

Piotr DWOJACKI¹

Żegluga śródlądowa w Polsce i UE – perspektywa 2050

1. WSTĘP

Przesłanką wyjściową dla analizy perspektyw rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce jest fakt posiadania jednej z najlepiej rozwiniętych w skali Europy sieci rzek, posiadającą przy tym długą historię intensywnego wykorzystania dla celów transportowych. Układ rzek jest ściśle skorelowany ze strukturą osadnictwa i rozmieszczeniem potencjału gospodarczego, włączając w to wszystkie kluczowe metropolie i ośrodki przemysłowe. W granicach kraju znajdują się też ujścia rzek i porty morskie. Układ dróg wodnych jest zgodny z przebiegiem podstawowych ciągów ładunkowych.

Tymczasem udział transportu wodnego w strukturze przewozów lądowych w roku 2008 wyniósł w Polsce 0,1% [12], zaś przygotowana na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego „Wizja optymalnej struktury modalnej polskiego transportu” w swoim „wariantcie proekologicznym” mówi o udziale żeglugi śródlądowej w przewozie ładunków w Polsce na 2% w roku 2033 [1, str. 57]

2. PRZESŁANKI ROZWOJU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ – ANALIZA PESTEL

Dla celów związanych z opisem przesłanek rozwoju śródlądowego transportu wodnego w Polsce wykorzystano metodykę PESTEL, uwzględniającą specyfikację czynników politycznych (P – political), ekonomicznych (E – economic), społecznych (S – social), technicznych (T – technological), środowiskowych (E – environmental) i prawnych (L – legal). Wyselekcjonowano wyłącznie czynniki, które – zdaniem autora – mają największe znaczenie dla analizowanego zjawiska. Przyjęto przy tym:

¹ Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni

- dwie perspektywy czasowe: bieżącą (stan obecny; 2011) i długookresową (foresight 2050),
- dwa kierunki oddziaływania: negatywny i pozytywny, tj. utrudniający bądź uprawdopodobniający rozwój żeglugi śródlądowej.

Czynniki **polityczne**. Kluczowym bieżącym czynnikiem politycznym jest bezwzględna preferencja władz krajowych dla modernizacji i rozwoju infrastruktury dróg kołowych. Występuje zjawisko „kanibalizmu transportowego”, w którym transport lądowy rozwijany jest się przy równoczesnej dewastacji dróg wodnych. W dłuższej perspektywie czasowej należy liczyć się z wyczerpywaniem się pozytywnej oceny takiej polityki, m.in. w związku z nasilającymi się sygnałami płynącymi z polityk europejskich, a w przyszłości zapewne z bezpośredniej presji politycznej i regulacji o charakterze obligatoryjnym.

Czynniki **ekonomiczne**. Nakłady na infrastrukturę drogową, a po części i kolejową, czynione są w skali powodującej chroniczny niedobór środków na cele związane z transportem wodnym – wspomniane powyżej zjawisko „kanibalizmu transportowego” uwidacznia się np. w strukturze wydatkowania środków w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”, z którego wyeliminowano możliwość finansowania dróg wodnych – w tym większych przedsięwzięć inwestycyjnych, jak również wspierania przedsięwzięć prywatnych. W dłuższej perspektywie należy oczekiwać spadku wartości ogółem środków publicznych przeznaczonych na infrastrukturę. Pozytywnie oddziaływać na rozwój żeglugi śródlądowej będzie rosnący poziom i znaczenie kosztów transportu dla konkurencyjności dostawców, skutkiem czego może być pojawienie się lobbingu i inicjatyw biznesowych na rzecz transportu wodnego.

Czynniki **społeczne**. Negatywnym czynnikiem jest aktywność grup interesu dążących do rozwoju transportu drogowego i eliminacji transportu wodnego (w tym środowiska „ekstremistycznych ekologów”). Czynnikiem pozytywnym o rosnącym znaczeniu są inicjatywy samorządowe związane z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym oraz rozwojem żeglugi. Temu ostatniemu celowi służą projekty rewitalizacji drogi wodnej E70 (Odra-Warta-Noteć-Wisła) oraz budowy Kanału Śląskiego (Odra- Wisła).

Czynniki **technologiczne**. Rozwój i implementacja w Polsce technik i technologii związanych z zagospodarowaniem rzek pozwoli w przyszłości na realizację przedsięwzięć w sposób minimalizujący koszty (w tym środowiskowe). Negatywnym czynnikiem jest postępująca degradacja stanu technicznego infrastruktury istniejącej, co spowoduje wzrost skali nakładów niezbędnych w przyszłości.

