

Krystyna Wojewódzka-Król¹
Uniwersytet Gdański



Śródlądowy transport wodny w Polsce w świetle europejskiej polityki transportowej

Po latach zaniedbań infrastruktury transportowej w Polsce, w tym śródlądowych dróg wodnych, dzięki polityce transportowej UE powstała szansa na przywrócenie drogom wodnym ich parametrów, a żegludzie śródlądowej pozycji, która umożliwiłaby łagodzenie dotychczasowych negatywnych skutków rozwoju transportu, przejawiającego się wyraźną dominacją transportu samochodowego – zarówno w przewozach ładunków, jak i pasażerów.

Śledzące unijną politykę transportową samorządy upatrywały w rozwoju śródlądowych dróg wodnych istotnych korzyści społeczno – gospodarczych, między innymi dzięki:

- rozwojowi turystyki, stymulującej rozwój regionalny
- podniesieniu konkurencyjności polskich portów morskich, którym najsłabszym ogniwem jest transport zapleczeniowy
- poprawie jakości życia wskutek zastąpienia części przewozów samochodami ciężarowymi (poprawa bezpieczeństwa, zmniejszenie kongestii, emisji zanieczyszczeń itp.) i przeniesienia ich na drogi wodne.

Zaangażowały się więc w prowadzenie badań, tworzenie programów, realizację inwestycji towarzyszących, niezbędnych dla pełnienia w przyszłości przez drogi wodne śródlądowe roli osi rozwoju społeczno – gospodarczego. Działania te były wspierane przez środowiska żeglugowe, Departament Transportu Morskiego i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury² oraz przedstawicieli nauki, doceniających rolę społeczno – gospodarczą rozwoju śródlądowych dróg wodnych nie tylko jako arterii transportowych, ale też istotnego elementu kompleksowej gospodarki wodnej.

W tym kontekście wielkim zaskoczeniem dla rzeszy zaangażowanych w ten proces osób było pominięcie polskich śródlądowych dróg wodnych w sieci bazowej TEN-T, która ma być ukończona do 2030 roku (program „Łącząc Europę”, który Komisja Europejska przyjęła 19 października 2011 roku, pozabawiające drogi wodne środków z funduszy TEN-T na realizację rozpoczętych już i często bardzo zaawansowanych prac nad ich rewitalizacją.

Pozycja transportu wodnego śródlądowego w europejskiej polityce transportowej

Podstawowe wytyczne dla współczesnych kierunków rozwoju europejskiej polityki transportowej zawarte są w przy-

jętej w marcu 2010 roku „Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu” (Strategia Europa 2020) oraz przyjętej w marcu 2011 roku przez Radę Unii Europejskiej Białej Księdze, pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. Jednym z zasadniczych celów ujętych w tych dokumentach jest spowolnienie zmian klimatycznych poprzez redukcję emisji dwutlenku węgla.

Uznając potrzebę redukcji emisji gazów cieplarnianych w Strategii Europa 2020 jako jeden z celów przyjęto redukcję emisji dwutlenku węgla w 2020 roku o 20% w porównaniu z poziomem emisji w 1990 roku. W strategii tej Unia Europejska podtrzymała jednocześnie swoją ofertę dotyczącą możliwości obniżenia do 2020 roku poziomu emisji nawet o 30% w porównaniu z 1990 rokiem, jednak pod warunkiem, że inne kraje rozwinięte zobowiążą się do porównywalnych redukcji emisji [1].

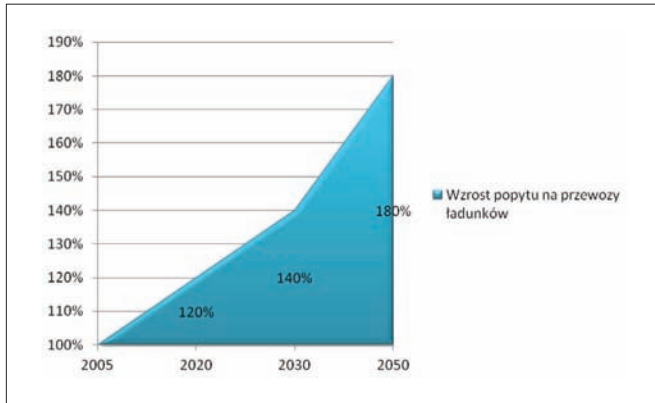
Transport, obok energetyki, jest jednym z sektorów gospodarki najbardziej odpowiedzialnych za emisję dwutlenku węgla. W 27 krajach UE na transport przypada, jak wynika z rysunku 1, ponad 23% emisji gospodarki narodowej. Ponadto, w latach 1990 – 2005 transport był jedynym działem gospodarki, który nie zredukował emisji CO₂; przeciwnie – zwiększył ją o 25,9%.

