólniej rzecz ujmując, uszczegółowienia treści umowy.

5.3.2. Polska – Białoruś

Umowa pomiędzy Rzeczpospolitą Polską i Republiką Białorusi jest w kolejnej fazie negocjacji, jednakże biorąc pod uwagę długość granicy ze wschodnim sąsiadem oraz nasycenie jej siecią rzeczną i tradycje żeglugi śródlądowej na tych terytoriach, należy wzajemne regulacje tych zagadnień uznać, nawet jeszcze w fazie negocjacyjnej, za istotne.

Projekt umowy między Rządem Rzeczpospolitej Polskiej a Rządem Republiki Białorusi o transporcie wodnym śródlądowym przygotowany na trzecią rundę negocjacji, jakie odbyły się 22 czerwca 2010 roku, odwołuje się we wstępie do zgodnej woli – obu państw – rozwoju przyjaznych stosunków między nimi, uwzględniających postanowienia umów międzynarodowych w zakresie transportu wodnego śródlądowego.

Umawiające się strony biorą pod uwagę korzyści dla środowiska naturalnego ze zwiększenia przewozów transportem wodnym śródlądowym i mają na celu rozwój współpracy w transporcie wodnym śródlądowym w oparciu o zasady równości praw, wzajemnych korzyści i swobody żeglugi. Wolą obu stron jest dążenie do dalszego rozwoju wzajemnych przewozów w zakresie transportu wodnego śródlądowego.

Konstrukcja i zasadnicza treść projektu umowy jest zbieżna z umową z RFN i porozumieniem z Holandią. Podobnie jak tamte, tak i ta Umowa porządkuje zakres pojęć i definicji dotyczących żeglugi śródlądowej oraz podmiotów w niej uczestniczących.

Treścią zasadniczą jest określenie wzajemnych polsko-białoruskich relacji i praw oraz zobowiązań w zakresie przewozu osób, towarów, kabotażu, tranzytu przez terytoria układających się stron, przy wykorzystaniu istniejących śródlądowych dróg wodnych.

Nieco odmiennie niż to miało miejsce w innych umowach kształtują się zasady traktowania osób. Warunki wjazdu i pobytu członków załóg i pasażerów statku jednej Umawiającej się Strony na terytorium Państwa drugiej Umawiającej się Strony regulują przepisy prawa obowiązujące na terytorium Państwa drugiej Umawiającej się Strony. Są one uzupełnione, a raczej ograniczone, ponad to przepisami Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Białorusi o ruchu osobowym z dnia 20 grudnia 2007 roku, choć w tym przypadku wzięwszy pod uwagę nie wzajemne stosunki państw członkowskich UE, lecz wzajemne stosunki poszczególnych państw, w tym i Polski z Republiką Białorusi, można stwierdzić, że postanowienia owe idą nieco dalej w zakresie swobody przemieszczania się, rozszerzając przepisy dotyczące tzw. „małego ruchu granicznego” na załogi statków i osoby nimi podróżujące. W każdym razie jest, a przynajmniej, może to być, jeden ze sposobów interpretacji Umowy i wydaje się, że taki właśnie sposób interpretacji byłby najwłaściwszy, a na pewno najkorzystniejszy z punktu widzenia swobody żeglugi śródlądowej.

Nieco odmiennie są także uregulowane wzajemne relacje stron. Odmiennie jak we wcześniej omawianych dokumentach Umowa nie przewiduje powołania Komisji Mieszanej, a w celu zapewnienia efektywnego stosowania Umowy właściwe organy Umawiających się Stron mogą przeprowadzać konsultacje. Konsultacje przeprowadzane są na wniosek właściwego organu jednej z Umawiających się Stron w terminie uzgodnionym w drodze dyplomatycznej. Podobnie kwestie związane z rozstrzygnięciem rozbieżności i ewentualnych sporów dotyczących interpretacji lub stosowania Umowy mają następować w drodze rozmów i konsultacji właściwych organów Umawiających się Stron. Natomiast w przypadku, jeżeli właściwe organy Umawiających się Stron nie osiągną porozumienia, rozbieżności lub spory będą rozstrzygane w drodze dyplomatycznej.

Ze względu na to, że republika Białorusi nie jest członkiem Unii Europejskiej, odmiennie rozwiązane są kwestie dotyczące problematyki celnej. Statki jednej Umawiającej się Strony, członkowie ich załóg, pasażerowie i przewożony ładunek od momentu wejścia na śródlądowe drogi wodne drugiej Umawiającej się Strony do momentu ich opuszczenia podlegają kontroli granicznej, celnej i innym rodzajom kontroli przewidzianym na przejściu granicznym. Podobnie statki jednej Umawiającej się Strony oraz przewożone na nich ładunki znajdujące się na śródlądowych drogach wodnych drugiej Umawiającej się Strony podlegają dozorowi celnemu dopóki znajdują się na terytorium celnym Państwa drugiej Umawiającej się Strony.

5.3.3. Polska – Czechy

Wzajemne relacje dotyczące żeglugi śródlądowej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską, a Republiką Czeską są uregulowane w Protokole zawartym pomiędzy Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, a Rządem Republiki Czechosłowackiej w sprawie „żeglugi na śródlądowych drogach wodnych obu państw”, 13 stycznia 1956 roku. Protokół sporządzony został na podstawie Układu Komunikacyjnego pomiędzy obu państwami podpisanego tego samego dnia i wszedł w życie jednocześnie z nim, czyli od 1 stycznia 1956 roku. Obowiązywał wpierw do 31 grudnia 1956 roku z mocą automatycznego przedłużenia w przypadku jego niewypowiedzenia.

W protokole określono trasy żeglugowe, relacje pomiędzy przedsiębiorstwami żeglugowymi wskazanymi i upoważnionymi przez Strony w Układzie Komunikacyjnym oraz zasady ich traktowania, jak również zasady wzajemnej pomocy w razie zaistnienia takiej potrzeby. Określono także zasady przewożenia ładunków, wzajemne zwolnienia podatkowe, a nawet sposoby rozliczania podatków (zwalniania z podatków) obrotowego i dochodowego, wynikających z ich działalności, jak i ich placówek, wykonujących czynności wymienione w protokole, na zasadzie wzajemności.

5.3.4. Polska – pozostali sąsiedzi

Jak łatwo można zauważyć, spośród sąsiadów Polski nie ma umów z Rosją, Litwą, Ukrainą i Słowacją. O ile część spraw pomiędzy Polską a Litwą i Słowacją reguluje prawo wspólnotowe, o tyle precyzyjne określenie zasad wzajemnych relacji z Rosją, a zwłaszcza z Ukrainą, z którą posiadamy długą granicę i to w większości przebiegającą na rzece, byłoby ze wszech miar wskazane.

Istotne także byłoby określenie wzajemnych relacji z krajami mogącymi korzystać z Międzynarodowej Drogi wodnej E-70, jak i MDW E-40.

Zasadniczo należy mieć na uwadze dążenie do przywrócenia, bądź uzyskania żeglowności umożliwiającej, co najmniej w ruchu turystycznym przebycie transeuropejskimi drogami śródlądowymi drogi ze wschodu na zachód i z północy na południe Europy. Zatem przygotowanie porozumień (umów) z wszelkimi państwami potencjalnie mogącymi korzystać ze wspomnianych korytarzy byłoby wskazane.

Być może także nadchodzi już czas, by podobne zasady zostały sformułowane w międzynarodowej konwencji (np. Rada Europy) bądź, co najmniej, w prawodawstwie Unii Europejskiej dotyczącym państw członkowskich, z ewentualną opcją umożliwiającą przystąpienie innym zainteresowanym państwom.

5.3.5. Inne umowy międzynarodowe

Ze względu na szczególną rolę, jaką w zakresie śródlądowych dróg wodnych odgrywa w Unii Europejskiej Holandia (i Luksemburg, będący częścią powiązań komunikacyjnych tzw. „Beneluxu”), przedstawiam także treść umów z tymi krajami, zwracając uwagę na ich swoiście „wzorcową” konstrukcję i treść mogącą być i będącą wykorzystywaną przy sporządzaniu innych podobnych umów.

Polska – Holandia

Wzajemne stosunki polsko-holenderskie w zakresie żeglugi śródlądowej reguluje porozumienie o żegludze śródlądowej zawarte w Warszawie, 31 stycznia 1992 roku, pomiędzy Rządem

Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Królestwa Holandii. Treść porozumienia jest swoistym *iusspecialis* w stosunku do umowy między oboma rządami o współpracy gospodarczej, przemysłowej i technicznej z 2 lipca 1974 roku. Oznacza to, że w razie wątpliwości lub nieprecyzyjnego określenia pewnych kwestii należy posilkować się umową „główną”.

Można także przyjąć stanowisko umiejscawiające omawiane porozumienie o żegludze śródlądowej w przestrzeni kompetencyjnej ministra właściwego do spraw infrastruktury (art.1. p1. pp.e. porozumienia, wskazuje ministra transportu i gospodarki morskiej, którego następcą prawnym jest minister infrastruktury), a także, ze względu na treść porozumienia i umowę będącą jego podstawą, ministra właściwego do spraw gospodarki oraz w zakresie współpracy technicznej (naukowo-technicznej) ministra właściwego do spraw nauki.

Oznacza to także, że ministrowi środowiska, któremu podlega Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, należałoby udzielić właściwych pełnomocnictw do zajmowania się sprawami będącymi przedmiotem powyższych: umowy i porozumienia, czyli w zakresie spraw związanych z żeglugą śródlądową.

Porozumienie o żegludze śródlądowej dotyczy przede wszystkim:

- Uregulowania kwestii formalnych związanych z przewozem osób i ładunków statkami żeglugi śródlądowej,
- Obustronnego rozwoju wielkości i intensywności owej żeglugi,
- Obustronnych interesów związanych z ulepszaniem dróg wodnych, zwłaszcza łączących obie porozumiewające się strony.

Porozumienie jest sformułowane w sposób bardzo ogólny, co wskazuje raczej na jego inicjujący, aniżeli wykonawczy charakter.

W pierwszej kolejności porządkuje ono zakres pojęć i definicji dotyczących żeglugi śródlądowej.

Reguluje także kwestie związane z rozstrzygnięciem ewentualnych sporów.

Treścią zasadniczą jest określenie wzajemnych polsko-holenderskich relacji i praw oraz zobowiązań w zakresie przewozu osób, towarów, kabotażu, tranzytu przez terytoria porozumiewających się stron, przy wykorzystaniu istniejących śródlądowych dróg wodnych.

Należy podkreślić (podobnie jak w umowie z RFN) partnerskie zasady wzajemnego traktowania jednostek, załóg, rodzin załóg, a także przedsiębiorstw żeglugowych, przez obie strony, które zapewniają na swoim terytorium analogiczne traktowanie podmiotów strony drugiej jak podmiotów własnych.

Zasadnicza część treści porozumienia dotyczy opisanej problematyki, nie rozwijając w szczególności sposób spraw zawartych w punkcie 3, obustronnych interesów związanych z ulepszaniem dróg wodnych, zwłaszcza łączących obie porozumiewające się strony. Nie stanowi to jednak problemu, gdyby obie strony chciały objąć wzajemnymi działaniami także i te kwestie, w duchu zasady wzajemności, która stanowi podstawę kształtowania wzajemnych relacji porozumiewających się stron.

Porozumienie zostało sporządzone w Warszawie, 31 stycznia 1992 roku w 2 oryginalnych egzemplarzach w językach polskim i niderlandzkim. Oba teksty są jednakowe.

Polska – Luksemburg

Wzajemne stosunki pomiędzy Polską a Luksemburgiem w zakresie żeglugi śródlądowej reguluje umowa o żegludze śródlądowej sporządzona w Luksemburgu, 9 marca 1994 roku, pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Wielkiego Księstwa Luksemburga.

Umowa sporządzona została w celu uregulowania spraw związanych z przewozem osób i ładunków statkami żeglugi śródlądowej oraz dalszego rozwoju wzajemnych przewozów żegluga śródlądową. Umowa, podobnie jak inne omawiane wcześniej, porządkuje zakres pojęć i definicji dotyczących żeglugi śródlądowej i reguluje kwestie związane z rozstrzygnięciem ewentualnych sporów.

Treścią zasadniczą umowy jest określenie wzajemnych polsko-luksemburskich relacji i praw oraz zobowiązań w zakresie przewozu osób, towarów, kabotażu, tranzytu przez terytoria układających się stron, przy wykorzystaniu istniejących śródlądowych dróg wodnych.

Umowa, za wyjątkiem kwestii granicznych, nie odbiega od treści Umowy Polska – Niemcy czy Porozumienia Polska – Holandia. Podobne są zakres i treść definicji, jak i podobnie ukształtowane są relacje dotyczące statków, przedsiębiorstw żeglugowych, osób i ich przemieszczania, a nawet sposobu rozstrzygnięcia sporów. Wszelkie sprawy regulowane mają być w myśl zasady wzajemności. W tej ostatniej kwestii, podobnie jak w 2 wspomnianych wyżej umowach, istotną rolę odgrywa Komisja Mieszana.

5.4. Wnioski: Polskie drogi wodne na tle sieci europejskiej

Na Europejskiej mapie dróg wodnych śródlądowych Polska zajmuje słabą pozycję z uwagi m.in. na niski udział dróg wodnych o klasie międzynarodowej IV, Vb i Va oraz fakt, że przez szereg lat Polska nie wykazywała dążenia do polepszenia żeglowności dróg wodnych śródlądowych, co było realizowane przez różne kraje europejskie, w tym kraje sąsiedzkie. Unia Europejska poprzez swoje różne inicjatywy i dyrektywy wspiera rozwój infrastruktury dróg wodnych i żeglugi śródlądowej.

Wskazać należy następujące działania na arenie międzynarodowej, które mogą wspierać rozwój infrastruktury dróg wodnych i żeglugi śródlądowej w Polsce:

1. Rozpatrzenie możliwości ratyfikowania umowy AGN w części lub jednostronnie podpisanie aneksu do umowy AGN, w którym wyłączy z ratyfikacji część śródlądowych dróg wodnych w Polsce objętych konwencją lub przyjmie ich inny standard klasy, a także określi harmonogram dochodzenia do widniejącego w AGN, załącznikach i aneksach oczekiwanego stanu śródlądowych dróg wodnych. Innym rozwiązaniem jest zaproponowanie ratyfikacji częściowej.

Można przyjąć, że taka właśnie konkluzja jest możliwa po analizie stanowiska w sprawie podpisania Umowy AGN uzgodnione przez Ministra Środowiska z Ministrem Infrastruktury w kontekście odpowiedzi na dezyderat nr 9/8 Komisji Infrastruktury oraz Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 22.04.2009, należy na nie zwrócić uwagę, nie wycofując się jednak, z wyżej przedstawionego wniosku, a raczej zwracając uwagę, na niezwykle dynamiczny stan spraw w omawianej tematyce. Dowodem na to jest podjęcie przez UE i dość dalekie zaawansowanie prac związanych z rozwojem śródlądowych dróg wodnych, jako rozwiązania priorytetowego, a także najbliższego środowisku. Można domniemywać, że jeśli dokument taki powstanie, będą mu zapewne towarzyszyć znaczne środki finansowe przeznaczone na ten cel, które mogą w zasadniczo zmienić możliwości Polski w zakresie realizacji przewidzianych przez AGN przedsięwzięć. Należy zatem tak kształtować stanowisko Polski w tej sprawie, abyśmy sami nie wykluczyli się z możliwości skorzystania z tych środków.

Pozyskanie owych środków jest jednym z warunków, znajdującym się w/w stanowisku, które jest niejako rozwiązaniem pośrednim, aczkolwiek pozostawia także możliwość dalej idących działań, zwłaszcza jeśli potwierdziłyby ich zasadność analizy i opracowania przygotowywane przez różne zespoły i gremia doradcze powołane przez Ministra środowiska i Ministra Infrastruktury. Należy podkreślić zbieżność niniejszego opracowania i niektórych stwierdzeń w/w stanowiska, zwłaszcza co do ostrożności w bezkrytycznym przyjmowaniu wszystkich polecanych Polsce w AGN działań

związanych z osiągnięciem klasy żeglowności IV i Va. Wydaje się zasadne wcześniejsze przeanalizowanie rzeczywistych potrzeb rzeglugi śródlądowej w Polsce i określenie pewnych priorytetowych działań do których bez wątpienia należą MDW E-30, MDW E-70 i MDW E-40, zwłaszcza w dolnym biegu Wisły.

2. Należy dążyć do podpisania umów z Rosją, Litwą, i Słowacją, a przede wszystkim – z Ukrainą.
3. Należy dążyć do określenia wzajemnych relacji z krajami mogącymi korzystać z międzynarodowej Drogi wodnej E-70 i E-40.
4. Należy wesprzeć działania samorządu terytorialnego i organizacji pozarządowych, niejednokrotnie „wyręczających” (zastępujących) administrację centralną. Można tu wymienić inicjatywy i porozumienia:
 - a. Marszałków 6 województw w zakresie śródlądowej drogi wodnej E-70;
 - b. Samorządów woj. pomorskiego i warmińsko-mazurskiego w zakresie działań związanych z Żuławami Wiślanymi – tu jak na razie działania są zadowalające;
 - c. Działań związanych z MDW E-40;
 - d. Działań samorządów i ich stowarzyszeń leżących nad rzekami, zmierzających do przywrócenia właściwej koegzystencji z rzekami, w duchu zrównoważonego rozwoju;
 - e. Działań Stowarzyszenia Wisła, Odra 2000, PZW, Ligi Morskiej i Rzecznej, Stowarzyszenia Miast Autostrady Bursztynowej czy przede wszystkim Związku Miast Nadwiślańskich, którego Program dla Wisły i jej dorzecza 2020, stał się podstawą do opracowania przez KZGW rządowego programu dla Wisły.
5. Należy poważnie rozważyć opcję skupienia wszelkich kompetencji administracji rządowej, związanych już nie tylko ze śródlądowymi drogami wodnymi, ale z całym zasobem wód śródlądowych w jednym resorcie.
6. Należy w trybie pilnym przygotować strategię rewitalizacji i rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce oraz strategię dotyczące poszczególnych rzek, kanałów, infrastruktury wodnej, a także przeciwpowodziową (łącznie z przeciwdziałaniem skutkom suszy), w tym docelową sieć zbiorników retencyjnych (także wielkogabarytowych). Bez takich strategii i programów maleją szanse uzyskania środków z UE na powyższe cele. Jest to konieczne w procesie pozyskiwania środków UE dla ewentualnego podkreślenia, że wnioskowane środki służą realizacji szerszych przedsięwzięć programowo-inwestycyjnych, wynikających z przemyślanych i przygotowanych projektów. Wydatnie skraca to czas realizacji zadań, a czasem jest niezbędnym warunkiem przyznania wnioskowanych środków.
7. Polska powinna bardziej aktywnie uczestniczyć w wymianie wiedzy i doświadczeń z ekspertami z innych krajów w zakresie modernizacji polskich dróg wodnych śródlądowych poprzez międzynarodowe programy współpracy takie jak FP7, Naiades (program mający na celu promowanie żeglugi śródlądowej w Europie), EDINNA (Education in Inland Navigation – Edukacja w Żegludze Śródlądowej, Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej, znajdujący się w Nakle nad Notecią włączony do projektu), poprzez działalność w międzynarodowych organizacjach, takich jak INE (Inland Navigation Europe – Żegluga Śródlądowa Europy), EFIP (European Federation of Inland Ports – Europejska Federacja Portów Śródlądowych), EBU (European Barge Union – Europejska Unia Berek).

6. Korzyści z rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego

Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego przyczynia się do rozwoju turystyki, energetyki, rekreacji i sportu oraz sprzyja rozwojowi rolnictwa. Z powodu słabo rozwiniętej sieci dróg wodnych w Polsce do transportu towarów wykorzystuje się inne gałęzie transportu, które są znacznie mniej przyjazne środowisku i mniej korzystne z ekonomicznego punktu widzenia niż transport wodny śródlądowy.

6.1. Wielozadaniowość infrastruktury śródlądowych dróg wodnych

Jako rezerwar wód powierzchniowych rzeki i zbiorniki wodne pełnią różne funkcje, najważniejsze z nich to:

1. Transportowa (wodne przewozy śródlądowe, funkcjonowanie portów, przeładowni i stoczni rzecznych),
2. Przemysłowa i komunalna (jako miejsce ujęć wody dla przemysłu i ludności, a jednocześnie odbiórniki ścieków przemysłowych i komunalnych),
3. Rolnicza (utrzymanie właściwych stosunków wodno-glebowych oraz nawadnianie przyległych terenów),
4. Energetyczna (wykorzystanie energii przepływającej wody do produkcji energii elektrycznej),
5. Sportowo-rekreacyjna i turystyczna (jako miejsce spędzania wolnego czasu i aktywnego wypoczynku w wodzie).

Wielozadaniowość systemu infrastruktury śródlądowych dróg wodnych umożliwia wykorzystanie każdej z funkcji systemu, a jednocześnie zapewnia współzależność pomiędzy poszczególnymi funkcjami. Rozwinięta infrastruktura wodna umożliwia sprawny przewóz osób i ładunków a jednocześnie wpływa na rozwój turystyki wodnej, która bez możliwości zapewnienia odpowiednich warunków dla przewozów pasażerskich nie mogłaby się rozwinąć. Z kolei rozwój turystyki wymusza odpowiednie zagospodarowanie brzegów rzek i innych szlaków wodnych. Funkcja energetyczna przyczynia się do budowy towarzyszących budowli hydrotechnicznych, które oprócz swej roli związanej z produkcją energii elektrycznej regulują koryto rzeki i spełniają funkcje przeciwpowodziowe.

Zależności pomiędzy licznymi funkcjami obiektów hydrotechnicznych sprawiają, że różne działy gospodarki narodowej mogą i powinny inwestować w rozwój infrastruktury wodnej.

6.1.1. Infrastruktura transportowa

Funkcja transportowa dróg wodnych jest głównym przedmiotem niniejszego opracowania i szczegółowo została opisana w innych rozdziałach, w tym miejscu nie będziemy się nią zajmować.

6.1.2. Infrastruktura związana z przemysłem i gospodarką komunalną

Wody powierzchniowe są pobierane z ujęć dla celów przemysłowych i komunalnych. Według danych GUS-u (Główny Urząd Statystyczny) z 2008 roku pobór wód przeznaczonych na cele

produkcyjne z rzek i zbiorników wodnych wynosił 69,7% całości poboru wszystkich wód ujmowanych w Polsce. W przypadku sieci wodociągowej wykorzystywanej do celów komunalnych wskaźnik ten wynosił 19,6%. Jednocześnie w 2008 zrzucano do wód śródlądowych ścieki komunalne i przemysłowe, których objętość wyniosła 8 807,6 hm³.

6.1.3. Infrastruktura związana z rolniczą funkcją dróg wodnych

W całej Polsce pobór wód powierzchniowych wykorzystywanych do celów rolniczych np. do nawodnienia pól wynosi 10,75% całości poboru⁸⁷ wody.

Infrastruktura wodna związana z celami rolniczymi jest stosowana głównie na obszarach, gdzie jest mały zasób wód podziemnych. Takimi regionami są np. Wielkopolska, Pomorze, Kujawy, południowo-wschodnia Polska, gdzie poziom wód gruntowych systematycznie się obniża. W efekcie zmian klimatycznych, a także zmian dokonanych przez człowieka tereny te zagrożone są suszą. Program Małej Retencji Wodnej⁸⁸, realizowany w województwach: dolnośląskim, pomorskim oraz w wielkopolskim, zakłada wybudowanie m.in. budowli piętrzących, stawów wiejskich, zbiorników sztucznych dolinowych oraz budowę spiętrzeń jezior. Program ten stanowi jedno z rozwiązań problemu suszy, a jednocześnie zapewnia ochronę przeciwpowodziową obszarów nim objętych.

6.1.4. Infrastruktura energetyczna

Według danych z 2009 roku udział energii odnawialnej w krajach Unii Europejskiej kształtuje się na poziomie 12% całkowitego zużycia energii. W Polsce udział ten wynosi zaledwie 2,5%. W 2001 roku rząd Rzeczypospolitej Polski przyjął dokument „Strategia Rozwoju Energetyki Odnawialnej”, który zakłada, że udział energii ze źródeł odnawialnych w bilansie paliwowo-energetycznym Polski wyniesie 7,5% w 2010 roku i do ok. 14% w 2020 roku.

Znaczna część energii produkowanej ze źródeł odnawialnych produkowana jest w Polsce w elektrowniach wodnych. Potencjał hydroenergetyczny wszystkich polskich rzek szacuje się na 13,7 TWh rocznie, przy czym obecnie wykorzystuje się z tego potencjału jedynie 1,6 TWh/rok. 45,3% tego potencjału przypada na Wisłę (z czego około 30% – na odcinek dolny Wisły), 43,6% – na dorzecza Wisły i Odry, 9,8% – na Odrę oraz ok. 1,5% – na rzeki Pomorza⁸⁹.

W porównaniu do konwencjonalnych elektrowni elektrownie wodne produkują tzw. czystą energię – nie zużywają surowców naturalnych, tj. węgla, ropy lub gazu oraz, dzięki temu, nie emitują zanieczyszczeń pyłowo-gazowych pochodzących ze spalania. Obecność elektrowni wodnych wpływa na polepszenie jakości wód powierzchniowych. Na kratach ujęcia wody do turbozespołów wylapywane są śmieci pływające w rzece, a pracujące turbiny wodne napowietrzają wodę, co poprawia jej zdolność do samooczyszczania biologicznego. Budowa elektrowni wodnych wiąże się z budową m.in. zbiorników wodnych, które są formą regulacji rzeki, zmniejszają erozję denną rzeki, wyrównują poziom wód oraz pełnią funkcję przeciwpowodziową i zapobiegają okresom suszy, co z kolei wpływa na lepszy rozwój rolnictwa na okolicznych terenach.

Unia Europejska promuje proekologiczne uzyskiwanie energii i zobowiązuje spółki handlujące energią elektryczną do wykorzystywania energii pochodzącej z „oze” (odnawialne źródła energii), co zachęca dodatkowo do inwestycji tego typu.

⁸⁷Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej, Główny Urząd Statystyczny, J. Oleński, H. Dmochowska, 2009.

⁸⁸Współczesne problemy pustynnienia, G. Porębska, M. Sadowski, Ochrona Środowiska i Zasobów Naturalnych nr 30, 2007.

⁸⁹Żegluga Śródlądowa dziś i jutro w Polsce, 2009, Bydgoszcz.

6.1.5. Infrastruktura sportowo-rekreacyjna i turystyczna

Modernizacja infrastruktury wodnej wpływa nie tylko na usprawnienie transportu pasażerskiego czy towarowego, lecz także ułatwia uprawianie turystyki wodnej korzystającej z tych samych dróg wodnych.

Turystyka wodna jest coraz bardziej rozwijającą się gałęzią gospodarki. Sprzyjają temu walory przyrodnicze i krajobrazowe polskich szlaków wodnych, jak również fakt istnienia wielu zabytkowych obiektów inżynierii wodnej. Same zaś wody śródlądowe i ich przybrzeża są wykorzystywane jako miejsca rekreacji oraz służą uprawianiu sportów wodnych.

Stopniowe podnoszenie się standardu życia społeczeństwa polskiego wpływa również na rozwój turystyki wodnej. Jednocześnie wymusza to poprawę standardu infrastruktury wodnej i obiektów turystycznych – bazy noclegowej, obiektów gastronomicznych itp. Świadczy o tym najlepiej rozwój śródlądowych marin i przystani żeglarskich, np. w Mikołajkach, Sztynorcie na Mazurach, czy też nowych przystani i ośrodków wypoczynkowych wokół jeziora Czorszyńskiego. Realizowane są także projekty poprawy jakości szlaków wodnych służących zarówno turystyce indywidualnej, jak i transportowi pasażerskiemu – turystyce zbiorowej, np. projekt Pętli Żuławskiej i program, w ramach którego modernizuje się szlak Kanału Elbląskiego.

Turystyka wodna może się również rozwijać wraz z rozwojem transportu towarów drogami wodnymi. Przykłady krajów sąsiednich – Niemiec, Holandii – pokazują, że na szlakach łączących ze sobą ośrodki gospodarcze, które jednocześnie są wartościowe pod względem walorów krajobrazowych, architektonicznych czy historycznych, rozwijana jest żegluga turystyczna równoległe z towarową. Wymaga to jednakże odpowiedniego szlaku i istnienia sprawnie funkcjonujących budowli hydrotechnicznych, wraz z całą infrastrukturą towarzyszącą.

6.1.6. Infrastruktura przeciwpowodziowa

Ochrona przeciwpowodziowa polega m.in. na odpowiednim kształtowaniu zabudowy obszarów zalewowych poprzez plany zagospodarowania przestrzennego, ustalenie warunków zabudowy oraz decyzje o lokalizacji inwestycji (umiarkowana zabudowa dolin rzecznych), opracowanie studiów ochrony przeciwpowodziowej, współpraca z wojewódzkimi urzędami melioracji i urzędów wodnych itp.

Regulacja rzek zabezpiecza okoliczne tereny przed zalaniem, poprawia jakość żeglugi i wpływa korzystnie na warunki środowiskowe rzek. Budowa takich urządzeń wodnych, jak opaski brzegowe, tamy poprzeczne i podłużne jest wykonywana w celu ochrony brzegów przed erozją boczną na odcinkach rzek, gdzie wymywany brzeg zbliża się do stopy wału przeciwpowodziowego. Generalnie można stwierdzić, że budowle regulacyjne, zwłaszcza te zlokalizowane na rzekach swobodnie płynących, koncentrując przepływy wody pozwalają na uzyskiwanie korzystniejszych głębokości żeglugowych oraz ograniczają możliwości tworzenia zatorów lodowych.

Oprócz działań inwestycyjnych dużą rolę w zapobieganiu powodzi odgrywa profilaktyka. W ramach prowadzenia prac utrzymaniowych koryt rzecznych obejmuje ona:

- Zachowanie drożności rzek poprzez usuwanie zwalonych drzew i krzewów oraz zapewnienie swobodnego przepływu wód i lodów poprzez lokalne pogłębianie koryta,
- Prace czerpalne na wypłyconych odcinkach rzek, gdzie występuje zagrożenie pojawienia się zatorów lodowych i śryżowych.

Naturalnym zabezpieczeniem przed powodzią (szczególnie na górnych odcinkach rzek) są lasy, które pochłaniają i przechowują nadmiar wód deszczowych. Jeśli ziemia jest ich pozbawiona, to przesiąkająca w swej zewnętrznej warstwie wodą doprowadza do rozległych powodzi i obsunięć ziemi.

W celu ograniczania ryzyka powodziowego i zmniejszenia następstw powodzi w państwach Unii Europejskiej Parlament Europejski przyjął w kwietniu 2007 r. Dyrektywę Powodziową (oficjalnie zatwierdzoną 23 października 2007 r.), która dotyczy właściwego zarządzania ryzykiem, jakie może stwarzać powódź dla ludzkiego zdrowia, środowiska, działalności gospodarczej i dziedzictwa kulturowego.

Dyrektywa zobowiązuje Państwa członkowskie, w tym Polskę, do sporządzenia:

- Wstępnej oceny ryzyka powodziowego,
- Map zagrożenia i map ryzyka powodziowego,
- Planów zarządzania ryzykiem powodziowym.

Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej przygotował harmonogram wdrożenia tej Dyrektywy. Zgodnie z nim do grudnia 2011 roku ma zostać opracowana ocena ryzyka powodziowego na terenie całej Polski w obszarach dorzeczy oraz związanych z nimi obszarach wybrzeża. Na tej podstawie określone zostaną następnie obszary, dla których stwierdzono występowanie ryzyka powodziowego.

6.1.7. Powodzie w Polsce

Powodzie na ziemiach polskich od wieków były przyczyną dotkliwych klęsk. W XIX wieku zarejestrowano ponad 20 dużych powodzi. Jedną z największych katastrof w tym okresie była letnia powódź w 1813 r. Wielkie szkody wystąpiły w dorzeczach Odry i Wisły, a przede wszystkim w ich dolnych biegach.

Ostatnie większe powodzie w XX w. w dorzeczach Wisły i Odry wystąpiły w 1997 i 2010 r. Powodzie w roku 2010 wystąpiły w drugiej połowie maja, na początku czerwca i w pierwszej połowie sierpnia i stanowiły jedne z największych w historii Polski. Z powodu klęski żywiołowej ucierpiały wówczas niemal wszystkie województwa kraju. Na Wiśle odnotowano najwyższą od 160 lat kulminację fali wezbraniowej. Podczas majowej pierwszej fali powodziowej pod wodą znalazły się znaczne części województw: lubelskiego, śląskiego, małopolskiego, świętokrzyskiego, podkarpackiego, a także mazowieckiego. W wyniku fali powodziowej ucierpiały również niektóre duże miasta np. osiedle Kozanów we Wrocławiu, a odcinek skanalizowanej Odry górnej został zamknięty.

Straty finansowe spowodowane powodzią są ogromne i w przypadku powodzi 2010 roku wyniosły około 12 mld PLN. Tereny zalewowe są bardzo często zamieszkiwane, co naraża mieszkańców na niebezpieczeństwo utraty mienia lub nawet życia. Powodzie powodują również straty środowiskowe, tj.: wylugowanie gleb, powstawanie osuwisk, eutrofizację zatok, do których uchodzą rzeki i pogorszenie jakości wód. W wodach Zatoki Gdańskiej skutki powodzi z 1997 roku można było zaobserwować nawet 12 miesięcy później. Wody powodziowe wpływające do Bałtyku zawierają nadmierne ilości azotanów i fosforanów, które powodują w wodach morskich nadmierny wzrost sinic – glonów niebezpiecznych dla zdrowia ludzkiego, powodujących choroby takie jak sinica czy alergię skóry. Woda powodziowa zawiera liczne śmieci, zwłoki zwierząt oraz substancje chemiczne pochodzące z zalanych fabryk, cementarzy itp.

6.1.8. Niskie stany wód w rzekach w Polsce

Polska znajduje się w strefie klimatu umiarkowanego przejściowego pomiędzy klimatem oceanicznym a kontynentalnym. W naszym klimacie średnia suma opadów rocznych jest bardzo niska i wynosi ok. 600 mm. Niewłaściwa regulacja stosunków wodnych, np. działania melioracyjne na Kujawach, stanowi jedną z przyczyn obniżenia stanów wód w rzekach w Polsce.

Większość rzek w Polsce nie jest uregulowana. Rzeki te charakteryzują się wahaniami poziomu wód oraz różnymi prędkościami przepływu. Wpływa to negatywnie zarówno na samooczyszczanie się wód, jak i przemieszczanie się zwierząt w nich żyjących. W przypadku niskich stanów wód – tzw. niżówek poniżej poziomu nienaruszalnego, rozwój roślinności naczyniowej (makrofitów) jest niemożliwy, powodując pogorszenie się jakości wody oraz kseryzację (ubożenie różnorodności ekosystemów). W konsekwencji, poprzez zmiany w środowisku, może to doprowadzić nawet do katastrofy ekologicznej, polegającej na wyginięciu gatunków lub populacji zwierząt i roślin.

Ilość budowli regulacyjnych takich jak zbiorniki retencyjne gromadzące wody wyżowe jest w Polsce niewystarczająca. W celu zabezpieczenia przed ewentualnymi powodziąmi należy niezwłocznie zwiększyć ilość tych budowli.

6.2. Żegluga śródlądowa, jako proekologiczna gałąź transportu

Ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej ustala Ramowa Dyrektywa Wodna 2000/60/WE [RDW] z dnia 23 października 2000 r., która jest wynikiem wieloletnich prac Wspólnot Europejskich zmierzających do lepszej ochrony wód poprzez wprowadzenie wspólnej europejskiej polityki wodnej, opartej na przejrzystych, efektywnych i spójnych ramach legislacyjnych. Opisano ją w rozdziale 4 niniejszego opracowania. Przypomnijmy tylko, że zobowiązuje ona państwa członkowskie do racjonalnego wykorzystywania i ochrony zasobów wodnych w myśl zasady zrównoważonego rozwoju. Wprowadza ona zintegrowaną gospodarkę zlewniową oznaczającą wymóg integralnego traktowania wód oraz środowiska przyrodniczego i społeczno-gospodarczego w skali całej zlewni. Transpozycja przepisów RDW do prawodawstwa polskiego nastąpiła głównie poprzez wprowadzenie ustawy Prawo wodne z dnia 21 lipca 2001 roku (Dz.U.05.239.2019 z późn. zm.) wraz z aktami wykonawczymi. Ramowa Dyrektywa Wodna wprowadzana jest w prawie polskim także poprzez ustawę Prawo ochrony środowiska (Dz.U.08.25.150 z późn. zm.) oraz Ustawę o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków (Dz.U.06.123.858 z późn. zm.) wraz z aktami wykonawczymi do tych ustaw.

Transport wodny śródlądowy jest jedną z najtańszych i najbardziej przyjaznych środowisku gałęzi transportu. Charakteryzuje się on:

- Małym zużyciem energii, gdzie stosunek zużycia energii do pracy przewozowej wynosi 1/10);
- Niską emisją substancji zanieczyszczających powietrze i wodę;
- Niskimi kosztami zewnętrznymi;
- Małą ilością wypadków.

W porównaniu z innymi działami gospodarki narodowej udział żeglugi śródlądowej wśród sprawców zanieczyszczenia wód jest znikomy. Ocenia się, że żegluga śródlądowa jest źródłem ok. 6% ogółu zanieczyszczeń zrzucanych do wód śródlądowych, podczas gdy:

- Rolnictwo powoduje 50% zanieczyszczeń zrzucanych do wód śródlądowych;

- Gospodarka komunalna – 23% ogółu zanieczyszczeń;
- Przemysł – 21% zanieczyszczeń⁹⁰.

Według obliczeń Komisji Europejskiej z 2002 roku transport wodny jest najczystsza ekologiczną gałęzią transportu i jedynie przybrzeżny transport morski ma jeszcze mniejszy wpływ na środowisko.

Według danych niemieckich i unijnych koszty zewnętrzne transportu śródlądowego są wielokrotnie mniejsze niż w pozostałych gałęziach transportu. Koszt zewnętrzny pracy przewozowej wykonanej przez żeglugę śródlądową wynoszącej 1000 tkm jest mniejszy o 19 euro w stosunku do tej samej pracy wykonanej przez transport samochodowy⁶¹.

W poniższej tabeli 36. porównano koszty zewnętrzne 3 gałęzi transportu: wodnego, samochodowego oraz kolejowego (przyjmując jako bazę parametry dla transportu wodnego).

Tabela 36. Koszty zewnętrzne gałęzi transportu

Gałąź transportu	Koszty zanieczyszczenia powietrza	Koszty hałasu	Koszty wypadków	Koszty zewnętrzne na 1000 tono-km
Wodny śródlądowy	Baza (1)	Baza (1)	Baza (1)	< 5 euro
Samochodowy	7 razy więcej	70 razy więcej	178 razy więcej	24,12 euro
Kolejowy	b.d.	87 razy więcej	12 razy więcej	12,35 euro

Źródło: Perspektywy i bariery rozwoju transportu wodnego śródlądowego w kontekście ograniczenia emisji CO₂ i oszczędności energii, Warszawa, 2009.