Dlatego też powstrzymanie negatywnych zmian klimatycznych w dużym stopniu zależy będzie od skuteczności działań w zakresie zmniejszenia emisji CO₂ w transporcie. W dokumencie „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” [2] stwierdzono, że w sektorze transportu niezbędne jest do 2050 roku ograniczenie emisji CO₂ o co najmniej 60% w porównaniu z 1990 rokiem. Osiągnięcie tego celu, jak wynika z tego dokumentu, związane jest z optymalizacją łańcuchów logistycznych, między innymi poprzez większy zakres wykorzystania bardziej energooszczędnych gałęzi transportu.

Według najnowszych szacunków, popyt na przewozy ładunków w latach 2005 – 2020 wzrośnie o 20% [3]. Do 2030 roku przewiduje się, że wzrost potrzeb przewozowych w zakresie przewozów ładunków wyniesie 40%, zaś do 2050 roku – ponad 80% (rysunek 1) [4]. Tak znaczny wzrost popytu w warun-

¹ Prof. zw. dr hab. K. Wojewódzka-Król – Katedra Polityki Transportowej, Wydział Ekonomiczny UG (przyp. red.).

² Obecnie Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (przyp. red.).

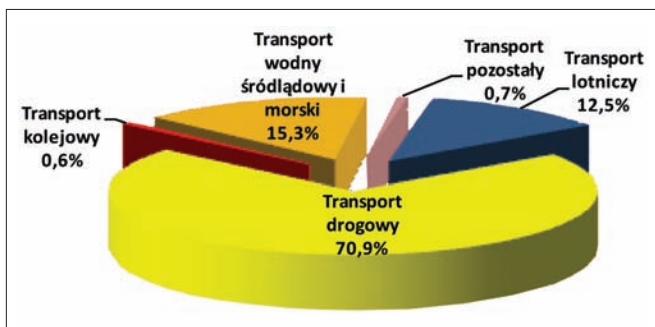


Rys. 1. Dynamika wzrostu popytu na przewozy ładunków w krajach UE (2005=100). Źródło: opracowanie własne na podstawie: Zrównoważony rozwój polityki transportowej UE i sieci TEN-T, *Transport 2050: The major challenges, the key measures*.

kach dolegliwej i kosztownej dla gospodarki kongestii i emisji CO₂, uzależnienia energetycznego od ropy naftowej (w 96%) sprawił, że główne cele europejskiej polityki transportowej to:

- upowszechnianie transportu niskoemisyjnego
- efektywność energetyczna
- bezpieczeństwo i kompleksowość zaopatrzenia oraz niezależność w tym względzie
- zwiększenie płynności ruchu.

Realizacja tych celów wymaga między innymi zmian w podziale gałęziowym zadań przewozowych na korzyść mniej uciążliwych dla środowiska gałęzi transportu, w tym transportu wodnego śródlądowego.



Rys. 2. Udział poszczególnych gałęzi transportu w krajach UE-27 w emisji CO₂ w 2007 r. Źródło: opracowanie własne na podstawie: *EU energy and transport in figures. Statistical Pocketbook 2010. Publications Office of the European Union, Luxemburg 2010*,

Transport wodny śródlądowy, charakteryzujący się takimi zaletami, jak: mała energochłonność, mniejszy udział w emisji zanieczyszczeń (rysunek 2), niewielki poziom hałasu, jest więc postrzegany jako „ważny kapitał UE”, który wciąż nie jest dostatecznie wykorzystany.

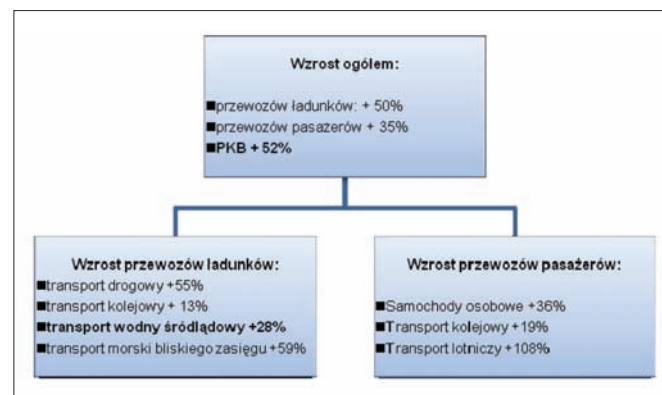
Przejęcie części przewozów samochodowych przez statki rzeczne w istotny sposób może zmniejszyć kongestię na drogach, zwłaszcza w zatłoczonych rejonach zalepczy portów morskich, gdzie rozbudowa infrastruktury innych gałęzi napotyka barierę w postaci braku wolnych terenów, a drogi wodne dysponują znacznymi rezerwami przepustowości.

Prognozy wielkości przewozów drogami wodnymi śródlądowymi

Proekologiczne tendencje europejskiej polityki transportowej znajdują swoje odzwierciedlenie w szacowaniu popytu na przewozy tą gałęzią transportu. Prognozy przewozów ładunków prowadzone są przez profesjonalne firmy i stale aktualizowane wraz ze zmieniającymi się uwarunkowaniami. Podobnie prognozy struktury gałęziowej obsługi przewozów ładunków aktualizowane są stosownie do wytycznych polityki transportowej, modyfikowanych odpowiednio do zmieniających się celów i priorytetów rozwojowych.

Najnowsze badania unijne, dotyczące zarówno ogólnych tendencji wzrostu popytu jak i struktury gałęziowej jego obsługi ze szczególnym uwzględnieniem roli transportu wodnego śródlądowego, to następujące opracowania:

- OPINIA Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie zrównoważonego rozwoju polityki transportowej UE i sieci TEN-T (opinia rozpoznawcza na wniosek wówczas jeszcze przyszłej prezydencji polskiej). *Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny TEN/446 Zrównoważony rozwój polityki transportowej UE i sieci TEN-T*, Bruksela, 15.06.2011 roku
- Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 roku *Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu*. COM (2006) 314 wersja ostateczna Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego Bruksela, 22.06.2006 roku {SEC (2006) 768}
- WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. European Commission, Brussels, 28.03.2011 roku, COM (2011) 144 final
- FREIGHTVISION – Sustainable European Freight Transport 2050. Funded by European Commission 7th rtd programme. Springer, Vienna 2011
- Freight transport trends for 2020, 2030 and 2050. Final report. 2009. DTU Transport Jeppe Rich, Christian Overgaard Hansen. Project funded by the European Commission-DG TREN 7th Reserch Framework Programme, 2009



Rys. 3. Przewidywane zmiany wielkości przewozów ładunków i pasażerów w UE w latach 2000-2020. Źródło: Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu. z 2001 r. *Utrzymać Europę w ruchu -zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu*. COM (2006) 314.

Konceptje i strategie logistyczne

- Platina. Inventory of available knowledge on strategic Island waterway Project. (PLATINA is funded by the under the 7th Framework Programme for RTD). Design by Faydherbe/De Vringer PLATINA streamlined maps by Rijnen Design, February 2011 [5].

Pierwsze opracowanie wskazuje ogólne tendencje na rynku transportowym, które uwzględniając zaktualizowane cele polityki transportowej (określone w dokumentach wymienionych pod pozycjami 2,3,4,5) sugerują zmiany w podziale zadań przewozowych, w tym rolę transportu wodnego śródlądowego na rynku transportowym. Badania prowadzone przez konsorcjum Platina (pozycja 6) koncentrują się na transporcie wodnym śródlądowym i mają na celu eksponowanie potrzeby, możliwości i kierunków rozwoju tej gałęzi transportu. W opracowaniach tych, dotyczących Unii Europejskiej, są wskazania kierunków rozwoju i prognoz dotyczących również Polski, jako członka UE.

Już w świetle założeń Białej Księgi z 2001 roku rozwój gałęzi przyjaznych dla środowiska – transportu wodnego śródlądowego, żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz transportu kolejowego, stanowił jeden z priorytetów współczesnej polityki transportowej. Jak wynika z raportu z 2006 roku pt. „Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.”, w perspektywie do 2020 roku uda się zerwać ścisłą zależność między wzrostem PKB (+52%) a wzrostem transportu ładunków (+50%) i pasażerów (+35%) [6]. Ażeby zaspokoić rosnące potrzeby przewozowe przewiduje się, że w porównaniu z 2000 rokiem, przewozy wzrosną:

- w żegludze morskiej bliskiego zasięgu – o 59%
- w transporcie drogowym – o 55%
- w żegludze śródlądowej – o 28%
- w transporcie kolejowym – o 13% (rysunek 3).