6.2.1. Wpływ żeglugi śródlądowej na redukcję emisji gazów i pyłów do atmosfery

Ograniczanie emisji spalin silników pozadrogowych (m.in. jednostki żeglugowe) do atmosfery jest regulowane poprzez standardy Unii Europejskiej dotyczące wartości granicznych emisji i zostało zawarte w Dyrektywie 97/68/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nie poruszających się po drogach. W Polsce ograniczanie wymienionych wyżej zanieczyszczeń jest regulowane przez ustawę z dnia 29.12. 2001 roku normującą wyłącznie zadymienie spalin w silnikach o zapłonie samoczynnym.

Z badań przeprowadzonych przez ADEME – Francuską Agencję ds. Środowiska i Zarządzania Energią oraz Niemiecki Instytut Energii i Środowiska (patrz tabela 37.) wynika, że transport wodny jest najbardziej ekonomiczny oraz najbardziej przyjazny środowisku w stosunku do pozostałych gałęzi transportu.

⁹⁰Koncepcja strategii rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce, K. Król, R.

Tabela 37. Porównanie gałęzi transportu pod względem ekonomicznym i środowiskowym

	Ilość km przebytych przy zużyciu 5 litrów paliwa i ładunku 1-tonowym.	Ilość ładunku przewiezionego na odległość 1 km przy zużyciu 1litra paliwa	Ilość gramów CO ₂ emitowanego na tonokilometr
Transport wodny śródlądowy	500 km	127 ton	33,4 g/tkm
Transport kolejowy	333 km	97 ton	48,1 g/tkm
Transport samochodowy	100 km	50 ton	164 g/tkm
Transport lotniczy	6,6 km	b.d.	b.d.

Źródło: „Perspektywy i bariery rozwoju transportu wodnego śródlądowego w kontekście ograniczenia emisji CO₂ i oszczędności energii” Ministerstwo Infrastruktury, 2009. Rezultaty badań wykonanych przez ADEME oraz Niemiecki Instytut Energii i Środowiska.

Powyższa tabela wskazuje, że transport wodny emituje ok. 5 razy mniej dwutlenku węgla na jeden tonokilometr przebytej drogi niż najbardziej popularny transport samochodowy. Żegluga śródlądowa, jako środek transportu jest także prawie trzykrotnie bardziej wydajna pod względem ilości przewiezionego ładunku niż transport samochodowy.

6.2.2. Gospodarka odpadami a stopień zanieczyszczenia wód

Właściwa gospodarka odpadowa jest czynnikiem znacząco wpływającym na poprawę jakości wód powierzchniowych. Substancjami zanieczyszczającymi lub mogącymi zanieczyścić wody mogą być odpady portowe i statkowe. W portach należą do nich:

1. Wody zaolejone,
2. Odpady komunalne,
3. Ścieki sanitarne,
4. Pozostałości ładunkowe.

Natomiast odpady powstałe w wyniku funkcjonowania statków to m.in.:

1. Odpady olejowe i ich mieszaniny,
2. Odpady ładunkowe,
3. Odpady stałe, bytowe i związane z ładunkiem,
4. Ścieki bytowe (sanitarne).

W Polsce gospodarkę odpadami na statkach żeglugi śródlądowej wprowadzono ustawą z 21 grudnia 2000 o żegludze śródlądowej. W dniu 21 maja 2003 roku Minister Infrastruktury wydał Rozporządzenie (na podstawie art. 47 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r.) w sprawie warunków gromadzenia, przechowywania i usuwania odpadów i ścieków ze statków żeglugi śródlądowej. Rozporządzenie to określiło sposób gromadzenia i oddawania odpadów statkowych do punktu przyjęć. Rozporządzenie stwierdza również, że podmiot zarządzający punktem przyjęć odpadów statkowych jest ich właścicielem. Niestety pomimo wprowadzenia powyższego rozporządzenia, z powodu m braku regulacji prawnych dotyczących funkcjonowania portów śródlądowych, w Polsce wciąż jest szereg problemów i trudności z rozwiązaniem tego problemu.

Europejskie przepisy w tej dziedzinie zostały zastrzone z momentem ustanowienia pakietu energetyczno-klimatycznego ustanowionego przez Parlament Europejski w dniu 17 grudnia 2008 r. i zmieniający dyrektywę Rady 1999/32/WE w odniesieniu do specyfikacji paliw wykorzystywanych przez statki żeglugi śródlądowej. Przyjęta wówczas dyrektywa nałożyła obowiązek monitorowania

poziomów emisji związanych z produkcją, przetwarzaniem i wykorzystaniem paliw oraz ograniczeniem emisji CO₂ o 10% (ok. 500 mln ton) w roku 2020, jednocześnie nakazując obowiązkowe ograniczenie emisji dwutlenku węgla o 6% do 2020 r. w stosunku do wielkości emisji z roku 2010. Podmiot zarządzający portem ma obowiązek opracowywać plan gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków i przestrzegać go. Ponadto musi zapewnić odbiór odpadów ze statków i informować armatorów o trybie i sposobie odbioru odpadów, lokalizacji portowych urządzeń odbiorczych, procedurach odbioru, systemie opłat itp. Opłaty za odbiór odpadów ze statków są częścią opłaty tonażowej.

Stan zanieczyszczenia wód śródlądowych w Polsce, pomimo widocznej poprawy w ostatnich latach, jest wciąż dość wysoki. Zanieczyszczenie wód rzecznych pochodzi głównie ze ścieków rolniczych, komunalnych oraz przemysłowych, które są zrzucane do rzek. Ścieki zawierają różne substancje, takie jak: azotany, fosforany, chlorki, metale ciężkie, substancje ropopochodne, fenole itp. Około 44% wód powierzchniowych w Polsce mieści się poniżej III klasy stanu czystości, do klasy III kwalifikuje się 49,9%, a pozostałe wody stanowią II klasę⁹¹ (klasyfikacja zgodna z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 11 lutego 2004 r.). Stan wód stojących jest dużo lepszy, np. wody Wielkich Jezior Mazurskich mieszczą się przeważnie w I i II klasie czystości.

Główna z polskich rzek – Wisła – jest bardzo zanieczyszczona. Jej wody kwalifikują się z reguły do III klasy czystości lub są pozaklasowe. Najgorzej z tego punktu widzenia wygląda odcinek koło Krakowa, który charakteryzuje się nadmiernym zanieczyszczeniem w okresie całego roku (wody pozaklasowe). W okolicach Warszawy ok. 70% wskaźników przekracza ilość stężeń dozwolonych w III klasie czystości. Należy jednakże podkreślić, że w latach 90. stan wód na całej długości rzeki był w ponad 90% pozaklasowy, zaś obecnie stopień zanieczyszczenia wód rzeki Wisły jest mniejszy, chociaż na wielu jej odcinkach nadal nie mieści się w żadnej z klas czystości.

Rzeka Odra jest najbardziej zanieczyszczona na odcinkach: Nowa Sól – Słubice oraz Cedynia – Szczecin. Na odcinkach tych rzeka została zakwalifikowana do V klasy czystości, III klasa wody jest najwyższą klasą zarejestrowaną na rzece Odra i występuje jedynie na odcinku Brzeg – Wrocław. Głównym zanieczyszczeniem obniżającym klasę wody rzeki Odry i jej dopływów są fosforany, które znajdują się w ściekach rolniczych (nawozy sztuczne) oraz w mniejszej ilości w ściekach komunalnych i przemysłowych. Jednocześnie ponad 50% dopływów rzeki Odry wykazuje V klasę czystości wody; 37,55% dopływów reprezentuje klasy III–IV oraz 12,5% klasy I i II⁹².

Należy w tym miejscu również wspomnieć, że w ramach zabezpieczenia wód powierzchniowych przed zanieczyszczeniem Polska, jako państwo członkowskie Unii Europejskiej, została zobowiązana od 1 maja 2004 roku do przestrzegania Dyrektywy Rady 91/676/EWG z dnia 12 grudnia 1991 r. dotyczącej ochrony wód przed zanieczyszczeniami powodowanymi przez azotany pochodzenia rolniczego. Dyrektywa obowiązuje Państwa członkowskie do podjęcia wielu działań np. wyznaczenia obszarów, z których mają miejsce spływy do wód powierzchniowych i/lub podziemnych, które zawierają lub mogą zawierać ponad 50 mg/l azotanów oraz obszarów, z których mają miejsce spływy do wód, które są eutroficzne lub mogą stać się eutroficzne, jeżeli nie zostaną podjęte odpowiednie działania.

⁹¹ „Rzeka nie jest ściekiem”, Ł. Supergan, raport Greenpeace, 2008. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. 2004. „Stan czystości rzek, jezior i Bałtyku” na podstawie wyników badań wykonywanych w ramach państwowego monitoringu środowiska w latach 2002–2003.

⁹² Gospodarka odpadami ze statków śródlądowych w portach rzecznych, A. Kucharski, Szczecin, 2003. Perspektywy i bariery rozwoju transportu wodnego śródlądowego w kontekście ograniczenia emisji CO₂ i oszczędności energii; Departament Transportu Morskiego i Żeglugi Śródlądowej, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2009.

W ramach realizacji zobowiązań wynikających z Dyrektywy wyznaczono w Polsce 21 obszarów szczególnie narażonych na azotany pochodzenia rolniczego, z których odpływ azotu ze źródeł rolniczych do wód należy ograniczyć (Obszary Szczególnie Narażone – OSN). Obszary te zajmują 2% powierzchni kraju. W ramach dotychczasowych działań opracowano udoskonalony Kodeks Dobrej Praktyki Rolniczej, dostosowany do zaleceń Dyrektywy Azotanowej, który jest upowszechniany wśród rolników i środowisk rolniczych.

6.3. Wnioski

8. Transport wodny śródlądowy jest z najbardziej ekonomiczną i najbardziej przyjazną środowisku gałęzią transportu. Przewóz ładunków (szczególnie masowych i wielkogabarytowych) szlakiem wodnym jest wydajniejszy i tańszy w porównaniu do przewozów pozostałymi rodzajami transportu.
9. Inwestycje w rozwój transportu drogami wodnymi są też inwestycjami w szeroko rozumianą gospodarkę wodną i wspierają zrównoważony rozwój akwenów wodnych i transportu. Wielofunkcyjność infrastruktury gospodarki wodnej wspierać powinna rozwój funkcji transportowych i odwrotnie funkcja transportowa wspierać powinna realizację innych funkcji pełnionych przez infrastrukturę.
10. Budowle hydrotechniczne służące żegludze śródlądowej spełniają wiele innych funkcji. Regulują bieg rzeki, wpływają na rozwój turystyki, przyczyniają się do polepszenia stanu jakości wód (m.in. funkcjonowanie turbin elektrowni wodnych poprawia napowietrzanie wody). Obiekty wodne zapobiegają także procesowi pustynnienia obszarów oraz spełniają funkcję przeciwpowodziową.
11. Nie można przyznać racji organizacjom ekologicznym o skrajnych poglądach, które uważają, że jakiegokolwiek ingerencje infrastrukturalne na rzekach są nieprzyjazne środowisku. W swoim stanowisku nie uwzględniają one różnorodności przyrodniczej środowiska wodnego i korzystnych efektów przyrodniczych, jakie daje infrastruktura wodna. Negatywnym przykładem skutków braku działalności człowieka w infrastrukturę wodną jest Dolna Wisła i jej powolna degradacja.
12. Ważnym problemem, również z punktu widzenia ochrony środowiska na Polskich wodach śródlądowych, jest uregulowanie problemu prawnego i organizacyjnego funkcjonowania portów śródlądowych.
13. Zmiany klimatu wpływają na wahania stanu wód powierzchniowych, a co za tym idzie zwiększają ryzyko wystąpienia wód i powodzi. Ostatnie gwałtowne i długotrwałe powodzie występujące w Polsce, jak również na całym świecie stanowią silny czynnik propagujący regulację rzek oraz budowę nowych urządzeń hydrotechnicznych, które znacząco wpłynęłyby na obniżenie ryzyka wystąpienia powodzi.



7. Turystyka wodna w Polsce

7.1. Infrastruktura i warunki funkcjonowania turystyki wodnej w Polsce

Gospodarka turystyczna na świecie, w której turystyka wodna zajmuje znaczącą pozycję, od lat wykazuje dynamiczny rozwój i wzrost zapotrzebowania na usługi turystyczne, zapewniające bezpośredni kontakt z przyrodą, ze szczególnym uwzględnieniem środowiska wodnego⁹³. Walorami turystycznymi Polski, sprzyjającymi rozwojowi turystyki wodnej, są:

- Nadmorskie piaszczyste plaże z zalewami i zatokami Morza Bałtyckiego;
- Rzeki ze szlakami wodnymi;
- Jeziora i zbiorniki wodne z kanałami;
- Środowisko przyrodnicze z czystym powietrzem, naturalnym krajobrazem i zabytkami kultury.

Ze względu na te zasoby turystyka wodna w Polsce ma szanse rozwoju i uzyskania znaczącej pozycji wśród innych dziedzin gospodarki kraju.

Z niemałym powodzeniem zaczęła rozwijać się już ona na początku XX wieku z chwilą uzyskania przez Polskę niepodległości. Brak w latach powojennych należytej troski o rozwój i utrzymanie stanu technicznego taboru pływającego i urządzeń hydrotechnicznych, w tym zabezpieczeń przeciwpowodziowych, drożności szlaków wodnych i czystości wód, osłabił pozycję turystyki wodnej. Rozwój turystyki wodnej w kolejnych latach odbywał się zgodnie z założeniami planów państwowych i zakładów pracy. Wiele niekorzystnych zmian wystąpiło również na początku okresu transformacji gospodarczej.

Dziś obraz ten powoli się zmienia. Dzięki inicjatywom władz lokalnych, stowarzyszeniom i kapitałowi prywatnemu funkcje te powoli się odradzają. Powstają przystanie, hotele, pojawia się tabor wodny. Na niektórych odcinkach rzek, jezior i w morskich portach uruchamiane są regularne rejsy białej floty, rozwija się turystyka promowa.

Ważną strategiczną wręcz rolę przy dokonujących się zmianach odgrywają środki unijne pozyskiwane poprzez realizację rządowych i regionalnych Programów Operacyjnych, Programów Rozwoju czy Programów Współpracy Terytorialnej.

W dobie globalizacji, ekorozwoju i demokracji, kraje zintegrowane w Unii Europejskiej podejmują trud tworzenia koncepcji dalszego rozwoju wykorzystania jezior i rzek europejskich z uwzględnieniem celów ogólnoeuropejskich, regionalnych i lokalnych, z zachowaniem zrównoważonych ekologicznie wymagań środowiska naturalnego i oczekiwań człowieka. Nie wszystkie jednak koncepcje w pełni odpowiadają tym wymogom, jak np. Program „Natura 2000”, który w swych założeniach ma do odegrania szczególnie ważną dla ochrony środowiska, w wielu przypadkach zakłada pełną niemal izolację człowieka od naturalnie chronionych zasobów przyrodniczych utrudniając m.in. lokalizację w niektórych miejscach przystani wodnych i portów. Z takim stanowiskiem należy polemizować – spełniając bowiem potrzeby środowiska naturalnego, nie możemy zapomnieć o spełnieniu potrzeb człowieka, który jest elementem tego środowiska.

⁹³ Według W. Gaworeckiego na turystykę wodną składa się turystyka śródlądowa i morska.

Człowiek odczuwa wiele potrzeb, wśród których poznawcze, estetyczne, regeneracja sił fizycznych i psychicznych zajmują szczególną pozycję.

Rozwój funkcji turystycznej wód może wiele z nich zaspokoić. Szczególnie, jeżeli zostaną należycie wyeksploatowane i wykorzystane ich walory przyrodnicze i kulturowe.

7.1.1. Charakterystyka i warunki funkcjonowania turystyki wodnej na polskich wodach śródlądowych i w pasie wód Pobrzeża Bałtyckiego⁹⁴

Rzeki

- Wisła z jej dorzeczem zajmującym 54,2% powierzchni Polski,
- Odra z jej dorzeczem zajmującymi 33,9% powierzchni Polski,
- rzeki Przymorza – zajmujące 10,9% powierzchni Polski,
- Niemen z jego dorzeczem zajmującym 0,8% powierzchni Polski.

Jeziora

Jeziora w Polsce o powierzchni ponad 1 ha zajmują 1% powierzchni kraju. Rozmieszczone są jednak nierównomiernie. Są to głównie jeziora polodowcowe, tworzące 3 największe pojezierza, czyli: Pojezierze Mazurskie z największymi jeziorami Śniardwy i Mamry (Wielkie Jeziora Mazurskie), Pojezierze Pomorskie i Pojezierze Wielkopolskie.

Ponadto występują wzdłuż brzegu Bałtyku jeziora przybrzeżne⁹⁵, np. Łebsko, jeziora deltowe, np. Dąbie.

Zbiorniki sztuczne (retencyjne i zaporowe), np. Rożnowski, Zegrzyński, Koronowski, wypełnione wodą wyrobiska pokopalniane, np. Bełchatów.

Kanały łączące jeziora i rzeki, np. Bydgoski, Augustowski, Zegrzyński.

Pas wód Morza Bałtyckiego

Wody przybrzeżne obejmują przylegający do Pobrzeża pas długości na 524 kilometry i szerokości na 12 mil morskich. Jest to pas z szerokimi plażami, zalewami i zatokami, do których wpadają największe polskie rzeki – Wisła i Odra. To wyjątkowo atrakcyjny obszar dla wypoczynku i uprawiania sportów wodnych oraz żeglugi przybrzeżnej. Największe na Wybrzeżu Gdańskim ośrodki wodne to ośrodki w Gdyni, Sopocie, Gdańsku, na Helu i Łebie, u ujścia Wisły i Zalewu Wiślanego, a także Pętli Żuławskiej.

Największe na szczecińskim wybrzeżu ośrodki żeglarskie i przystanie występują na Zalewie Szczecińskim i u ujścia Odry. Są to: Świnoujście, Międzyzdroje, Trzebież, Rewal (leżący nad otwartym morzem) i Szczeciński Węzeł Wodny. Na środkowym odcinku wybrzeża centrum turystyki wodnej tworzą: Kołobrzeg, Ustronie Morskie oraz Darłowo.

7.1.2. Infrastruktura techniczna niezbędna do funkcjonowania wodnej turystyki śródlądowej

Do infrastruktury technicznej niezbędnej dla funkcjonowania wodnej turystyki śródlądowej zaliczyć możemy:

⁹⁰ Pobrzeże Pomorskie. Praca pod red. B. Augustowskiego, str. 191 – 192; Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Wyd. PAN 1984.

⁹⁵ J. Kondracki J.: Geografia Fizyczna Polski. str. 152; oraz A. Dylikowa: Geografia Polski Krainy Geograficzne. str. 734, PZWS Warszawa 1973.

- Oznakowane szlaki wodne,
- Sieć przystani wodnych z zapleczem turystycznym (noclegowo-gastronomicznym i sanitarnym) mariny itp.,
- Ośrodki szkoleniowe i wypożyczalnie sprzętu z punktami informacji turystycznej,
- Zabezpieczenie warsztatowe i techniczne do slipowania łodzi i kajaków oraz napraw sprzętu pływającego,
- Miejsce do dłuższego postoju i zimowania jednostek,
- Obiekty rekreacyjno-sportowe, pola namiotowe i campingowe,
- Drogi dojazdowe do nabrzeży, parkingi,
- Śluzy z zapleczem turystyczno-sanitarnym (pole namiotowe, dostęp do wody, prądu, wc) dla turystów oczekujących na śluzowanie,
- Na śluzach urządzenia umożliwiające bezpieczne śluzowanie małych jednostek lub ich transport drogą lądową wzdłuż śluzy, bezpieczne zejście do kanału śluzowego, miejsca do cumowania małych jednostek oczekujących przed śluzą na śluzowanie.

Przystanie

Wyróżnić możemy następujące typy przystani według rodzaju uprawianej turystyki i sportów wodnych oraz wyposażenia:

- Przystanie kajakowe – wyposażone w podstawowy serwis, sanitariaty, zaplecze noclegowo-gastronomiczne, pola biwakowe;
- Przystanie żeglarskie dla jachtów i motorówek; mariny z wydzielonymi miejscami na obszarze akwenu i terenu lądowego otaczającego akwen. Podstawowe oferowane usługi to możliwość krótkiego i dłuższego postoju, podłączenie do mediów, możliwości tankowania paliwa, zrzutu nieczystości, usługi hotelarsko-gastronomiczne, aż po luksusowe kluby jachtowe i apartamenty.
- Przystanie pasażerskie – najczęściej to nabrzeża położone centralnie w miejscowościach na szlaku wodnym zapewniające pasażerom bezpieczne wsiadanie i wysiadanie ze statku (szczególnie osobom niepełnosprawnym), umożliwiające zaopatrzenie w wodę i prąd, usuwanie odpadów, z usługą gastronomiczno-rekreacyjno-rozrywkowo-kulturalną, parkingi, toalety.

Odległości między przystaniami zapewniające optymalne podróżowanie śródlądowymi szlakami wodnymi to:

- Dla kajakarzy co 15–20 km z możliwością wychodzenia podczas podróży w bezpiecznych miejscach na ląd (przynajmniej co 2 godz. Na krótki odpoczynek, zwiedzanie okolicy);
- Dla jachtów i motorówek co 40–50 km;
- Dla statków pasażerskich do 70 km.

Na nabrzeżach w niektórych miejscowościach na szlakach wodnych powstają zarówno przystanie pasażerskie, jak i przystanie dla małych jednostek. Nabrzeża takie określane są jako porty lub przystanie turystyczne.

Na większości śródlądowych szlaków wodnych w Polsce nie zostały jeszcze stworzone odpowiednie warunki do funkcjonowania szlaku. Problemem są zbyt duże odległości, jakie dzielą poszczególne przystanie, co uniemożliwia pokonanie danego odcinka rzeki w ciągu 1 dnia, a to z kolei bardzo zmniejsza atrakcyjność szlaku.

7.2. Gospodarcze znaczenie turystyki wodnej

Dobrze rozwinięta infrastruktura, zapewniająca właściwe i bezpieczne funkcjonowanie szlaku ma ogromny wpływ na rozwój gospodarczy regionu. To przede wszystkim:

- Efekt ekonomiczny związany z zasilaniem lokalnego budżetu:
 - a. nowe miejsca pracy i dodatkowe dochody dla mieszkańców,
 - b. rozbudowana infrastruktura turystyczna z bogatą ofertą rekreacji i wypoczynku na rzece i nad rzeką, podnosząca jakość życia mieszkańców położonych nad wodą miejscowości,
 - c. wzrost atrakcyjności miejscowości jako miejsc działalności gospodarczej, kulturalnej i społecznej,
 - d. uaktywnienie działań prywatnych inwestorów,
 - e. napływ nowych technologii⁹⁶,
- Dochody z turystyki wodnej, z której czerpać będą przede wszystkim:
 - a. właściciele przystani i portów turystycznych,
 - b. ośrodki rekreacji i sportów wodnych,
 - c. firmy wynajmujące jednostki pływające i sprzęt wodny,
 - d. ośrodki szkoleniowe,
 - e. producenci łodzi,
 - f. stocznie budujące i remontujące statki turystyczne,
 - g. firmy świadczące usługi turystyczne i rekreacji wodnej,
- Pośrednio z turystyki wodnej korzystać będą:
 - a. handlowcy detaliczni (sprzedaż żywności, sprzętu turystycznego, pamiątek, odzieży),
 - b. gastronomia
 - c. bazy noclegowe.

7.3. Turystyczne wykorzystanie śródlądowych szlaków żeglugowych (wodnych)

Długość śródlądowych szlaków wodnych nadających się do uprawiania turystyki w Polsce wynosi ponad 11 tys. km i jest znacznie dłuższa od dróg wodnych nadających się do uprawiania żeglugi towarowej.

Przyjmując za kryterium atrakcyjność szlaku, wyróżniono szlaki o walorach:

- Międzynarodowych (14%),
- Ogólnokrajowych (58,5%),
- Regionalnych (27,5%).

O ocenie atrakcyjności decydowały m.in. walory przyrodnicze, czystość wód i powietrza, cisza, zalesienie, walory krajoznawcze naturalnych krajobrazów, dostępność brzegów, zagospodarowanie szlaku i odpowiednie warunki do żeglowania.

W wyniku przeprowadzonej waloryzacji wyznaczono 118 szlaków wodnych, w tym 30 żeglarskich dla jednostek o większym zanurzeniu (powyżej 40 cm dla jachtów, łodzi motorowych itp.).

Biorąc pod uwagę przepustowość szlaków, wyróżniono szlaki o:

⁹⁶ „Turystyka wodna w Euroregionie Pro Europa Viadrina – analiza potrzeb i koncepcja realizacji”, BTE Tourismusmanagement und Regionalentwicklung, Berlin, czerwiec 1998.

- Przepustowości indywidualnej (dla zespołów 3–5 osad);
- Przepustowości masowej (dla dużych spływów).

Polskie szlaki o walorach międzynarodowych

Polskie szlaki o walorach międzynarodowych wyróżniają się przyjętymi w klasyfikacji kryteriami na tle europejskich wodnych szlaków śródlądowych w sposób szczególny. Są to:

- Szlaki kajakowe o przepustowości indywidualnej: Poprad – od Muszyny do Dunajca (54 km), Radunia – od Jez. Stężyckiego do Motławy (97 km), Pasłęka – od jez. Morąg do Zalewu Wiślanego (156 km),
- Szlaki kajakowe o przepustowości masowej: Dunajec – od Nowego Targu do Wisły (199 km), Krutynia – od Sorkwit do Kamienia (90 km), Czarna Hańcza – od jez. Wigry do Rygola (51 km), Jeziora Brodnickie – od Tamy Brodnickiej do Brodnicy (48 km), Brda – od Nowej Brdy do Wisły (208 km), Wda (Czarna Woda) – od Lipusza do Wisły (194 km), Drawa – od Czaplina do Noteci (194 km),
- Szlaki żeglarskie o przepustowości masowej: Wielkie Jeziora Mazurskie – od Węgorzewa przez Giżycko, Kamień, Ruciane-Nidę do jez. Wiartel (110 km), Wielkie Jeziora Mazurskie – od jez. Śniardwy przez Kanał Jegliński do Pisz (20 km), Kanał Augustowski – od Rygola przez jez. Necko do Biebrzy (70 km). Kanał Elbląski od Jeziora Drużno do śluzy Miłomłyn 52 km, od Miłomłyn przez Jezioro Jeziorak do Łławy – 32, 2 km, razem 84,2 km – z odgałęzieniami 151,7 km.

Ograniczeniem dla turystyki motorowodnej są obowiązujące, głównie na Pojezierzach, tzw. strefy ciszy, w których ze względu na ochronę przyrody nie wolno używać łodzi silnikowych i motorówek.

Podobna klasyfikacja przeprowadzona została dla jezior i sztucznych zbiorników:

- 47,3% powierzchni akwenów nadano znaczenie międzynarodowe;
- 21,0% powierzchni akwenów nadano znaczenie ogólnokrajowe;
- 31,7% powierzchni akwenów nadano znaczenie regionalne.

Przy dokonywaniu klasyfikacji szlaków zwrócono uwagę na konieczność polepszenia stanu czystości wód, a dla łodzi silnikowych i motorówek – zachowanie strefy ciszy⁹⁷.

7.3.1. Stan żeglowności śródlądowych szlaków turystycznych

Wodne śródlądowe szlaki turystyczne

Stan i sprawność śródlądowych wodnych szlaków turystycznych w Polsce ulega stopniowej degradacji. Największe 2 rzeki – Wisła i Odra – jeszcze do niedawna spełniały warunki stawiane żegludze pasażerskiej (głębokość tranzytowa powyżej 1 m). Dzisiaj, Wisła na odcinku Kraków – Gdańsk oraz Odra od Kędzierzyna-Koźła po Szczecin straciły stałą w ciągu sezonu nawigacyjnego żeglowność. Obecnie zarówno rzeka Wisła, jak i rzeka Odra jedynie fragmentarycznie spełniają warunki stawiane szlakom żeglugi pasażerskiej, zapewniając III lub IV i V klasę międzynarodową. Na Odrze, na odcinku od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej, w okresie przepływów niżówkowych głębokości na rzece spadają lokalnie poniżej 1,0 m, co uniemożliwia kontynuowanie żeglugi przez statki pasażerskie i izoluje tym samym górną część odrzańskiej drogi wodnej od dolnego odcinka rzeki. W sytuacji występowania niskich stanów wody na Odrze swobodnie

⁹⁷ Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J.: Geografia turystyczna Polski. Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1992 r. str. 123–124.

płynącej ruch turystyczny mogą uprawiać jedynie jednostki pływające o zanurzeniu mniejszym niż ww. statki pasażerskie.

Żegluga pasażerska, dla której wymagana jest głębokość tranzytowa powyżej 1 m, może odbywać się na następujących odcinkach rzek:

- Na Wiśle – w górnym biegu od Przemszy do Kanału Łączańskiego – 37,5 km (IV klasa), w środkowym biegu od Płocka do Włocławka – 42,8 km (Va klasa), w dolnym biegu Martwa Wisła – 11,5 km (Vb klasa),
- Na Odrze – w dolnym biegu od Ognicy do Widuchowej 7,1 km (Vb klasa), Odra Zachodnia za Widuchową od 3 km (wejście HFW) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi 36,3 km (Vb klasa), Odra Wschodnia z Regalicą od Widuchowej do jeziora Dąbie 37,5 km (Vb klasa), jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi 9,5 km (Vb klasa).

Żegluga pasażerska, dla której nie jest wymagana głębokość 1 m, może odbywać się na rzece:

- Wiśle:
 - odcinek Kraków – Oświęcim (90 km);
 - wody Dłty Wisły.
- Odrze:
 - Kanał Gliwicki 41,2 km;
 - Kanał Kędzierzyński 5,9 km;
 - skanalizowana Odra na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Brzeg Dolny 183,7 km;
 - swobodnie płynąca Odra od ujścia Warty do Ognicy 79,4 km.

Do celów turystycznych dla jednostek o małym zanurzeniu wykorzystywany jest:

- Szlak Wiślany od Oświęcimia do Gdańska ponad 947 km,
- Odrzańska Droga Wodna od Kędzierzyna-Koźla do Szczecina, ponad 644 (z Kanałem Gliwickim ponad 685 km),
- Wisła – Odra 294 km: skanalizowana Brda 14 km, Kanał Bydgoski 25 km, skanalizowana Noteć 138 km, Noteć swobodnie płynąca 49 km, Warta swobodnie płynąca 68 km (szlak ten połączony jest z Wielką Pętlą Wielkopolską),
- Droga wodna Warta – Odra od 68 km do 406 km z Kanałem Ślesieńskim i Jeziorem Gopło,
- Kanał Elbląski,
- Wielkie Jeziora Mazurskie,
- Kanał Augustowski,
- Nysa Łużycka,
- Bug i Narew,
- Kanał i Zalew Zegrzyński,
- Rzeki górskie, w tym spływ Dunajcem,
- Rzeki: Wda, Brda, Drwęca, Drawa, Pilica, Obra i inne,
- Pętla Żuławska.

7.3.2. *Rozwój sieci przystani wodnych z zapleczem turystycznym*

Istniejące obecnie przystanie turystyczne nad naszymi rzekami i jeziorami wciąż nie zabezpieczają pełnego zapotrzebowania, jakie wynika z funkcji szlaków wodnych w Polsce.

Przystanie i nabrzeża turystyczne powstały jako nowe lub rozbudowały się głównie z inicjatywy społeczności i władz lokalnych, a także sektora prywatnego i organizacji pozarządowych. Widzieli oni w rozwoju turystyki wodnej wielką szansę dla rozwoju gospodarki regionu.

Do rejonów dobrze zagospodarowanych pod tym względem należy Pojezierze Mazurskie z ośrodkami w Giżycku, Augustowie, Mikołajkach, Gołdapi, Ostródzie itp. Na Pojezierzu Pomorskim znaczące są m.in. ośrodki w Charzykowie, Wdzydzach, Drawsku, na Pojezierzu Wielkopolskim i Lubuskim w Poznaniu, Gorzowie Wlkp., Koninie, Ślawie.

Zdecydowanie poprawia się również sytuacja nad rzekami. Przystanie i ośrodki żeglarskie, które powstały jako nowe lub rozbudowane na Wiśle, to przede wszystkim przystań w Krakowie, Gdańsku, Toruniu, Sandomierzu, Płocku, Bydgoszczy, w Warszawie i w pobliżu Zalewu Zegrzyńskiego, na Narwi i w wielu innych miastach.

Na Sanie powstał port w Ulanowie – stolicy flisactwa.

Przy rozbudowie sieci przystani na Wiśle i jej dopływach ogromną inicjatywę okazały Związki i Stowarzyszenia Gmin i Miast Nadwiślanych, a także władze lokalne i urzędy marszałkowskie. Podobna sytuacja występuje na Odrze, jeszcze do niedawna niedostępnej rzece granicznej, gdzie dziś powstał już łańcuch przystani pobudowanych przez miasta i gminy zintegrowane w Stowarzyszeniu na Rzecz Miast i Gmin Nadodrzańskich. Realizują one wspólne projekty, których przykładem jest Nowa Sól, Sulechów i Bytom Odrzański, a także Krosno Odrzańskie czy Kostrzyn. Prywatni inwestorzy, jako entuzjaści rozwoju turystycznej i rekreacyjnej funkcji rzeki Odry, pobudowali przystanie w Urazie, Ścinawie, Ścinawie Polskiej i Cigacicach. Warte podkreślenia są inicjatywy samorządów i stowarzyszeń na Warcie, Noteci i Wiśle, przykładem tego są chociażby porty w Santoku, Nakle, Bydgoszczy, Malborku.

Oceniając obecny stan zagospodarowania turystycznego polskich rzek, można stwierdzić, że rzeka Odra na całej swej długości, tj. od Wrocławia po Szczecin jest najlepiej zagospodarowana i przygotowana do pełnienia funkcji śródlądowego szlaku turystycznego. Prawie na całym szlaku odrzańskim zapewnione są odpowiednie odległości między przystaniami dla żaglówek i jachtów motorowych, a także przystanie/porty dla statków pasażerskich. Niezbędne są jeszcze porty turystyczne w Głogowie i Gryfinie oraz przystanie postojowe (kładki, pomosty) w miejscowościach z wyjątkowymi atrakcjami turystycznymi, np. Lubiążu, Siedlisku, Wietszycach, Nietkowie itp. Dalszej rozbudowy wymaga również zaplecze z infrastrukturą turystyczną na już istniejących przystaniach, np. w Widuchowej i Ścinawie.

Polską sieć przystani i portów uzupełniają podobne przystanie i porty po stronie niemieckiej. Lokalizacja polskich przystani według kategoryzacji zaprezentowana została na mapie turystycznej „Odrzański Szlak Wodny” (wydawana przez Sekretariat Techniczny CETC Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego).

Odrzański szlak żeglugowy wykorzystują również armatorzy niemieccy, organizując rejsy po wodach Europy Zachodniej i Odry w kierunku Głogowa i Wrocławia. Z dużym powodzeniem rozwija się żegluga turystyczna dużymi statkami pasażerskim na trasie Berlin – Szczecin – porty Zalewu Szczecińskiego (o ile w czasie planowanych rejsów szlak jest żeglowny). Dla pełnego wykorzystania przygotowanej już infrastruktury niezbędne jest udrożnienie brakującego odcinka szlaku, tj. od Brzegu Dolnego do ujścia Warty (ok. 336 km).

Turystyczny szlak żeglugowy po udrożnieniu będzie wynosił ponad 644 km i ze względu na połączenia kanałami ze szlakami Europy Zachodniej będzie miał zarówno znaczenie transgraniczne, jak i międzynarodowe.

Należy podkreślić, że od kilku już lat obserwujemy we wszystkich regionach Polski wręcz spontaniczny wzrost zainteresowania władz wojewódzkich, lokalnych i organizacji pozarządowych budową nowych przystani i szlaków wodnych. Urzędy marszałkowskie, powiatowe i gminne w swoich planach rozwoju programują inwestycje i przedsięwzięcia niezbędne do rozwoju infrastruktury turystyki wodnej na swoim terenie, zabiegają o środki Unii Europejskiej. Są to działania godne podkreślenia i poparcia. Dlatego w Programie Rozwoju Infrastruktury Transportu Śródlądowego w Polsce powinny znaleźć się najważniejsze przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcia o znaczeniu międzynarodowym:

- Rewitalizacja międzynarodowej drogi E-30, która pokrywa się z tworzonym Środkowoeuropejskim Korytarzem Transportowym CETC, w którym Odrzańska Droga Wodna występuje jako droga wodna E-30, połączona kanałami Havelą i Szprewą z Zachodnioeuropejskim Szlakiem Śródlądowym (Niemcy, Holandia, Belgia), W planach budowa kanału Odra – Dunaj. Wielką szansą dla tego korytarza będzie wpisanie go do sieci TEN-T, o co czynione są starania przez Ministerstwo Infrastruktury. Ponadto planowana jest dalsza realizacja przyjętej przez Stowarzyszenie na Rzecz Miast i Gmin Nadodrzańskich „Koncepcji turystycznego i rekreacyjnego zagospodarowania Odry” (list intencyjny dwukrotnie podpisało 4 marszałków – woj. opolskiego, dolnośląskiego, lubuskiego oraz zachodniopomorskiego w 2004 i w 2009).
- Rewitalizacja międzynarodowej drogi E-70. Droga ta obejmuje rzekę Odrę z Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Wisłą, Nogatem, Szarpawą oraz Zalewem Wiślanym. Na zachodzie poprzez drogi śródlądowe połączona jest z Holandią i Niemcami, na wschodzie – z Obwodem Kaliningradzkim, Litwą po Kłajpedę. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego w porozumieniu z pozostałymi zainteresowanymi województwami, które podpisały stosowne porozumienie (województwa: zachodniopomorskie, wielkopolskie, kujawsko-pomorskie, podlaskie i pomorskie) zlecił wykonanie opracowania „Koncepcji programowo przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód – zachód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana droga wodna E-70 na terenie Polski)”. Do projektu rewitalizacji doskonale wpisują się Szlak Odrzański (E-30) i Pętla Wielkopolska. W pierwszym etapie rewitalizacji ważne, aby spełnił on wymogi szlaku turystycznego.
- Rewitalizacja drogi wodnej E-40 w powiązaniu z Pętlą Żuławską, Wisłą – Bugiem, aż po Morze Czarne. Powstają już projekty prezentujące możliwość realizacji.

Przedsięwzięcia o znaczeniu transgranicznym (wybrane przykłady):

- Szlak wodny Berlin – Szczecin – Bałtyk promowany przez Klaster i Euroregion „Pomerania”. Jego atrakcyjność podniesie użegłownienie Odrzańskiej Drogi Wodnej,
- Szlak wodny króla Stefana Batorego z Warszawy Wisłą poprzez Kanał Żerański, Zalew Zegrzyński, Narew, Biebrzę, Kanał Augustowski, Niemen. Szlak Batorego wynoszący około 300 km jest inicjatywą woj. mazowieckiego i podlaskiego oraz samorządów lokalnych. Polska Agencja Rozwoju Turystyki opracowała w 2009 r. dokument „Strategia Rozwoju Produktu Turystycznego Szlak Wodny Króla Stefana Batorego”.