Według cytowanego raportu, znaczny wzrost przewozów w gałęziach przyjaznych dla środowiska nie zawsze oznaczać będzie wzrost udziału tych gałęzi w obsłudze potrzeb przewozowych. Na przykład w 2010 roku i 2020 roku pomimo wzrostu przewozów o 28% w transporcie wodnym śródlądowym przewiduje się utrzymanie pozycji tej gałęzi transportu w rozszerzonej UE na przecięt-

Tab. 1. Cele zmian w transporcie UE.

	2020	2035	2050
Emisja gazów cieplarnianych	-20%	-70%	-80%
Redukcja udziału paliw kopalnych do poziomu	80%	60%	40%
Kongestia (w porównaniu do roku 2005)	-17	-65	-80
Wypadki drogowe (w porównaniu do roku 2005)	-40%	-65%	-80%

Źródło: FREIGHTVISION – Freight Transport 2050 Foresight. Funded by European Commission, 7th rtd programme. Www. freightvision. eu.

Tab. 2. Założenia zmian w transporcie.

Kluczowe zmiany	Ranga	Cel w roku		
		2020	2035	2050
Wielkość przewozów (maksymalny wzrost)	1.	+30	+43	+44
Zapotrzebowanie pojazdów na energię	2.	-20	-40	-50
Emisja dwutlenku węgla w produkcji energii elektrycznej	3.	-37,5%	-61%	-88%
Elektryczne silniki w transporcie drogowym	4.	0	10%	25%
Udział biopaliw	5	8%	24%	33%
Efektywność wykorzystania pojazdów	6.	+8%	+30%	+50%
Efektywność napędu	7.	+21	+40	+45

Źródło: FREIGHTVISION – Sustainable European Freight Transport 2050. Funded by European Commission 7th rtd programme. Springer, Vienna 2011.

Tab. 3. Prognozowana struktura gałęziowa transportu lądowego UE do 2050 roku (% tkm).

Gałąź	Mln t			Zmiany	
	2005	2020	2030	2005-20	2005-30
Transport samochodowy	20,555	23,350	23,944	14%	17,5%
Transport kolejowy	1,743	2,219	2,471	27%	42%
Transport wodny śródlądowy	421	513	564	22%	34%
Razem	28,144	33,043	34,896	17%	24%

Źródło: FREIGHTVISION – Sustainable European Freight Transport 2050. Funded by European Commission 7th rtd programme. Springer, Vienna 2011.

Tab. 4. Prognozowana struktura gałęziowa przewozów transportu lądowego UE (% ton)

Gałąź	Mln t			Zmiany	
	2005	2020	2030	2005-20	2005-30
Transport samochodowy	20,555	23,350	23,944	14%	17,5%
Transport kolejowy	1,743	2,219	2,471	27%	42%
Transport wodny śródlądowy	421	513	564	22%	34%
Razem	28,144	33,043	34,896	17%	24%

Źródło: FREIGHTVISION – Sustainable European Freight Transport 2050. Funded by European Commission 7th rtd programme. Springer, Vienna 2011.

Tab. 5. Wzrost wielkości ładunków przewożonych transportem wodnym śródlądowym w Europie do 2025 r. wg rodzaju ładunków.

Rodzaj ładunku	Zmiany popytu w latach 2007-2025
Produkty rolnicze	+15%
Piasek i żwir	+15%
Produkty metalowe	+29%
Węgiel	+23%
Rudy	+28%
Inne rodzaje ładunków suchych	+27%
Ładunki płynne (minerały i chemikalia)	+34%
Razem (średnio)	+24%

Źródło: FREIGHTVISION – Sustainable European Freight Transport 2050. Funded by European Commission 7th rtd programme. Springer, Vienna 2011.

Konceptje i strategie logistyczne

Tab. 6. Podstawowe wskaźniki wzrostu popytu na przewozy w Polsce w 2020 i 2030 roku (wzrost w % w latach 2009 – 2030).

	2020 r.		2030 r.	
	wariant maksymalny	wariant minimalny	wariant maksymalny	wariant minimalny
PKB	46.0%	43.5%	98.7%	90.6%
Transport kolejowy ładunków (tkm)	16.2%	14.4%	42.3%	36.5%
Transport samochodowy ładunków (tkm)	43.8%	37.6%	81.5%	67.8%
Transport wodny śródlądowy ładunków (tkm)	57.7%	51.9%	215.4%	160.4%
Transport rurociągowy (tkm)	0.3%	-3.2%	14.2%	3.8%
Transport morski ładunków (tkm)	25.1%	18.7%	62.0%	47.1%
Transport lotniczy ładunków (tkm)	60.2%	46.8%	234.3%	167.1%
Inne przewozy ładunków (tkm)	14.4%	10.1%	29.5%	17.7%
Transport intermodalny ładunków (tkm)	50.4%	35.9%	136.2%	105.7%
Ogółem tkm przewozów ładunków	33.4%	27.9%	68.6%	55.6%

Źródło: Strategia rozwoju transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku). Projekt. MI, Warszawa, dnia 30 marca 2011 r.

Tab. 7. Prognoza wielkości popytu globalnego na przewozy ładunków poszczególnymi gałęziami w Polsce do 2030 roku (przewoźnicy polscy i zagraniczni).

mln ton	Wariant maksymalny					Wariant minimalny				
	Lata	2010	2015	2020	2025	2030	2010	2015	2020	2025
Kolejowe	202	211	225	241	261	202	210	223	237	253
Samochodowe	1 486	1 643	1 800	1 919	2 075	1 484	1 621	1 757	1 848	1 972
Wodne śródlądowe	5.7	6.1	6.8	8.5	14.0	5.7	6.1	6.6	7.8	11.6
Rurociągowy	51	54	56	59	66	51	53	53	55	59
Morskie	44	52	60	69	81	44	50	58	65	74
Lotnicze	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2
Inne	0.5	0.6	0.7	0.7	0.8	0.5	0.6	0.6	0.7	0.7
Ogółem	1 789	1 966	2 149	2 297	2 498	1 787	1 941	2 099	2 213	2 371
mld tkm	Wariant maksymalny					Wariant minimalny				
Lata	2010	2015	2020	2025	2030	2010	2015	2020	2025	2030
Kolejowe	44	46	50	55	62	44	46	50	54	59
Samochodowe	232	279	321	356	405	231	271	307	335	375
Wodne śródlądowe	1.1	1.4	1.6	2.0	3.2	1.1	1.3	1.5	1.8	2.7
Rurociągowy	23	23	23	24	26	23	23	22	22	24
Morskie	100	110	123	137	159	100	106	116	127	144
Lotnicze	0.2	0.2	0.3	0.3	0.6	0.2	0.2	0.3	0.3	0.5
Inne	0.5	0.5	0.6	0.6	0.6	0.5	0.5	0.5	0.6	0.6
Ogółem	401	461	520	575	657	399	448	498	541	606
Struktura % wg tkm	Wariant maksymalny					Wariant minimalny				
Lata	2010	2015	2020	2025	2030	2010	2015	2020	2025	2030
Kolejowe	10.9%	10.1%	9.7%	9.7%	9.4%	11.0%	10.2%	10.0%	10.0%	9.8%
Samochodowe	57.8%	60.5%	61.8%	61.9%	61.7%	57.8%	60.4%	61.7%	61.9%	61.9%
Wodne śródlądowe	0.27%	0.29%	0.31%	0.35%	0.49%	0.27%	0.30%	0.31%	0.34%	0.44%
Rurociągowy	5.7%	5.1%	4.4%	4.1%	4.0%	5.8%	5.1%	4.5%	4.1%	3.9%
Morskie	25.1%	23.9%	23.6%	23.8%	24.2%	25.0%	23.7%	23.4%	23.5%	23.8%
Lotnicze	0.04%	0.05%	0.05%	0.06%	0.09%	0.04%	0.05%	0.05%	0.05%	0.08%
Inne	0.12%	0.11%	0.11%	0.10%	0.10%	0.12%	0.12%	0.11%	0.10%	0.10%
Ogółem	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Źródło: Strategia rozwoju transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku). Projekt. MI, Warszawa, dnia 30 marca 2011 r.

nym poziomie 3%. Jak jednak stwierdzono w raporcie, to „zaledwie 3% ogólnego transportu towarowego”, co oznacza w niektórych korytarzach transportowych udział ponad 40%.