Wybrane przedsięwzięcia o znaczeniu regionalnym poparte inicjatywą samorządów wojewódzkich i lokalnych:

- Szlak kajakowy na Warcie; od 2009 r. rozpoczęto jego oznakowanie na odcinku od Międzychodu do Uniejowa (ok. 350 km),
- Szlak wodny „Błękitny San” na Sanie,
- Szlak wodny Pilica – od Szczekocin po Wisłę,

- Szlak na Bugu (223 km) – Serock – Niemirów,
- Pętla Toruńska – Toruń – Elbląg,
- Zachodniopomorski Szlak Żeglarski,
- inne.

Postulowane projekty kanałów:

- Odra – Dunaj (droga międzynarodowa E-30); będzie on szansą połączenia Odrzańskiej Drogi Wodnej z Morzem Czarnym i krajami Europy Środkowo-Wschodniej,
- Odra – Wisła; od Koźła do Oświęcimia łączący dorzecze Wisły i Odry na obszarze Polski Południowej.

Przedstawione projekty szlaków to tylko część zgłaszanych propozycji.

Śródlądowe szlaki żeglugowe w Polsce nie tworzą zwartego systemu komunikacyjnego, dlatego ich wykorzystanie turystyczne dla ruchu pasażerskiego odbywa się tylko na wybranych odcinkach, które spełniają parametry dróg III do V klasy. Wynoszą one ponad 606 km i stanowią zaledwie około 17% długości żeglownych dróg w Polsce (3 660 km w 2008 r.). Na pozostałych szlakach wodnych mogą pływać jednostki o małych parametrach długości, szerokości i zanurzenia (kajaki, łodzie wiosłowe i żaglowe, motorówki, galary itp.). Brak szczegółowych danych statystycznych nie pozwala na jednoznaczne określenie wielkości ruchu turystycznego na polskich wodach śródlądowych. Z opracowań GUS-u (rocznik statystyczny 1996–2010) wynika, że następuje stała aktywizacja śródlądowej żeglugi turystycznej i rekreacyjnej. Obrazuje to liczba statków pasażerskich, która po spadku do 34 w 1996 r. wzrosła w 2008 r. do 135 jednostek. Należy przy tym zaznaczyć, że zmniejsza się średnia liczba miejsc na statku ze 172,4 w 1996 r. do 102,7 w 2008 r.

Można przypuszczać, że jednostki pasażerskie dopasowywane zostały do parametrów technicznych rzek ograniczanych wciąż z powodu zaniedbań. Sytuacja ta nie wpłynęła negatywnie na zyski uzyskane z żeglugi. Analizując liczby z lat 1995–2008, można stwierdzić, że znacząco wzrósł przychód przypadający na jednostkę pływającą z 37,8 tys. zł do 274,6 tys. zł. To dowód, że warto rozwijać turystykę na śródlądowych szlakach wodnych i inwestować w poprawę stanu technicznego tych dróg.

Turystyką pasażerską na szlakach śródlądowych zajmują się głównie spółki i armatorzy prywatni, m.in. Żegluga Gdańska, Elbląska, Mazurska, Augustowska obsługujące po ok. 100 tys. pasażerów rocznie (M. Czerny – konsultacje).

Szlaki żeglugi śródlądowej dostępne dla małych jednostek o zanurzeniu do 40 cm cieszą się dużym zainteresowaniem zarówno turystów polskich, jak i zagranicznych.

Szczególną formą żeglugi jest spływ Przełomem Dunajca, w którym uczestniczy 200–300 tys. pasażerów rocznie. Spływy szlakami wodnymi w Polsce organizowane są głównie przez kluby i sekcje kajakowe zrzeszone w strukturach PTTK. Popularną formą turystyki wodnej są również spływy łodziami żaglowymi, motorowymi i ostatnio bardzo modnymi na Zachodzie barkami turystycznymi. Są to spływy indywidualne lub zespołowe organizowane przez kluby sportowe, stowarzyszenia, organizacje ZHP, LMiR, PTTK, związki motorowodne itp. Dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi rozwija się w wielu miejscowościach nad wodą organizacja WOPR.

Szlaki turystyki wodnej podnoszą swoją atrakcyjność m.in. wówczas, jeżeli krzyżują się ze szlakami lądowymi (pieszymi, rowerowymi), a wzdłuż szlaku wodnego biegnie droga lądowa, którą może przemieszczać się samochodowe zaplecze kwatermistrzowskie.

Atrakcyjność szlaków śródlądowych w Polsce podnoszą również walory przyrodnicze terenów, przez które przebiegają. W tym dużą rolę odgrywają kompleksy leśne, parki krajobrazowe i parki narodowe. Ogromną atrakcją są również walory kulturowe, tj. zamki, pałace, kościoły, folklor regionu, muzea, zabytkowe obiekty.

Możliwość pełnego wykorzystania śródlądowych szlaków żeglugowych ogranicza zróżnicowanie parametrów technicznych szlaków i słaba wciąż infrastruktura turystyczna zapewniająca turystom możliwość bezpiecznego przybycia do brzegu i kompleksowe usługi.

7.4. Współzależności turystyki wodnej z towarową żeglugą śródlądową

Turystyka wodna doskonale komponuje się w śródlądowe szlaki transportowe. Szlak wodny wykorzystywany dla celów transportowych ma określone parametry głębokości, wysokości przęseł mostów i wymaga stałego utrzymania sprawności technicznej oraz żeglugowej. Z powodzeniem taki szlak żeglugowy może być wykorzystywany dla potrzeb turystyki wodnej. Warunkiem jest, aby na szlaku żeglugowym istniała sieć nabrzeży turystycznych i marin. Przykładem takich rozwiązań jest dolny odcinek Wisły, a także odcinek w okolicach Krakowa i Oświęcimia, podobnie Odrzańska Droga Wodna w górnym i dolnym jej odcinku.

W rozdziale wyżej przedstawiony został szczegółowy ich zasięg i lokalizacja. Szlaki żeglugi śródlądowej, na których może być uprawiana turystyka pasażerska spełniają parametry dróg III, IV i V klasy długość tych odcinków wynosi zaledwie 606 km.

Niestety, nie ma możliwości uprawiania nieprzerwanej i stałej turystyki statkami pasażerskimi na całej długości Wisły i Odry, ponieważ nie tworzą one spławnego szlaku dla żeglugi transportowej. Należy oczekiwać, że każdy zrewitalizowany kolejny odcinek szlaku transportowego będzie powiększał szansę na rozwój na nim również żeglugi pasażerskiej.

Powiązania kanałowe rzeki Odry z systemem śródlądowych dróg wodnych Europy Zachodniej stwarzają szansę uprawiania turystyki wodnej na tych szlakach zarówno turystom polskim, jak i zagranicznym. Pozytywnym przykładem pokazującym współzależności turystyki wodnej i żeglugi śródlądowej jest wykorzystanie przez niemieckich i szwajcarskich armatorów statków pasażerskich szlaku transportowego Berlin – Szczecin – Bałtyk. Armatorzy podejmują również próby żeglowania w górę rzeki do Wrocławia – rejsy te często ze względu na niskie stany wody są odwoływane.

Wraz z rozwojem turystyki wodnej przy jednoczesnym wypełnianiu przez szlaki śródlądowe funkcji transportowej istnieje potrzeba wzrostu bezpieczeństwa żeglowania.

Wzrost bezpieczeństwa może zapewnić powołanie przez Urząd Żeglugi Śródlądowej lub RZGW i Nadzory Wodne komórek koordynujących żeglugę transportową i turystyczną.

Przy zagęszczaniu się ruchu turystycznego na transportowych szlakach żeglugowych wystąpi potrzeba regulacji prawnych i organizacyjnych, aby zapewnić wszystkim komfort i bezpieczeństwo żeglowania. Zakres regulacji prawnych i organizacyjnych (w tym regulaminy zachowań jednostek turystycznych włączających się do ruchu na szlaku żeglugi transportowej itp.) powinny ustalać Urzędy Żeglugi Śródlądowej wspólnie z RZGW na danym terenie w ramach tzw. prawa miejscowego.

O atrakcyjność szlaku turystycznego muszą zadbać władze regionalne i lokalne oraz organizacje pozarządowe zainteresowane rozwojem turystyki na swoim terenie. Przystanie pasażerskie na szlaku żeglugowym powinny być lokalizowane w miejscach dających gwarancję bezpiecznego wsiadania i wysiadania szczególnie dzieciom oraz osobom starszym i niepełnosprawnym.

Korzystnym dla Odry momentem jest opracowanie i realizacja zgodnie z uchwałą sejmową przeciwpowodziowego „Programu dla Odry – 2006”. To wielka szansa dla rzeki, ponieważ realizacja programu przeciwpowodziowego i transportowego, w tym modernizacja całego Odrzańskiego Systemu Wodnego, stwarza jednocześnie warunki do rozwoju turystyki wodnej. Poważnym zagrożeniem dla rzeki jest stałe opóźnianie realizacji „Programu dla Odry – 2006”.

Szlaki śródlądowe o znaczeniu międzynarodowym wykorzystywane zarówno do celów transportowych, a przy tym dla turystyki wodnej, występują w Polsce w śladowych ilościach, głównie na odrzańskim szlaku: Morze Bałtyckie – Szczecin – Berlin i na odcinku Górnej i Dolnej Wisły.

Trudną dla Polski jest sprawa ratyfikowania Europejskiej Konwencji Żeglugowej AGN, dla której wykaz głównych norm i parametrów wyznacza tzw. Niebieska Księga.

Realizacja tego porozumienia ożywiłaby szlaki żeglugi nie tylko transportowej, lecz także żeglugi pasażerskiej na Odrze, Wiśle, Warcie i Bugu. Byłby to prawdziwy, tak oczekiwany, przełom w rozwoju szlaków żeglugowych w Polsce. Sprawa ta omawiana jest w innym miejscu niniejszego opracowania.

7.5. Elementy systemu prawnego, odnoszącego się do turystyki wodnej, w zakresie warunków bezpieczeństwa dla statków turystyczno-rekreacyjnych

Statki tzw. małej żeglugi, do których zaliczamy również statki turystyczno-rekreacyjne, podlegają podobnym rygorom jak statki towarowe. Wyróżniamy kilka najważniejszych wymogów dotyczących tych jednostek.

Przede wszystkim jednostek tych dotyczy obowiązek wpisu do rejestru. Zwolnione z tego obowiązku są jednostki napędzane wyłącznie siłą ludzkich mięśni, o długości kadłuba do 12 m lub jednostki o napędzie mechanicznym o mocy silników do 15 kW. Statki używane wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji powinny dokonać rejestracji we właściwym polskim związku sportowym, zgodnie z art. 18 ust. 2 Ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2006, Nr 123, poz. 857, z późn. zm.).

Statki turystyczno-rekreacyjne powinny również obowiązkowo posiadać dokument bezpieczeństwa. Obowiązek ten nie dotyczy statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji bez napędu mechanicznego lub o napędzie mechanicznym o mocy silników mniejszej niż 75 kW (art. 34 ustawy o żegludze).

Uprawiający turystykę wodną powinni spełniać obowiązek posiadania załogi o odpowiednich kwalifikacjach. Nie dotyczy on jednak uprawiania turystyki wodnej na jachtach żaglowych o długości kadłuba do 7,5 m lub motorowych o mocy silnika do 10 kW (art. 37 ust. 5 Ustawy o żegludze). Ponadto posiadania dokumentu kwalifikacyjnego nie wymaga uprawianie turystyki wodnej na jachtach motorowych o mocy silnika do 75 kW i o długości kadłuba do 13 m, których prędkość maksymalna ograniczona jest konstrukcyjnie do 15 km/h. W przypadku jachtów przeznaczonych do najmu, uprawianie turystyki wodnej wymaga odbycia przez prowadzącego jacht

szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie. Wymóg ten nie dotyczy osób mających kwalifikacje z zakresu żeglugi morskiej lub śródlądowej.

Kolejnym wymogiem jest obowiązek posiadania odpowiedniego wyposażenia. Wyłączone są z niego statki przeznaczone wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji o długości kadłuba nie przekraczającej 3,5 m. Statki te jednak powinny obowiązkowo być wyposażone w odpowiedni sprzęt pokładowy, w tym: odbijacze w liczbie odpowiedniej do rodzaju i wymiarów statku, bosak, apteczkę pierwszej pomocy. Miłośnicy skuterów wodnych powinni pamiętać o wyposażeniu ich w zrywkę umożliwiającą awaryjne wyłączenie silnika. (Dz.U. 2006, poz. 105 poz. 712, § 19.).

Turystyka wodna wiąże się często ze zorganizowanymi formami, takimi jak spływy czy zawody sportowe. Są to imprezy, które z założenia mogą wpłynąć na porządek i bezpieczeństwo na drodze wodnej lub stworzyć utrudnienie dla ruchu żeglugowego. W związku z tym organizatorzy muszą zadbać o pozyskanie odpowiedniego zezwolenia na zorganizowanie imprezy na wodzie. Zezwolenia takiego udziela dyrektor odpowiedzialnego urzędu na mocy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. z 2003 r. Nr 212, poz. 2072). To samo Rozporządzenie określa zasady zezwolenia dla przewozów specjalnych scalonych materiałów pływających i obiektów pływających.

Na granicznych wodach z państwami Unii Europejskiej po wejściu Polski do tzw. strefy Schengen przebywanie i żeglowanie odbywa się bez specjalnych zezwoleń. Inaczej sytuacja wygląda na wodach granicznych z państwami, które nie są w tej strefie (Białoruś i Obwód Kaliningradzki). Tu turystów obowiązuje specjalna zgoda, o którą muszą zabiegać przed podróżą w konsulatach rosyjskich i białoruskich.

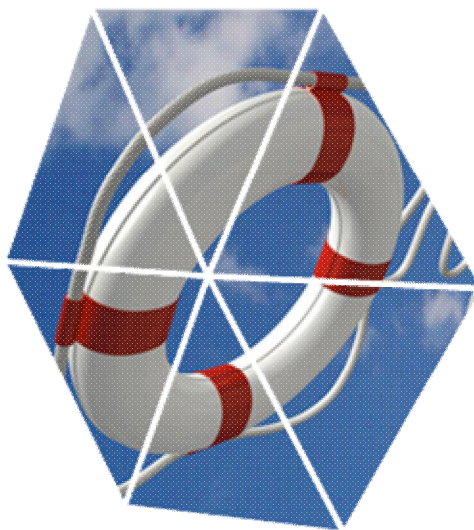
Szczegółowe informacje w sprawie warunków uprawiania turystyki, sportu, polowań i połowu ryb w strefie nadgranicznej reguluje rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 kwietnia 2008 r. (Dz.U. Nr 80, poz. 481).

7.6. Wnioski

1. Idea rozwoju turystyki wodnej w Polsce po okresie transformacji i stagnacji zaczyna ożywać w sposób niemal spontaniczny w wielu regionach Polski. Są to inicjatywy władz regionalnych lokalnych i organizacji społecznych, których możliwości są, niestety, ograniczone i odnoszą się tylko do tworzenia koncepcji rozwoju szlaków, budowy nabrzeży i przystani turystycznych, marin, taboru pływającego. Równolegle do sieci przystani i infrastruktury turystycznej – tworzonej przez samorządy i organizacje społeczne (często z wykorzystaniem środków unijnych) – powinna być prowadzona przez państwo rewitalizacja szlaków żeglugowych, a także podnoszona jakość i czystość wody.
2. Dlatego najważniejszym postulatem kierowanym do parlamentu i rządu jest zdecydowane podniesienie problematyki gospodarki wodnej do poziomu ważnych spraw gospodarczych i społecznych. Jeżeli to się zmieni to „grzech zaniechań” może być naprawiony.
3. Infrastruktura, na którą składają się szlaki śródlądowe, akweny, porty, nabrzeża, stocznie stanowiące podstawę również funkcjonowania turystyki wodnej, znajduje się w gestii kilku resorów. Tematyką turystyki wodnej zajmują się zarówno Ministerstwo Infrastruktury, Sportu i Turystyki, Środowiska, Gospodarki, Rozwoju Regionalnego i Ministra Finansów, jak i – w ramach kształcenia kadr Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego,

Ministerstwo Edukacji Narodowej. Ministerstwa ze sobą współpracują i realizują programy operacyjne i programy rozwoju, jednak nie tworzą wspólnej strategii rozwoju turystyki wodnej w Polsce. Ponadto turystyką wodną zajmują się również władze i samorządy lokalne oraz wojewódzkie, realizując swoje własne programy. Wydaje się słusznym i najbardziej skutecznym, aby koordynowanie problemów turystyki wodnej pozostało w gestii Ministerstwa Sportu i Turystyki – któremu podlega cała branża turystyczna.

4. Szlaki wodne w Polsce ze swoimi wszechstronnymi walorami stwarzają doskonałe warunki rozwoju turystyki wodnej i rekreacji. Turystyka wodna jest znaczącym impulsem dla rozwoju gospodarki regionów i obszarów transgranicznych. Gminy i samorządy lokalne, aby podnieść atrakcyjność turystyki wodnej swojego regionu, powinny zabiegać (tak jak to już czyni wiele samorządów i regionów) o pozyskiwanie środków unijnych na rozwój infrastruktury technicznej gmin, tj. budowę wodociągów, oczyszczalni ścieków, dróg, a także na modernizację i rozwój śródlądowych szlaków wodnych oraz budowę portów i przystani turystycznych.
5. Rozwój śródlądowej turystyki wodnej w Polsce jest ściśle powiązany i zależny od rozwoju infrastruktury transportu wodnego. Szlaki wodne wykorzystywane na potrzeby transportu mogą być również wykorzystywane przez turystykę pasażerską.



8. Podsumowanie i wnioski

8.1 Główne bariery rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce

W trakcie przeprowadzonych badań udało się sformułować wiele wniosków dotyczących sytuacji dróg wodnych śródlądowych i żeglugi śródlądowej w Polsce. Porównano sytuację w Polsce z kilkoma krajami należącymi do Unii Europejskiej - lepiej rozwiniętymi gospodarczo - takimi jak Holandia, Francja i Niemcy, oraz krajem znajdującym się na podobnym - lub nawet niższym poziomie dochodu narodowego na głowę mieszkańca - Rumunią. Wnioski z przeprowadzonych badań nie są korzystne dla Polski i wskazują jak wielki dystans w zakresie rozwoju żeglugi śródlądowej dzieli nas od tych krajów, w tym też i od Rumunii. Dystans ten powinien wyznaczać kierunek działań na przyszłość.

Żegluga śródlądowa w Polsce ma szereg cech branży schyłkowej, czyli takiej, w której wyznacznikiem strategii jest przewidywana wcześniej lub później konieczność zawężenia bądź zaprzestania działalności na rynku polskim. Cechami tej strategii są między innymi: unikanie inwestycji, dywersyfikacja działalności (geograficzna i branżowa), zbywanie majątku (infrastruktury) – co jest uzasadnione obecnym i przewidywanym stanem warunków zewnętrznych. Alternatywne strategie służące rozwojowi i zwiększeniu efektywności (obniżki kosztów, itp.) nie są stosowane. Strategie „branży schyłkowej” zostały żegludze śródlądowej w Polsce narzucone z zewnątrz poprzez stan infrastruktury dróg wodnych i otoczenie – interesariuszy – którzy widzą inne niż uprawianie żeglugi, wykorzystanie istniejących zasobów wodnych i potencjalnych dróg wodnych.

Wnioski uszeregowano według podziału: czy dotyczą one żeglugi śródlądowej, czy infrastruktury dróg wodnych. W stosunku do tak zaproponowanego układu zastosowano dalszą analizę w oparciu o dwie metody: Metodę SWOT i metodę PESTEL. Użycie obu tych metod pozwala na lepsze uszeregowanie problemów, z jakimi spotkano się analizując infrastrukturę dróg wodnych i sektor żeglugi śródlądowej.

SWOT służy w zarządzaniu strategicznym analizie czynników wewnętrznych przedsiębiorstwa – jego mocnych i słabych stron oraz czynników zewnętrznych, które mogą stanowić szanse na przyszłość lub przynosić zagrożenie dla działalności. W przypadku niniejszego opracowania analiza nie dotyczy przedsiębiorstwa, lecz gałęzi transportu (patrz tabela 38).

Dla szans i zagrożeń przyjęto horyzont czasowy 5 lat, uzasadniony wiekiem jednostek pływających i armatorów. Analizę przeprowadzono dla sektora przewozów towarowych, ze względu na ich znaczenie w niniejszym opracowaniu.

Tabela 38 Analiza SWOT funkcjonowania żeglugi śródlądowej w Polsce.

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • doświadczenie w przewozach i obsłudze ruchu towarowego zarówno na rzekach krajowych, jak i zachodnioeuropejskich • silna obecność na rynku zachodnioeuropejskim, w tym pozycja Grupy ODRATRANS jako jednej z największych firm europejskich • dywersyfikacja wielu przedsiębiorstw; możliwość uzyskiwania dochodów z działalności poza żeglugowej • niskie bariery wyjścia z branży 	<ul style="list-style-type: none"> • słaba pozycja branży na tle innych gałęzi transportu • rosnąca średnia wieku załóg • wysoka bariera wejścia do branży • przestarzała technicznie i ekonomicznie flota • słabo zorganizowana branża (brak silnej organizacji przedsiębiorców) • degradacja i postępujące rozproszenie własności portów; systematyczna wyprzedaż portów przez przedsiębiorstwa żeglugowe
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • pełne otwarcie rynku przewozów w Europie Zachodniej • możliwość przenieśowania firm za granicę • możliwość dochodzenia roszczeń związanych ze niewypelnieniem przez państwo obowiązków zarządcy dróg wodnych • istnienie niewielkiego grona stabilnych klientów (uzależnionych technicznie od dostaw drogą wodną) • możliwość niedrogiego uzupełniania braków sprzętowych używanym sprzętem z zagranicy (głównie Białoruś) • istnienie grona fascynatów o silnym przywiązaniu emocjonalnym do branży • niskie koszty transportu wodnego • ekologiczny charakter transportu wodnego • polityka zrównoważonego rozwoju i preferencje Unii Europejskiej dla transportu wodnego 	<ul style="list-style-type: none"> • polityka państwa preferująca transport samochodowy; utrzymywanie i zapowiedzi dotacji i preferencji dla transportu kolejowego • zawężający się ze względów technicznych rynek zbytu: a/skracający się czas dostępu do żeglownych dróg i możliwości świadczenia usług oraz b/ coraz mniejszy zasięg geograficzny możliwy do obsługi (brak czynnych dłuższych odcinków rzek) • niestabilność i niejednorodność przepisów wewnątrz kraju, w tym wymagań w stosunku do armatorów • rosnący fiskalizm; koszty fiskalne wyższe, niż w krajach połączonych z Polską drogami wodnymi • rosnące (i kosztowne) wymagania techniczne • bardzo słaba organizacja obsługi technicznej ruchu towarowego – czas pracy (dzienny i roczny), dostęp do mediów, usuwanie przeszkód nawigacyjnych itp. • pogłębianie się niedoboru kadr; niewydolny system kształcenia • występowanie silnego lobby anty żeglugowego, działającego z pobudek proekologicznych • polityka morska dyskryminująca żeglugę śródlądową jako zaplecze portów morskich (opłaty, procedury portowe) • akceptacja administracji publicznej dla przewozów ponadnormatywnych (rozmiary, tonaż) po drogach kołowych (brak systemu kontroli i opłat) • zakres wymaganych inwestycji i wysoka kapitałochłonność inwestycji hydrotechnicznych • warunki klimatyczne Polski kształtujące stany wody w rzekach

Metoda PESTEL analizuje zagadnienie z punktu widzenia kilku obszarów o charakterze strategicznym i ich oddziaływania pozytywnego lub negatywnego na problem – żeglugę śródlądową. Pierwszym obszarem jest polityka rządu dotycząca żeglugi śródlądowej w kontekście polityki transportowej, wodnej itp. Drugim obszarem jest ekonomia obejmująca szereg czynników takich jak: podatki i opłaty, sytuację ekonomiczną – finansową, wzrost gospodarczy, itp. Trzeci obszar obejmuje czynniki społeczne obejmujące trendy w rozwoju społecznym, jakie mają wpływ na funkcjonowanie danego obszaru. Kolejny obszar obejmuje czynniki technologiczne – stan istniejący i zmiany w technice i technologii oraz ich wpływ na drogi wodne. Kolejnym czynnikiem są warunki środowiskowe wynikające z klimatu, pogody, temperatury, itp. Ostatni czynnik to warunki prawno instytucjonalne, w jakim funkcjonuje infrastruktura dróg wodnych i żegluga śródlądowa.

POLITYKA

1. Polityka transportowa, która była jedną z pierwszych wspólnych polityk wspólnotowych tworząca *acquis communaire* ma szczególne znaczenie w procesie integracji europejskiej. Dąży ona do stworzenia sprawiedliwych warunków konkurencji pomiędzy różnymi gałęziami transportu w ramach modelu zrównoważonego rozwoju, który zakłada zintegrowane podejście do optymalizacji transportu, jego organizacji, bezpieczeństwa, redukcji zużycia energii i ograniczenia skutków środowiskowych. Unia zakłada poprawę konkurencyjności gałęzi transportu przyjaznych środowisku i stworzenie zintegrowanych sieci transportowych wykorzystywanych przez dwie lub więcej gałęzie transportu. W kontekście tym transport wodny śródlądowy, który jest bezpieczny, przyjazny środowisku i tani, znajduje ważną pozycję w polityce zrównoważonego rozwoju.
2. Unia Europejska powiększona do 27 państw członkowskich w 2004 r., stworzyła nowe osie transportowe i potencjał korzystania z transportu wodnego poprzez włączenie do sieci dróg wodnych Europy całego Dunaju.
3. Unia Europejska nakłada obowiązek obniżenia emisji zanieczyszczeń powietrza emitowanych przez wszystkie gałęzie gospodarki, w tym także transport. Transport wodny, jako emitujący znacznie mniej substancji gazowych niż inne rodzaje transportu jest najbardziej przyjazny środowisku. Transport wodny w znacznie mniejszym stopniu jest źródłem zanieczyszczenia wód powierzchniowych niż pozostałe działy transportu. Odpowiednio zaprojektowane budowle hydrotechniczne i regulacja rzek przyczyniają się do polepszenia stanu jakości wód poprzez m.in. napowietrzenie wody oraz zapobiegają jednocześnie degradacji rzek.
4. Komisja Europejska opublikowała białą księgę "Czas na decyzje", w której zaproponowała około 60 mechanizmów mających na celu stworzenie europejskiego systemu transportowego, w którym nastąpi zmiana udziału poszczególnych gałęzi transportu, rewitalizacja kolei, promocja transportu morskiego i żeglugi śródlądowej oraz kontrolowanie rozwoju transportu lotniczego. Wytoczne polityki zostały podzielone na następujące kategorie:
 - Wzrost udziału gałęzi transportu bardziej przyjaznych środowisku, (co oznacza zmianę udziału transportu drogowego, kolejowego, żeglugi śródlądowej i żeglugi przybrzeżnej),
 - Wylimitowanie "wąskich gardeł": połączenia na głównych korytarzach powinny zostać usprawnione, a brakujące odcinki połączeń zrealizowane,
 - Usprawnienia dla użytkowników koncentrując się na atrakcyjności danej gałęzi transportu mając na celu między innymi poprawę bezpieczeństwa ruchu i poprawę intermodalności, zarówno dla transportu pasażerskiego jak i towarowego,
 - Globalizacji w sprawach międzynarodowych, takich problemów jak między innymi bezpieczeństwo żeglugi morskiej, kwestie transportu lotniczego i kosmicznego.

5. Został też przeprowadzony (w latach 2005/6) śród-okresowy przegląd białej księgi. Był on zatytułowany "Utrzymać Europę w ruchu - zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu" ("Keep Europe moving – sustainable mobility for our continent"). Według przeglądu polityka transportowa UE powinna nadal wspierać stosowanie zrównoważonych środków transportu, ale nie za wszelką cenę. Co więcej, oczekuje się że wzrost wielkości przewozów w najbliższych dziesięcioleciach będzie tak duży, że wszystkie rodzaje transportu muszą współpracować, aby móc zaspokoić ten popyt. Wprowadzono w tym dokumencie termin intermodalności, który oznacza efektywne wykorzystywanie różnych środków transportu samodzielnie i w połączeniu z innymi, aby optymalnie i w sposób zrównoważony wykorzystywać zasoby.

6. Po opublikowaniu średniookresowego przeglądu określono Unijny Plan Transportu Towarów (COM(2007)606, w którym zawarto konkretne działania dla transportu towarowego. W odniesieniu do sektora żeglugi śródlądowej, najważniejszym wynikiem opublikowania przeglądu śród-kresowego była publikacja w 2006 roku planu działania (Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej) NAIADES, który ma na celu promowanie żeglugi śródlądowej w Europie. Program zawiera zalecenia dotyczące działań, jakie należy podjąć w latach 2006 - 2013 r. przez Wspólnotę Europejską, jej państwa członkowskie i inne zainteresowane strony. Komunikat NAIADES (COM (2006) 6) wskazuje na zalety żeglugi śródlądowej, takie jak niskie koszty transportu w porównaniu do transportu drogowego lub kolejowego, dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury (brak zatłoczenia) oraz oddziaływania sektora na środowisko. Komisja Europejska rozpoczęła pracę nad uaktualnieniem Białej Księgi. Celem tych działań jest odnowienie strategii UE do roku 2020 i sporządzenie wizji do roku 2050. Oczekuje się, że nowa Biała Księga zostanie opublikowana w 2011 roku.

7. Zdefiniowano też kilka specyficznych postulatów NAIADES takich jak: wytyczne dotyczące pomocy państwa w zakresie programów wsparcia, programy promocyjne, podręcznik finansowania wskazujący wszystkie dostępne środki wsparcia w całej UE, spis barier administracyjnych i harmonizacja wymogów kadrowych, świadectw i dokumentów. NAIADES określa ramy kompleksowej polityki żeglugi śródlądowej poprzez skupienie się na obszarach strategicznych i współzależnych od siebie:
 - Rynki - filar ten ma na celu przyciągnięcie nowych rynków, znalezienie synergii i pobudzenie przedsiębiorczości;
 - Flota - filar ten przewiduje działania mające na celu poprawę wydajności floty poprzez jej modernizację, zwiększenie bezpieczeństwa i innowacyjności;
 - Praca i umiejętności – filar ten ma na celu zapobieżenia braków kadrowych w przyszłości przy zachowaniu, jakości siły roboczej, niezbędne są inwestycje w kapitał ludzki, które są adresowane w ramach tego filaru;
 - Obraz – filar zakłada promocję sektora wśród potencjalnych jego użytkowników, jak również wśród szerszej społeczności
 - Infrastruktura – filar zakłada utrzymanie dróg wodnych w stanie użyteczności, co wymaga usunięcia wąskich gardeł (ograniczenia głębokości dróg wodnych, przepustowość mostów, wymiary śluz). Ograniczenia te powinny zostać usunięte w całej Europie.

8. W ramach polityki wsparcia żeglugi śródlądowej przez UE stworzono też szereg programów .wśród nich wymienić należy RIS (River Information Services) i Projekt Platina powołany w celu wspierania wdrażania programu NAIADES (Platforma na Rzecz Realizacji NAIADES). W programie tym biorą udział 22 podmioty żeglugi śródlądowej z 9 krajów UE. Należy zaznaczyć,

że w projekcie NAIADES nie ma zaangażowanych partnerów z Polski, a Polska do dziś nie jest reprezentowana w Komitecie Sterującym projektu.

9. Porozumieniem o międzynarodowym znaczeniu, które ma ogromny wpływ na drogi wodne śródlądowe jest Europejskie Porozumienie na temat głównych dróg śródlądowych o międzynarodowym znaczeniu (European Agreement on MainInland Waterways of International Importance – AGN).
10. Zgodnie z Umową AGN tylko drogi wodne spełniające minimalne podstawowe wymagania klasy IV (minimalne wymiary statków 80,0 m x 9,5 m) można uznać za międzynarodowe drogi wodne oznaczone literą „E”. Umowa zaleca, aby nowe planowane drogi wodne (dla uzupełnienia brakujących ogniw) spełniały, co najmniej wymagania klasy Vb, a drogi wodne planowane do modernizacji powinny spełniać wymogi co najmniej klasy Va. W Polsce wyznaczone zostały drogi wodne E-30, E-70 i planowana E-40, które nie spełniają jednak odpowiednich wymagań. W 2005 roku sporządzono inwentaryzację najważniejszych wąskich gardeł i brakujących połączeń w systemie dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu E⁹⁸. Na europejskiej mapie dróg wodnych śródlądowych Polska zajmuje słabą pozycję z uwagi na niski udział dróg wodnych o klasie IV, Vb i Va.
11. Polska z różnych powodów nie przystąpiła do Porozumienia o Śródlądowych Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia – AGN, co ustanawiałoby przez nasze terytorium trzy międzynarodowe drogi wodne. Dostosowanie tras wiodących przez teren Polski do parametrów Europejskich Dróg Wodnych według AGN powinno objąć:
 - E-30 Rzekę Odrę, od rejonu Szczecina do granicy z Republiką Czeską z dalszym przedłużeniem do Dunaju przez Czechy i Słowację, z możliwym połączeniem do Łaby, oraz odgałęzieniem na Wisłę Kanałem Śląskim.
 - E-70 od Kanału Odra-Hawela przez Odrę do Warty, Notecią i Kanałem Bydgoskim do Wisły i dalej Nogatem do Zalewu Wiślanego i Kaliningradu;
 - E-40 od Zatoki Gdańskiej, Wisłą, Narwią lub Kanałem Żerańskim, Bugiem do Terespoła i dalej do Dniepru.
12. Brak widocznych perspektyw rozwoju tej gałęzi transportu hamuje inwestycje, zarówno prywatne, jak publiczne. Zły stan dróg wodnych wpływa na pogarszającą się rentowność przedsiębiorstw armatorskich, a to prowadzi do braku inwestycji we flotę zmniejszenie się woluminu przewozów, redukcję kadr. Efektem tego jest redukcja zatrudnienia i brak zainteresowania żeglugą śródlądową, jako gałęzią transportu.
13. Transport wodny śródlądowy jest często pomijany w dokumentach strategicznych, nawet tych, których jednym z głównych celów był zrównoważony rozwój transportu (przykładem są Program Operacyjny Transport 2004-2006 lub Strategia rozwoju transportu na lata 2004 – 2006). W Programie Operacyjnym „Infrastruktura i środowisko” na lata 2007-2013, celem działania w zakresie żeglugi śródlądowej jest “powstrzymanie jej regresu”. Jest to cel odmienny od pozostałych gałęzi transportu, wobec których celem Programu jest ich rozwój.
14. Najważniejszym postulatem kierowanym do środowisk decyzyjnych jest podniesienie problematyki gospodarki wodnej do poziomu ważnych spraw gospodarczych i społecznych w Państwie.

⁹⁸ INVENTORY OF MOST IMPORTANT BOTTLENECKS AND MISSING LINKS IN THE E WATERWAY NETWORK, TRANS/SC.3/159, ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE INLAND TRANSPORT COMMITTEE, Working Party on Inland Water Transport, Geneva, Resolution No. 49, As rectified by Corrigendum 1, UNITED NATIONS, NEW YORK AND GENEVA, 2005

15. Polska posiada flotę rzeczną, która wymaga modernizacji. W przypadku kontynuacji dotychczasowej polityki i braku zdecydowanej interwencji w obszarach problematycznych, liczebność tej floty będzie się systematycznie zmniejszać.
16. Polska powinna bardziej aktywnie wykorzystywać możliwości płynące z polityki Unii Europejskiej i stworzonych przez Unię programów wsparcia rozwoju żeglugi śródlądowej, a także uczestniczyć w wymianie wiedzy i doświadczeń z ekspertami z innych krajów w zakresie modernizacji dróg wodnych śródlądowych, poprzez międzynarodowe programy i poprzez działalność w międzynarodowych organizacjach.
17. Poprawa warunków funkcjonowania żeglugi śródlądowej wymaga zintegrowanych działań administracji rządowej. Konieczne są również działania w kierunku promocji żeglugi śródlądowej.
18. Aby przyspieszyć modernizację polskich dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu, wskazać należy na potrzebę szybkiego wdrożenia RIS, a także wskazane jest poważne rozważenie przyjęcia przez Polskę umowy AGN i podpisanie odpowiednich umów z Rosją, Litwą, Słowacją, a przede wszystkim z Ukrainą.

EKONOMIA

1. Stan dróg wodnych śródlądowych w Polsce nie pozwala na ich racjonalne gospodarcze wykorzystanie przez uprawianie na nich żeglugi towarowej.
2. Praca przewozowa wykonana przez transport wodny śródlądowy wzrosła w UE prawie o 34% podczas gdy w tym samym czasie w Polsce praca ta zmalała. Rozwój sektora żeglugi śródlądowej w UE nastąpił zgodnie z polityką mającą na celu zwiększenie udziału tej gałęzi transportu w przewozach ogółem. Prognozy dotyczące żeglugi śródlądowej zakładają ciągły aczkolwiek powolny wzrost przewozów towarowych w przyszłości. Wzrost ten będzie szybszy, gdy nastąpi zasadniczy postęp w poprawie warunków panujących na drogach wodnych. Dotyczy to również przewozów pasażerskich drogami wodnymi śródlądowymi, szczególnie w zakresie obsługi ruchu turystycznego.
3. Trendy wykazywane przez transport w państwach wysoko rozwiniętych, takie jak: tendencje do zmiany ładunków z masowych na wysoko przetworzone, skrócenie trasy przewozu i zmniejszenie wielkości partii ładunku - nie są w Polsce odczuwalne.
4. Transport kołowy jest częściej i chętniej wykorzystywany do przemieszczania ładunków niż żegluga śródlądowa. Jej istotną słabością jest niedostosowanie do wyzwań współczesnej logistyki – brak możliwości realizacji przewozów zgodnie z zasadami „just in time” oraz „door to door”.

Rozwój floty, administracja, a przede wszystkim utrzymanie stanu infrastruktury wodnej oraz inwestycje w nowe budowle wymagają niezbędnych środków finansowych. Polska ma szanse na otrzymanie funduszy UE, jednakże konieczne są środki własne. Dlatego konieczne jest zwiększenie nakładów finansowych budżetu państwa na drogi wodne śródlądowe. Środki finansowe przeznaczone na rozwój infrastruktury transportowej w bardzo małym stopniu uwzględniają finansowanie utrzymania oraz inwestycji na drogach wodnych śródlądowych.