W najnowszej Białej Księdze [7] stwierdzono, że do 2030 roku 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, na przykład na kolej lub transport wodny, zaś do 2050 roku powinno to być ponad 50%. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Nowe wyzwania wymagają nowych prognoz struktury gałęziowej systemów transportowych, bowiem obecne w różnym stopniu uwzględniają przedstawione w Białej Księdze 2011 wyzwania.

W „FREIGHTVISION – Sustainable European Freight Transport 2050” [8] założono redukcję w stosunku do 2005 roku:

- emisji gazów cieplarnianych o 80%
- udziału paliw kopalnych do 40%
- kongestii o 50%
- wypadków drogowych o 80% (tabela 1).

W oparciu o przyjęte zmiany i postęp techniczny (tabela 2) przewidziano w krajach UE wzrost udziału transportu wodnego śródlądowego w pracy przewozowej (tkm) do 10% w 2050 roku (tabela 3) i 34% wzrost przewozów w tonach w latach 2005 – 2030 (tabela 4).

Inland Navigation Europe (INE), European Skippers' Organisation (ESO) i European Barge Union (EBU) w manifestacji z 2011 roku, skierowanym do Komisji Europejskiej i Parlamentu Europejskiego postulują podwojenie udziału transportu wodnego śródlądowego w obsłudze potrzeb przewozowych UE do 2020 roku, poprzez między innymi zmianę polityki inwestycyjnej UE i radykalny wzrost nakładów na modernizację śródlądowych dróg wodnych, które w dotychczasowym programie TEN były wyraźnie niedoinwestowane [9].

Prognozy oparte na dotychczas realizowanych i planowanych inwestycjach na drogach są znacznie skromniejsze. Na przykład prognozy opracowywane specjalnie dla transportu wodnego śródlądowego przez konsorcjum Platina, utworzone dla wspomaganie programu Naiades, uwzględniają ograniczenia infrastrukturalne wynikające z dotychczasowej poli-

tyki transportowej. W badaniach prowadzonych przez Platina jako podstawę do określenia wielkości popytu obok ogólnych wskaźników ekonomicznych przyjęto prognozy dla przewozów ładunków dominujących w tej gałęzi transportu. Te ładunki to produkty rolne, piasek i żwir, produkty metalowe, węgiel, rudy, inne rodzaje ładunków suchych, ładunki płynne (minerały i chemikalia) – tabela 5.

Prognozowany wzrost popytu na przewozy wymienionych artykułów stwarza korzystne warunki do rozwoju tej gałęzi transportu. Prognozy przewozów drogami wodnymi przygotowane przez Platina zostały opracowane dla różnych regionów. Region obejmujący Polskę przedstawiony został na rysunku 4.

Z przedstawionej mapy wynika, że na polskich drogach wodnych przewidziane są w 2025 roku na poszczególnych odcinkach przewozy:

- mniejsze niż 1 mln ton (górną i środkową Odra)
- 1 – 5 mln ton na pozostałych odcinkach Odry oraz na środkowej i dolnej Wiśle, a także na drodze Odra – Wisła w rejonie Bydgoszczy
- 5 – 10 mln ton na pozostałych odcinkach drogi wodnej Odra – Wisła.

Transport wodny śródlądowy w polskiej polityce transportowej

Transport wodny śródlądowy w polskich dokumentach był od lat marginalizowany – nawet gdy w tytule dokumentu „Polityka transportowa” akcentowano zrównoważony rozwój.

W polskiej polityce transportowej trudno doszukać się zbieżności z tendencjami europejskimi dotyczącymi rozwoju tej gałęzi transportu. Umowa AGN nie została ratyfikowana, Program dla Odry 2006 został po wielu latach przyjęty, lecz przewidziany w nim zakres modernizacji Odry jest bardzo skromny – uzyskana w pierwszym etapie po modernizacji droga wodna ma posiadać parametry III klasy, podczas gdy podstawowe drogi wodne UE mają klasę IV–V, a sugestie, że przewozy drogami wodnymi będą się odbywać, gdy będzie na nie popyt, a więc zakładające, że ta gałąź transportu nie potrzebuje modernizacji dróg i innowacji, jest przy obecnym tempie rozwoju transportu skazywaniem tej gałęzi na szybki upadek – wbrew tendencjom unijnym. Przy takim nastawieniu trudno się dziwić, że polskie prognozy *Strategia rozwoju transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) Projekt*. MI, Warszawa, 30 marca 2011 roku nie uwzględniają najnowszych tendencji europejskich w zakresie polityki zrównoważonego rozwoju transportu (tabela 6, 7).

Projekt prognozy przewozów ładunków w Polsce, spotkał się z bardzo krytycznym przyjęciem, zwłaszcza środowiska związane z transportem wodnym śródlądowym, bowiem nie odpowiada on sformułowanym w Białej Księdze z 2011 roku tendencjom.

Przyjęte w projekcie prognozy wielkości przewozów transportem wodnym śródlądowym w Polsce odpowiadają przewo-



Rys. 4. Prognoza przewozów drogami wodnymi śródlądowymi w 2025 r. Źródło: Platina. Inventory of available knowledge on strategic Island waterway Project. (PLATINA is funded by the under the 7th Framework Programme for RTD). Design by Faydherbe/De Vringer PLATINA streamlined maps by Rijnen Design www.naiades.info February 2011.

zom przewidywanym w „Programie dla Odry 2006” w warunkach nieinwestowania lub opóźnionego inwestowania w drogi wodne [10].

Reasumując można stwierdzić, że:

- najnowsze europejskie prognozy zrównoważonego rozwoju transportu przewidują znaczny wzrost przewozów transportem wodnym śródlądowym, jako gałęzią:
 - przyjazną dla środowiska
 - zapewniającą redukcję emisji CO₂
 - umożliwiającą wzrost bezpieczeństwa w transporcie
 - pozbawioną kongestii
 - wdrażającą innowacje, zapewniające współczesny standard usług transportowych
- udział tej gałęzi w obsłudze przewozów ładunków ma w 2050 roku osiągnąć 10% średnio w 27 krajach UE
- przewidywany wzrost zapotrzebowania na przewozy ładunków dominujących w tej gałęzi transportu (15–35%) oraz przejmowanie nowych sfer zastosowania daje korzystne perspektywy realizacji wspomnianego wzrostu przewozów
- prognozy przewozów transportem wodnym śródlądowym są zróżnicowane w zależności od czasu i miejsca ich powstania, wszystkie jednak przewidują rozwój transportu wodnego śródlądowego w Polsce
- najgorsze dla polskiej żeglugi śródlądowej prognozy przewiduje „Strategia rozwoju transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku). Projekt” z dnia 30 marca 2011 roku, który, należy mieć nadzieję, że zostanie skorygowany po krytycznych uwagach w czasie konsultacji i dostosowany do tendencji europejskich
- wszystkie prognozy przewozów są uwarunkowane realizacją inwestycji infrastrukturalnych, wdrażaniem innowacji, zmianami organizacyjnymi czy też gospodarczymi; ostrożne prognozy przewozów drogami wodnymi są w głównej

mierze konsekwencją dotychczasowego skromnego zakresu inwestycji infrastrukturalnych, przeciwko czemu protestują środowiska żeglugowe.

Wnioski

Polska polityka rozwoju śródlądowych dróg wodnych, sprzeczna zarówno z duchem Białej Księgi, jak i z prognoząmi wynikającymi z europejskiej polityki zrównoważonego rozwoju transportu, niewątpliwie przyczyniła się do zmniejszenia szans na ich rozwój i dofinansowanie ze środków TEN-T. Oznacza to nie tylko straty w transporcie (wzrost kosztów zewnętrznych transportu, kongestii, w tym zwłaszcza na zapleczu portów morskich, ograniczającej możliwości ich rozwoju), niewykorzystanie inwestycji już podjętych przez samorządy, ale również wzrost zagrożenia powodziowego wskutek dalszego zaniedbania śródlądowych dróg wodnych. Straty powodziowe to często również zniszczenie infrastruktury drogowej i kolejowej realizowanej wzdłuż dróg wodnych, a wielkość ich może znacznie przekroczyć nakłady niezbędne na rozwój śródlądowych dróg wodnych.