5. Dla uzyskania finansowania ze środków Unii Europejskiej niezbędne jest uwzględnienie żeglugi śródlądowej, dróg wodnych oraz nadrzecznych centrów logistycznych w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko (bądź innym, stworzonym w jego miejsce w przyszłej perspektywie budżetowej). Z funduszy tych powinni mieć możliwość korzystania przedsiębiorcy z sektora transportu śródlądowego i samorządy zainteresowane rozwojem żeglugi lub turystyki wodnej.
6. Ocena efektywności ekonomicznej i zasadności rozbudowy i utrzymania dróg wodnych nie może się opierać jedynie na statystycznie niewielkich przewozach dokonywanych obecnie przez transport śródlądowy po zdewastowanych bądź nie nadających się do użytkowania drogach wodnych. Ocena ta musi uwzględniać potencjalne potrzeby transportowe i istniejące w tej dziedzinie trendy światowe i europejskie.
7. Przewozy pasażerskie stanowią ważną część żeglugi śródlądowej. Są one ważnym elementem oferty turystycznej, mogą stanowić ulgę w problemach komunikacyjnych miast, a także regionów. Mają one jednak niewielki udział w łącznej liczbie przewozów pasażerskich.
8. Ważną rolę w aktywizacji żeglugi śródlądowej mogą odgrywać zachęty finansowe oraz programy wsparcia. Fundusz Żeglugi Śródlądowej nie spełnia takich wymagań, między innymi z powodu zbyt małej ilości środków w dyspozycji, wymaga on więc intensyfikacji działalności i doprecyzowania zasad funkcjonowania dopłat i pożyczek na rozwój floty. Biorąc pod uwagę strukturę wiekową oraz ekonomiczne zużycie taboru polskiej floty rozważyć należy równoległe z odnowieniem dróg wodnych stworzenie programu odnowy floty współfinansowanego ze środków UE.
9. Idea rozwoju turystyki wodnej w Polsce po okresie transformacji i stagnacji zaczyna ożywać w wielu regionach Polski. Są to inicjatywy władz regionalnych lokalnych i społecznych, których możliwości są ograniczone i odnoszą się do tworzenia koncepcji rozwoju, szlaków, budowy nabrzeży i przystani turystycznych, marin, taboru pływającego. Należy też opracować strategię finansowania przedsięwzięć, z zakresu turystyki wodnej uwzględniając źródła finansowania, pochodzące np. z budżetu państwa, z Unii Europejskiej, międzyregionalnych, regionalnych i lokalnych środków pieniężnych, a także prywatnego kapitału.

CZYNNIKI SPOŁECZNE

1. Komisja Europejska wspiera zwiększenie udziału w przewozach tych rodzajów transportu, które są bardziej przyjazne dla środowiska niż transport drogowy kołowy. Transport wodny jest najbardziej przyjaznym dla środowiska rodzajem transportu. Praktyka marginalizowania transportu wodnego śródlądowego w Polsce nie jest zgodna z polityką UE w zakresie zrównoważonego rozwoju. Unia Europejska kładzie nacisk na rozwój gałęzi transportu mających najmniejszy negatywny wpływ na środowisko.
2. O oczekiwaniach lokalnych, dotyczących dróg wodnych świadczy między innymi fakt, że w Planie Zagospodarowania Przestrzennego woj. Śląskiego wprowadzono projekt przedłużenia drogi wodnej Odra E-30 z Kędzierzyna Koźla do Gorzyczek (na granicy z Republiką Czeską) a w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bierawa w woj. opolskim zaproponowano nawet wybudowanie Kanału Odra-Dunaj!
3. W ostatnim okresie powstało wiele dokumentów o charakterze programów rozwoju żeglugi i dróg wodnych w Polsce. Wymienić tutaj należy przykładowo: Program Odra 2006, Program dla Wisły i jej Dorzecza 2020, czy najpełniejszy dokument dotyczący „Rewitalizacji śródlądowej

drogi wodnej relacji wschód - zachód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz zalew Wiślany (planowana droga wodna E70 na terenie Polski).

4. Działania Unii Izb Łaba-Odra w sprawie pilnej budowy połączenia Odra – Dunaj - Łaba przez Czechy od Ostrawy mają wsparcie gospodarcze od około 30 Izb Przemysłowo-Handlowych z obszarów zlewni Odry i Łaby, gdzie zamieszkuje ponad 37 mln ludzi i powstaje 8% produktu krajowego brutto UE, inicjatywa ta posiada wsparcie polskiej KIG. W prawie tej wypowiedzieli się pozytywnie wobec przedstawicieli UE członkowie Polsko-Czeskiego Klastra Żegluga Śródlądowej.
5. Ważnym dokumentem wskazującym na aktywność społeczną jest „Memorandum sygnatariuszy deklaracji współpracy dla rozwoju Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70 o przekazaniu Rządowi RP rezultatów działań za okres 2006-2010”, powstałe w Gdańsku w dniu 19.XI.2010 r. Sygnatariusze niniejszego Memorandum zwracają się do Rządu RP o zaakceptowanie działań i prac zrealizowanych przez marszałków województw, położonych wzdłuż drogi wodnej E-70 dla jej rewitalizacji oraz podjęcie, w ramach programowania operacyjnego, działań mających na celu uzyskanie statusu Międzynarodowej Drogi Wodnej i pełniącej funkcje:
 - Korytarza transportu wodnego na osi wschód-zachód, budowanego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju,
 - Stymulatora rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów położonych wzdłuż tej drogi wodnej,
 - Elementu polityki państwa w zakresie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego,
 - Produktu turystycznego, wykorzystującego unikatowe walory kulturowe, przyrodnicze i krajobrazowe naszych województw w strefie oddziaływania drogi wodnej E-70,
 - Źródła wzrostu wymiany międzynarodowej z Niemcami, Rosją, Litwą i Łotwą.
6. Przy opracowywaniu i realizacji programów mających służyć żegludze śródlądowej należy uwzględnić dialog ze środowiskami związanymi z transportem wodnym śródlądowym. Pozwoli to zidentyfikować najważniejsze problemy oraz wypracować efektywne rozwiązania. Dla rozwoju żegluga śródlądowej w Polsce niezbędne jest przekazanie sygnału o długoterminowym, konsekwentnym zobowiązaniu administracji rządowej do działania na rzecz tego sektora transportu.
7. Organizacje ekologiczne o skrajnych poglądach uważają, że jakiegokolwiek ingerencje infrastrukturalne na rzekach są nieprzyjemne środowisku. W swoim stanowisku nie uwzględniają różnorodności przyrodniczej środowiska wodnego i efektów przyrodniczych, jakie może dawać infrastruktura wodna. Negatywnym przykładem braku działalności człowieka jest Dolna Wisła i jej systematyczna degradacja.

CZYNNIKI TECHNICZNE

1. W stosunku do innych krajów UE Polska jest coraz bardziej opóźniona w zagospodarowaniu ubogich zasobów wodnych kraju i doprowadziła do dewastacji w infrastrukturze rzecznej i utraty gospodarczych i społecznych korzyści z transportu rzeczno-żegludowego. Podaje się, że w okresie 3 pierwszych lat po zakończeniu II WŚ na polskich drogach wodnych wykonano większy zakres prac inwestycyjnych aniżeli w całym późniejszym sześćdziesięcioletnim okresie⁹⁹. Próby modernizacji dróg wodnych w kolejnych latach kończyły się z reguły na fazach

⁹⁹ Por: K. Woś, Żegluga Śródlądowa – szanse rozwoju.

studyjnych i projektowych. Poza skanalizowaniem górnego odcinka Wisły, trwającego niemal 50 lat nie zrealizowano żadnego kompleksowego programu dotyczącego dróg wodnych. Wybudowano jedynie kilka obiektów hydrotechnicznych.

2. Istnieje zróżnicowanie warunków żeglugowych na polskich drogach wodnych. Większość z nich nie spełniania parametrów w ramach ustalonych klas. Zróżnicowanie parametrów tych dróg utrudnia prowadzenie żeglugi na większe odległości, praktycznie ograniczając ją głównie do przewozów lokalnych. Zbyt mała pojemność zbiorników retencyjnych i niewystarczający stopień zagospodarowania dróg wodnych powoduje, że nie są utrzymywane nawet minimalne warunki umożliwiające żeglugę. W latach suchych głębokości spadają znacznie poniżej wartości parametrów klas dróg wodnych przypisanych poszczególnym odcinkom szlaku.
3. Brak prowadzonych na bieżąco prac konserwacyjnych powoduje wyłączanie z pracy nie tylko jednostek pływających, ale i stoczni (brak możliwości odprawy produktów) czy portów (jednostki pływające nie mają dostępu od strony wody); brak prac związanych z konserwacją i oznakowaniem tworzy dodatkowo zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi.
4. Zarządzanie infrastrukturą wodną obejmującą wszystkie jej elementy jest ściśle związane z żeglownością dróg wodnych i odwrotnie - infrastruktura stricte transportowa - wpływa na gospodarkę wodną. Połączenie zarządzania dziedzinami żeglugi i infrastruktury dróg wodnych wpłynie na lepsze wykorzystanie potencjału dróg wodnych.
5. W Polsce podstawowe znaczenie ma usunięcie barier infrastrukturalnych, tj. modernizacja szlaków wodnych i dostosowanie ich parametrów do potrzeb nowoczesnej żeglugi.

CZYNNIKI ŚRODOWISKOWE

1. Polska jest krajem ubogim w naturalne zasoby wodne, czego skutkami są powtarzające się susze i stan niskich poziomów utrudniający żeglugę. Pomimo tego, że występuje częsty niedobór wody, istnieje zagrożenie powodziowe. Świadczy to w sposób oczywisty o złym zarządzaniu zasobami wodnymi.
2. Polska posiada stosunkowo długą sieć dróg wodnych umożliwiających komunikację w osi północ – południe i wschód – zachód. Rzeki stanowią istotny składnik korytarzy ekologicznych o znaczeniu ponad - krajowym. Rozwój żeglugi wiąże się ściśle z innymi funkcjami rzek i zasobów wodnych współpracując z zasadą zrównoważonego rozwoju.

CZYNNIKI PRAWNO – INSTYTUCJONALNE

1. Istnieją różnice w organizacji sektora żeglugi śródlądowej, jego administracji, w tworzeniu polityki jak i w sposobie finansowania pomiędzy różnymi krajami. W analizowanych krajach odpowiedzialność za infrastrukturę dróg wodnych i za żeglugę znajduje się w kompetencjach jednego organu decyzyjnego, pełniącego rozmaite funkcje, takie jak: zapobieganie powodziom, poprawa żeglowności szlaku, kontrola poziomu wód, poprawa stanu infrastruktury rzecznej, stan tam, zapór, dna rzek, stan techniczny i właściwy rozmiar zbiorników retencyjnych, modernizacje tychże struktur, znaki żeglugowe, itd. Takie podejście sprzyja wielofunkcyjności wykorzystania zasobów wodnych.
2. Polityka transportowa w zakresie różnych środków transportu tworzona jest - w omawianych w Raporcie państwach - na poziomach odpowiednich Ministerstw. W dokumentach o charakterze strategicznym zawsze podkreśla się, w tych państwach, znaczenie i rolę żeglugi śródlądowej.

3. Polityka transportowa w Polsce w bardzo ograniczonym stopniu odnosi się do rozwoju wodnego transportu śródlądowego. Istnieje konieczność wyznaczenia w Polsce polityki, która uwzględniać będzie zwiększenie roli tego transportu.
4. W Polsce gospodarka wodna rozumiana jest, jako zarządzanie infrastrukturą dróg wodnych. Zarządzanie żeglugą, jako gałęzią transportu jest rozdzielone od zarządzania infrastrukturą. System ten jest skomplikowany i nie sprzyja sprawnemu zarządzaniu zasobami wodnymi, ani żeglugą śródlądową. Aby uporządkować zarządzanie drogami wodnymi w Polsce celowe jest utworzenie jednego organu administracji rządowej, odpowiedzialnego za infrastrukturę i żeglugę wodną w ramach działu - transport.

8.2 Analiza strategiczna infrastruktury dróg wodnych

8.2.1 Strategiczna analiza PESTEL.

Analizę PESTEL dla infrastruktury dróg wodnych w Polsce z punktu widzenia czynników mających na nie wpływ pozytywny i negatywny przedstawia tabela nr 39.

Tabela 39. Strategiczna analiza PESTEL infrastruktury dróg wodnych.

UWARUNKOWANIA	
Oddziaływanie pozytywne (możliwości)	Oddziaływanie negatywne (bariery)
POLITYCZNE (P)	
Nieprawidłowa struktura gałęziowa transportu dostrzegana jest na poziomie polityki UE; jako niekorzystny uznaje się rozwój transportu kołowego	Brak postrzegania żeglugi śródlądowej, jako alternatywnej gałęzi transportu. Polska polityka transportowa koncentruje się na rozwoju transportu kołowego oraz – w mniejszym zakresie – kolejowego.
Wszystkie kraje graniczące z Polską są sygnatariuszami Porozumienia AGN w sprawie Międzynarodowych Dróg Wodnych	Pomijanie możliwości zaplanowania multimodalnej infrastruktury przy planowaniu sieci dróg kołowych i kolejowych
Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju uwzględnia gospodarcze wykorzystanie Odrzańskiej Drogi Wodnej w IV Klasie żeglowności oraz dostrzega E-70; istnieje współpraca polsko-niemiecka w tej dziedzinie	Nieuwzględnianie funkcji transportowych rzek przy projektowaniu i budowie infrastruktury mostowej i energetycznej.
	Żegluga śródlądowa nie występuje jako istotny przedmiot żadnej polityki krajowej ani zawartych przez Polskę umów międzynarodowych
	Droga wodna E-40 jest całkowicie pomijana, podobnie jak projekty związane z przyszłością Narwi; brak współpracy z Białorusią (istnieje tylko jedno sezonowe przejście graniczne na Kanale Augustowskim; rzeczny transport towarowy Bugiem obsługiwany jest sporadycznie wobec braku przejścia granicznego)
	Dualizm w podporządkowaniu problemów żeglugi śródlądowej i infrastruktury dróg wodnych organom administracji centralnej.

EKONOMICZNE (E)	
Wysoki poziom strat wywołanych powodzią. Jakkolwiek krótkookresowo powódź wiąże się z ograniczeniami i zaprzestaniem żeglugi, motywuje jednak do szukania rozwiązań na rzecz nowych rozwiązań zabezpieczających przed ryzykiem powodzi – z korzyścią dla rozwiązań ułatwiających transport	Brak finansowania infrastruktury ze środków krajowych – nawet na poziomie utrzymania stanu infrastruktury.
Rozwój gospodarczy Polski i wzrost poziomu konsumpcji spowoduje wzrost zapotrzebowania na transport.	Nieuwzględnienie bądź niedostateczne uwzględnienie spraw dróg wodnych w programach dofinansowywanych ze środków UE (głównie POIiŚ); niesatysfakcjonujące funkcjonowanie FŻŚ
	Niestabilna polityka podatków i opłat, brak związku niektórych świadczeń z usługą świadczoną przez właściciela drogi wodnej, brak podstawowych usług w miejscach odpłatnych służożarów i postojów należących do RZGW – to czynniki obniżające atrakcyjność żeglugi.
	Słaby rozwój portów morskich; ich obecny poziom rozwoju (skala działalności) nie skłania do uwzględniania w strategiach połączeń drogami wodnymi śródlądowymi
	Utrwalony jest (także wśród niektórych naukowców) pogląd o nieefektywności nakładów w drogi wodne.
SPOŁECZNE (S)	
Rośnie ilość inicjatyw o charakterze społecznym i społeczno-samorządowym, związanych przede wszystkim z turystyką (E-70, Wielka Pętla Wielkopolski, Szlak Stefana Batorego), ale i wykorzystaniem gospodarczym (Kanał Wisła - Odra) bądź innym (Wisła poniżej Krakowa)	Wzrasta średni wiek kadr żeglugi śródlądowej; występuje ryzyko braku ciągłości know-how w dziedzinie żeglugi na istotnych fragmentach dróg wodnych w Polsce
Wraz z bogaceniem się społeczeństwa wzrastać będzie świadomość ekologiczna.	Niski poziom edukacji środowiskowej powoduje pojawianie się inicjatyw „pseudoeologicznych” utrudniających zarówno żeglugę, jak i inne działania związane z rzekami (np. ochronę przed powodzią)
TECHNICZNE (T)	
Związki infrastruktury dróg wodnych z problemami zabezpieczenia przeciwpowodziowego, i innymi w ramach gospodarki wodnej.	Degradacja infrastruktury portów rzecznych; dewastacja zaplecza technicznego (magazynów, urządzeń przeladowniczych); zmiana sposobu wykorzystania niektórych obiektów na niezwiązany z rzeką
Zaawansowanie prac przygotowawczych do budowy stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka. Prawdopodobieństwo zrealizowania przedsięwzięcia z pozytywnymi skutkami dla żeglugi na odcinku od Włocławka do ujścia	Niedostateczne uwzględnienie funkcji żeglugowej w niektórych przedsięwzięciach; rezygnacja z budowy Zbiornika Racibórz, jako zbiornika wielofunkcyjnego (powstanie sztuczny obiekt bez funkcji żeglugowej i turystycznej)
Rozwój know-how umożliwiającego stosowanie wobec rzek rozwiązań zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju	Wysoki wiek jednostek floty śródlądowej. Brak skłonności przedsiębiorców do odnawiania floty.

PRZYRODNICZE (GEOGRAFICZNE I ŚRODOWISKOWE) (E)	
Doskonały potencjał rozwojowy dwóch spośród największych rzek Unii Europejskiej: Odry i Wisły; bieg rzek łączący te rzeki z potencjalnie silnymi portami morskimi (w układzie południkowym)	Historyczna zabudowa hydrotechniczna objęta została ochroną w ramach programu NATURA 2000, co będzie wiązać się ze wzrostem kosztów jej odtworzenia i przebudowy (w tym kosztami wynikającymi z protestów środowisk anarchistycznych)
Możliwości dobrych połączeń wodnych w układzie równoleżnikowym, zarówno w relacjach międzynarodowych (Niemcy, Białoruś), jak i wewnątrz kraju (istniejące inicjatywy i projekty E-70 i Kanału Śląskiego)	Stopniowe „dziczenie” rzek, skutkujące wzrostem przyszłych kosztów działań rewitalizacyjnych
Bardzo niska uciążliwość dla środowiska transportu wodnego; niewielkie w porównaniu z innymi środkami transportu koszty zewnętrzne (emisja, infrastruktura, zanieczyszczenie, hałas, wypadki, kongestie)	Niestabilność warunków pogodowych, która wobec rosnącej dewastacji infrastruktury powoduje rosnące trudności i ograniczenia w uprawianiu żeglugi
PRAWNO-INSTYTUCJONALNE (L)	
Formalnie dobrze postawione wymagania w dziedzinie utrzymania i rozwoju dróg wodnych z uwzględnieniem funkcji transportowej (w ustawie o żegludze śródlądowej)	Lokalizacja funkcji związanych z transportem wodnym śródlądowym w Ministerstwie Środowiska; daleko posunięty brak wiedzy i zrozumienia dla spraw transportu na poziomie MŚ, KZGW, RZGW; brak narzędzi egzekucji wykonywania obowiązków wynikających z Prawa wodnego i Ustawy o żegludze śródlądowej
Podjęcie prac nad nową organizacją sfery gospodarki wodnej w postaci projektu Polityki Wodnej Polski 2030	Nieuwzględnienie w projekcie Polityki Wodnej Polski 2030 opinii środowisk związanych z żeglugą
Istnienie konkretnego planu (w formie ustawy) związanego z podniesieniem standardu wybranych elementów Odrzańskiej Drogi Wodnej	Brak konsekwencji i opóźnienia w realizacji ustawy określającej program Odra 2006
	Stosowanie procedur ustawy o zamówieniach publicznych w przypadku konieczności dokonywania pilnych interwencji (usuwanie przeszkód w żegludze powstałych w wyniku wysokiego stanu wód – „powodzi”)
	Rozbieżne wymagania administracji żeglugowej (UŻŚ) dotyczące kryteriów dopuszczenia do żeglugi (dotyczy załóg i jednostek)

Źródło: Opracowanie własne

8.2.2 Analiza SWOT.

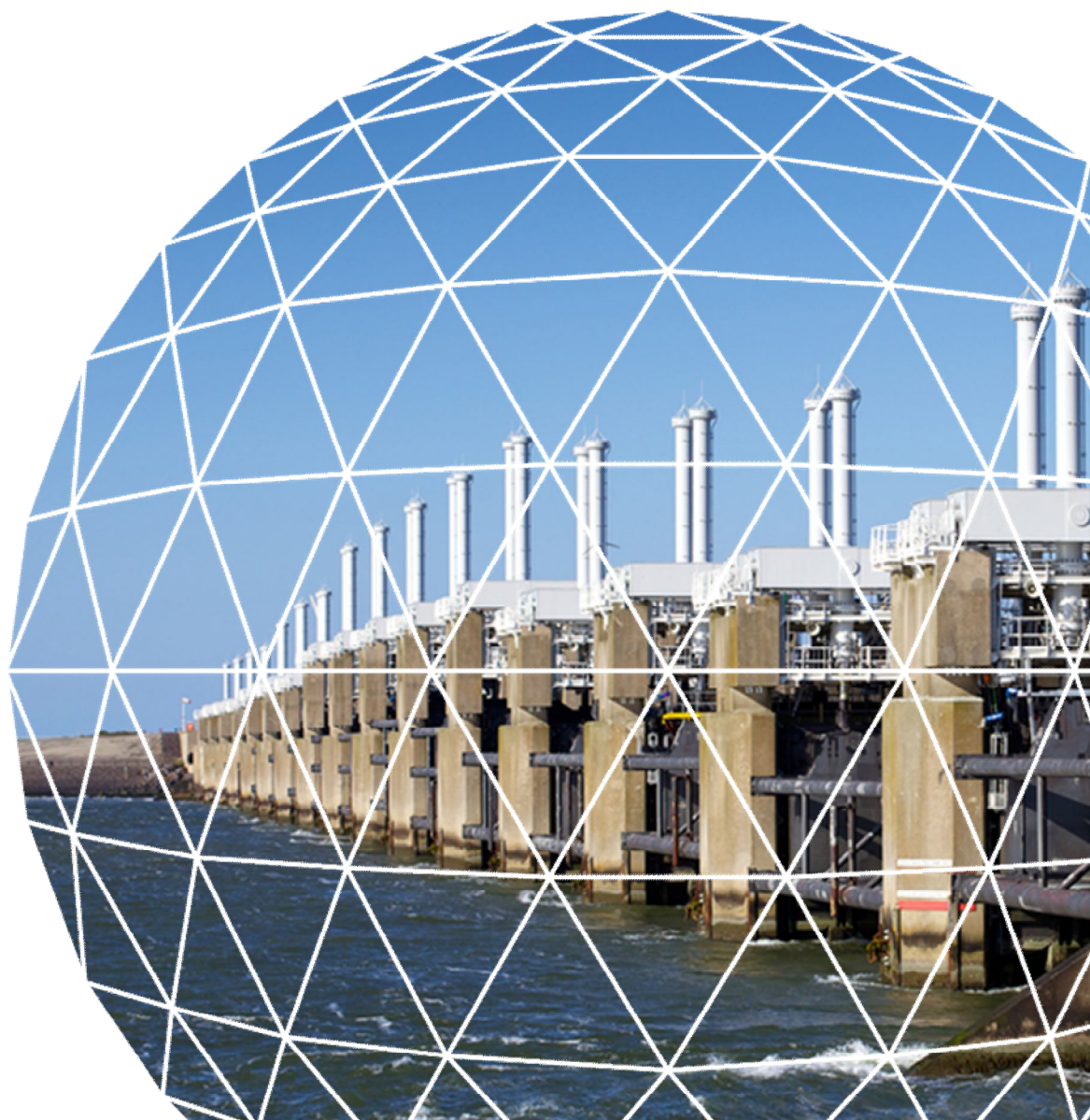
Drogi wodne potraktowano rozdzielnie w stosunku do żeglugi śródlądowej, dla której analizę SWOT przedstawiono wcześniej. Punktem odniesienia jest tutaj przydatność dla transportu, horyzont czasowy, oraz uwarunkowania zewnętrzne, które są w znacznym stopniu odmienne. Przyjęto horyzont roku 2027 – jako bliski czasowa dla problemów infrastruktury omawianych w niniejszym raporcie. W tym horyzoncie czasowym analizę SWOT przedstawiono w tabeli 40.

Tabela 40. Analiza SWOT infrastruktury dróg wodnych

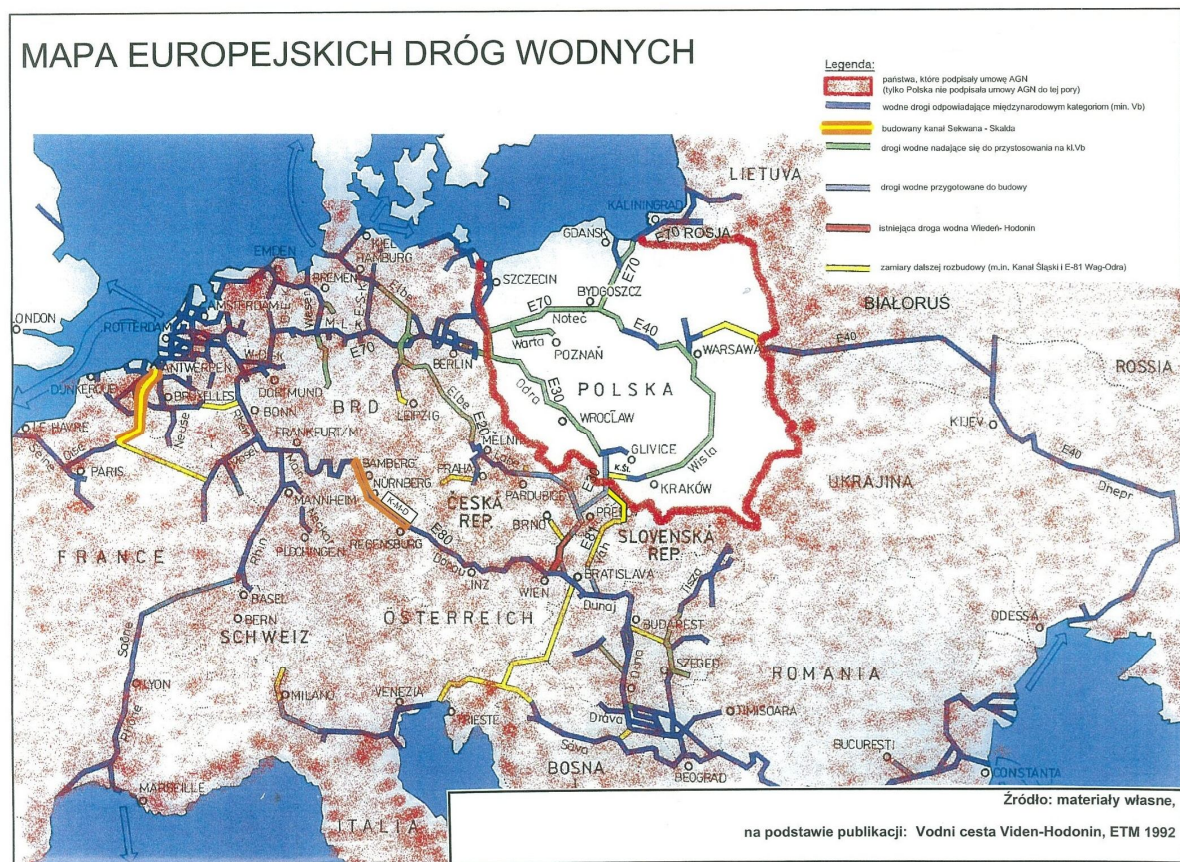
Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Korzystny układ geograficzny południkowy; główne rzeki, Wisła i Odra, przebiegają wzdłuż europejskich korytarzy transportowych i zgodny z kierunkami handlu morskiego • Korzystny układ geograficzny równoleżnikowy; istnienie drogi wodnej E70, relatywna łatwość budowy drogi wodnej Odra – Wisła na Śląsku, potencjalnie korzystne położenie rzek wschodniej Polski • Korzystny układ w relacjach międzynarodowych: istnienie drogi wodnej z Morza Czarnego przez Ukrainę i Białoruś oraz dróg wodnych przez Niemcy do portów w Hamburgu i Rotterdamie • Dobry przebieg rzek z punktu widzenia połączeń wodących ośrodków miejskich; wszystkie miasta metropolitalne leżą albo nad Wisłą, albo nad Odrą bądź jej głównym dopływem (Wartą) • Występowanie w wielu miejscach walorów przyrodniczych i krajobrazowych, zapewniających wysoką atrakcyjność rzek jako miejsc uprawiania turystyki wodnej 	<ul style="list-style-type: none"> • Postępująca degradacja rzek i utrata przez nie funkcji transportowych • Postępująca degradacja infrastruktury hydrotechnicznej • Ryzyko katastrof technicznych związane ze stanem niektórych obiektów (Włocławek, Brzeg Dolny) • Niespójność i niekonsekwentna realizacja planów dotyczących poprawy stanu rzek; opóźnienia przedsięwzięć będących w trakcie realizacji
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Występowanie katastrof naturalnych (powodzi) jako czynnik wzmagający zainteresowanie zagospodarowaniem rzek • Dewastacja dróg kołowych w związku z transportem ładunków ponadstandardowych • Polityka transportowa UE wspierająca rozwój transportu wodnego śródlądowego ze względu na jego specyficzne cechy • Kwestia udrożnienia polskich rzek staje się przedmiotem zainteresowania ze strony krajów ościennych – sygnatariuszy porozumienia agn • Zainteresowanie kwestiami rozwoju żeglugi i infrastruktury rzecznej ze strony samorządów różnych szczebli • Względnie skonkretyzowane plany dotyczące przyszłości odrzańskiej drogi wodnej: program Odra 2006 oraz zdefiniowanie Odry jako mdw IV klasy w perspektywie roku 2030 (ministerstwo rozwoju regionalnego) • Podjęcie przygotowań do realizacji stopnia wodnego na wiśle poniżej Włocławka; dostęp do kapitału na to przedsięwzięcie • Istnienie dokumentacji technicznej dla szeregu przedsięwzięć hydrotechnicznych planowanych w ciągu poprzednich 50 lat; możliwość relatywnie łatwego zaadaptowania istniejącej dokumentacji na potrzeby przyszłych przedsięwzięć 	<ul style="list-style-type: none"> • Nieuwzględnienie dróg wodnych jako istotnego elementu systemu transportowego państwa; nieobecność lub słaba obecność dróg wodnych w krajowych dokumentach strategicznych • Brak źródeł finansowania utrzymania dróg wodnych (bieżąca eksploatacja) • Nieuwzględnienie dróg wodnych w programach operacyjnych umożliwiających finansowanie ze środków zewnętrznych • Próby kreowania polityki wodnej (i innych dokumentów strategicznych) niemal wyłącznie pod kątem ochrony korytarzy ekologicznych i rozwoju ekosystemów • Niewydolność struktur zarządzania drogami wodnymi; ministerstwo środowiska nie jest zdolne do spełniania przypisanej mu funkcji zarządcy infrastruktury dróg wodnych • Problemy techniczne i ekologiczne transportu lądowego

W drugiej części niniejszego opracowania przedstawione zostaną sposoby zmiany niekorzystnego dla żeglugi śródlądowej i infrastruktury dróg wodnych obrazu istniejącej rzeczywistości. Propozycje zmian zmierzać będą w kierunku zaproponowania działań doraźnych, poprawiających sytuację w krótkim horyzoncie i zmian o charakterze strategicznym. Do nich zaliczyć można zmiany w sposobie zarządzania gospodarką wodną, infrastrukturą dróg wodnych i żeglugą śródlądową; zmiany prawne i nową organizację sposobu finansowania dróg wodnych i przedsiębiorstw żeglugowych. W części tej przedstawione też zostaną propozycje inwestycji, które mogą w zasadniczy sposób poprawić sytuację żeglugi śródlądowej w Polsce, wraz z szacunkiem wielkości niezbędnych nakładów i sposobu pozyskania na nie środków.

9. Załączniki



9.1. Plan dróg wodnych w Polsce na tle europejskich dróg wodnych



9.2. Dane na temat najważniejszych obiektów infrastruktury technicznej szlaków wodnych w Polsce

9.2.1 Odrzański Szlak Wodny

Opis odcinka szlaku żeglownego		Odcinek rzeki Odry od Raciborza do śluzy w Kędzierzynie Koźlu						
		<p>Rzeka Odra km 51+200 – 95+540.</p> <p>Na odcinku od m. Racibórz do śluzy w Kędzierzynie-Koźlu rzeka Odra jest zaliczona do drogi wodnej klasy Ia. Dla umożliwienia warunków żeglugowych droga wodna wymaga gruntownej modernizacji:</p> <ul style="list-style-type: none"> - naprawy i przebudowy zabudowy regulacyjnej - pogłębienia i odwirowania koryta - poszerzenia zakoli <p>Aktualnie odbywać się na niej może jedynie ruch turystyczny okresowo, tylko przy odpowiednich warunkach hydrologicznych (przy stanach średnich wody w korycie rz. Odry).</p>						
Opis odcinka szlaku żeglownego		Odra skanalizowana od śluzy w Kędzierzynie Koźlu do stopnia wodnego Brzeg Dolny oraz Kanał Gliwicki i Kędzierzyński						
		<p>Odra skanalizowana występuje od śluzy w Kędzierzyn Koźle do stopnia wodnego w Brzegu Dolnym. Najmniejsza głębokość na odcinku skanalizowanej Odry wynosi 1,80 m (przy normalnym piętrzeniu), szerokość szlaku żeglownego (szerokość szlaku limitują kanały śluzowe) jest zmienna i na głębokości 1,80m wynosi od 35 do 80 m, kanały żeglugowe mają szerokość od 20 do 35 m i głębokość ok. 3,0 m. Kanał Gliwicki jest sztuczną drogą wodną klasy III. Kanał został wybudowany w latach 1933 – 39. Szerokość kanału wynosi 38,0 m - 41,0 m (licząc po zwierciadle wody przy normalnym poziomie żeglownym). Na całej długości skarpy kanału w strefie falowania wody są umocnione narzutem kamiennym lub płytami betonowymi. Aktualnie umocnienia brzegowe wymagają odbudowy i uzupełnienia.</p> <p>Dla III klasy drogi wodnej minimalna głębokość kanału wynosi 2,5 m , a głębokość tranzytowa 1,80 m. Aktualnie głębokości tranzytowe wahają się w granicach od 2,7-1,8m. Kanał Kędrzyński ma długość 5,9 km i reprezentuje klasę II, głębokość tranzytowa wynosi 1,80 m, od Kanału Gliwickiego max zanurzenie statku wynosi 1,6 m, kolejny odcinek od połowy Kanału do portu Zakładów Azotowych ma głębokość 1,55 m.</p>						
Lp.	Sposób zabudowy regulacyjnej	Opis obiektu, stan techniczny	Główne parametry i wymiary (dł./szer./gł.)	Ostatnia modernizacja	Zakres remontów	koniecznych	Stopień dekapitalizacji (w %)	Inne

				Zakres	Data			
1	śluza Koźle, jaz koźle – światło 2x32m.	Na rzece Starej Odrze w km 95+540 w Kędzierzynie-Koźlu zlokalizowana jest śluza zabytkowa wybudowana w roku 1857. Jest to śluza jednokomorowa. Wrota od strony górnej i dolnej wody posiadają napęd ręczny. Obiekt jest sprawny i eksploatowany, głównie dla ruchu turystycznego.	38,5/5,3/1,3	modernizacja śluzy	2000		b.d.	według niektórych źródeł zmodernizowana śluza ma wymiary: 38,5x5,3x1,3
2	śluza Januszkowice	Śluza pociągowa - sprawna:	187x9,6x 2,6				b.d.	
		1. Pęknięcie ściany prawej głowy górnej				1. Przebudowa głowy górnej ze zmianą napędów na hydrauliczne i wymianą wrót		
		2. Głowa dolna w dobrym stanie technicznym		Przebudowa głowy dolnej ze zmianą napędów na hydrauliczne i wymianą wrót	1990-1993	2. Remont komory śluzy oraz peronów 3. Odbudowa języka rozdzielczego dolnego		
		3. Osuwanie się ściany skarpowej oraz rysy na ścianie pionowej komory śluzy						
		4. Spękany peron śluzy wymaga remontu						
		5. Zniszczony dolny język rozdzielczy						

		Śluza mała - niesprawna:					b.d.	
		1. Wymaga kompleksowego remontu i odmulenia				Obudowa głów i komory oraz odmulenie		
3	Jaz januszkowice		światło 3x25 m				b.d.	jaz sektorowy
4	śluza Krępa	Śluza pociągowa - sprawna:	187x9,6x spad 2,5				b.d.	
		1. Spękania na ścianie lewej głowy dolnej				1.Przebudowa głowy górnej i głowy dolnej z wymianą wrót i napędów na hydrauliczne		
		2. Głowa górna w dobrym stanie				2.Remont zachowawczy komory śluzy		
		3. Nieszczelne wrota śluzy				3. Remont kierownic		
		4. Mechaniczno-elektryczne napędy wrót sprawne ale wymagają wymiany na hydrauliczne				4. Odbudowa muru przeciwpowodziowego dzielącego śluzę i rzekę 5. Remont dolnego języka rozdzielczego		
		5. Przerdzewiałe kierownice						
		6. Zniszczony język rozdzielczy dolny						
		Śluza mała - niesprawna:						b.d.
		1. Wymaga kompleksowego remontu i odmulenia				Odbudowa głów i komory oraz odmulenie		
5	Jaz Krępa		światło 3x25 m				b.d.	jaz sektorowy
6	śluza Krapkowice	Śluza pociągowa - sprawna:	198x9,6x2,5				b.d.	
		1. Pęknięcia prawej głowy górnej				1.Przebudowa głowy		

		2. Ubytki w ścianie głowy dolnej						
		3. Ubytki w ceglanej i betonowej ścianie komory z odcinkowym wyboczeniem krawędzi ściany						
		4. Napędy mechaniczno - elektryczne górnej i dolnej głowy wymagają przebudowy na hydrauliczne						
		Śluza mała - niesprawna:						
		1. Wymaga kompleksowego remontu i odmulenia					b.d.	
7	Jaz Krapkowice		światło 3x25 m				b.d.	jaz sektorowy
8	śluza Rogów	Śluza pociągowa - sprawna:	187x9,6x2,5				b.d.	
		1. Dobry stan techniczny głowy górnej		Przebudowa głowy górnej ze zmianą napędów na hydrauliczne oraz wymianą wrót	1994 - 1995	1. Naprawa ubytków w betonach głowy dolnej 2. Naprawa ubytków w ceglanych ścianach komory		
		2. Niewielkie ubytki w betonie głowy dolnej wymagają uzupełnienia		Przebudowa głowy dolnej ze zmianą napędów na hydrauliczne oraz wymianą wrót	2009 - 2010	3. Odbudowa języka rozdzielczego górnego		
		3. Lokalne ubytki w ścianie komory i w spoinowaniach						

		4. Uszkodzony język rozdzielczy górny, konieczna odbudowa						
		Śluza mała - sprawna:					b.d.	
		1. Spękana głowa dolna i górna śluzy - wymagają całkowitego remontu				1. Odbudowa głowy górnej i dolnej z wymianą wrót		
		2. Liczne ubytki ścian komory i korozja spoinowań				2. Naprawa ubytków w ceglanych ścinach komory śluzy		
		3. Skorodowane wrota śluzy wymagają wymiany						
9	Jaz Rogów	konstrukcja klapowa	Światło 3x25m.					
10	Jaz Kąty		Światło 3x32m.					
9	śluza Kąty	Śluza pociągowa - sprawna:	187x9,6x2,8				b.d.	
		1. Głowa górna w dobrym stanie technicznym		Przebudowa głowy górnej ze zmianą napędów na hydrauliczne i wymianą wrót	1997 - 1998	1. Naprawa ubytków w ceglanych ścianach komory		
		2. Głowa dolna w dobrym stanie technicznym		Przebudowa głowy dolnej ze zmianą napędów na hydrauliczne i wymianą wrót	1996 - 1997	2. Odbudowa górnego języka rozdzielczego		
		3. Ubytki i spękania w ceglanych ścinach komory						

		4. Zniszczony górny język rozdzielczy wymaga odbudowy						
		Śluza mała - niesprawna:					b.d.	
		1. Wymaga kompleksowego remontu i odmulenia				Obudowa głów i komory oraz odmulenie		
10	śluza Groszowice	Śluza pociągowa - sprawna:	186,9x9,6x2,6				b.d.	
		1. Głowa górna w dobrym stanie technicznym				1. Przebudowa głowy górnej i dolnej z wymianą wrót i napędów		
		2. Głowa dolna w dobrym stanie technicznym				2. Odbudowa języka rozdzielczego górnego		
		3. Napędy elektryczno-mechaniczne wrót do wymiany na hydrauliczne				3. Remont ubytków w języku dolnym		
		4. Komora śluzy wymaga remontu ubytków w ścianie ceglanej.						
		5. Zniszczony język rozdzielczy górny oraz ubytki w języku dolnym						
		Śluza mała - niesprawna:					b.d.	
		1. Wymaga kompleksowego remontu i odmulenia				Obudowa głów i komory oraz odmulenie		
11	Jaz Groszowice		światło 3x32 m				b.d.	jaz sektorowy
12	śluza Opole	Śluza pociągowa - sprawna:	187,4x9,6x2,5				b.d.	
		1. Głowa górna w dobrym stanie technicznym		Przebudowa głowy górnej ze zmianą napędów na hydrauliczne i wymianą wrót	1997 - 1998	1. Przebudowa ściany lewej komory		

		2.Głowa dolna w dobrym stanie technicznym		Przebudowa głowy dolnej ze zmianą napędów na hydrauliczne i wymianą wrót	1996 - 1997			
		3. Generalnego remontu wymaga ściana lewa komory śluzy						
		Śluza mała - niesprawna:					b.d.	
		1.Wymaga generalnego remontu i odmulenia				Obudowa głów i komory oraz odmulenie		
13	Jaz Opole		światło 3x25 m				b.d.	jaz sektorowy
14	most drogowy		prześwit 3,7, szer. 55 m			wysokość prześwitu nie spełnia wymogów III klasy wodnej, prześwit powinien wynosić 4 m.	b.d.	most drogowy, km 152
15	śluza Wróblin	Śluza pociągowa - sprawna:	187x9,6x2,5				b.d.	
		1. Głowa górna w dobrym stanie technicznym				1. Przebudowa głowy górnej i dolnej z wymianą wrót i napędów		
		2.Głowa dolna w dobrym stanie technicznym		Remont zachowawczy głowy dolnej	1984 -1986	2. Przebudowa komory śluzy 3. Odbudowa dolnego języka		
		3. Napędy elektryczno-mechaniczne wrót do wymiany na hydrauliczne				rozdzielczego		
		4. Komora śluzy w złym stanie - wymaga całościowego remontu				4. Odbudowa kierownic		

		4. Konieczność zabezpieczenia lewej skarpy awanportu górnego						
		5. Język dolny wymaga odbudowy						
		6. Wymiana kierownicy w awanporcie						
		Śluza mała - niesprawna:					b.d.	
		1. Wymaga kompleksowego remontu i odmulenia				Obudowa głów i komory oraz odmulenie		
16	Jaz Wróblin		światło 3x32 m				b.d.	jaz sektorowy
17	śluza Dobrzeń	Śluza pociągowa - sprawna:	187,1x9,6x2,4				b.d.	
		1. Głowa górna w złym stanie technicznym		Planowany remont głowy górnej	2010 - 2011	1. Odbudowa języka rozdzielczego dolnego		
		2. Głowa dolna w dobrym stanie technicznym		Przebudowa głowy dolnej ze zmianą napędów na hydrauliczne i wymianą wrót	2000 - 2002			
		3. Komora w dobrym stanie technicznym		Remont komory	2000 - 2002			
		4. Język rozdzielczy dolny wymaga odbudowy						
		Śluza mała - sprawna:					b.d.	
		1. Wymaga remontu zachowawczego i odmulenia		Udrożnienie dla celów służowania na czas przebudowy głowy górnej	2010	1. Remont zachowawczy		

18	Jaz Dobrzeń		światło 3x32 m				b.d.	jaz sektorowy	
19	śluza Chróścice	Śluza pociągowa - sprawna:	187,1x9,6x2,5				b.d.		
		1. Wymaga kompleksowego remontu głów, komory, zamknięć, języka rozdzielczego		Planowany kompleksowa przebudowa jazu , śluzy pociągowej i języka rozdzielczego	2010 - 2014				
		Śluza mała - niesprawna:						b.d.	
		1. W złym stanie technicznym, wymaga remontu przed planowaną modernizacją stopnia		Planowany remont śluzy małej	2010				
20	Jaz Chrościce		światło 64,10 oraz 36,2 m				b.d.	jaz koźłowo-iglicowy, dwuprzęsłowy	
21	śluza Zawada	Śluza pociągowa - sprawna:	187,1x9,6x2,5				b.d.		
		1. Głowa górna w dobrym stanie technicznym		Przebudowa głowy górnej ze zmianą napędów na hydrauliczne i wymianą wrót	1995 - 1996	1. Remont komory śluzy			
		2. Głowa dolna w dobrym stanie technicznym		Przebudowa głowy dolnej ze zmianą napędów na hydrauliczne i wymianą wrót	1999 - 2000				
		3. Zniszczone betonowe okładziny							

		ściany skarpowej oraz ubytki w ścianie cegłej wymagają remontu						
		4. Języki rozdzielcze w dobrym stanie technicznym						
		Śluza mała - niesprawna:					b.d.	
		1.Wymaga remontu zachowawczego i odmulenia				1. Remont zachowawczy i odmulenie		
22	Jaz Zawada		światło 3x32 m				b.d.	jaz sektorowy
23	śluz Ujście Nysy	Śluza pociągowa - sprawna:	187,2x9,6x2,8				b.d.	
		1. Głowa górna w dobrym stanie technicznym		Przebudowa głowy górnej ze zmianą napędów na hydrauliczne i wymianą wrót	1995 - 1996	1. Remont zachowawczy ścian komory śluzy		
		2. Głowa dolna w dobrym stanie technicznym		Przebudowa głowy dolnej ze zmianą napędów na hydrauliczne i wymianą wrót	1994 -1995			
		3. Komora w dobrym stanie technicznym, w części ściany ceglanej konieczne spoinowanie		Remont prawej ściany komory	2003 - 2004			
		Śluza mała - niesprawna:					b.d.	
		1.Wymaga remontu zachowawczego i odmulenia				1. Remont zachowawczy i odmulenie		
24	Jaz Ujście Nysy		światło 85,5 m + 30,05 m				b.d.	jaz koźłowo-iglicowy,

								dwuprzęsłowy plus 1 przęsło łączące
25	śluza Zwanowice	Śluza nowa - sprawna:	Nowa- sprawna śluza o wymiarach: 190x12x4,0, Śluza pociągowa o wymiarach: 187,9x9,6x2,6.				b.d.	
		1. Dobry stan techniczny całej śluzy, niesprawne zamknięcie segmentowe				1. Naprawa zamknięcia segmentowego		
		Śluza pociągowa - niesprawna:					b.d.	
		1. Zły stan techniczny całego obiektu, wymaga remontu		Częściowy, niedokończony remont komory śluzy	1991	1. Odbudowa kompleksowa śluzy i odmulenie		
		2. Zamulone awanporty i komora						
26	Jaz Zwanowice		światło 3x 32 m				b.d.	jaz sektorowy
27	śluza Brzeg	Śluza pociągowa - sprawna:	187,2x9,6x2,5				b.d.	
		W dobrym stanie technicznym		Przebudowa kompleksowa głów i komory śluzy	1989 - 1991			
		Śluza mała - sprawna:				b.d.		
		Śluza wymaga remontu zachowawczego oraz odmulenia				1. Remont zachowawczy i odmulenie		
28	Jazy Brzeg	2 jazy w stanie dobrym, 1 jest niesprawny	Światło 70,00m+43,5m+ 26,88m.				b.d.	3 jazy w Brzegu
29	most nad stopniem		prześwit 3,75, szer. 57			wysokość prześwitu nie spełnia wymogów III	b.d.	most drogowy, km 199

	wodnym Brzeg					klasy wodnej, prześwit powinien wynosić 4 m.		
30	śluza Lipki	Śluza pociągowa - sprawna:	187,3x9,6x2,6				b.d.	wszystkie śluzy posiadają jazy - większość z nich jest w stanie dobrym, jaz Zacisze jest nieczynny, jaz Oława jest w bardzo złym stanie technicznym, jaz w Brzegu Dolnym wymaga remontu
		1.Głowa górna w złym stanie technicznym				1. Przebudowa głowy górnej z wymianą wrót i napędów		
		2. Głowa dolna w dobrym stanie technicznym		Przebudowa głowy dolnej ze zmianą napędów na hydrauliczne i wymianą wrót	1899 - 1990	2. Odbudowa ściany prawej komory		
		3. Ściana prawa kopory wymaga kapitalnego remontu, ściana lewa pprzebudowana		Przebudowa ściany lewej	1992 - 1993			
31	Jaz Lipki	z klapami powłokowymi, stalowymi.	3 x 32 m., kłapy o wysokości 3,40 m	remont generalny	2002			
32	śluza Oława	Śluza duża:	187x9,6x3,0				b.d.	
		Sprawna.Wymagany remont prowadnic i pomostów w awanporcie górnym i dolnym śluzy oraz skarp w dolnym awanporcie		Lewa ściana komory w umocniona została larsenami.	1996	Skarpy na awanportach wymagają remontu. Kierownice w awanporcie górnym i dolnym skorodowane. Prace wskazane do roku 2012r		
		Śluza mała:					b.d.	
		Nieeksploatowana. Wymaga naprawy ubezpieczenia dolnego i górnego języka rozdzielczego						

33	Jaz Oława	jaz stały 120,40 m+14.90 m w b. złym stanie technicznym					b.d.
34	most drogowy Oława	most drogowy, km 216,42	prześwit 3,7 m, szer. 22 m.			prześwit nie spełnia wymogów III klasy wodnej, gdzie wysokość prześwitu powinna wynosić minimum 4m.	
35	śluza Ratowice	Śluza duża:	187x9,6x2,5				b.d.
		Pojedyncza, wymaga drobnych remontów na wrotach górnych i dolnych					
36	Jaz Ratowice		Światło 3x32m.				
37	most drogowy nad śluzą Ratowice, jaz Ratowice	most drogowy, 228km, jaz Ratowice- światło 3x32m.	prześwit 3,9 m, szerokość 9,6 m.			prześwit nie spełnia wymogów III klasy wodnej, gdzie wysokość prześwitu powinna wynosić minimum 4m.	b.d.
38	śluza Janowice	Śluza duża:	225x12x3,0				b.d.
		Stara, ceglana, wymaga modernizacji, aktualnie nieczynna				Planowana modernizacja obiektu – rozpoczęcie 2011r	
		Śluza duża:					b.d.
		Nowa, wymaga uruchomienia środkowych wrot oraz remontu części budowlanej					
39	Jaz Janowice		Światło 3x32m.				
40	śluza	Śluza pojedyncza duża:	187,8x9,6x3,4				b.d.

	Bartoszewice	Wymaga modernizacji części budowlanej i mechanicznej na głowie dolnej, Prowadnice na górnym i dolnym stanowisku wymagają remontu		Głowa górna po remoncie jest w b. dobrym stanie technicznym	2006			
	Jaz Bartoszewice		Światło 2x30m+1x40m.					
39	śluzza Zacisze	Śluzza pojedyncza duża: Wymaga modernizacji lewej ściany komory	187,8x9,6x2,9					b.d.
40	śluzza Różanka	Śluzza duża: Pojedyncza, wymaga remontu kierownic w dolnym i górnym awanporcie śluzy	196,2x9,6x4,0	Wrota i zawieszenia, a także siłowniki zamknięć głowy dolnej po remoncie są sprawne i dobrze utrzymane	1993	Należy dokonać renowacji lub wymiany okładzin ceglanych dolnego odcinka prawej ściany śluzy.		b.d.
	Jaz Różanka		Światło 3x25m.					
41	śluzza Rędzin	Śluzza duża: Ceglana, wymaga modernizacji części mechanicznej, budowlanej i elektrycznej	226x12x3,7					b.d.
	Jaz Rędzin		Światło 2x30,62m+1x51,08m					
42	śluzza Brzeg	Śluzza duża:	224,9x12x2,5					b.d.

	Dolny	Pojedyncza. Wymaga modernizacji części budowlanej i instalacyjnej oraz remontu dałb i przewodnic w górnym i dolnym stanowisku						
xx	Jaz Brzeg Dolny		Światło 5x23m.					

Opis odcinka szlaku żeglownego		Kanał Gliwicki						
		Długość kanału- 41,2 km, II klasa drogi wodnej, głębokość tranzytowa 1,8 m. Głębokości na Kanale są zachowane, występują miejscowe wypłycenia na odcinkach Kłodnica- Nowa Wieś dochodzące do 1,3 m na długości około 100 m, Sławięcice - Rudzieniec z głębokością 1,3m na odcinku o długości 20 metrów przy ujściu Lisiego Potoku.						
Lp.	Sposób zabudowy regulacyjnej	Rodzaj śluzy, Stan techniczny	Główne parametry i wymiary	Ostatnia modernizacja		Zakres koniecznych remontów	Stopień dekapitalizacji (w %)	Inne
1	śluzą Kłodnica	Śluza dwukomorowa, bliźniacza	72/12/5,5	Komora południowa po remoncie	2008	Komora północna przewidziana do modernizacji w ramach POIiŚ 7.5-1	b.d.	

		Aktualnie sprawne obydwie komory śluzy.		<p>remont średni komory południowej</p> <p>wymiana zamknięcia głównego głowy dolnej komory</p> <p>północnej, wykonanie i montaż zamknięcia zasuwowego głowy dolnej komory południowej</p> <p>remont komory południowej wraz z robotami</p> <p>towarzyszącymi w części budowlanej: betony głowy górnej i dolnej, budynek maszynowni, płyta denna</p> <p>w części mechanicznej: zamknięcia głowy górnej i dolnej</p> <p>w części elektrycznej: napędy hydrauliczne zamknięć, instalacje, automatyka i aparatura kontrolno-pomiarowa</p>	1995 -2008			
2	Śluza Nowa Wieś	śluza dwukomorowa, bliźniacza, sprawne obydwie komory	71,4/12/3,0	remont komory południowej wraz z robotami towarzyszącymi.	2006 - 2007	Modernizacja śluzy Nowa Wieś jest ujęta w POIiŚ 7.5-8– etap II .	b.d.	Śluza Nowa Wieś składa się z: - śluza bliźniacza z awanportami,

						Wymagane jest przeprowadzenie regulacji kanału odpływowego z jazu bocznego do rzeki Kłodnicy.		usytuowana w km 7,800 Kanału Gliwickiego; - jaz klapowy w Nowej Wsi w km 8,02 Kanału Gliwickiego.
3	Śluza Kłodnica	Śluza Kłodnica	71,8/12,0/3,0					

4	Śluza Sławięcice	śluza dwukomorowa, bliźniacza, Aktualnie czynna jest komora północna śluzy. W komorze południowej trwa remont średni wykonywany własnymi siłami RZGW. Modernizacja śluzy Sławięcice jest ujęta w POIiŚ 7.5-1– etap II	71,4/12/3,0	Śluza Sławięcice - remont zamknięcia klapowego jazu bocznego oraz odbudowa kanału odpływowego z jazu do rzeki Kłodnicy	2007	Modernizacja śluzy jest ujęta w POIiŚ 7.5-8– etap II .	b.d.	W skład stopnia wodnego Sławięcice wchodzi: - śluza bliźniacza Sławięcice wraz z awanportami, - jaz klapowy Sławięcice – Rudziniec w km 16,750 Kanału Gliwickiego, - jaz klapowy Sławięcice km 15,240 Kanału Gliwickiego, - jaz klapowy Blachownia km 12,60 Kanału Gliwickiego
5	Śluza Rudziniec	śluza dwukomorowa, bliźniacza, sprawne obydwie komory	71,4/12/b.d.	remont komory południowej	2008-2009	Modernizacja śluzy jest ujęta w POIiŚ 7.5-1– etap II .	b.d.	
6	Śluza Dzierżno	śluza dwukomorowa, bliźniacza, obecnie czynna jest tylko komora północna Komora południowa śluzy Dzierżno wyłączona z eksploatacji w związku	71,5/12/b.d.	Remont zamknięcia głowy dolnej komory północnej wraz robotami towarzyszącymi w komorze północnej i	2003	Modernizacja śluzy Dzierżno jest ujęta w programie POIiŚ 7.5-1	b.d.	

		ze złym stanem technicznym.		południowej				
7	Śluza Łabędy	Aktualnie sprawna jest tylko komora północna. Komora południowa śluzy Łabędy wyłączona z eksploatacji w związku ze złym stanem technicznym.	71,5/12/b.d.			Modernizacja śluzy Łabędy jest ujęta w POIiŚ 7.5-1.	b.d.	Śluza wyposażona jest również w przepust międzykomorowy, Przepust międzykomorowy i przepompownia są niesprawne i niewykorzystywane.
8	Jaz kłapowy Sławięcice – Rudziniec	Służył do odprowadzenia nadmiaru wód z Kan. Gliwickiego do rz. Kłodnicy. Połączenie jazu z Kan. Gliwickim stanowi przepust betonowy wałowy o dwóch otworach, długości 8,3m , prześwicie 1,75 m. Otwory przepustu posiadają sklepienia o strzałce 0,75 m, światło każdego przepustu wynosi 3,0 m. Jaz z przepustami stanowi jedną całość o konstrukcji betonowej i został wybudowany w 1937 r. Jaz posiada jedno przesło o świetle 7,0 m, rozpraszanie energii wody odbywa się na 4 stopniach. Tuż powyżej jazu istnieje pod kanałem przepust syfonowy ø 1,0 m, który służy do odprowadzenia wód z					b.d.	

		lewobrzeżnego zawala. Obecnie jaz nie eksploatowany.						
9	Jaz klapowy w Blachowni	Obecnie jest niesprawny i nie eksploatowany. Zlokalizowany jest na prawym brzegu Kanału Gliwickiego w km 12,6; służy do odprowadzenia nadmiaru wód z Kanału Gliwickiego do rzeki Kłodnicy. Został wybudowany w 1939 r. Jest to jaz o konstrukcji betonowej, dwuprzęsłowy o świetle 2 x 5,79 = 11,58 m. Zamknięcie jazu stanowi kłapa stalowa o świetle 12,0 m i napędzie ręcznym. Awaryjne zamknięcie jazu stanowią szandory. Od górnej wody istnieje kładka służbowa, dwuprzęsłowa z filarkiem o szerokości 0,48 m. światło przęsła kładki wynosi 5,70 x 2.	światło 2 x 5,79 m					b.d.
10	Jaz klapowy w Sławięcicach	Zlokalizowany bezpośrednio powyżej śluzy Sławięcice. Służy do odprowadzania nadmiaru wód w Kanale Gliwickim do rzeki Kłodnicy. Jaz o konstrukcji betonowej został wybudowany w 1952 r. Posiada jedno przęsło o świetle 9,91 m. Zamknięcie otworu jazowego stanowi kłapa stalowa o napędzie ręcznym.	światło 9,91 m	remont zamknięcia klapowego jazu bocznego oraz odbudowa kanału odpływowego z jazu do rzeki Kłodnicy	2007			b.d.

		Nad jazem znajduje się żelbetowy most o szerokości jezdni 2,18 m. Rozproszenie energii wody odbywa się za pomocą podłużnej belki betonowej 0,8 x 0,6 m jako dławika.						
10	Jaz Nowa Wieś	Jaz kłapowy na Kanale Gliwickim, zlokalizowany na prawym brzegu w km 8+020 powyżej śluzy Nowa Wieś. Służy do odprowadzania nadmiaru wód z kanału do rz. Kłodnicy. powstał w 1951 r. o konstrukcji betonowej, jednoprzęsłowy o świetle 4,80 m . Zamknięcia otworu jazowego stanowi kłapa stalowa o napędzie ręcznym. Nad jazem został wybudowany pomost służbowy, żelbetowy o szerokości jezdni 2,35 m. Wymagane jest przeprowadzenie regulacji kanału odpływowego z jazu bocznego do rzeki Kłodnicy.	światło 4,8 m	remont zamknięcia jazu bocznego	2002	Wymagane jest przeprowadzenie regulacji kanału odpływowego z jazu bocznego do rzeki Kłodnicy	b.d.	

Wrocławski Szlak Miejski - Wrocławski Węzeł Wodny								
Lp.	Sposób zabudowy regulacyjnej	Opis obiektu, Stan techniczny	Główne parametry i wymiary dł./szer./gł.	Ostatnia modernizacja		Zakres koniecznych remontów	Stopień dekapitalizacji (w %)	Inne
1	śluza Szczytniki	śluza komorowa, stalowe wrota	55/9,6/2,5				b.d.	
2	Jaz Szczytniki		Światło 45 m,				b.d.	jaz powłokowy
3	śluza Miejska (stopień wodny Psie Pole)	wrota wsporne, stalowe	55,8/9,6/3,6				b.d.	
4	Jaz Psie Pole (stopień wodny Psie Pole)		światło 2x38m				b.d.	jaz koźłowo-iglicowy, składający się z 2 przęseł
5	śluza Piaskowa	Piaskowy Stopień Wodny składa się ze śluzy Piaskowej, jazu św. Klary, jazu św. Macieja.	39,1/5,4/3,0	śluza została wyremontowana			b.d.	
6	śluza Mieszczarnańska	aktualnie śluza jest nieczynna i wchodzi w skład Stopnia Wodnego Mieszczarnskiego	40,8/5,2/1,0	śluza została wyremontowana			b.d.	
7	śluza Opatowice	śluza	74,8/9,6/2					b.d.
8	Jaz Opatowice	jaz sektorowy, 3 przęsa	światło 3x32m					b.d.
9	Jaz elektrowni wodnej Wrocław I (mieszczarnski)		długość 39,9 m , prawe przęsa				b.d.	jaz trójprzęsłowy, jaz stały,

	stopień wodny)		6,5 m, lewe przęsło- 11 m,					
10	Jaz elektrowni wodnej Wrocław II (mieszcząski stopień wodny)		długość 57,9 m , prawe przęsło 25,7 m, lewe przęsło- 6,5 m.				b.d.	jaz trójprzęsłowy, klapowy, z zasuwą

Odra swobodnie płynąca - odcinek od Brzegu Dolnego do ujścia Nisy Łużyckiej							
Opis odcinka szlaku wodnego		<p>Odcinek ten ma długość 259,8 km i charakteryzuje się najgorszymi parametrami technicznymi i warunkami żeglugowymi na Odrze . Najtrudniejszą częścią szlaku jest fragment bezpośrednio poniżej stopnia w Brzegu Dolnym, gdzie postępuje erozja znacznie utrudniająca żeglugę. Ruch statków na Odrze swobodnie płynącej poniżej Wrocławia jest nieregularny. Rzeka uregulowana jest za pomocą ostróg podprądowych, które jednak na dużych odcinkach są zniszczone i nie spełniają swojej roli. Ocenia się, że zniszczonych jest około 8-10% budowli regulacyjnych (ostróg i tam podłużnych), a na niektórych odcinkach zniszczenia osiągają 40%. Corocznie na omawianym odcinku występuje wiele przemiałów, wymagających robót pogłębiarskich.</p> <p>Wśród wielu przyczyn niskich przepływów na odcinku do ujścia Nisy Łużyckiej wymienia się także budowę geologiczną terenów, złożonych z czwartorzędowych utworów piaszczystych. Na szlaku od Brzegu Dolnego do Ścinawy około 15% przepływów traconych jest w wyniku przesiąków w głąb koryta rzeki .</p> <p>W chwili obecnej w ramach Programu dla Odry 2006 w km 300 Odry trwa budowa stopnia wodnego Malczyce, który wydłuży odcinek skanalizowany i poprawi do pewnego stopnia warunki żeglugi na Odrze swobodnie płynącej. Ponadto Program dla Odry 2006 przewiduje prace w zakresie odmulania.</p>					
Lp.	Sposób zabudowy regulacyjnej	opis obiektu, Stan techniczny	Główne parametry i wymiały	Ostatnia modernizacja	Zakres koniecznych remontów	Stopień dekapitalizacji (w %)	Inne

1	Stopień wodny Malczyce	projekt zakłada budowę komory śluzy, jazu kłapowego i stałego, elektrowni wodnej o mocy 11,4 MW	190/12/3,5 - wymiary projektowe	Budowa w realizacji		nie dotyczy	przewidywana wartość inwestycji na poziomie cen na rok 2006 wynosi: 450 571 675 PLN (bez podatku VAT oraz kosztów budowy elektrowni wodnej)
2	inne budowle wodne, np.ostrogi	zły stan techniczny,				8-40%	

Odra swobodnie płynąca- odcinek od Nysy Łużyckiej do ujścia w Zalewie Szczecińskim							
Opis odcinka szlaku wodnego		<p>Może być podzielona na dwie zróżnicowane pod względem charakteru części:</p> <p>*środkową Odrę od ujścia Nysy Łużyckiej do Warty (charakter rzeczny),</p> <p>*dolną Odrę od Warty do Szczecina- III klasa, głębokość gwarantowana 1,30 m za Widuchową IV klasa, głębokość gwarantowana 2,5m , * Odrę od Szczecina do Świnoujścia (charakter morski), .</p> <p>Na przeważającej części omawianego odcinka Odra jest rzeką graniczną. Z wodami śródlądowymi Europy Zachodniej łączą ją kanały Odra-Szprewa i Odra-Hawela. Ponadto w Kostrzynie w km 617 do Odry uchodzi jej największy dopływ – Warta. Warunki żeglugowe na Odrze środkowej (do ujścia Warty) wymagają poprawy, stąd potrzeba odbudowy regulacji, szczególnie w rejonie Słubic (km 584-590) i Górzycy (km 600-604), jak również zabezpieczenia brzegów i prac pogłębiarskich. Podobnych działań wymaga Odra dolna. Poniżej Widuchowej Odra dzieli się na dwa ramiona – Odrę Zachodnią i Wschodnią. Odra Wschodnia stanowi sztucznie wykonany przekop i obecnie płynię większość wód niesionych przez rzekę.</p>					
Lp.	Sposób zabudowy regulacyjnej	opis obiektu, Stan techniczny	Główne parametry i wymiary	Ostatnia modernizacja	Zakres koniecznych remontów	Stopień dekapitalizacji (w %)	Inne

1	śluza Marwice (rz.Odra Wsch.)	komorowa	54,90/8,6				40	
2	śluza Gartz, (rz. Odra Zach.)	komorowa	54,90/8,6				40	
3	Jaz Widuchowa						12	jaz zastawkowy
4	ostrog	większość ostróg jest typu faszynowo-kamiennego						występuje 1187 ostróg na tym odcinku rzeki

9.2.2 Szlak wodny rzeki Wisły

Odcinek górnej Wisły od miejscowości Oświęcim do Annopol								
Opis odcinka szlaku wodnego		Odcinek górnej Wisły od miejscowości Oświęcim do Annopol składa się z kilku fragmentów. Główny szlak żeglowny stanowi droga wodna od km 0+000 do km 92+600 tj. od Oświęcimia do Krakowa. Drogę tę tworzy sześć stopni wodnych: Dwory, Smolice, Łączany, Kościuszko, Dąbie, Przewóz, wybudowanych w latach 1949-2002. Śluza Borek Szlachecki oraz jaz Łączany znajdują się na Kanale Łączańskim, który stanowi element drogi wodnej na odcinku będącym w administracji RZGW w Krakowie (długość 17,2 km, kl. Drogi wodnej II– zał. nr. 2 do Rozporządzenia Ministrów z dnia 07 maja 2002r.)						
Lp.	Sposób zabudowy regulacyjnej	Główne parametry (dł./szer./gł.)	Stan techniczny urządzenia	Ostatnia modernizacja		Zakres koniecznych remontów	Stopień dekapitalizacji (w %)	Inne
				Opis remontu	Data			
1	śluz Dwory	190/12/2,7, klasa drogi wodnej IV	wielkogabarytowa śluza, jaz dwuprzęsłowy z zamknięciami sektorowymi o świetle 27,5 m, Śluza posiada parametry eksploatacyjne III klasy drogi wodnej i jest dostosowana do przepuszczania jednostek pływających o nośności 1000 t.			Wykonać kraty na wlotach do kanałów obiegowych	b.d.	Korzystanie z drogi wodnej jest utrudnione, gdyż w korycie rzeki występują odsypiska oraz awanporty (wejścia) śluz są zamulone. Śluzy tj, Dąbie, Smolice i Kościuszko są tymczasowo nieczynne gdyż ich awanporty są zamulone (dane z RZGW Kraków z dnia 09 listopada 2010 r.)
2	jaz Dwory	światło 2x 27,5	dwuprzęsłowy, zamknięcia sektorowe			Wykonać stabilizację dna dolnego stanowiska jazu,	b.d.	

						Wykonać remont zabezpieczenia antykorozyjnego sektorów jazu wraz z wymianą uszczelnień, Wykonać ubezpieczenie skarpy lewego brzegu poniżej progu.		Wszystkie stopnie wodne wymagają remontu w mniejszym lub większym stopniu. Ponadto prześwity (odległość linii elektroenergetycznych przy zwisie normalnym) pod mostami ponad WWŻ na Kanale Łączańskim są w 9 przypadkach zaniżone i wynoszą między 4 a 7,5 m zamiast wymaganych 8 m. Jeden przypadek dotyczy rz Wisły gdzie zamiast 10 m prześwitu jest ich 8m.
3	śluza Smolice	190/12/3,1, klasa drogi wodnej IV	Śluza posiada parametry eksploatacyjne III klasy drogi wodnej i jest dostosowana do przepuszczania jednostek pływających o nośności 1000 t.			Wykonać kraty na wlotach do kanałów obiegowych, Wykonać naprawę systemu monitorującego.	b.d.	
4	jaz Smolice	światło 2x32	sektorowy, 2-przęsłowy			Wykonać naprawę powłok antykorozyjnych obu sektorów jazu oraz wymianę uszczelnień	b.d.	

						pionowych.		
5	śluza Borek Szlachecki na Kanale Łączańskim (Łączany-Skawin),	85/12/2,5, klasa drogi wodnej II	śluza Borek Szlachecki znajduje się na pograniczu Kanału i Wisły, Śluza posiada parametry eksploatacyjne III klasy drogi wodnej i jest dostosowana do przepuszczania jednostek pływających o nośności 1000 t.			Wymienić słupy oświetleniowe, Wykonać ubezpieczenie skarp kanału żeglugowego poniżej śluzy.	b.d.	
6	jaz Łączany (kanał Łączański)	światło 20 m	jaz ruchomy z zaporą ziemną, posiada 5 przęseł			Wymienić uszczelnienia gumowe pomiędzy klapami i zasuwami oraz pomiędzy oraz pomiędzy chorągiewkami a klapami (5 zasuw), Wykonać remont zamknięć remontowych wraz z wymianą uszczelnień ,	b.d.	

						Wykonać zabezpieczenie antykorozyjne pokryw mechanizmów głównych w budkach sterowniczych, Wymienić zasuwę przepławki.		
7	śluza Kościuszko	190/12/3,7, klasa drogi wodnej III	Śluza posiada parametry eksploatacyjne III klasy drogi wodnej i jest dostosowana do przepuszczania jednostek pływających o nośności 1000 t.			Wykonać remont zamknięć remontowych śluzy, Wykonać modernizację sterowania urządzeniami śluzy, Wykonać remont kierownicy dolnej śluzy.	b.d.	
8	jaz Kościuszko	światło 32 m	trzy przęsła , zamykane stalowymi sektorami			Wykonać uszczelnienie	b.d.	

						<p>poziome od strony WG sektora środkowego,</p> <p>Wykonać remont zamknięć remontowych jazu,</p> <p>Wykonać modernizację sterowania urządzeniami jazu,</p> <p>Wykonać remont uszczelnień poziomych od WD prawego sektora,</p> <p>Wykonać remont zespołu pomp głównych.</p>	
9	śluza Dąbie	85/12/3,0, klasa drogi wodnej III	Śluza posiada parametry eksploatacyjne III klasy drogi wodnej i jest dostosowana do przepuszczania jednostek pływających			<p>Obarierowanie głowy głównej wymaga remontu</p>	b.d.

			o nośności 1000 t.					
10	jaz Dąbie		jaz 5-cio przęsłowy, klapa lodowa			Wykonać remont torowiska suwnicy na jazie, Wykonać remont belek podsuwnicowych, Wykonać remont kapitalny suwnicy, Wykonać naprawę powłok antykorozyjnych zasuw nr 2 i 3 wraz z wymianą uszczelnień, Wykonać kompleksowy remont betonów jazu.	b.d.	

11	śluza Przewóz	84/12/0,1, klasa drogi wodnej III	Śluza posiada parametry eksploatacyjne III klasy drogi wodnej i jest dostosowana do przepuszczania jednostek pływających o nośności 1000 t.			Wykonać remont ubezpieczenia skarp awanportu dolnego i górnego śluzy, Wykonać remont betonów komory śluzy.	b.d.	
12	jaz Przewóz	światło 20 m	jaz jest czteroprzęsłowy, zasuwowy z klapą			Wykonać remont zasuw nr 3, Wykonać zabezpieczenie antykorozyjne zamknięć remontowych jazu, Wykonać wzmocnienie podłoża pod płytą denną przęsła nr 2 oraz naprawę płyt betonowych.	b.d.	

Odcinek Wisły od stopnia wodnego Przewóz do dopływu rzeki Sanny

Fragment Wisły od stopnia wodnego Przewóz do rzeki Sanny jest nieskanalizowany i odpowiada parametrom szlaku wodnego klasy Ib. Nie występują w tym fragmencie żadne stopnie wodne. Na tym odcinku nie ma możliwości uprawiania żeglugi przy występowaniu stanów wody poniżej średniej rocznej. Niektóre parametry drogi wodnej klasy Ib nie są spełnione- głębokość tranzytowa 1,6m oraz szerokość szlaku żeglownego 20m.

Odcinek Wisły od dopływu rzeki Sanny do stopnia wodnego we Włocławku

Opis odcinka szlaku wodnego

Odcinek szlaku wodnego Wisły Wisłę jako drogę wodną podzielono na klasy, na odcinkach:

- od ujścia Sanny do Płocka - klasa Ib,- nie zawsze parametry dla tej klasy są spełnione tj. głębokość tranzytowa 1,6m czy szerokość szlaku 20m.
- od Płocka do stopnia wodnego Włocławek – klasa Va.

Fragment od ujścia Sanny do Płocka

Lp.	Sposób zabudowy regulacyjnej	Główne parametry (dł./szer./gł.)	Stan techniczny urządzenia	Ostatnia modernizacja		Zakres koniecznych remontów	Stopień dekapitalizacji (w %)	Inne
				Opis remontu	Data			
1	153 ostrogi na odcinku do Płocka						średni stopień dekapitalizacji wynosi 18,3%	
2	tamy równoległe w ilości 31						średni stopień dekapitalizacji wynosi 11,7%	
3	poprzeczki w liczbie 118						średni stopień dekapitalizacji wynosi 12,1%	
4	śluza im inż. T. Tillingerera (na	dł. 100 m/ szer. 12 m/gł. śluzy 10 m	śluza komorowa o konstrukcji żelbetonowej;				35%	

	Kanale Żerańskim)		śluzą stanowi połączenie szlaku żeglownego Wisły z Kanalem Żerańskim i obecnie jest wykorzystywana przez turystyczny ruch wodny					
5	Jaz w Nieporęcie - awaryjny (Kanał Żerański)	rozpiętość 37,16m	stalowy				40%	
6	Stopień wodny Włocławek	komora o wymiarach 115,0x12,0, głębokość na progu dolnym 3,5 m	Śluza żelbetowa, komorowa, stopień wodny składa się z: zapory czołowej, jazu, śluzy, elektrowni wodnej, przepławki dla ryb, progu stabilizującego dolne stanowisko jazu i elektrowni, zapory awaryjnej oraz zapór bocznych wraz z przepompowniami				15%	
7	Jaz w stopniu wodnym Włocławek	szerokość w świetle filarów 200 m	konstrukcja żelbetowa, składająca się z 10 przęsł o dokowej konstrukcji,				20%	

Odcinek dolnej Wisły od stopnia wodnego Włocławek do Zatoki Gdańskiej

Opis odcinka szlaku wodnego Wisła od km 684+000 do Torunia 718+000 mimo zakwalifikowania do klasy Ib o znaczeniu regionalnym nie spełnia wymagań tej klasy w zakresie głębokości tranzytowej. Głębokości tranzytowe w odniesieniu do wody średniej wynoszą odcinkami 1,2 m. Rzeka Wisła od Torunia (ujęcie rz. Tążyna) km 718 do Portu Tczew w km 910 pozostaje w klasie II drogi wodnej o znaczeniu regionalnym. o głębokości tranzytowej 1,8m. Rzeka Wisła od Tczewa w km 910 do ujścia do Zatoki Gdańskiej pozostaje w klasie III drogi wodnej o głębokości 1,8 (okresowo 1,6m)

Lp.	Sposób zabudowy regulacyjnej	Stan techniczny	Główne parametry (dł./szer./gł.)	Ostatnia modernizacja		Zakres koniecznych remontów	Stopień dekapitalizacji (w %)	Inne
				Opis remontu	Data			
1	ostrogi w liczbie 2863	ok.1000 ostróg- bruk z kamienia naturalnego					31%	
2	śluza Gdańska Głowa (Wisła Elbląska, rz. Skarpawa)	komorowa o konstrukcji betonowej	dł. 61 m. szer. 12,5 m, głębokość 2,75m.	Remontow kapitalny	1998-1999		b.d.	