Należy mieć nadzieję, że decyzje dotyczące TEN-T skłonią do refleksji nad dotychczasową polityką transportową w Polsce i w miejsce deklaracji o zrównoważonym rozwoju stworzone zostaną szanse dla rozwoju śródlądowych dróg wodnych, których znaczenia w zrównoważonym rozwoju nie tylko transportu, ale całej gospodarki nie sposób przecenić. Zniknięcie w nowym ministerstwie żeglugi śródlądowej z nazwy departamentu nie wróży jednak najlepiej.

Streszczenie

Po latach zaniedbań infrastruktury transportowej w Polsce, w tym śródlądowych dróg wodnych, dzięki polityce transportowej UE powstała szansa na przywrócenie drogom wodnym ich parametrów, a żegludzie śródlądowej pozycji, która umożliwiłaby łagodzenie dotychczasowych negatywnych skutków rozwoju transportu przejawiającego się wyraźną dominacją transportu samochodowego, zarówno w przewozach ładunków jak i pasażerów. W tym kontekście zaskoczeniem dla rzeszy zaangażowanych w ten proces osób było pominięcie polskich śródlądowych dróg wodnych w nowej koncepcji sieci bazowej TEN-T, pozbawiające drogi wodne środków z funduszy TEN-T na realizację rozpoczętych już i często bardzo zaawansowanych prac nad ich rewitalizacją. Należy mieć nadzieję, że decyzje dotyczące TEN-T skłonią do refleksji nad dotychczasową polityką transportową w Polsce i w miejsce deklaracji o zrównoważonym rozwoju stworzone zostaną szanse dla rozwoju śródlądowych dróg wodnych, których znaczenia w zrównoważonym rozwoju nie tylko transportu, ale całej gospodarki nie sposób przecenić.

Inland waterways transport in European transport policy

After years of neglect of transport infrastructure in Poland, including inland waterways, thanks to EU transport policy there is a chance to restore the parameters of the water ways, and the inland waterways" position. The restoring of its po-

sition would enable the mitigation of existing adverse effects of transport growth with its dominance of road transport (in transport cargo and passengers). In this context, the decision of the omission of Polish inland waterways in the new TEN-T (depriving the waterways of TEN-T funds) was a shock to the people involved in the process. The more so because the work of the revitalization was already begun and is often very advanced and sophisticated. It is believed that the decisions regarding TEN-T will induce us to the reflection on the current transport policy in Poland and according to the declared need of sustainable development there will be the chances created for the inland waterways development which role in the transport sector and the entire economy is impossible to overestimate.

LITERATURA

- [1]. Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council On union guidelines for the development of the trans-European transport network, European Commission, Brussels, XXX COM (2011) 650/2.
- [2]. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu. Komisja Europejska, Bruksela 2010, s. 3, 12.
- [3]. WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. European Commission, Brussels, 28.3.2011, COM (2011) 144 final.
- [4]. Zrównoważony rozwój polityki transportowej UE i sieci TEN-T. OPINIA Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie zrównoważonego rozwoju polityki transportowej UE i sieci TEN-T (opinia rozpoznawcza na wniosek przyszłej prezydencji polskiej). Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny TEN/446, Bruksela, 15 czerwca 2011.
- [5]. Transport 2050: The major challenges, the key measures. Memo, Brussels 11/197/2011.
- [6]. K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, A. Gus Puszczewicz: Badanie popytu na przewozy ładunków i pasażerów drogą wodną E-70. Urząd Marszałkowski Województw: Pomorskiego, Lubuskiego, Wielkopolskiego, Kujawsko-Pomorskiego, Warmińsko-Mazurskiego, Sopot wrzesień 2011.
- [7]. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu. z 2001 r. Utrzymać Europę w ruchu - zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. COM (2006) 314 wersja ostateczna Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego Bruksela, dnia 22.6.2006. {SEC (2006) 768}.
- [8]. WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. European Commission, Brussels, 28.3.2011, COM (2011) 144 final.
- [9]. FREIGHTVISION – Sustainable European Freight Transport 2050. Funded by European Commission 7th rtd programme. Springer, Vienna 2011.
- [10]. Setting the course. A new transport policy for 2020 Brought to you by INE, EBU and ESO. Brussels, Rotterdam, January 2011.
- [11]. Wstępne studium wykonalności Programu dla Odry 2006. Cyt. za: T. Moś: Żegluga śródlądowa (diagnoza). W: Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Dolnośląskiego Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu P. P. Warszawa, Wrocław, maj 2006.