Odcinek żeglowny- rzeka Martwa Wisła								
Opis odcinka szlaku wodnego		Odcinek żeglowny o długości 11,50 km, rozpoczyna się w Przegalinie na Wiśle i kończy się na granicy z morskimi wodami zewnętrznymi- (Wisła-Górki Wschodnie). Stanowi klasę Vb śródlądowych dróg wodnych. Występujące w rzece głębokości tranzytowe w reguły spełniają wymagania dla klasy Vb i wynoszą około 2,8 m, z lokalnymi ograniczeniami do 2,5 m. Remonty konieczne do przeprowadzenia na odcinku żeglownym Martwa Wisła: udrożnienie szlaku (odmulanie) oraz remonty ubezpieczeń brzegowych (lokalnie) remonty eksploatacyjne śluzy Przegalina południowa						
Lp.	Sposób zabudowy regulacyjnej	Stan techniczny	Główne parametry (dł./szer./gł.)	Ostatnia modernizacja		Zakres koniecznych remontów	Stopień dekapitalizacji (w %)	Inne
				Opis remontu	Data			
1	śluzą Przegalina	dwie śluzy- północna (nieczynna) i południowa (czynna) śluza Południowa w Przegalinie. Zlokalizowana jest ,na Martwej Wiśle, w km 0,55	dł. - 188,37 m, szer. 11,89 m, (głębokość tranzytowa) 3,28 m	Wobec pogarszania się stanu technicznego śluzy północnej w 1992r została ona wyłączona z eksploatacji. W latach 1995-99 w awanporcie górnym śluzy północnej wybudowano wał przeciwpowodziowy dla zabezpieczenia terenów położonych nad Martwą Wisłą oraz zabezpieczono konstrukcję śluzy na czas wieloletniego wyłączenia. Ostatni remont kapitalny został wykonany w 2004 roku.	2004	Remont eksploatacyjne śluzy Przegalina południowa i dostosowanie jej szerokości tak aby spełniała wymagania szlaku wodnego klasy Vb, szerokość powinna	b.d.	

						wynosić 12m		
--	--	--	--	--	--	-------------	--	--

Odcinek żeglowny na rzece Nogat								
Opis odcinka szlaku wodnego		<p>Na całej swej długości (62 km) rzeka Nogat zaliczana jest do klasy II śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu regionalnym. Występujące w rzece głębokości tranzytowe są niższe od wymaganych dla klasy II i wynoszą na odcinku skanalizowanym około 1,6 m, natomiast na pozostałym odcinku ok. 1,4 m. Pozostałe parametry drogi wodnej są zgodne z wymaganiami dla klasy II drogi wodnej i wynoszą: szerokość szlaku żeglownego 30m, łuki – promień 300m oraz prześwity pod mostami 3,00m ponad WWŻ.</p> <p>Rzeka Nogat skanalizowana jest na odcinku w km 0,00 – 38,60.</p>						
Lp.	Sposób zabudowy regulacyjnej	Stan techniczny	Główne parametry (dł./szer./gł.)	Ostatnia modernizacja		Zakres koniecznych remontów	Stopień dekapitalizacji (w %)	Inne
				Opis remontu	Data			
1	śluzą Biała Góra (stopień wodny Biała Góra)	śluzą komorową o konstrukcji betonowej, z wrotami przeciwpowodziowymi.	57/9,5/2,5	Remont kapitalny	2004-2005		b.d.	Zadaniem stopnia wodnego jest ochrona przeciwpowodziowa terenów położonych wzdłuż Nogatu przed wysokimi stanami rz. Wisły, umożliwienie żeglugi rzeką Nogat (od rz. Wisły do

2	Jaz Biała Góra	jaz trzyprzęsłowy	światło 3x3,75	Remont kapitalny	2004-2005		b.d.	Zalewu Wiślanego) oraz alimentacja przepływu ze zlewni własnej Nogatu wodami Wisły
3	śluza Szonowo	komorowa o konstrukcji betonowej	57,3/9,6/2,5				b.d.	
4	Jaz szonowo	2 przęsłowy	światło 2x4,5				b.d.	
5	Sluza Rakowiec	komorowa o konstrukcji betonowej	23,9/9,5/2,45	remont	2006		b.d.	
6	Jaz Rakowiec	konstrukcja betonowa o dwóch światłach	światło 2x 4,5				b.d.	
7	śluza Michałowo	komorowa o konstrukcji betonowej	57/9,5/2,5				b.d.	
8	Jaz Michałowo	Jaz posiada konstrukcję betonową o dwóch światłach. Każde z dwóch przęseł jazu posiada	Razem światło 9,1 m				b.d.	

		podwójne stalowe zasuwki.						
--	--	---------------------------	--	--	--	--	--	--

Kanał Elbląski

Opis odcinka szlaku wodnego	<p>System Kanału Elbląskiego, jezior Pojezierza Iławskiego i jeziora Drużno obejmuje:</p> <p>a) jeziora: Piniewo, Sambród, Ruda Woda, Bartężek, Ilińskie, Drwęckie, Puzy, Szelaż Wielki, Dauby, Jeziorak, Ewingi – sklasyfikowane w II klasie drogi wodnej. Szlak na tym odcinku nie spełnia parametrów drogi wodnej w odniesieniu do głębokości, które są ograniczone do 1,4 m.</p> <p>b) Kanał Elbląski od jeziora Drużno do jeziora Jeziorak i jeziora Szelaż sklasyfikowany został w klasie Ia. Szlak nie spełnia parametrów drogi wodnej tej klasy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w odniesieniu do szerokości szlaku - winno być 12,0 m, podczas gdy szerokości w kanale na poziomie dna statku nie przekraczają 11 m, - w odniesieniu do promienia łuku w osi szlaku żeglownego – winno być 150 m, występują ograniczenia do 80 m, - w odniesieniu do budowli: <ul style="list-style-type: none"> • najmniejsza głębokość na progu dolnym śluzy dla klasy Ia winna wynosić 1,5 m, natomiast faktycznie wynosi: 1,11m - śluza Mała Ruś; 1,38 m - śluza Miłomłyn oraz 1,15 m - śluza Ostróda • wymiary śluz żeglownych: szerokość śluzy w klasie Ia, winna wynosić 3,3 m, natomiast faktycznie ograniczenia szerokości występują na: śluza Ostróda - 3,25 m; śluza Mała Ruś 3,20 m • wymiary na wozach pochylni Kanału Elbląskiego: 2,60 m dołem (szerokość w dnie statku) i 3,35 m górą (na wysokości 1,3 m) – winno być 3,5 m <p>c) Kanał Bartnicki od jeziora Ruda Woda do jeziora Bartężek, pomimo że został zaliczony dla klasy Ia, jego głębokości są często poniżej 1,0 m.</p>
-----------------------------	---

Lp.	Sposób zabudowy regulacyjnej	Główne parametry (dł./szer./gł.)	Stan techniczny urządzenia, parametry c.d.	Ostatnia modernizacja		Zakres koniecznych remontów	Stopień dekapitalizacji (w %)	Inne
				Opis remontu	Data			
1	śluza Mała Ruś	27,3/3,1/1,1		Remonty na Kanale Elbląskim:		Zakres potrzebnych remontów dotyczących całej długości Kanału: • odmulenie i ubezpieczenia brzegów	b.d.	
2	śluza Ostróda	29,1/3,2/1,1		• remont ubezpieczeń brzegowych - 2005-2007			b.d.	
3	śluza Zielona	35/3,5/1,9		• odmulanie awanportów pochylni - corocznie na różnych pochylniach			b.d.	
4	śluza Miłomłyn	35/3,5/1,3					b.d.	

5	pochylnia Buczyniec	wymiary pochylni mieszczą się w przedziale: 26,8/3,3-2,6/1,3, max. udźwig pochylni 50 ton.	km 35,0/ różnica wysokości 20,62	<ul style="list-style-type: none"> • odmulenie szlaków głównych i bocznych kanału oraz jeziora Družno - corocznie, najpilniejsze odcinki • koszenie roślinności wodnej bocznych szlaków Kanału - corocznie • naprawa i konserwacja mechanizmów pochylni; naprawa torowisk, urządzeń wyciągowych i wózków, remont filarów - corocznie po zakończeniu sezonu nawigacyjnego • odwodnienie i ocena stanu technicznego śluz Miłomłyn, Zielona, Ostróda, Mała Ruś - 2010 • wymiana wrót śluzy Miłomłyn + roboty w komorze śluzy - 2005 • oznakowanie szlaku żeglownego - corocznie 	szlaków głównych i bocznych kanału	b.d.		
6	Pochylnia Kąty		km38,7/ różnica wysokości 18,88			• remont i modernizacja śluz: Miłomłyn, Zielona, Ostróda, Mała Ruś	b.d.	
7	pochylnia Oleśnica		km 41,7/ różnica wysokości 24,2			• oznakowanie	b.d.	
8	pochylnia Jelenie		km 43,8, różnica wysokości 21,99			nawigacyjne	b.d.	
9	pochylnia Całuny		km 45,8/ różnica wysokości 13,8			• kompleksowy remont pochylni	b.d.	

9.2.3 Polski fragment Europejskiej Drogi Wodnej E-70 – Połączenie Odra-Wisła-Morze Bałtyckie

Połączenie wodne Odra- Wisła- fragment Kanał Bydgoski								
Opis odcinka szlaku wodnego		Kanał Bydgoski spełnia wymagania w zakresie szerokości szlaku żeglownego (25 m), promienia łuku (300 m) oraz minimalnego prześwitu pod mostami ponad WWŻ (3,0 m). W zakresie głębokości tranzytowej występują ograniczenia do 1,6-1,8 m. W sezonie żeglugowym dno i brzegi Kanału intensywnie zarastają roślinnością wodną. Kanał został wpisany do rejestru zabytków województwa kujawsko-pomorskiego						
Lp.	Sposób zabudowy regulacyjnej	Stan techniczny	Główne parametry (dł./szer./gł.)	Ostatnia modernizacja		Zakres koniecznych remontów	Stopień dekapitalizacji (w %)	Inne
				Opis remontu	Data			
1.	Śluza nr 3 Okole	niezadawalający	57,4/9,6/spad 7,58	Ostatni remont przeprowadzono w 2009 r. - remont dna dolnego zbiornika oszczędnościowego.		Obiekt kwalifikuje się do pilnego przeprowadzenia kapitalnego remontu, występują znaczne ubytki w umocnieniach betonowych skarp zbiorników oszczędnościowych	b.d.	
2.	Śluza nr 4 Czyżkówko	niezadawalający	57,4/9,6/spad 7,52	Ostatni remont przeprowadzono w 2010 r - naprawa mechanizmu i łańcuchów wyciągowych prawej zasowy głowy górnej, - naprawa sprzęgieł i naprawa kół zębatych lewej zasowy głowy górnej, - wymiana łańcuchów zamknięcia cylindrycznego górnego zbiornika oszczędnościowego.		Postępujące zjawisko osiadania płyt betonowych w obrębie głowy dolnej po jej prawej stronie.	b.d.	

3.	Śluza nr 5 Prądy	zadowalający	57,4/9,6/spad 3,82	Ostatni remont przeprowadzono w 1998 r. - remont zachowawczy *.		b.d.	
4.	Śluza nr 6 Osowa Góra	zadowalający	57,4/9,6/spad 3,55	Ostatni remont przeprowadzono w 1998 r. - remont zachowawczy *.		b.d.	
5.	Jaz Józefinki	dobry		Ostatni remont przeprowadzono w 2003 r. - remont ubezpieczeń dolnego i górnego stanowiska wraz z kierownicą.		b.d.	
6.	Śluza nr 7 Józefinki	zadowalający	57,4/9,6/1,83	Ostatni remont przeprowadzono w 2000 r. - remont zachowawczy *.		b.d.	
7.	Śluza nr 8 Nakło Wsch.	zadowalający	57,4/1,6/1,91	Ostatni remont przeprowadzono w 1997 r. - remont zachowawczy *.		b.d.	

• Połączenie wodne Odra- Wisła- fragment Noteć Dolna skanalizowana

Opis odcinka szlaku wodnego		Noteć Dolna skanalizowana (od km 38,9 do km 176,2). Stanowi klasę I b drogi wodnej. Koryto rzeki obudowane jest budowlami regulacyjnymi. Szlak żeglowny oznakowany jest znakami brzegowymi. Szerokość szlaku wynosi od 25 do 30 m. Głębokości tranzytowe wahają się od 1,20 do 1,60 m w zależności od poziomu piętrzenia. Okres nawigacji: od kwietnia do listopada.						
Lp.	Sposób zabudowy regulacyjnej	Stan techniczny	Główne parametry (dt./szer./gt.)	Ostatnia modernizacja		Zakres koniecznych remontów	Stopień dekapitalizacji (w %)	Inne
				Opis remontu	Data			
8.	Śluza nr 9 Nakło Zach.	zadowalający	57/4x9/6x2,6	Ostatni remont przeprowadzono w 1996 r. - remont zachowawczy *.			b.d.	
9.	Jaz Pln. Nakło Zach.	zadowalający		Ostatni remont przeprowadzono w 2002/2003 r. - remont zachowawczy **.			b.d.	

10.	Jaz Pld. Nakło Zach.	zadowalający		Ostatni remont przeprowadzono w 1993 r. - remont zachowawczy**.		b.d.	
11.	Śluza nr 10 Gromadno	zadowalający	57/4x9/6x2,6	Ostatni remont przeprowadzono w 1999 r. - remont zachowawczy*.		b.d.	
12.	Jaz PIn. Gromadno	zadowalający		Ostatni remont przeprowadzono w 2004 r. - ubezpieczenie dolnego stanowiska.		b.d.	
13.	Jaz Pld. Gromadno	zadowalający		Ostatni remont przeprowadzono w 2004 r. - ubezpieczenie dolnego stanowiska.		b.d.	
14.	Jaz Krostkowo	zadowalający		Ostatni remont przeprowadzono w 1993 r. - remont zachowawczy** wraz z wymianą zasuw.		b.d.	
15.	Śluza nr 11 Krostkowo	zadowalający	57/4x9/1x2,6	Ostatni remont przeprowadzono w 1997/1998 r. - remont zachowawczy* oraz remont grobli i dna komory.		b.d.	
16.	Jaz Nowe	dobry		W 2006 r. przeprowadzono kapitalny remont jazu – naprawa konstrukcji ceglanych wraz z wymianą części cegieł, konserwacja części stalowych, remont przepławki, wzmocnienie kamieniem ponuru i poszuru oraz remont brzegów w obrębie obiektu – wbicie grodzic.		b.d.	
17.	Śluza nr 12 Nowe	niezadowalający	57,4x9,6x1,9	Ostatni remont przeprowadzono w 1991 r. - remont zachowawczy*.	Należy naprawić mechanizmy napędowe bramy górnej, poważne zniszczenia elementów konstrukcji murowej w kanałach obiegowych, liczne wżery i ubytki w licówce ceglanej w górnej części ścian komory oraz w spoinowaniu licówki, liczne	b.d.	

					poważne ogniska korozji w konstrukcji stalowej wrót dolnych i górnych.		
18.	Śluza nr 13 Walkowice	zadowolający	57,4x9,6x2	Ostatni remont przeprowadzono w 1994 r. - remont zachowawczy * oraz wzmocnienie i uszczelnienie ścian w komorze metodą iniekcji.		b.d.	
19.	Jaz Walkowice	zadowolający, prawe przęsła jazów spełniają funkcje żeglugową.		Ostatni remont przeprowadzono w 2008 r. - remont zachowawczy**.		b.d.	
20.	Jaz Romanowo	zadowolający, prawe przęsła jazów spełniają funkcje żeglugową.		Ostatni remont przeprowadzono w 1999 r. -remont zachowawczy** oraz remont dolnego stanowiska – ubezpieczenie wzdłuż drewnianej starej ścianki szczelnej z grodziec oraz przełożenie bruków.		b.d.	
21.	Śluza nr 14 Romanowo	stan zadowolający	57,4x9,6x2	Ostatni remont przeprowadzono w 1999 r. - remont zachowawczy *.		b.d.	
22.	Śluza nr 15 Lipica	stan niezadowolający, intensywna korozja metalowych	57,4x9,6x1,9	Ostatni remont przeprowadzono w 1993 r. - remont zachowawczy*.		b.d.	

		elementów konstrukcji, słaba szczelność konstrukcji oraz degradacja zewnętrznej warstwy cegieł licującej mury.					
23.	Jaz Lipica	zadowalający, prawe przęsła jazów spełniają funkcje żeglugową.		Ostatni remont przeprowadzono w 1998 r. - remont zachowawczy**.		b.d.	
24.	Śluza nr 16 Pianówka	zadowalający	57,4x9,6x2,1	Ostatni remont przeprowadzono w 1995 r. - remont zachowawczy* oraz wzmocnienie ścian komory w części podwodnej metodą iniekcji.		b.d.	
25.	Jaz Pianówka	zadowalający, prawe przęsła jazów spełniają funkcje żeglugową.		Ostatni remont przeprowadzono w 1997 r. - remont dolnego stanowiska – ubezpieczenie wzdłuż drewnianej starej ścianki szczelnej z grodziec oraz przełożenie bruków; - remont przepławki.		b.d.	
26.	Jaz Mikołajewo	zadowalający, prawe przęsła jazów spełniają funkcje żeglugową.		Ostatni remont przeprowadzono w 1997/1998 r. - remont dolnego stanowiska – ubezpieczenie wzdłuż drewnianej starej ścianki szczelnej z grodziec, przełożenie bruków, - uzupełnienie poszuru (materace faszynadowo - kamienne), - remont przepławki.		b.d.	
27.	Śluza nr 17 Mikołajewo	zadowalający, prawe przęsła jazów spełniają	57,4x9,6x2,2	Ostatni remont przeprowadzono w 2002 r. - remont zachowawczy*		b.d.	

		funkcje żeglugową.					
28.	Śluza nr 18 Rosko	zadowalający	57,4x9,6x2,0	Ostatni remont przeprowadzono w 1993 r. - remont zachowawczy*.		b.d.	
29.	Jaz Rosko	zadowalający		Ostatni remont przeprowadzono w 2006 r. - remont zachowawczy**.		b.d.	
30.	Śluza nr 19 Wrzeszczyna	zadowalający	57,4x9,6x2,2	Ostatni remont przeprowadzono w 2004 r. - remont zachowawczy*.		b.d.	
31.	Jaz Wrzeszczyna	zadowalający		Ostatni remont przeprowadzono w 2003 r. - remont zachowawczy**.		b.d.	
32.	Jaz Wieleń	dobry, lewe przęsło jazu żeglugowe, piętrzenie wykorzystywane do celów energetycznych.		Ostatni remont przeprowadzono w 2008 r. - wymiana ceglanej licówki wraz z iniekcjami, - modernizacja zamknięcia środkowego na zamknięcie klapowe, - konserwacja części stalowych, remont torowisk oraz remont części mechanicznej.		b.d.	
33.	Śluza nr 20 Wieleń	dobry	57,4x9,6x2,5	Ostatni remont przeprowadzono w 2008/2009 r. - remont zachowawczy* oraz wzmocnienie podłoża pod śluzą / głowy/ metodą iniekcji.		b.d.	
34.	Śluza nr 21 Drawsko	zadowalający		Ostatni remont przeprowadzono w 1991 r. - remont zachowawczy*.		b.d.	

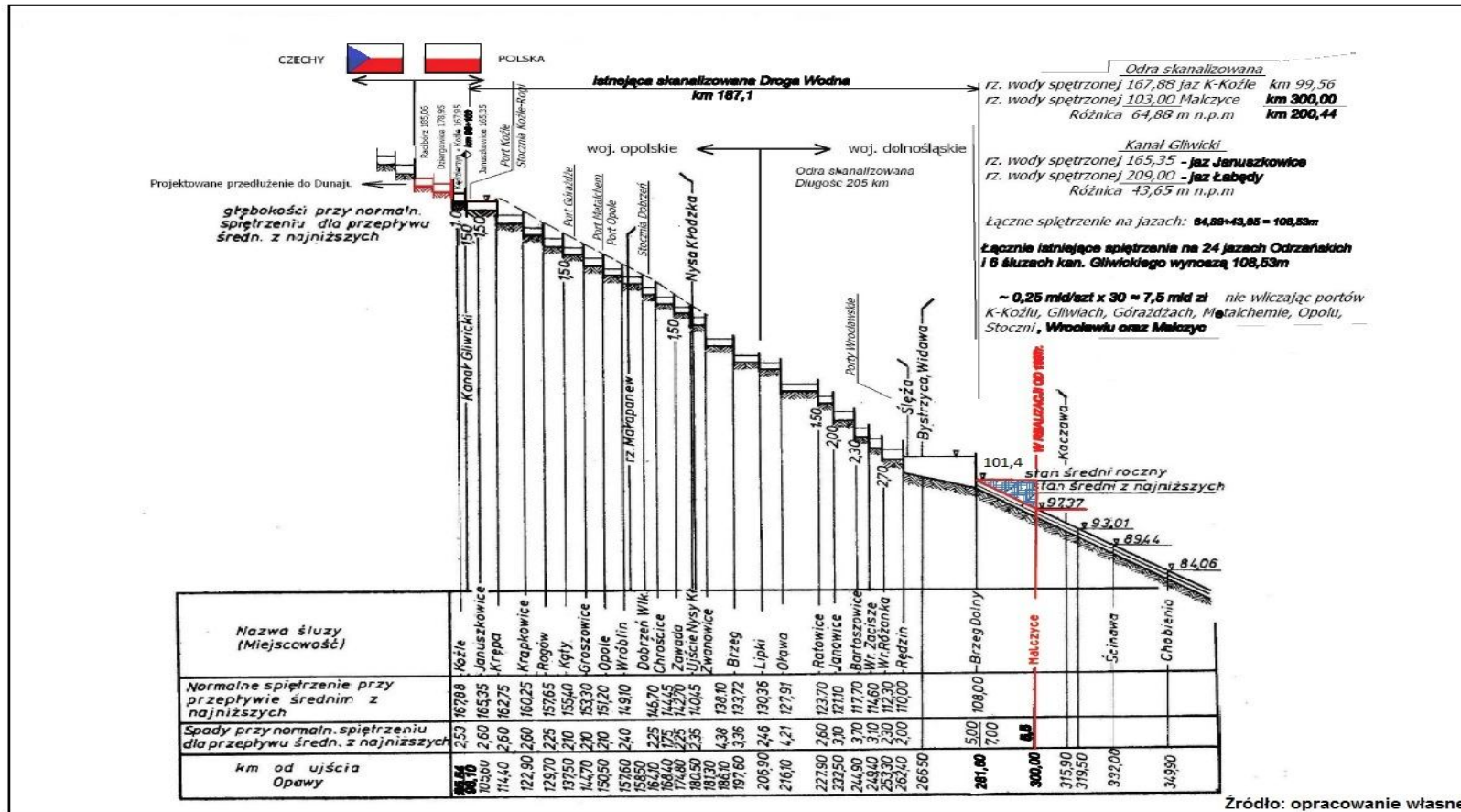
35.	Jaz Drawsko	stan niezadowolający, lewe przęsła jazów żeglugowe, ubytki cegieł i w spoinowaniu konstrukcji ceglanych i kamiennych; odspojenia ciosów kamiennych; zniszczenia umocnień skarp na górnym i dolnym stanowisku; korozja konstrukcji metalowych jazu; wybój w dnie na dolnym stanowisku jazu	57,4x9,6x2,2	Ostatni remont przeprowadzono w 2000 r. - remont konstrukcji stalowych.		b.d.	
36.	Śluza nr 22 Krzyż	zadowolający	176,20	Ostatni remont przeprowadzono w 1997 r. - remont zachowawczy*.		b.d.	
37.	Jaz Krzyż	zadowolający, lewe przęsła jazów żeglugowe	57,4x9,6x2,1	Ostatni remont przeprowadzono w 2008 r. - remont zachowawczy**.		b.d.	

*	Remont zachowawczy ŚLUZY polega na zasandorowaniu śluzy i odpompowaniu komory dla wykonania wszystkich prac murowych, likwidacji ubytków w konstrukcjach betonowych, wymianie drewna uszczelniającego na zamknięciach, oczyszczeniu przez piaskowanie i pomalowanie wszystkich elementów stalowych oraz remoncie części mechanicznej.
**	Remont zachowawczy JAZU - konserwacja wszystkich części stalowych konstrukcji jazu: zastawki, słupów oporowych, urządzenia wyciągowego, mostu jezdni, pomostów, wózka jezdni – poprzez oczyszczenie skorodowanych powierzchni metodą strumieniowo-ścierną (piaskowanie) i pomalowanie antykorozyjnymi i nawierzchniowymi farbami epoksydowymi; remont płyt betonowych torowiska wraz z jego poziomowaniem; uzupełnienie w konstrukcji filarów i przyczółków brakujących cegieł.

• Połączenie wodne Odra- Wisła- Brda skanalizowana

Opis odcinka szlaku wodnego		Brda skanalizowana stanowi fragment połączenia wodnego Odra-Wisła od ujścia Wisły do połączenia z Kanałem Bydgoskim. Stanowi II klasę drogi wodnej i jej długość wynosi 14,4 km (od 0,00 do 14,4 km) Ograniczenie maksymalnego zanurzenia T do 1,4m.						
Lp.	Sposób zabudowy regulacyjnej	Stan techniczny	Główne parametry (dł./szer./gł.)	Ostatnia modernizacja		Zakres koniecznych remontów	Stopień dekapitalizacji (w %)	Inne
				Opis remontu	Data			
1	Śluza nr 2, Miejska w Bydgoszczy	Zły stan techniczny, śluza komorowa	57,46/9,60/2,2 (km 12,4)			W najbliższych latach konieczne jest aby przeprowadzić remont kapitalny. Jeżeli nie zostanie on przeprowadzony to śluza będzie wyłączona z eksploatacji co grozi zamknięciem fragmentu drogi wodnej Wisła- Odra.		
2	Śluza nr 1, Czersko Polskie	Śluza komorowa o konstrukcji dokowej z betonu dozbrojonego	115,0/12,0/3,5m., (km. 1,05)					
3	Jaz Czersko Polskie	Jaz walcowy	Światło 22m.					
4	Śluza Brdujście	nieczynna		Śluza została wyłączona z eksploatacji w roku 2002 , jej funkcję przejęła nowo wybudowana śluza Czersko Polskie.				

9.3. Odrzańska Droga Wodna



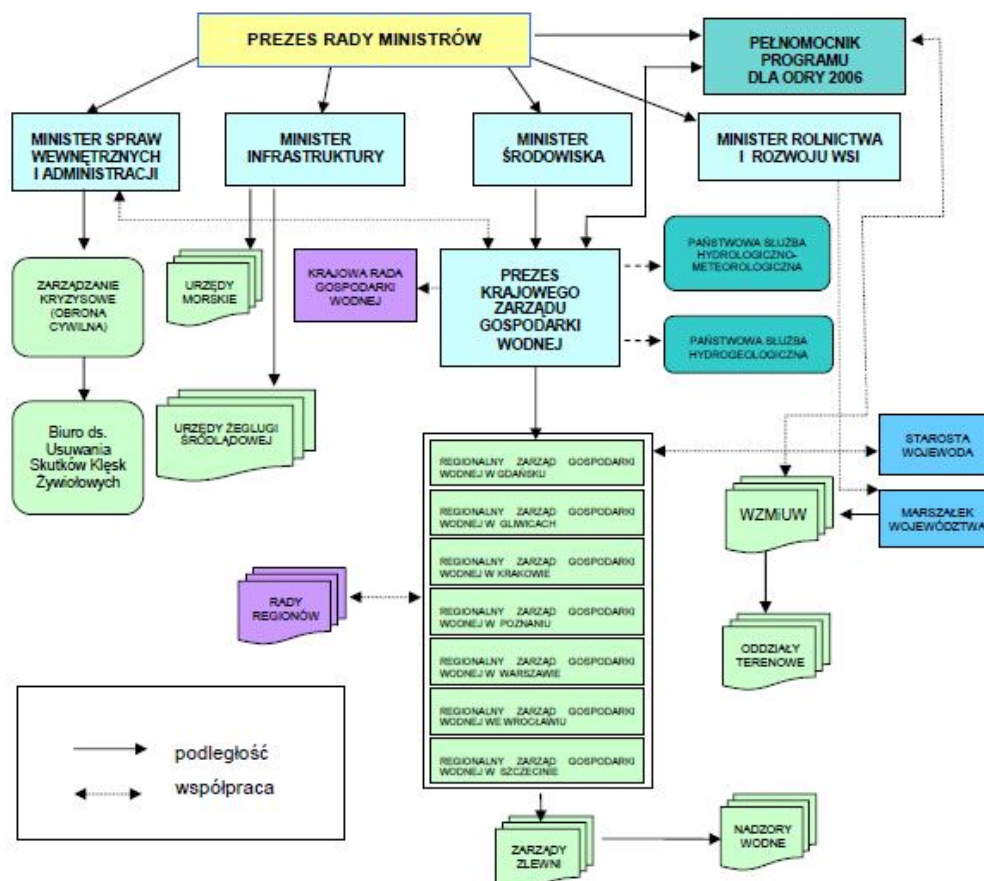
9.4. Charakterystyka sektora gospodarki wodnej i żeglugi śródlądowej w wybranych krajach UE.

Polska

Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej

Zadania Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej wynikające z ustawy z dnia 18 lipca 2001 roku - Prawo wodne (Dz. U. Nr 115, poz. 1229 z późn. zm.):

Rysunek 14 Organizacja zarządzania gospodarką wodną w Polsce



Źródło: Projekt Polityki Wodnej Państwa, KZGW, 2010

Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach gospodarowania wodami, a w szczególności w sprawach zarządzania wodami oraz korzystania z wód (art. 89 ust. 1 ustawy). Prezes KZGW wyłaniany jest w drodze konkursu. Powołania i odwołania Prezesa KZGW dokonuje Prezes Rady Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej. Kadencja Prezesa KZGW trwa 5 lat, licząc od dnia powołania. Prezes KZGW pełni obowiązki do dnia powołania jego następcy (art. 89 ust 3 ustawy). Zastępcy Prezesa KZGW są powoływani oraz odwoływani przez ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej na wniosek Prezesa KZGW (art. 89 ust 2 ustawy). Działalność Prezesa KZGW jest nadzorowana przez ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej (art. 4 ust. 1 pkt 2 i art. 89 ust 24 ustawy). Nadzór ministra nad działalnością Prezesa polega w szczególności na:

- Zatwierdzaniu programów realizacji zadań związanych z utrzymywaniem wód lub urządzeń wodnych oraz inwestycji w gospodarce wodnej;
- Zatwierdzaniu corocznego sprawozdania z realizacji zadań;

- Zatwierdzaniu planu kontroli gospodarowania wodami wykonywanej przez prezesa;
- Polecaniu przeprowadzenia kontroli nieujętych w planie kontroli.

Zgodnie z art. 90 ustawy, do zadań prezesa krajowego zarządu gospodarki wodnej należy w szczególności:

- Opracowywanie programu wodno-środowiskowego kraju,
- Opracowywanie projektów planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy;
- Opracowywanie projektu planu ochrony przeciwpowodziowej oraz przeciwdziałania skutkom suszy na obszarze kraju, z uwzględnieniem podziału na obszary dorzeczy;
- Uzgadnianie projektów warunków korzystania z wód regionu wodnego;
- Prowadzenie katastru wodnego dla obszaru państwa, z uwzględnieniem podziału na obszary dorzeczy;
- Sprawowanie nadzoru nad działalnością dyrektorów regionalnych zarządów gospodarki wodnej, a w szczególności kontrolowanie ich działań, zatwierdzanie planów działalności oraz sprawozdań z ich wykonania, a także zlecanie przeprowadzenia doraźnej kontroli gospodarowania wodami w regionie wodnym;
- Sprawowanie nadzoru nad funkcjonowaniem państwowej służby hydrologiczno-meteorologicznej oraz państwowej służby hydrogeologicznej;
- Reprezentowanie skarbu państwa w stosunku do mienia związanego z gospodarką wodną określonego ustawą;
- Programowanie, planowanie i nadzorowanie realizacji zadań związanych z utrzymywaniem wód lub urządzeń wodnych oraz inwestycji w gospodarce wodnej;
- Uzgadnianie, w części dotyczącej gospodarki wodnej, projektów list programów priorytetowych narodowego funduszu ochrony środowiska i gospodarki wodnej, o których mowa w art. 415 ust.

5 pkt 1 ustawy - prawo ochrony środowiska.

Prezes KZGW wykonuje prawa właścicielskie w stosunku do wód publicznych stanowiących własność Skarbu Państwa, w stosunku do wód istotnych dla kształtowania zasobów wodnych oraz ochrony przeciwpowodziowej, w szczególności wód podziemnych oraz śródlądowych wód powierzchniowych:

- W potokach górskich i ich źródłach,
- W ciekach naturalnych, od źródeł do ujścia, o średnim przepływie z wielolecia równym lub wyższym od 2,0 m³/s w przekroju ujściowym,
- W jeziorach oraz sztucznych zbiornikach wodnych, przez które przepływają cieki, o których mowa w lit. B,
- Granicznych,
- W śródlądowych drogach wodnych (art. 11 ust. 1 pkt 2 ustawy).

Prezesowi KZGW podlegają dyrektorzy regionalnych zarządów gospodarki wodnej (art. 4 ust. 1 pkt 3 ustawy). Prezes KZGW pełni funkcję organu wyższego stopnia w rozumieniu Kodeksu postępowania administracyjnego w stosunku do wojewodów i dyrektorów regionalnych zarządów gospodarki wodnej, w sprawach określonych ustawą (art. 4 ust 3 ustawy). Organizację RZGW określa statut nadany przez ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej na wniosek Prezesa KZGW (art. 92 ust. 7 ustawy). Dyrektora RZGW powołuje oraz odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki wodnej na wniosek Prezesa KZGW, po zasięgnięciu opinii Krajowej Rady Gospodarki Wodnej. Zastępców dyrektora RZGW powołuje oraz odwołuje Prezes KZGW na wniosek dyrektora RZGW, po zasięgnięciu opinii rady gospodarki wodnej regionu wodnego (art. 93 ust. 1 i 2 ustawy). Dyrektor RZGW składa Prezesowi KZGW, nie później niż do dnia 31 marca, coroczne sprawozdanie z realizacji zadań, określonych w ustawie (art. 94 ustawy).

Organem opiniodawczo-doradczym Prezesa KZGW jest Krajowa Rada Gospodarki Wodnej (art. 96 ust 1 ustawy). Członków Krajowej Rady powołuje minister właściwy do spraw gospodarki wodnej na wniosek Prezesa KZGW spośród osób zgłoszonych przez ogólnopolskie organizacje zrzeszające

jednostki samorządu terytorialnego, uczelnie, jednostki naukowo- badawcze i organizacje społeczne, gospodarcze, ekologiczne związane z gospodarką wodną (art. 97 ust. 1 i 2 ustawy). Prezes KZGW zapewnia obsługę biurową Krajowej Rady. Wydatki związane z działalnością Krajowej Rady są pokrywane z części budżetu państwa będącej w dyspozycji Prezesa KZGW (art. 99 ust. 1 i 3 ustawy). Prezes KZGW powołuje, na wniosek dyrektora RZGW członków rady regionu, będącej organem opiniodawczo-doradczym dyrektora RZGW. (art. 100 ust. 4 ustawy)

Ze środków budżetu państwa w części dotyczącej gospodarki wodnej, będących w dyspozycji Prezesa KZGW, finansowane jest:

- Utrzymywanie bieżącej działalności państwowej służby hydrologiczno - meteorologicznej oraz państwowej służby hydrogeologicznej;
- Utrzymywanie, odbudowa, rozbudowa, przebudowa i rozbiórka podstawowej sieci obserwacyjno-pomiarowej państwowej służby hydrologiczno - meteorologicznej oraz systemu gromadzenia, przetwarzania i wymiany danych;
- Utrzymywanie, odbudowa, rozbudowa, przebudowa i rozbiórka hydrogeologicznych urządzeń pomiarowych państwowej służby hydrogeologicznej;
- Utrzymywanie i rozwój komórek metodycznych;
- Opracowywanie danych oraz informacji hydrologiczno-meteorologicznych i hydrogeologicznych;
- Opracowywanie i publikowanie ostrzeżeń, ogólnych prognoz oraz komunikatów hydrologicznych i meteorologicznych, biuletynów, a także roczników hydrologicznych, meteorologicznych i hydrogeologicznych. (art. 109 ust. 2 ustawy)

Prezes KZGW prowadzi kataster wodny dla obszaru państwa z uwzględnieniem podziału państwa na obszary dorzeczy i regiony wodne. (art. 154 ust. 1 i 2 ustawy)

Prezes KZGW oraz dyrektorzy RZGW wykonują kontrolę gospodarowania wodami w zakresie:

- Stanu realizacji planów i programów dotyczących gospodarki wodnej, ustalonych na podstawie ustawy;
- Korzystania z wód;
- Przestrzegania warunków ustalonych w decyzjach wydanych na podstawie ustawy;
- Utrzymania wód oraz urządzeń wodnych;
- Przestrzegania nałożonych na właścicieli gruntów obowiązków oraz ograniczeń;
- Przestrzegania warunków obowiązujących w strefach i obszarach ochronnych ustanowionych na podstawie ustawy;
- Przestrzegania warunków obowiązujących na wałach przeciwpowodziowych oraz na obszarach bezpośredniego zagrożenia powodzią;
- Stanu zabezpieczenia przed powodzią oraz przebiegu usuwania skutków powodzi związanych z utrzymaniem wód oraz urządzeń wodnych;
- Ustawiania i utrzymywania stałych urządzeń pomiarowych na brzegach i w wodach;
- Wykonywania w pobliżu urządzeń wodnych robót lub czynności, które mogą zagrażać tym urządzeniom lub spowodować ich uszkodzenie;
- Usuwania szkód związanych z ruchem zakładu górniczego w zakresie gospodarki wodnej (art. 156 ustawy).

Na podstawie ustaleń kontroli Prezes KZGW lub dyrektor RZGW może wydać kontrolowanemu zarządzenie pokontrolne lub wystąpić do właściwego organu o wszczęcie postępowania administracyjnego. Prezes KZGW oraz dyrektor RZGW może wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie postępowania służbowego lub innego przewidzianego prawem postępowania przeciwko osobom winnym dopuszczenia do uchybień i powiadomienie, w określonym terminie, o wynikach tego postępowania i podjętych działaniach. W wykonywaniu czynności kontrolnych Prezes KZGW oraz dyrektor RZGW współdziałają z innymi organami kontroli, organami administracji publicznej, organami obrony cywilnej oraz organizacjami społecznymi (art. 161 ustawy).

W uzasadnionych przypadkach Prezes KZGW po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw rolnictwa, może zawiesić konkurs ofert albo wstrzymać zawarcie umowy o oddanie w użytkowanie obwodu rybackiego na czas niezbędny do dokonania kontroli oraz zobowiązać dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej do zarządzania ponownego rozpatrzenia ofert, wskazując okoliczności, które należy wziąć pod uwagę przy ponownym rozpatrywaniu ofert. (art. 13 ust. 5a ustawy).

W terminie do dnia 31 marca zakłady lub jednostki organizacyjne, które z własnych środków finansowych wykonują urzędnia wodne na drodze wodnej, służące uprawianiu żeglugi śródlądowej oraz organ administracji żeglugi śródlądowej przekazują Prezesowi KZGW coroczne informacje o wydatkach poniesionych w poprzednim roku (art. 66a ust. 3 ustawy).

Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej wykonuje swoje zadania przy pomocy Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, który został utworzony w oparciu o art. 90 ust 4 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne i Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 czerwca 2006 r. w sprawie nadania statutu Krajowemu Zarządowi Gospodarki Wodnej.

Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej rozpoczął działalność z dniem 1 lipca 2006 roku.

Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej

Na początku lat dziewięćdziesiątych rozpoczęła się praktyczna reorganizacja gospodarki wodnej w Polsce. Nowelizacja ustawy Prawo wodne z 1990 roku upoważniła Ministra Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa do utworzenia jednostek organizacyjnych, realizujących zadania gospodarowania wodami w układzie hydrograficznym. W 1991 roku powołano siedem regionalnych zarządów gospodarki wodnej (RZGW).

Zasadniczy zakres ich prac dotyczył opracowania warunków korzystania z wód dorzecza oraz programów i planów gospodarowania zasobami wodnymi, ochrony wód w dorzeczu oraz zapobiegania powodziom. Równolegle funkcjonowały okręgowe dyrekcje gospodarki wodnej, utworzone w celu utrzymania wód stanowiących własność Skarbu Państwa. Z dniem 01 stycznia 2000 roku dokonano połączenia okręgowych dyrekcji z regionalnymi zarządami, sumując ich dotychczasowe zadania i zakładając dalszą reformę gospodarki wodnej w oparciu o nowe Prawo wodne. Od roku 2001 zarządzanie gospodarką wodną sprawuje 7 Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej.

W dniu 18 lipca 2001 roku uchwalona została nowa ustawa Prawo wodne, która wprowadziła zarządzanie zasobami wodnymi, z uwzględnieniem podziału Państwa na obszary dorzeczy i regiony wodne. Zapis ten był zwieńczeniem długotrwałego procesu prowadzącego do stworzenia stabilnego systemu gospodarowania wodami Polsce.

Poszczególne RZGW działają w obszarze następujących regionów wodnych:

- RZGW Gdańsk, obejmujący region wodny Dolnej Wisły;
- RZGW Gliwice, obejmujący region wodny Małej Wisły, region wodny Górnej Odry, region wodny Czadeczek;
- RZGW Kraków, obejmujący region wodny Górnej Wisły, region wodny Czarnej Orawy, region wodny Dniestru;
- RZGW Poznań, obejmujący region wodny Warty;

- RZGW Szczecin, obejmujący region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego oraz region wodny Ücker;
- RZGW Warszawa, obejmujący region wodny Środkowej Wisły, region wodny Jarft, region wodny Niemna, region wodny Łyny i Węgorapy, region wodny Świeżej;
- RZGW Wrocław, obejmujący region wodny Środkowej Odry, region wodny Morawy, region wodny Izery, region wodny Łaby i Ostrożnicy (Upa), region wodny Metuje, region wodny Orlicy.

Zadania Dyrektora RZGW

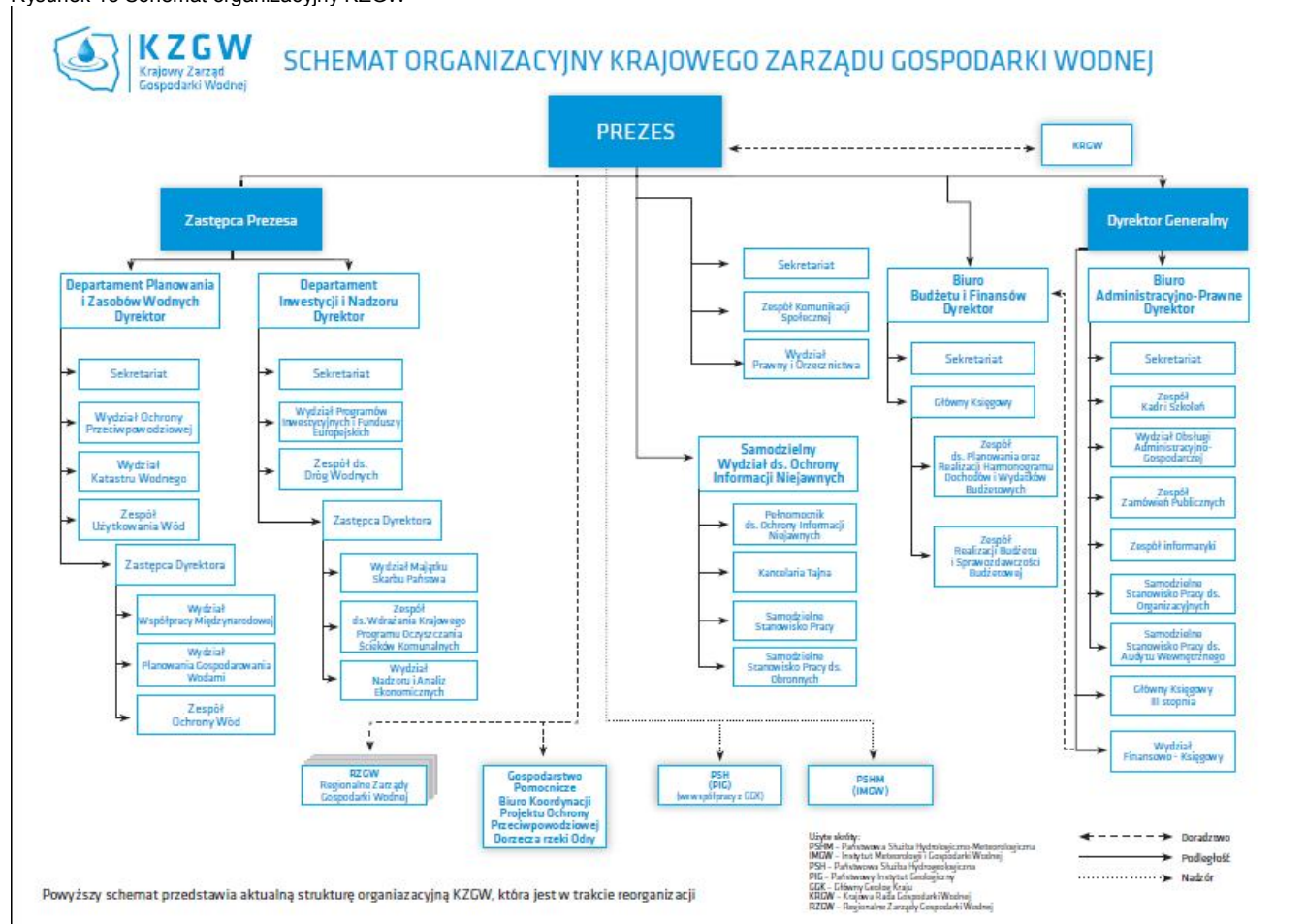
Zadania Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej wynikają z ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz. U. Nr 115, poz. 1229 z późn. zm.) Do zadań dyrektora regionalnego zarządu należy w szczególności:

- Sporządzanie identyfikacji znaczących oddziaływań antropogenicznych i ocen ich wpływu na stan wód powierzchniowych i podziemnych, w regionie wodnym;
- Opracowywanie warunków korzystania z wód regionu wodnego;
- Opracowywanie analiz ekonomicznych związanych z korzystaniem z wód w regionie wodnym;
- Sporządzanie i prowadzenie wykazów obszarów chronionych na podstawie przepisów ustawy oraz przepisów odrębnych;
- Opracowywanie studiów ochrony przeciwpowodziowej w regionie wodnym;
- Opracowywanie projektów planów ochrony przeciwpowodziowej regionu wodnego;
- Koordynowanie działań związanych z ochroną przed powodzią oraz suszą w regionie wodnym, w szczególności prowadzenie ośrodków koordynacyjno-informacyjnych ochrony przeciwpowodziowej;
- Prowadzenie katastru wodnego dla regionu wodnego;
- Występowanie na prawach strony w postępowaniach administracyjnych, prowadzonych na podstawie przepisów ustawy, w sprawach dotyczących regionu wodnego;
- Prowadzenie postępowań o wydanie pozwolenia wodnoprawnego dla obszarów zamkniętych oraz prowadzenie spraw odwołań od decyzji wydawanych przez starostę;
- Wykonywanie kontroli gospodarowania wodami;
- Planowanie przedsięwzięć związanych z odbudową ekosystemów zdegradowanych przez eksploatację zasobów wodnych;
- Uzgadnianie, w zakresie przedsięwzięć dotyczących gospodarki wodnej na terenie regionu, projektów list przedsięwzięć priorytetowych przedkładanych przez wojewódzkie fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej, o których mowa w art. 414 ust. 2 pkt 3 ustawy - prawo ochrony środowiska;
- Opiniowanie projektów gminnych, powiatowych i wojewódzkich planów gospodarki odpadami w zakresie ochrony zasobów wodnych;
- Opiniowanie, w odniesieniu do bezpośrednich zagrożeń szkodą w wodach i szkody w wodach, decyzji, o których mowa w art. 13 ust. 3 oraz art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. O zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. Nr 75, poz. 493).

Dyrektora regionalnego zarządu powołuje oraz odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki wodnej na wniosek Prezesa Krajowego Zarządu, po zasięgnięciu opinii Krajowej Rady Gospodarki Wodnej.

Zastępców dyrektora regionalnego zarządu powołuje oraz odwołuje Prezes Krajowego Zarządu na wniosek dyrektora regionalnego zarządu, po zasięgnięciu opinii rady gospodarki wodnej regionu wodnego (art. 93 ustawy prawo wodne z dnia 18 lipca 2001 r.).

Rysunek 15 Schemat organizacyjny KZGW



Źródło: strona internetowa KZGW

Krajowa Rada Gospodarki Wodnej

Krajowa Rada Gospodarki Wodnej jest organem opiniodawczo - doradczym Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, na mocy art. 96 ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. Nr 115, poz. 1229 z późn. zm.).

Zgodnie z zapisem ustawy Prawo wodne, do zakresu działania Krajowej Rady Gospodarki Wodnej należy wyrażanie opinii w sprawach gospodarowania wodami, ochrony przed powodzią oraz ochrony przed skutkami suszy, a w szczególności:

- przedstawianie propozycji oraz wniosków dotyczących poprawy stanu zasobów wodnych oraz ochrony przeciwpowodziowej w państwie,
- opiniowanie projektów planów i programów inwestycyjnych w zakresie gospodarowania wodami,
- opiniowanie projektów aktów prawnych regulujących sprawy gospodarowania wodami.

Krajowa Rada Gospodarki Wodnej składa się z 30 członków zgłaszanych przez ogólnopolskie organizacje zrzeszające jednostki samorządu terytorialnego, uczelnie, jednostki naukowo-badawcze i organizacje społeczne, gospodarcze oraz ekologiczne związane z gospodarką wodną.

Krajowa Rada może tworzyć stałe lub doraźne komisje albo zespoły, do pracy, w których mogą być zapraszane osoby spoza składu Rady.

Kadencja Krajowej Rady trwa 4 lata.

Holandia

Krótką charakterystyka sektora

Flota żeglugi śródlądowej Holandii jest największa w Europie. Składa się z około 6500 statków, które są jednymi z najnowocześniejszych w Europie. Łączna nośność wynosi około 7,4 mln ton. Większość floty (około 80-90%) jest obsługiwana przez indywidualnych właścicieli barek: małe firmy posiadające tylko jeden statek prowadzony przez właściciela i jego rodziny, którzy zazwyczaj mieszkają na statku i pracują w dni robocze. Pozostałe 10-20% floty jest własnością i jest zarządzana przez większe przedsiębiorstwa żeglugowe posiadające wiele statków. Często są one zaangażowane w transport ładunków wielkogabarytowych na stałych trasach dla dużych klientów, podczas gdy mniejsze firmy obsługują również mniejsze ładunki.

W 2006 r. flota holenderska w transporcie wodnym śródlądowym przetransportowała około 250 mln ton ładunków. Z tego około 100 mln ton to obrót krajowy, podczas gdy Niemcy i Belgia są najważniejszymi krajami w handlu międzynarodowym przy użyciu transportu wodnego śródlądowego.

Holenderska sieć śródlądowych dróg wodnych jest bardzo gęsta. Oprócz głównych rzek (Ren / Waal z Rotterdamu / Amsterdamu do Niemiec i kanał do Antwerpii) istnieje wiele kanałów klasy IV i V CEMT do wszystkich prowincji w kraju.

Francja

Krótką charakterystyka sektora

Na sieć francuskich rzek składa się z około 18000 km dróg wodnych, w tym 8 500 km jest żeglownych. Większość sieci dróg żeglownych jest zarządzana przez Voies Navigables de France (VNF): 6700 kilometrów dróg wodnych (w tym 4100 km wykorzystywane do transportu ładunków

oraz 2600 km dróg regionalnych wykorzystywanych głównie w turystyce). Ta sieć zawiera wiele elementów infrastruktury: około 400 tam, 1799 śluz, 637 zaworów, syfonów i stacji przelewowych, 83 bramy, 389 Food Systems (zbiornik tamy, rowy, stacje pomp, śluzy), 28 tuneli - kanałów, 125 mostów i 806 kanałów skrzyżowania (most, akwedukt, itp.). Około 1 000 km sieci jest zarządzane przez władze lokalne i 700 km jest zarządzanych bezpośrednio przez państwo. Ponadto, niektóre trasy są zarządzane przez porty morskie.

We Francji w ciągu ostatniej dekady (1998-2008), odnotowano istotny wzrost transportu rzeczno-ego w zakresie wielkości przewozów (+21%) i stanowi 55 mln ton rocznie i 7,5 mld tonokilometrów. W 2007 r. udział w rynku transportu rzeczno-ego wynosił około 8% przewozów towarowych w działach "na mokro", które są nawadniane z żeglownych dróg wodnych.

We Francji, rynek żeglugi śródlądowej ("armatorzy") składa się z dwóch głównych grup:

- "Compagnies" (łącznie 3-5 firm), operujących kilkadziesiąt jednostek;
- "rzemieślnicy" (odpowiednik niemieckiego "partikulier"), operatorzy - właściciele jednostek, którzy operują maksymalnie kilkoma jednostkami i są poddani specjalnemu reżimowi podatkowemu, bez względu na nośność jednostek, pod warunkiem że zatrudniają nie więcej niż sześć osób. W ramach tych dwóch głównych grup, możemy wyróżnić dwie kolejne grupy:
- Małe firmy ("petitesflottes", kilkanaście z nich), operujących maksymalnie 15 lub 20 jednostek, z więcej niż 6cioma zatrudnionymi
- Spółdzielnie lub grupy właścicieli podmiotów gospodarczych stworzone w celu zwiększenia możliwości handlowych jak i promocji, (grupa ta powstała niedawno).

Flota Francji wynosi około 1500 jednostek z nośnością 1,1 mln ton. Po długim okresie spadku liczby jednostek, od 2000 roku flota we Francji wzrasta. Około 650 jednostek to jednostki typu Freycinet. Komunikacja krajowa wynosi 4,7 Gtkm (Gtkm = mld tkm), z czego 0,3 Gtkm (9%) to kabotaż. Eksport/import jest na poziomie 3,3 Gtkm, z czego 80% jest przewożone pod obcą banderą. Tranzyt na Renie (1,1 Gtkm) jest w 100% pod obcą banderą. Komunikacja międzynarodowa odbywa się zatem w 84% pod obca bandera.

Przemysł jest reprezentowany przez dwa organy, CNBA dla właścicieli jednostek oraz CAF dla firm (compagnies) i małych flot. CAF jest strukturą dobrowolną (Stowarzyszenie), CNBA jest struktura publiczna o charakterze narodowej administracji i obejmuje firmy zatrudniające do 6 pracowników. Przewozy są skoncentrowane na materiałach budowlanych (NST 6), 47% rejsów (i 31% tkm). Drugi co do wielkości przewozów sektor to tradycyjny klient dla żeglugi śródlądowej rolnictwo i produkty spożywcze (NST 0 i 1, 21% podróży, 23% tkm).

Jeśli weźmiemy pod uwagę czarter lub liczbę zatrudnionych pracowników, następnym w kolejności jest transport kontenerów i samochodów (NST9). Jednakże, jeśli weźmiemy pod uwagę tonaż lub natężenie ruchu, produkty z ropy naftowej (NST3) są trzecim największym segmentem rynku (biopaliwa są uwzględnione w tej kategorii, ale produkty te mogą być również traktowane jako rolne). Dalej w kolejności znajdują się artykuły przemysłu metalowego (NST4 i 5), Węgiel (NST2) i artykuły przemysłu chemicznego (NST7 i 8).

Od początku 1970 r., kiedy to przewożono 110 milionów ton i 14 mld ton-km, transport rzeczno-ego znacznie zmniejszył się. Spadek ten można tłumaczyć przede wszystkim zmianami strukturalnymi w gospodarce. Silne ożywienie nastąpiło w połowie lat 90tych, kiedy zaobserwowano wzrost z 5,8 mld tkm do 7,9 mld tkm w 2005 r. (średni wzrost o 3% rocznie). Ten wzrost jest wynikiem poniesionych nakładów i dużych wysiłków w sektorze:

- zmniejszenie nadwyżki zdolności produkcyjnych, w ramach planu pomocy za złomowanie
- reforma ram prawnych i regulacji dotyczących kadry i warunków dostępu do zawodu
- znaczny wysiłek państwa i Dróg Wodnych Francji (VoisNavigables de France - VNF) dla utrzymania i konserwacji sieci dróg.

Voies Navigables de France (VNF) jest organizacją stworzoną w 1991 roku, która zarządza, użytkuje, modernizuje i rozwija około 6.700 km potoków, kanałów i rzek nawigacyjnych we Francji i 40.000 hektarów obszarów państwowych wzdłuż tych tras. VNF działa pod egidą Ministerstwa Ekologii, Transportu, Zrównoważonego Rozwoju, Transportu i Mieszkalnictwa (Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement) i działa w ścisłej współpracy z partnerami instytucjonalnymi i użytkownikami dróg wodnych. Przyczynia się do wszystkich polityk związanych z jego ochroną i jego zrównoważonym rozwojem. Poza tym, VNF działa w zakresie promowania transportu wodnego śródlądowego, jest odpowiedzialna za obserwacje, informacje i statystykę, doradza Ministrowi Transportu, przedstawia propozycje regulacji dotyczących organizacji transportu wodnego śródlądowego, definiowanie standardów bezpieczeństwa w zakresie środowiska jak i nawigacji, jak i ich poprawę, a także wspiera wdrażanie rozwiązań dotyczących transportu wodnego śródlądowego.

Rada administracyjna VNF składa się łącznie z 21 członków. Piec osób jest uprawnionych do głosowania i są to Dyrektor Generalny Rady, Pełnomocnik Rządu, Kontroler Generalny, Główny Księgowy i Sekretarz Stowarzyszenia Przedsiębiorców. Są oni wspierani przez dwa zespoły ośmioosobowe, które są wyznaczone przez Ministra Transportu jak i pozostałych Ministrów. VNF składa się z 7 dyrekcji regionalnych i podległych im 68 jednostek terytorialnych. VNF jest organizacją publiczną o charakterze przemysłowym i komercyjnym stworzona na podstawie artykułu 124 ustawy o finansach Nr 90-1168 z 1991 roku utworzona w celu zapewnienia ciągłości eksploatacji, utrzymania, poprawy i rozwoju dróg wodnych śródlądowych, które są jej powierzone przez państwo. Organizacja zapewnia również zarządzanie zależnościami i jak i związanymi z rzekami tereny i stara się promować wykorzystanie dróg wodnych, które są jej powierzone. Funkcjonowanie organizacji jest określone dekretem nr 60-1441 z dnia 26 grudnia 1960, który został zmodyfikowany 16 grudnia 2009 roku. Zarządzanie organizacją ewoluowało w czasie, nowe zasady zostały wprowadzone w 2009 roku. Dyrektor generalny jest obecnie głównym zarządzającym przedsiębiorstwem. VNF podlega kontroli finansowej i ekonomicznej państwa.

Niemcy

Krótką charakterystyka sektora

Niemiecka flota składa się z około 2.300 statków o łącznej nośności 2,8 mln ton. Flota jest obsługiwana przez około 1.100 firm. W 2009 tych statki przetransportowały 200 mln ton ogółem, co jest na poziomie około 20% niższym niż w latach 2006-2008. Takie wyniki przewozowe były skutkiem kryzysu gospodarczego. Około 10 procent zostało przewiezione w kontenerach (1,8 mln TEU). Większość z tych przewozów jest realizowane na Renie.

Sieć dróg wodnych, w sumie około 7.300 km, składa się z trzech głównych rzek: Renu, Dunaju i Łaby. Ponadto istnieje sieć kanałów łączących Ren i Łabę jak i Łabę i Odrę. Ten ostatni jest najbardziej istotny z punktu widzenia Polski, przyczyniając się do otwarcia międzynarodowej sieci dróg wodnych dla polskich firm. Od 1992 r. Ren i Dunaj, są również połączone poprzez Ren - Men - Dunaj.

Istnieje kilka "wąskich gardeł" w niemieckiej sieci dróg wodnych, z których Straubing - sekcja Vilshofen na Dunaju - jest najbardziej znana. Sekcja ta ma ograniczoną pojemność i hamuje wzrost żeglugi na Dunaju. Inwestycje w zwiększenie mocy produkcyjnych ma potencjalne konsekwencje dla środowiska, co nie zostało jeszcze rozwiązane.

Niemieckie porty morskie są w pozycji konkurencyjnej w stosunku do portów ARA (Amsterdam -

Rotterdam - Antwerpia) w odniesieniu do ich rynków oddziaływania w głąb lądu w środkowej Europie.

Rumunia

Krótką charakterystyka sektora

Rumuńska flota składa się głównie ze statków pchanych i barek. Czynna flota szacowana jest na około 500 statków, prawie bez statków samonapędzających. Łączna nośność wynosi około 700.000 ton.

W ujęciu historycznym flota była własnością przedsiębiorstwa państwowego NAVROM. Po liberalizacji rynku przedsiębiorstwo to zostało podzielone i dodano dwóch innych operatorów. Ponadto nowi uczestnicy rynku rozpoczęli działalność albo przez zakup przestarzałych jednostek Navrom lub poprzez inwestycje w nowe statki. Do chwili obecnej liczba firm jest jednak ograniczona w porównaniu z innymi krajami posiadającymi drogi wodne śródlądowe.

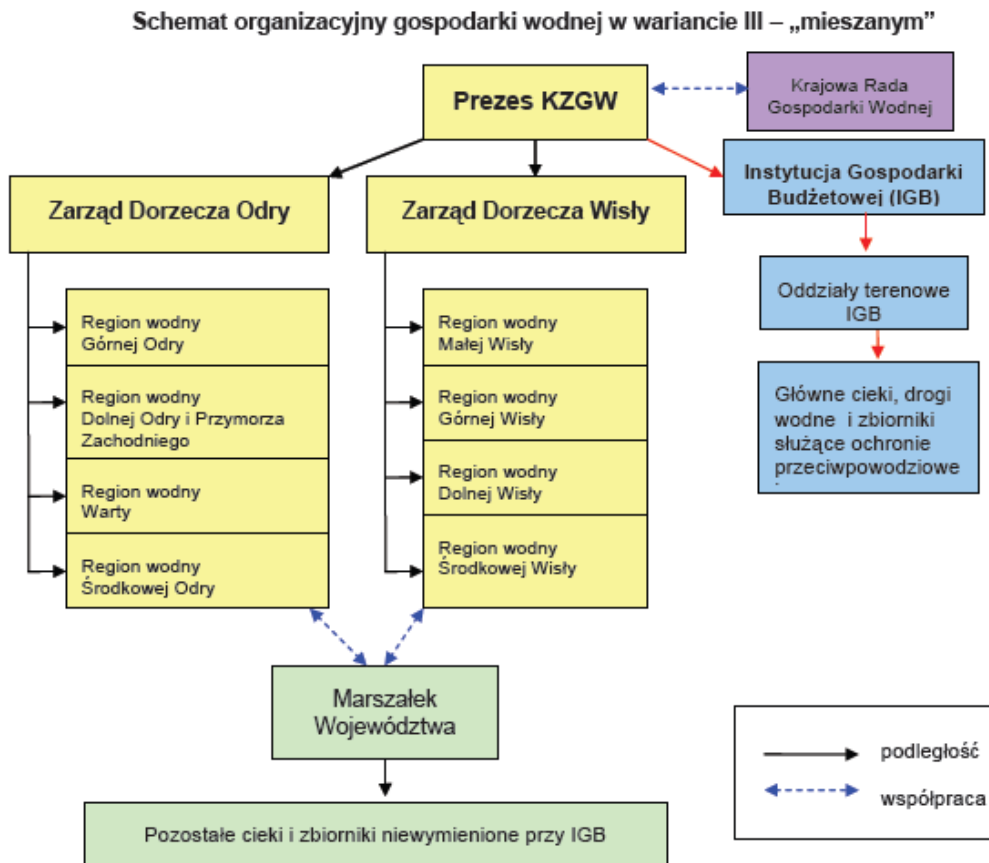
Rocznie przewożonych jest w Rumunii około 15 mln ton ładunków, z czego około 4 mln dotyczy handlu międzynarodowego i 11 mln przewozów krajowych. Większość to rudy i węgiel na trasie pomiędzy portem w Konstancy i hutami w Galati. W ostatnich latach transport kontenerów powoli się rozwija.

Główna arteria w Rumunii jest Dunaj, połączony z portem w Konstancy przez Kanał Dunaj - Morze Czarne. Jest to korytarz TEN-T, dla którego dostępne są fundusze unijne w celu zwiększenia zdolności współfinansowania. Część rzeki graniczy z Bułgarią, a część z Serbią. Dunaj wpada do Morza Czarnego, około 150 km na północ od Konstancy w delcie Dunaju, gdzie rzeka rozgałęzia się na trzy ramiona. Odcinek najbardziej wysunięty na północ jest odcinkiem granicznym z Ukrainą. Całkowita sieć dróg wodnych wynosi około 1700 km, z czego Dunaj to około 1100 km.

Podobnie jak w innych dużych krajach takich jak Polska czy Niemcy, sieć kolei w Rumunii jest także dość gęsta w porównaniu z siecią dróg wodnych. Środkowe i północne regiony kraju nie są w ogóle osiągalne za pomocą wód. Również w odniesieniu do połączeń międzynarodowych transport wodny śródlądowy konkuruje z koleją i transportem kołowym.

9.5. Projekt nowej struktury zarządzania gospodarką wodną

Rysunek 16 Schemat organizacyjny gospodarki wodnej w wariancie II- „mieszanym”.



Źródło: „Reforma gospodarki wodnej”, KZGW 2010, str. 4 - załącznik nr 2 do „Projektu Polityki Wodnej Państwa do roku 2030 (z uwzględnieniem etapu 2016)”, KZGW 2010

9.6. Szczegółowe dane dotyczące pochodzenia i przeznaczenia towarów i ich przewozów w relacjach krajowych, handlu zagranicznego jak i tranzytu wraz z określeniem kierunków przewozu w latach 2008 i 2009

2008		Tysiące ton	Tys. tonokilometrów	2009		Tysiące ton	Tys. tonokilometrów
Ogółem przewozy towarowe		8.037	1.251.121	Ogółem przewozy towarowe		5.598	1.003.924
Ogółem przewozy krajowe, import, eksport		5.740	612.223	Ogółem przewozy krajowe, import, eksport		3.252	379.667
Ogółem przewozy import, eksport		2.083	459.983	Ogółem przewozy import, eksport		1.084	236.576
Razem przewozy krajowe		3.657	152.240	Razem przewozy krajowe		2.168	143.091
Ładunki obce		2.297	638.898	Razem ładunki obce		2.346	624.257
Skąd	Dokąd			Skąd	Dokąd		
Dolnośląskie	Dolnośląskie	1.577	8.256	Dolnośląskie	Dolnośląskie	197	2.664
Dolnośląskie	Zachodniopomorskie			Dolnośląskie	Zachodniopomorskie	6	2.721
Kujawsko-Pomorskie	Kujawsko-Pomorskie	50	100	Kujawsko-Pomorskie	Kujawsko-Pomorskie	467	1.311
Małopolskie	Małopolskie	45	124	Małopolskie	Małopolskie	55	1.344
Mazowieckie	Pomorskie			Mazowieckie	Pomorskie	4	1.080
Mazowieckie	Mazowieckie	22	257	Opolskie	Dolnośląskie	4	557
Opolskie	Dolnośląskie			Opolskie	Opolskie	123	736
Opolskie	Opolskie	41	255	Opolskie	Śląskie	64	2.894
Opolskie	Śląskie	59	2.660	Opolskie	Zachodniopomorskie	4	2.425
Opolskie	Zachodniopomorskie			Pomorskie	Kujawsko-Pomorskie	4	974
Pomorskie	Kujawsko-Pomorskie			Pomorskie	Pomorskie	8	89
Pomorskie	Pomorskie	106	2.029	Śląskie	Dolnośląskie	430	83.971
Śląskie	Dolnośląskie	502	96.387	Śląskie	Opolskie	4	173
Śląskie	Opolskie			Śląskie	Śląskie	9	1.692

Śląskie	Śląskie			Śląskie	Zachodniopomorskie	10	1.998
Śląskie	Zachodniopomorskie			Świętokrzyskie	Podkarpackie	5	48
Świętokrzyskie	Podkarpackie			Świętokrzyskie	Świętokrzyskie	7	58
Świętokrzyskie	Świętokrzyskie	38	282	Warmińsko-Mazurskie	Warmińsko-Mazurskie	44	1.192
Warmińsko-Mazurskie	Warmińsko-Mazurskie			Zachodniopomorskie	Zachodniopomorskie	723	37.164
Zachodniopomorskie	Zachodniopomorskie	1.217	41.890				
Handel zagraniczny				Handel zagraniczny			
Lubuskie	Holandia			Lubuskie	Holandia	3	3.052
Opolskie	Niemcy	2	1.981	Opolskie	Niemcy	1	5.135
Opolskie	Belgia	1	1.025	Opolskie	Belgia	0	475
Opolskie	Holandia	1	700	Opolskie	Holandia	0	207
Śląskie	Belgia	0	565	Warmińsko-Mazurskie	Niemcy	0	127
Warmińsko-Mazurskie	Niemcy			Zachodniopomorskie	Belgia	4	3.177
Zachodniopomorskie	Belgia	2	2.169	Zachodniopomorskie	Niderlandy	8	6.770
Zachodniopomorskie	Holandia	0	488	Zachodniopomorskie	Niemcy	912	184.846
Zachodniopomorskie	Niemcy	1.735	374.391	Belgia	Zachodniopomorskie	2	2.168
Belgia	Opolskie	0	77	Niderlandy	Zachodniopomorskie	1	692
Belgia	Śląskie	1	841	Niemcy	Dolnośląskie	0	43
Belgia	Zachodniopomorskie	1	756	Niemcy	Lubuskie	10	206
Niderlandy	Opolskie	0	53	Niemcy	Opolskie	1	499
Niderlandy	Zachodniopomorskie	0	413	Niemcy	Zachodniopomorskie	142	29.179
Niemcy	Dolnośląskie	0	11				
Niemcy	Lubuskie	9	302				
Niemcy	Opolskie	0	389				
Niemcy	Śląskie	1	1.076				

Niemcy	Zachodniopomorskie	330	74.746				
Tranzyt				Tranzyt			
Belgia	Belgia	11	1.755	Austria	Holandia	1	936
Belgia	Francja	1	86	Austria	Niemcy	1	138
Belgia	Holandia	12	3.912	Belgia	Belgia	2	495
Belgia	Niemcy	61	36.711	Belgia	Holandia	2	730
Francja	Francja	2	402	Belgia	Niemcy	25	16.996
Francja	Holandia	1	198	Francja	Niemcy	3	2.847
Francja	Niemcy	16	11.614	Luksemburg	Niemcy	6	4.802
Luksemburg	Niemcy	5	3.998	Holandia	Austria	1	994
Holandia	Belgia	3	509	Holandia	Belgia	1	275
Holandia	Francja	1	247	Holandia	Francja	1	371
Holandia	Holandia	2	475	Holandia	Holandia	3	807
Holandia	Niemcy	62	28.808	Holandia	Niemcy	57	28.994
Niemcy	Belgia	29	18.287	Niemcy	Belgia	21	14.953
Niemcy	Francja	50	44.068	Niemcy	Francja	21	18.021
Niemcy	Luksemburg	13	6.375	Niemcy	Luksemburg	1	708
Niemcy	Holandia	40	23.490	Niemcy	Holandia	63	41.504
Niemcy	Niemcy	1.988	457.963	Niemcy	Niemcy	2.137	490.686

9.7 Ankieta „Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce”

Ankieta składała się z trzech części A, B i C zawierających w sumie 20 pytań otwartych i zamkniętych. Część A ankiety, zawierająca 7 pytań, dotyczyła informacji ogólnych charakteryzujących ankietowanego, część B (7 pytań) oceny infrastruktury, instytucji, regulacji i zarządzania śródlądowymi drogami wodnymi w Polsce, a część C (6 pytań) identyfikacji istniejących preferencji użytkowników w odniesieniu do wykorzystania dróg wodnych śródlądowych dla transportu towarowego.

Ankieta została rozesłana do 33 podmiotów: armatorów (20), gestorów ładunków (9) i czterech innych firm związanych z gospodarką wodną – trzech stoczni rzecznych i mariny. Ankiety były rozsyłane do każdej z firm trzykrotnie: 29 października, 9 listopada i 17 (lub 18) listopada 2010 r. Konieczność kilkukrotnego rozesłania ankiet została spowodowana brakiem jakiegokolwiek reakcji ankietowanych na przesłane wcześniej dokumenty. W wyniku rozmów telefonicznych z armatorami dowiedzieliśmy się, że gros firm tego sektora operuje poza Polską i nie widzi żadnych szans na poprawę sytuacji żeglugowej w kraju, dlatego też uznali oni odpowiadanie na ankietę za bezcelowe. W sumie na ankietę odpowiedziało 13 przedsiębiorców (6 armatorów, 3 gestorów i 4 innych), 6 zaś odmówiło definitywnie odpowiedzi – głównie z powodu braku czasu, a także faktu braku powiązań z żegluga śródlądową. Tzw. poziom zwrotu ankiet wynosi 39%.

Wyniki ankiety

Część A – informacje ogólne

W ankiecie wzięło udział 7 przedsiębiorców z województwa zachodniopomorskiego, 5 z opolskiego i 1 z małopolskiego zatrudniających od 0 do 2300 pracowników zatrudnionych w żegludze śródlądowej. Firmy te operują: w całym świecie – 3, w Polsce i w Europie Zachodniej –6, tylko w Polsce – 4.

Ilość ładunków wysyłanych w ciągu roku przez te firmy zawiera się w szerokim przedziale 100 – 9 500 000 ton. Informacji jaka część z powyższej ilości ładunków jest wysyłana wodnym transportem śródlądowym nie udało się pozyskać. Wśród ładunków transportowanych przez badane firmy dominują: ładunki masowe – węgiel, koks, złom, zboże, rudy, piasek, żwir oraz drobnica – nawozy, papier, klinkier, wyroby ze stali, sztuki ciężkie i ponadgabarytowe. Ankietowana stocznia transportuje drogami śródlądowymi statki i kadłuby statków.

Ważniejsze miejsca pochodzenia ładunków i porty docelowe to: porty Niemiec, Czech, Holandii, Francji, Belgii, Polski i Rosji, a wśród nich porty Zagłębia Ruhry, Berlin, Hamburg, Duisburg, Magdeburg, Brandenburg, Hannover, Komarno, Bratysława, Amsterdam, Antwerpia, Szczecin, Świnoujście i Gdynia, a wśród portów śródlądowych Wrocław i Gliwice. Jedną z firm obsługuje kopalnie Jastrzębskiej Spółki Węglowej, Kompanii Węglowej oraz kopalnie OKD w Czechach.

Jeśli chodzi o strukturę eksploatowanej floty, ankietowane firmy dysponują 112 pchaczami, 317 barkami różnego typu i różnej nośności i 16 innymi jednostkami (pontonami, promami). Średni wiek eksploatowanych jednostek wynosi 29, 40 i 36 lat odpowiednio dla pchaczy, barek i innych jednostek.

Część B – ocena infrastruktury, instytucji, regulacji i zarządzania śródlądowymi drogami wodnymi w Polsce

Zależności i współpracę pomiędzy instytucjami odpowiedzialnymi za żeglugę śródlądową w Polsce – Ministerstwo Infrastruktury i Ministerstwo Środowiska 33% badanych oceniło jako ani dobrą ani złą, 22% jako złą, a 33% jako bardzo złą. Z kolei współpracę pomiędzy Krajowym Zarządem Gospodarki Wodnej a Regionalnymi Zarządami Gospodarki Wodnej 33% badanych oceniło jako dobrą, 33% jako złą i 11% jako bardzo złą. Współpraca pomiędzy Regionalnymi Zarządami Gospodarki Wodnej a Urzędami Żeglugi Śródlądowej została oceniona jako bardzo dobra przez 10% badanych, jako dobra przez 50%, ani dobra ani zła przez 20%, jako zła przez 10% i jako bardzo zła także przez 10%.

Jasność podziału ról wyżej wspomnianych instytucji badani ocenili jako złą w 56% i jako bardzo złą w 22%. Natomiast umiejętności i kompetencje pracowników/ urzędników tych instytucji zostały ocenione w 40% jako dobre, w 30% ani dobre ani złe oraz w 10% jako złe.

Badani wskazali następujące obszary wymagające zmian:

- Poprawę współpracy pomiędzy ministerstwami i urzędami,
- Poprawę znajomości przepisów przez urzędników.

Przepisy prawne, aspekty administracyjne i polityczne zostały przez badanych ocenione następująco:

1. Egzekwowanie przepisów ustawowych i wykonawczych dotyczących żeglugi śródlądowej w Polsce – 0% badanych oceniło jako bardzo dobre, 50% ani dobrze ani źle i 10% bardzo źle,
2. Priorytety i cele polityki państwa w zakresie żeglugi śródlądowej w Polsce – 30% źle i 0% bardzo źle,
3. Obciążenia administracyjne dla dostawców usług i użytkowników żeglugi śródlądowej w Polsce – 78% ani dobrze ani źle i 22% źle,
4. Koszty dla dostawców usług i użytkowników żeglugi śródlądowej w Polsce (podatki i opłaty) – 50% ani dobrze ani źle, 40% źle i 10% bardzo źle,
5. Warunki użytkowania dróg wodnych (sezon nawigacyjny) – 30% ani dobrze ani źle, 20% źle i 50% bardzo źle,
6. Działania administracji państwowej w zakresie poprawy efektywności i skuteczności funkcjonowania żeglugi śródlądowej – 80% badanych oceniło jako bardzo źle, 10% jako źle oraz 10% jako ani dobre ani złe.
7. Działania administracji samorządowej w zakresie poprawy efektywności i skuteczności funkcjonowania żeglugi śródlądowej – 30% ani dobrze ani źle, 20% źle, 50% bardzo źle,
8. Zaangażowanie sektora prywatnego i konsultacje z zainteresowanymi stronami w działaniach dotyczących żeglugi śródlądowej – 40% dobrze, 50% ani dobrze ani źle i 10% bardzo źle,
9. Dostęp do źródeł finansowania dla przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej – 20% ani dobrze ani źle, 60% źle i 20% bardzo źle.

Badani wskazali następujące obszary wymagające zmian oraz propozycje zmian:

- Konieczność powstania długoterminowego planu poprawy, naprawy i budowy śródlądowych dróg wodnych w Polsce,

- Konieczność połączenia powstających dróg z innymi wodami międzynarodowymi (jako wzór podano niemiecki projekt nr 17),
- Konieczność powołania funduszy na modernizację i zakup nowych jednostek,
- Konieczność ujednoczenia przepisów, dokumentów, patentów i świadectw z dokumentami UE,
- Konieczność ujednoczenia procedur z procedurami europejskimi,
- Wyłączenie KZGW spod wpływu MŚ,
- Powstanie grupy lobbującej na rzecz żeglugi śródlądowej,
- Konieczność promocji zawodów związanych z transportem rzeczonym.

Obecna infrastruktura śródlądowych dróg wodnych w Polsce została oceniona następująco:

1. Stan techniczny szlaków wodnych i ich dostosowanie do potrzeb – 36% badanych oceniło jako złą, a 55% jako bardzo złą,
2. Stan zabudowy hydrotechnicznej (śluzy, kanały) – 45% jako złą i 36% jako bardzo złą,
3. Stan i przepustowość obiektów portowych, przystani, miejsc przeładunku – 18% ani dobrze ani źle, 45% jako złą i 36% jako bardzo złą,
4. Sposób planowania inwestycji w infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych – 55% jako złą i 36% jako bardzo złą,
5. Dostępność połączeń międzynarodowych drogami wodnymi – 55% jako dobrą, 27% jako złą i 18% jako bardzo złą.
6. Dostępność intermodalnych połączeń transportowych – 36% jako ani dobrą ani złą, 18% jako złą i 45% jako bardzo złą.

Badani wskazali następujące inwestycje priorytetowe dla żeglugi śródlądowej w Polsce, które ich zdaniem powinny zostać zrealizowane do roku 2027:

- Regulacja i kanalizacja rzeki Odry, budowa nowych stopni wodnych na Odrze środkowej, pogłębienie i remont śluz na Górnej Odrze,
- Udrożnienie i regulacja połączenia Odra - Wisła Notecią,
- Utrzymanie żeglugi na Odrze przez cały rok poza okresem zalodzenia,
- Budowa kanału Odra – Dunaj,
- Pogłębienie i regulacja Wisły,
- Budowa nowych, wyższych mostów,
- Budowa nabrzeży postojowych w celu zdawania zęz, poboru wody, tankowania i pobierania prądu,
- Remont nabrzeży w portach żeglugi śródlądowej.

W odpowiedzi na ostatnie pytanie tej części ankiety badani wskazali hierarchię obszarów problemowych dla rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce. Jako największą barierę dla rozwoju

żeglugi wskazano stan techniczny szlaków wodnych i ich dostosowanie do potrzeb dostępność połączeń międzynarodowych drogami wodnymi. Bariera ta została oceniona średnio w 7-punktowej skali (1- najważniejsza bariera - 7 bariera najmniej ważna) na 1,1 punktu. Kolejnymi barierami okazały się: stan techniczny infrastruktury punktowej i jej dostosowanie do potrzeb (3,22), warunki użytkowania dróg wodnych (3,50), dostępność połączeń międzynarodowych (4,80). Pozostałe bariery - podział kompetencji i struktura organizacyjna administracji wodno-żeglugowej, obciążenia administracyjne i koszty dla dostawców usług i użytkowników żeglugi śródlądowej w Polsce, dostęp do źródeł finansowania dla przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej, dostępność kadr i szkolnictwo zawodowe zostały ocenione jako mniej ważne.

Część C – identyfikacja istniejących preferencji użytkowników w odniesieniu do wykorzystania dróg wodnych śródlądowych dla transportu wodnego

Na początku tej części ankiety badani zostali poproszeni o wskazanie charakterystycznych cech najczęściej uczęszczanych odcinków dróg wodnych. Skoncentrowano się głównie na dwóch odcinkach dróg wodnych: Kędzierzyn-Koźle – Szczecin oraz Szczecin – Berlin.

Odcinek Kędzierzyn-Koźle – Szczecin

- Długość odcinka: 700 km
- Głębokość: zmienna
- Budowle hydrotechniczne: nie podano
- Porty i przeladownie: Kędzierzyn-Koźle, Szczecin Port
- Wąskie gardła: Brak drożności rzeki Odra dla transportu towarów masowych

Odcinek Szczecin – Berlin

- Długość odcinka: 177 km
- Głębokość: 1,6-1,9 m
- Budowle hydrotechniczne: podnośnia Niederfinow
- Porty i przeladownie: Szczecin Port, Eberswalde, Hennigsdorf
- Wąskie gardła: podnośnia Niederfinow (w budowie)

W podsumowaniu tego pytania ankietowani wymienili bariery/ ograniczenia dla żeglugi i zmiany jakie w związku z tym powinny zostać dokonane na ww. odcinkach. Jako barierę wymieniono ustalanie okresu nawigacyjnego wg sztywnych dat, a nie w zależności od sytuacji pogodowej, natomiast jako zmiany, których należy dokonać podano:

- Ukończenie zaczętych wcześniej odcinków dróg wodnych,
- Zapewnienie głębokości tranzytowej na całej odrze do minimum 1,5 m,
- Powiększenie szerokości szlaku żeglownego (obecna szerokość śluz 9,5 m) i podwyższenie mostów (obecna wysokość od lustra wody 5,2 m).

W kolejnym pytaniu badani zostali poroszeni o określenie w jakim stopniu (% rocznie) zmieniłoby się ich nastawienie do korzystania z żeglugi śródlądowej, gdyby zostały pewne zmiany w infrastrukturze technicznej drogi wodnej. I tak określono:

1. Zwiększenie głębokości odcinka drogi wodnej o 10% spowodowałoby wzrost zainteresowania tą drogą o 30%,
2. Całkowita modernizacja / przebudowa budowli hydrotechnicznej/ych na danej drodze wodnej spowodowałaby wzrost zainteresowania o 27%,
3. Częściowa modernizacja / przebudowa budowli hydrotechnicznej spowodowałaby wzrost zainteresowania o 7%,
4. Wzrost dostępności przystani na trasie przewozu o 10% spowodowałaby wzrost zainteresowania o 7%,
5. Wzrost dostępności rozwiązań intermodalnych o 10% spowodowałaby wzrost zainteresowania o 7%,
6. Likwidacja wąskich gardeł (pogłębienia dna na krótkim odcinku drogi wodnej, poszerzenia drogi na krótkim odcinku drogi, unowocześnienia budowli spowodowałaby wzrost zainteresowania daną drogą wodną o 35%.

Ostatnie pytania ankiety skierowane były do gestorów ładunków (nadawców), odpowiedzi na te pytania udzieliły także firmy spedycyjne. Poproszono ankietowanych o określenie w pięciostopniowej skali znaczenia poszczególnych cech transportu (z 14 zaproponowanych) przy wyborze jako środka przewozu żeglugi śródlądowej: W pytaniu tym badaniu ankietowani największe znaczenie przypisali kosztom transportu – 4,80 na 5 punktów możliwych. Na kolejnych miejscach znalazły się: rodzaj ładunku (np. kontenery, drobnica, towary masowe) – 4,67 pkt, Pojemność statków – 4,57 pkt, Możliwość obsługi ładunków wielkogabarytowych – 4,43 pkt, Geograficzny zakres usług – 4,14 pkt. Ankietowani przywiązują jednakową wagę do takich zagadnień jak Niezawodność (terminowość dostaw) czy możliwość śledzenia przesyłki. Cechy te zostały ocenione na 3,86 punkty w 5-punktowej skali. Pozostałe siedem rozpatrywanych cech - czas przejazdu, bezpieczeństwo transportu (wypadki), bezpieczeństwo towaru (kradzież), obciążenie dla środowiska (poziom emisji CO₂, hałasu, itp.), procedury administracyjne, częstotliwość usług, możliwość połączeń intermodalnych zostało ocenione pomiędzy 3,80 pkt a 2,57 pkt.

Pomimo że nie wynika to wprost z powyższego zestawienia, ankietowani (gestorzy ładunków) podnosili, że na zmianę ich nastawienia do ewentualnego skorzystania z żeglugi śródlądowej wpłynęłaby większa przewidywalność i niezawodność tego rodzaju transportu.

9.8. Prognoza potencjalnego popytu na przewozy transportem wodnym śródlądowym w Polsce w latach 2010-2027 w tys. ton

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Łącznie ładunki krajowe i handel zagraniczny																		
Maksymalny	3 673,63	4 005,79	4 337,96	4 670,12	5 857,80	6 426,17	6 914,89	7 403,60	7 892,32	8 381,03	8 869,74	9 644,01	10 347,83	11 051,65	11 755,47	12 459,29	13 163,11	13 866,94
Podstawowy	3 550,58	3 772,02	3 993,46	4 214,91	5 050,57	5 371,92	5 752,04	6 132,15	6 512,26	6 892,37	7 272,48	7 717,88	8 099,65	8 481,43	8 863,21	9 410,63	9 958,04	10 505,46
Minimalny	3 482,89	3 648,97	3 815,05	3 981,13	4 686,19	4 940,19	5 128,15	5 316,11	5 627,11	5 938,11	6 249,11	6 620,69	6 933,05	7 245,42	7 557,78	7 870,14	8 182,51	8 494,87
Odra																		
Maksymalny	2 536,69	2 808,18	3 079,68	3 351,17	4 264,56	4 675,27	5 085,98	5 496,70	5 907,41	6 318,13	6 728,84	7 303,84	7 878,84	8 453,84	9 028,84	9 603,84	10 178,84	10 753,84
Podstawowy	2 437,48	2 618,47	2 799,47	2 980,46	3 635,67	3 843,82	4 163,26	4 482,71	4 802,15	5 121,60	5 441,04	5 760,48	6 079,93	6 399,37	6 718,82	7 166,04	7 613,26	8 060,48
Minimalny	2 383,51	2 519,26	2 655,01	2 790,75	3 365,47	3 521,58	3 677,69	3 833,79	4 095,16	4 356,52	4 617,88	4 879,25	5 140,61	5 401,98	5 663,34	5 924,70	6 186,07	6 447,43
Odra górna																		
Maksymalny	1 045,29	1 156,45	1 267,60	1 378,76	1 753,73	1 921,89	2 090,05	2 258,20	2 426,36	2 594,52	2 762,68	2 998,10	3 233,52	3 468,94	3 704,36	3 939,78	4 175,20	4 410,62
Podstawowy	1 004,63	1 078,73	1 152,83	1 226,94	1 496,20	1 581,42	1 712,21	1 843,00	1 973,79	2 104,57	2 235,36	2 366,15	2 496,94	2 627,73	2 758,52	2 941,63	3 124,73	3 307,84
Minimalny	982,49	1 038,07	1 093,64	1 149,22	1 385,52	1 449,43	1 513,35	1 577,26	1 684,27	1 791,28	1 898,29	2 005,30	2 112,31	2 219,32	2 326,33	2 433,34	2 540,35	2 647,36
Odra środkowa																		
Maksymalny	294,66	325,74	356,83	387,91	493,12	540,15	587,17	634,20	681,22	728,25	775,28	841,11	906,95	972,78	1 038,62	1 104,45	1 170,29	1 236,13
Podstawowy	283,27	303,99	324,71	345,44	421,09	444,92	481,49	518,07	554,64	591,22	627,79	664,37	700,95	737,52	774,10	825,30	876,51	927,71
Minimalny	277,06	292,60	308,15	323,69	390,12	407,99	425,86	443,74	473,66	503,59	533,51	563,44	593,36	623,29	653,22	683,14	713,07	742,99
Odra graniczna																		
Maksymalny	270,79	299,71	328,63	357,55	454,93	498,68	542,43	586,18	629,93	673,68	717,43	778,68	839,93	901,18	962,43	1 023,68	1 084,93	1 146,18
Podstawowy	260,22	279,50	298,78	318,06	387,94	410,11	444,14	478,16	512,19	546,22	580,25	614,28	648,30	682,33	716,36	764,00	811,64	859,28
Minimalny	254,46	268,92	283,38	297,84	359,15	375,78	392,41	409,04	436,88	464,72	492,56	520,40	548,24	576,08	603,92	631,76	659,61	687,45
Odra dolna																		
Maksymalny	925,96	1 026,29	1 126,62	1 226,95	1 562,77	1 714,55	1 866,33	2 018,12	2 169,90	2 321,68	2 473,46	2 685,95	2 898,44	3 110,94	3 323,43	3 535,92	3 748,42	3 960,91
Podstawowy	889,37	956,26	1 023,14	1 090,03	1 330,45	1 407,37	1 525,43	1 643,48	1 761,53	1 879,58	1 997,63	2 115,68	2 233,74	2 351,79	2 469,84	2 635,11	2 800,38	2 965,66
Minimalny	869,50	919,67	969,83	1 020,00	1 230,69	1 288,38	1 346,07	1 403,76	1 500,34	1 596,93	1 693,52	1 790,11	1 886,70	1 983,28	2 079,87	2 176,46	2 273,05	2 369,63
Wisła																		
Maksymalny	143,42	151,89	160,37	168,85	197,42	237,29	267,29	297,29	327,29	357,29	387,29	432,29	477,29	522,29	567,29	612,29	657,29	702,29
Podstawowy	140,17	145,82	151,47	157,13	162,78	176,85	200,18	223,52	246,85	270,18	293,52	316,85	340,18	363,52	386,85	421,85	456,85	491,85
Minimalny	138,34	142,58	146,82	151,06	155,29	167,51	171,96	176,41	195,50	214,59	233,68	252,78	271,87	290,96	310,05	329,14	348,23	367,32

Wisła Górna																		
Maksymalny	23,94	24,60	25,26	25,92	28,15	31,89	34,23	36,57	38,91	41,25	43,59	47,09	50,60	54,11	57,62	61,12	64,63	68,14
Podstawowy	23,67	24,11	24,55	24,99	25,43	27,17	28,99	30,81	32,62	34,44	36,26	38,08	39,90	41,72	43,54	46,27	48,99	51,72
Minimalny	23,52	23,85	24,18	24,51	24,84	26,43	26,77	27,12	28,61	30,10	31,58	33,07	34,56	36,05	37,54	39,02	40,51	42,00
Wisła Środkowa																		
Maksymalny	119,48	127,29	135,11	142,93	169,27	205,40	233,06	260,72	288,38	316,04	343,70	385,20	426,69	468,18	509,67	551,17	592,66	634,15
Podstawowy	116,50	121,71	126,92	132,13	137,34	149,68	171,20	192,71	214,23	235,74	257,26	278,77	300,28	321,80	343,31	375,59	407,86	440,13
Minimalny	114,82	118,73	122,64	126,55	130,46	141,08	145,19	149,29	166,89	184,50	202,10	219,70	237,31	254,91	272,51	290,11	307,72	325,32
Odra-Wisła-Zalew Wiślany																		
Maksymalny	965,75	1 013,45	1 061,15	1 108,85	1 151,71	1 254,29	1 299,29	1 344,29	1 389,29	1 434,29	1 479,29	1 628,31	1 706,88	1 785,45	1 864,02	1 942,59	2 021,16	2 099,74
Podstawowy	946,70	978,50	1 010,30	1 042,10	1 073,90	1 160,99	1 195,99	1 230,99	1 265,99	1 300,99	1 335,99	1 436,27	1 472,94	1 509,60	1 546,27	1 607,38	1 668,49	1 729,60
Minimalny	935,60	959,45	983,30	1 007,15	1 031,00	1 107,60	1 132,64	1 157,68	1 186,32	1 214,95	1 243,59	1 332,81	1 362,81	1 392,81	1 422,81	1 452,81	1 482,81	1 512,81
Wody Województwa Warmińsko-Mazurskiego																		
Maksymalny	27,77	32,27	36,76	41,25	244,11	259,32	262,32	265,32	268,32	271,32	274,32	279,57	284,82	290,07	295,32	300,57	305,82	311,07
Podstawowy	26,23	29,22	32,22	35,22	178,21	190,27	192,60	194,94	197,27	199,60	201,94	204,27	206,60	208,94	211,27	215,35	219,44	223,52
Minimalny	25,43	27,68	29,93	32,17	134,42	143,50	145,86	148,22	150,13	152,04	153,95	155,86	157,77	159,67	161,58	163,49	165,40	167,31
Ładunki obce																		
Maksymalny	2 401,83	2 459,00	2 517,52	2 577,44	2 638,78	2 701,59	2 765,88	2 831,71	2 899,11	2 968,10	3 038,75	3 081,14	3 124,12	3 167,70	3 211,89	3 256,69	3 302,13	3 348,19
Podstawowy	2 391,51	2 437,91	2 485,20	2 533,42	2 582,56	2 632,67	2 683,74	2 735,80	2 788,88	2 842,98	2 898,14	2 932,84	2 967,96	3 003,50	3 039,47	3 075,87	3 112,70	3 149,98
Minimalny	2 381,19	2 416,91	2 453,16	2 489,96	2 527,31	2 565,22	2 603,70	2 642,75	2 682,39	2 722,63	2 763,47	2 791,10	2 819,01	2 847,20	2 875,68	2 904,43	2 933,48	2 962,81
Łącznie ładunki krajowe, handel zagraniczny i ładunki obce																		
Maksymalny	6 075,47	6 464,79	6 855,48	7 247,56	8 496,58	9 127,76	9 680,77	10235,31	10791,42	11 349,13	11 908,49	12 725,14	13 471,95	14 219,35	14 967,36	15 715,99	16 465,24	17 215,13
Podstawowy	5 942,09	6 209,93	6 478,67	6 748,32	7 633,13	8 004,59	8 435,78	8 867,95	9 301,14	9 735,35	10 170,62	10 650,72	11 067,62	11 484,94	11 902,68	12 486,50	13 070,75	13 655,44
Minimalny	5 864,08	6 065,88	6 268,21	6 471,09	7 213,50	7 505,40	7 731,84	7 958,86	8 309,50	8 660,73	9 012,57	9 411,79	9 752,07	10 092,62	10 433,45	10 774,58	11 115,98	11 457,68

9.9. Prognoza potencjalnego popytu na przewozy pasażerskie transportem wodnym śródlądowym w Polsce w latach 2010-2027

Lata	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Wariant Optymistyczny	1.131.072	1.167.266	1.204.619	1.243.167	1.282.948	1.324.002	1.366.370	1.410.094	1.455.217
Wariant Podstawowy	1.126.578	1.158.010	1.190.318	1.223.528	1.257.665	1.292.754	1.328.821	1.365.896	1.404.004
Wariant Pesymistyczny	1.122.085	1.148.790	1.176.132	1.204.124	1.232.782	1.262.122	1.292.160	1.322.914	1.354.399
Lata	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Wariant Optymistyczny	1.501.784	1.549.841	1.591.842	1.634.981	1.679.289	1.724.798	1.771.540	1.819.548	1.868.858
Wariant Podstawowy	1.443.176	1.483.440	1.520.601	1.558.692	1.597.737	1.637.760	1.678.786	1.720.840	1.763.947
Wariant Pesymistyczny	1.386.634	1.419.636	1.452.287	1.485.690	1.519.861	1.554.818	1.590.578	1.627.162	1.664.586

9.10 Ankieta

Ankieta przeprowadzona wśród użytkowników dróg wodnych śródlądowych (spedytorów, przewoźników i armatorów) obejmowała zagadnienia dotyczące zadań 1,3 oraz 4. Poruszone w niej zostały zagadnienia dotyczące:

- Stanu technicznego szlaków wodnych, zabudowy hydrotechnicznej oraz infrastruktury towarzyszącej;
- Warunków użytkowania dróg wodnych;
- Struktury rodzajowej i kierunków przewozu żeglugi śródlądowej w celu uzyskania informacji, służącej do analizy i prognozy ruchu;
- Możliwości wykorzystania innych środków transportu na obsługiwanych kierunkach;
- Wykorzystania transportu intermodalnego;
- Konkurencji w sektorze;
- Regulacji i administrowania sektorem żeglugi śródlądowej;
- Warunków finansowych, w tym pozyskiwania funduszy na inwestycje;
- Kadr i szkolnictwa zawodowego oraz instytucji wspomagających żeglugę;
- Priorytetowych projektów inwestycyjnych;
- Inne zagadnienia dotyczące zmniejszenia barier rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce jak i rozwoju infrastruktury w tym zakresie.

Struktura ankiety

Cześć A: Informacje ogólne o podmiocie

1. Nazwa podmiotu:
2. Rodzaj podmiotu prywatnego:
(spedytor / przewoźnik/ armator)

Cześć A: Informacje ogólne

3. Nazwa podmiotu:
4. Rodzaj podmiotu prywatnego:
(armator/ gestor ładunku)
5. Położenie geograficzne prywatnego podmiotu:
(Lokalizacja siedziby)
6. Imię i nazwisko rozmówcy:
7. Rozmiar prywatnego podmiotu:
(Łączna liczba pracowników, udział pracowników zatrudnionych w żegludze śródlądowej)
8. Zakres działania:
(Szczegółowy zasięg geograficzny)

9. Informacje dotyczące przewozów i rodzaju przewożonych towarów:

- a. Ilość ton wysyłanych w ciągu roku ogółem:
- b. Ilość ton wysyłanych w ciągu roku transportem wodnym śródlądowym (*pominąć jeśli jednakowe jak w punkcie a*):
- c. Ilość tonokilometrów transportu towarowego na rok ogółem: -
- d. Ilość tonokilometrów transportu towarowego transportem wodnym śródlądowym na rok (*pominąć jeśli jednakowe jak w punkcie d*):
- e. Rodzaj przewożonych towarów:
- f. Rodzaj towarów przewożonych transportem wodnym śródlądowym (*pominąć jeśli jednakowe jak w punkcie e*):
- g. Proszę określić ważniejsze miejsca pochodzenia towarów i główne porty docelowe:
- h. Proszę o uzupełnienie poniższej tabeli:

Miejsce załadunku	Miejsce wyładunku	Miejsce przeznaczenia	Rodzaj towaru	Ilość (jednostka)	Typ statku	Możliwość wykorzystania innych środków transportu	Inf. dodatkowe

i. Informacje o strukturze eksploatowanej floty

Proszę postawić krzyżyk jeśli nie dotyczy:

Typ statku	Własność/ najem*	Pojemność (w tonach)	Wiek	Typ silnika

* Proszę wybrać

Część B: Ocena infrastruktury, instytucji, regulacji i zarządzania śródlądowymi drogami wodnymi w Polsce.

B.1. Aspekty instytucjonalne

- 1. Jak ocenia Pani/Pan (proszę postawić krzyżyk w odpowiedniej rubryce):

Ocena	Bardzo dobrze	Dobrze	Ani dobrze ani źle	Źle	Bardzo źle
1. Zależności i współpracę między instytucjami odpowiedzialnymi za żeglugę śródlądową w Polsce:					
a) <i>Ministerstwo Infrastruktury i Ministerstwo Środowiska</i>					
b) <i>Krajowy i Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej,</i>					
c) <i>Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej i Urzędy Żeglugi Śródlądowej</i>					
2. Jasność podziału ról i obowiązków tych instytucji					
3. Umiejętności i kompetencje pracowników/urzędników tych instytucji					

2. Proszę wskazać obszary, w których konieczne są wg Pani/Pana zmiany. Jakie powinny być zmiany?

- 1)
- 2)
- 3)

B.2. Przepisy prawne, aspekty administracyjne i polityczne

3. Jak ocenia Pani/Pan (proszę postawić krzyżyk w odpowiedniej rubryce):

Ocena	Bardzo dobrze	Dobrze	Ani dobrze ani źle	Źle	Bardzo źle
1. Egzekwowanie przepisów ustawowych i wykonawczych dotyczących żeglugi śródlądowej w Polsce					
2. Priorytety i cele polityki państwa w zakresie żeglugi śródlądowej w Polsce					
3. Obciążenia administracyjne dla dostawców usług i użytkowników żeglugi śródlądowej w Polsce					
4. Koszty dla dostawców usług i użytkowników żeglugi śródlądowej w Polsce (podatki i opłaty)					

5. Warunki użytkowania dróg wodnych (sezon nawigacyjny)					
6. Działania administracji państwowej w zakresie poprawy efektywności i skuteczności funkcjonowania żeglugi śródlądowej					
7. Działania administracji samorządowej w zakresie poprawy efektywności i skuteczności funkcjonowania żeglugi śródlądowej					
8. Zaangażowanie sektora prywatnego i konsultacje z zainteresowanymi stronami w działaniach dotyczących żeglugi śródlądowej					
11. Dostęp do źródeł finansowania dla przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej					

4. Proszę wskazać obszary, w których konieczne są według Pani/Pana zmiany. Jakie powinny to być zmiany?

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)
- 5)
- 6)
- 7)
- 8)
- 9)
- 10)

B.3. Infrastruktura

5. Jak ocenia Pani/Pan (proszę postawić krzyżyk w odpowiedniej rubryce):

Ocena	Bardzo dobrze	Dobrze	Ani dobrze ani źle	Źle	Bardzo źle
1. Stan techniczny szlaków wodnych i ich dostosowanie do potrzeb					
2. Stan zabudowy hydrotechnicznej (śluzy, kanały)					
3. Stan i przepustowość obiektów portowych, przystani, miejsc przeładunku					

4. Sposób planowania inwestycji w infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych					
5. Dostępność połączeń międzynarodowych drogami wodnymi					
6. Dostępność intermodalnych połączeń transportowych					

6. Proszę wskazać **5 priorytetowych według Pani/ Pana projektów inwestycyjnych** dla żeglugi śródlądowej w Polsce, które powinny zostać zrealizowane do roku 2027. Proszę określić odcinek drogi wodnej oraz przedmiot inwestycji (np. pogłębienie/ poszerzenie drogi wodnej, remont budowli hydrotechnicznej, budowa nowych obiektów, itp.)

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)
- 5)

B.4. Ocena ogólna barier

Proszę wskazać hierarchię obszarów problemowych dla rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce.

Proszę uporządkować obszary nadając oceny **od 1 (najważniejsza bariera) do 7 (najmniej ważna)**.

Dana ocena może być użyta tylko raz (proszę nie nadawać kilku barierom tej samej oceny).

Jeśli ważna według Pani/ Pana bariera nie znalazła się w tabeli, proszę wpisać ją w ostatnią rubrykę oraz nadać odpowiednią ocenę.

Bariera	Ocena od 1 do 7
Stan techniczny szlaków wodnych i ich dostosowanie do potrzeb	
Stan techniczny infrastruktury punktowej (portów i przeladowni przyzakładowych) i jej dostosowanie do potrzeb	
Dostępność połączeń międzynarodowych drogami wodnymi	
Warunki użytkowania dróg wodnych (sezon nawigacyjny)	
Podział kompetencji i struktura organizacyjna administracji wodno-żeglugowej	
Obciążenia administracyjne i koszty dla dostawców usług i użytkowników żeglugi śródlądowej w Polsce	
Dostęp do źródeł finansowania dla przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej	
Dostępność kadr i szkolnictwo zawodowe	
Inne (jakie?)	

Część C: Identyfikacja istniejących preferencji użytkowników w odniesieniu do wykorzystania dróg wodnych śródlądowych dla transportu towarowego.

1. Proszę wskazać cechy charakterystyczne najczęściej uczęszczanego odcinka drogi wodnej przy przewozie towarów:

Odcinek drogi wodnej:	
Miejsce załadunku:	
Miejsce wyładunku/przeznaczenia:	
Wielkość przewozów rocznie (w tonach)	
Wielkość przewozów rocznie (ton-km):	
Długość odcinka:	
Głębokość:	
Budowle hydrotechniczne:	
Stan budowli:	
Porty i przeładownie:	
Wąskie gardła:	
Inne uwagi:	

2. Jakie zmiany powinny zajść na podanym odcinku? (Co stanowi barierę/ ograniczenie dla żeglugi?)
3. W jakim stopniu zmiany te wpłynęłyby na zmianę Państwa nastawienia do korzystania z żeglugi śródlądowej? Na przykład:

Cecha	Zmiana w % rocznie, jeżeli jedna z następujących cech charakterystycznych zmieni się o wskazaną wielkość
Głębokość odcinka drogi wodnej – wzrost o 10%	
Całkowita modernizacja / przebudowa budowli hydrotechnicznej/ych (proszę wskazać budowle)	
Częściowa modernizacja / przebudowa budowli hydrotechnicznej/ych (proszę wskazać budowle)	
Dostępność przystani na trasie przewozu - wzrost o 10%	
Dostępność rozwiązań intermodalnych - wzrost o 10%	
Likwidacja wąskich gardel (wzrost o 10%, proszę o wskazanie odcinka) - pogłębienia dna na krótkim odcinku - poszerzenia drogi na krótkim odcinku - unowocześnienia budowli	

Dla gestorów ładunków (nadawców)

4. Proszę podać w poniższej tabeli na pięciostopniowej skali znaczenie każdej z cech przy wyborze żeglugi śródlądowej:

- 1 - Nieważne
- 2 - Niewielkie znaczenie
- 3 - Ani ważne ani nieważne
- 4 - Ważne
- 5 - Bardzo ważne

Cecha	Żegluga śródlądowa
Koszty transportu	
Czas przejazdu	
Niezawodność (terminowość dostaw)	
Bezpieczeństwo transportu (wypadki)	
Bezpieczeństwo towaru (kradzież)	
Geograficzny zakres usług	
Rodzaj ładunku (np. kontenery, drobnica, towary masowe)	
Obciążenie dla środowiska (poziom emisji CO ₂ , hałasu, itp.)	
Procedury administracyjne	
Pojemność statków	
Częstotliwość usług	
Możliwość połączeń intermodalnych	
Możliwość obsługi ładunków wielkogabarytowych	
Możliwość śledzenia przesyłki	

5. Zmiana których z tych cech wpłynęłaby na zmianę Państwa dotychczasowego nastawienia do korzystania z żeglugi śródlądowej?

- a. Pozytywnie:
- b. Negatywnie:

6. Inne uwagi i opinie dot. funkcjonowania żeglugi śródlądowej w Polsce:

9.10. Lista uczestników wywiadów osobistych

Instytucja	Siedziba	Osoba kontaktowa	Ecorys
1. Ministerstwo Infrastruktury	Warszawa	Pan Przemysław Daca	Jolanta Rekiel
Departament Funduszy UE	Warszawa	Z-ca dyrektora Maciej Gładyga	
Departament Bezpieczeństwa Żeglugi	Warszawa	Z-ca dyrektora. Marek Chmielewski	
2. CUPT	Warszawa	Dyrektor Anna Siejda tel. (22) 262 05 02	Jolanta Rekiel
3. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Warszawa	Pani Anna Czyżewska Departament Gospodarki Wodnej Z-ca dyrektora . Andrzej Sidorski Departament Gospodarki Wodnej Witold Maziarz Rzecznik prasowy- kierownik zespołu prasowego	Cezary Gołębiowski
4. Parlamentarny Zespół ds. dróg wodnych i turystyki wodnej	Warszawa	Piotr Głowski, Senator, Przewodniczący Parlamentarnego Zespołu ds. dróg wodnych i turystyki wodnej	Cezary Gołębiowski
5. Wacław Kowalski, Przewodniczący Ligi Morskiej i Rzecznej (Liga Morska i Rieczna)	Gdańsk	Wacław L. Kowalski Wiceprezes Zarządu Głównego	
6. Urząd Żeglugi Śródlądowej Szczecin	Szczecin	Dyrektor Krzysztof Woś	Michał Pluciński
7. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Gdańsk	Gdańsk	Andrzej Ryński – Zastępca Dyrektora.	Mirosław Mironowicz - Ecorys
8. Biuro Dróg Wodnych Urzędu Marszałkowskiego Woj. Pomorskiego	Gdańsk	Zbigniew Ptak	Mirosław Mironowicz - Ecorys
9. Żegluga Bydgoska	Bydgoszcz	Prezes Zarządu Henryk Łepek	Mirosław Mironowicz - Ecorys

10. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	Szczecin	Pan Włodzimierz Kwiatkowski	Michał Pluciński
11. Fundusz Żeglugi Śródlądowej (Bank Gospodarstwa Krajowego)		Dariusz Kamiński	Jolanta Rekiel
12. Port Gdańsk	Gdańsk	Pan Skelnik – Dyrektor Pionu Marketingu i Rozwoju, Ryszard Mazur - Dyrektor do Spraw Rozwoju	Mirosław Mironowicz – Ecorys.
13. Polski Rejestr Statków	Gdańsk	Pan Lech Maćkowski Służba Nadzoru Statków, Pan Henryk Konkel Inspektorat Nadzoru Statków Śródlądowych	Mirosław Mironowicz – Ecorys.
14. Zachodniopomorski Uniwersytet Techniczny	Szczecin	dr inż. Lech Tołkacz	
15. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej	Warszawa	Dyrektor Teresa Zań Departament Inwestycji i Nadzoru	Cezary Gołębiowski.

9.11. Bibliografia

Publikacje:

1. K. Woś, Żegluga śródlądowa – szanse rozwoju, 2010
2. Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Dolnośląskiego, Część VII Żegluga śródlądowa, 2006
3. Prospekt emisyjny Odratrans, Dom Inwestycyjny BRE Banku, 9 czerwca 2005
4. Program działań na rzecz rozwoju towarowej żeglugi śródlądowej w Polsce, Projekt. Departament Transportu Morskiego i Żeglugi Śródlądowej, 2008
5. Study on Administrative and Regulatory Barriers in the field of Inland Waterway Transport – Part B, Poland Country Report, NEA for DG Energy and Transport of the European Commission, 2008
6. E. Załoga, Żegluga Śródlądowa w Polityce Transportowej Polski w Warunkach Integracji z Unia Europejska. Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Szczecin, grudzień 2000
7. Stan i Perspektywy Rozwoju Żeglugi Śródlądowej w Polsce. Materiał informacyjny na kierownictwo MI, Ministerstwo Infrastruktury, Departament Transportu Morskiego, 2004, strona 13
8. E. Ossowski, Żegluga śródlądowa dziś i jutro w Polsce, Żegluga Bydgoska Sp.z o.o., Bydgoszcz 2009
9. Stan Techniczno-Organizacyjny Portów Śródlądowych w Polsce, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2003
10. B. Barysz, Polskie stocznie rzeczne zamierają albo zmieniają profil działalności, Dziennik Gazeta Prawna, 10 czerwca 2010
11. Główny Urząd Statystyczny „Transport – Wyniki działalności za 2009 r.”
12. J. Kulczyka i T. Nowakowskiego (red.), Rola śródlądowego transportu wodnego w rozwoju regionów Unii Europejskiej: monografia, Wrocław, 2008
13. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych, Materiały na Nadarę Przednawigacyjną “Polska Żegluga Śródlądowa 2010”, Szczecin, 5 marca 2010
14. K.Wojewódzka-Król: Stan i perspektywy rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce. MTiGM, Warszawa 2003
15. A. Dylińska: Geografia Polski Krainy Geograficzne, str. 734, PZWS Warszawa 1973 r
16. W. Gaworecki: Turystyka, Wyd. PWE, Warszawa 2003 r.
17. J. Kondracki: Geografia Fizyczna Polski, wyd. PWN, Warszawa 1965 r.
18. W. Kuczkowski: Rekreacja, sport i turystyka na szlaku Wisły, zeszyt informacyjny Stowarzyszenia „Wisła” Nr 1/99. Warszawa 1999 r.
19. T. Lijewski, B. Mikułowski, J. Wyrzykowski: Geografia Turystyczna Polski, wyd. PWE, Warszawa 1992 r.
20. Materiały z I, II i III Krajowego Forum Wodnego.
21. Materiały i artykuły z konferencji poświęconej problematyce gospodarki wodnej, w tym turystyki wodnej organizowanej przez uczelnie i ośrodki naukowe w Polsce oraz Komisje Senatu RP i Sejmu RP.
22. E. Marszałek: Koncepcja turystycznego i rekreacyjnego zagospodarowania Odry czyli ochrona środowiska odrzańskiego przed niekontrolowanym rozwojem bazy turystycznej. Wyd. WSE-T Szczecin, Szczecin 2002 r.
23. E. Marszałek: Odrzański szlak wodny. Informator turystyczny, wyd. Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Turystyczna w Szczecinie (wyd. I), Szczecin 2003 r.

24. E. Marszałek: Odrzański szlak wodny. Informator turystyczny, wyd. Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Turystyczna w Szczecinie (wyd. II w druku), Szczecin 2010 r.
25. W. Pizło, A. Mazurkiewicz – Pizło: Turystyka śródlądowa szansą budowy przewagi konkurencyjnej regionów, ACTA, Ekonomia 9(4) 2010, Wyd. SGGW, Warszawa 2010 r.
26. Plan gospodarowania wodami dla obszaru dorzecza Odry (projekt), Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, Kraków 2008 r.
27. Plan gospodarowania wodami dla obszaru dorzecza Wisły (projekt), Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, Kraków 2008 r.
28. B. Augustowskiego (red.), Pobrzeże Pomorskie, str. 191 – 192; Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Wyd. PAN 1984 r.
29. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025.
30. J. Kołtuniaka (red.), Praca zbiorowa: Rzeki Kultura – Cywilizacja – Historia. Wyd. Oficyna „Śląsk”, tom I – X, 1992 – 2002 r.
31. A. Piskozuba (red.), Praca zbiorowa: Wisła. Monografia rzeki. Wyd. Komunikacji i Łączności, Warszawa 1982 r.
32. Programy i Strategie Rozwoju krajowe i regionalne między innymi:
 - i. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013.
 - ii. Program dla Odry 2006.
 - iii. Program rozwoju wodnych sektorów gospodarczych, Warszawa 2005 r.
 - iv. Program unijny i EKG ONZ z Ramową Dyrektywą Wodną i programem NAIADES.
 - v. Strategia Gospodarki Wodnej w Polsce.
 - vi. Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007 – 2015.
 - vii. Strony internetowe urzędów marszałkowskich, miast, powiatów i gmin.
33. Roczniki statystyczne GUS, w tym roczniki branżowe Transport – wyniki działalności 2007 – 2009.
34. Materiały dostarczone przez wszystkie RZGW
35. Dokumenty KZGW
36. Dokumenty Dyrektorów Żeglugi Śródlądowej
37. Dostosowania polskiego transportu wodnego śródlądowego do wymogów i standardów Unii europejskiej. Szczecin 2000 E. Załoga i M. Rusak
38. Monografia „Rola śródlądowego transportu wodnego w rozwoju regionów Unii Europejskiej” Wrocław
39. K. Woś i M. Miłkowski, Aktywizacja międzynarodowej Odrzańskiej Drogi Wodnej jako ważnego elementu środkowoeuropejskiego korytarza transportowego (CETC). Gospodarka Wodna nr 12/2009r.
40. St. Staniszewski i R. Łagosz, Droga wodna Odra – Dunaj w świetle umowy o głównych śródlądowych drogach wodnych znaczenia międzynarodowego. Gospodarka Wodna nr 1/2010r.
41. Wnioski międzynarodowej konferencji. Transport 2010 pod patronem Przewodniczącego Europejskiego Jerzego Buzka. Ostrawa 2010r.

Strony internetowe:

1. www.kzgw.gov.pl
2. <http://www.gdansk.rzgw.gov.pl/>
3. <http://www.poznan.rzgw.gov.pl/>
4. <http://wroclaw.rzgw.gov.pl/pl/index>
5. <http://www.gliwice.rzgw.gov.pl/>
6. <http://www.rzgw.szczecin.pl/>
7. <http://www.krakow.rzgw.gov.pl/>
8. <http://www.warszawa.rzgw.gov.pl/>
9. <http://www.intur.com.pl/>

10. Bureau Voorlichting Binnenvaart (www.bvb.nl)
11. Nota Mobiliteit PKB deel III, 2006, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
12. German Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development, Freight transport and logistics masterplan.
13. German Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development, Investitionsrahmenplan
14. German Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development (www.bmvbs.de)
15. Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (www.schifffahrt.de)
16. Deutscher Wasserstrassen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau (www.schifffahrtsverein.de)
17. Arbeitgeberverband der Deutschen Binnenschifffahrt (www.schulschiff-rhein.de)
18. Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (www.binnenhafen.de)
19. Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V. (www.oderverein.de)
20. Ecorys, 20006, Technical Assessment for the Development of the Inland Waterway Transport, Romania.
21. Romanian Ministry of Public Works Transport and Housing (www.mt.ro)
22. Romanian association of ship owners (www.aaopf.ro)
23. Romanian Intermodal Association (www.ria.org.ro)
24. Danube Black Sea Canal Authority (www.acn.ro)



P.O. Box 4175
3006 AD Rotterdam
Holandia

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Holandia

T +31 (0)10 453 88 00
F +31 (0)10 453 07 68
E netherlands@ecorys.com

W www.ecorys.nl