Czynniki **środowiskowe**. Ponawiające się zjawisko powodzi, a w przyszłości oczekiwana dalsza destabilizacja klimatu, stanowić będzie nabierający znaczenia czynnik sprzyjający podejmowaniu inwestycji związanych z infrastrukturą rzek. Jednocześnie należy oczekiwać wciąż rosnącej presji na wykorzystywanie transportu energooszczędnego, o niskiej uciążliwości środowiskowej. Obecnie jednak szereg krajowych ośrodków opinii przywiązana jest do poglądu o kolizji zagadnień transportu wodnego z kwestiami zachowania krajobrazu i walorów środowiska.

Czynniki **prawne**. Stan obecny determinowany jest daleko posuniętym chaosem organizacyjnym związanym z zarządzaniem infrastrukturą i jej rozwojem, jak również z nieprzejrzystym modelem zarządzania gospodarką wodną i infrastrukturą przeciwpowodziową. Przykładem chaosu jest podporządkowanie spraw infrastruktury transportowej jednostkom wyspecjalizowanym w sprawach środowiska naturalnego. Rządy polskie unikają przy tym przyjęcia regulacji międzynarodowych (np. Porozumienia AGN). W przyszłości należy oczekiwać porządkowania struktur administracyjnych i włączenia Polski w międzynarodowy system prawny, zarówno w sferze regulacji dotyczących transportu wodnego, jak i związanych z energooszczędnym transportem.

Podsumowując: analiza PESTEL wskazuje, że jakkolwiek istnieją ważne przesłanki przemawiające na rzecz rozwoju śródlądowego transportu wodnego, to istnieje szereg czynników na rzecz podejścia odwrotnego. Wniosek ten potwierdza się również przy analizie dokumentów rządowych opracowanych w Polsce w latach 2010-11.

3. DOKUMENTY KRAJOWE

W ocenie polityk krajowych pominięto dokumenty formalnie obowiązujące w Polsce, w znaczącej części o wygasającym terminie obowiązywania bądź krótkim czasowym; skoncentrowano się na projektach sięgających możliwie daleko w przyszłość. Wybrano trzy najnowsze, opracowane w okresie 2010-11, szczególnie ważne z uwagi obecność kwestii dróg wodnych i żeglugi śródlądowej. Dwa z nich plasują się wśród kluczowych dokumentów strategicznych: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju oraz Strategia Rozwoju Transportu. Trzeci dokument, Polityka Wodna Polski, ma wprawdzie niższą rangę, natomiast jego przyjęcie może w istotny sposób wpływać na decyzje wprawdzie o charakterze operacyjnym, ale o skutkach strategicznych dla transportu wodnego.



Rys.1. System zintegrowanych strategii rozwoju kraju

Źródło: [9, str. 3]

Koncepcja **Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK)** jest traktowana jako dokument o fundamentalnym znaczeniu dla określania powiązań funkcjonalnych (w tym transportowych) na całej przestrzeni Polski oraz w relacjach międzynarodowych. Dokument (o horyzoncie czasowym do roku 2030) we wstępnej wersji został przedstawiony w maju 2010 r. i zawierał znaczący zapis „Polskie drogi wodne (należące w większości do III klasy żeglowności) zostaną zmodernizowane do IV klasy (zwłaszcza Odrzańska Droga Wodna od Kanału Gliwickiego) do Szczecina i Świnoujścia, wraz z połączeniem kanałami Odra - Szprewa i Odra - Hawela z Berlinem oraz z europejskim systemem dróg wodnych), co umożliwi transport wodny polskich towarów z wykorzystaniem nowoczesnych wielkowymiarowych środków transportu wodnego” [5, str. 91]. Z zapisu tego Ministerstwo Rozwoju Regionalnego wycofało się, prezentując wersję dokumentu przeznaczoną do konsultacji społecznych [6], jak również w projekcie ostatecznym, przedłożonym rządowi RP [7]. W to miejsce pojawił się zapis, iż „z powodów braku odpowiednich zasobów wodnych oraz konieczności ochrony unikatowej przyrody, nie zostanie zrealizowany zamiar zmodernizowania Odrzańskiej Drogi Wodnej do klasy IV” [6, str. 96; 7, str. 102]. I dalej: „Podobne uwarunkowania oraz możliwości inwestycyjne dotyczą innych szlaków żeglownych” (o perspektywie podniesienia standardu połączenia Odra - Bydgoszcz - Gdańsk,

„a także Wisły od ujścia Przemszy”) [6, str. 96; 7, str. 102]. Żadna z wersji KPZK nie przewidywała istotnej roli transportowej dla Wisły i rzek Polski Wschodniej oraz nie przewidywała budowy nowych dróg wodnych.

Z powyższych zapisów widać, że drogi wodne nie są rozpatrywane jako strategiczny kierunek rozwoju powiązań funkcjonalnych między ośrodkami gospodarczymi. Nie została wzięta pod uwagę jedyna zlecona w trakcie przygotowania KPZK ekspertyza dotycząca żeglugi śródlądowej ([11]), jak również przedłożone opinie dotyczące zarówno żeglugi śródlądowej, jak i perspektyw rozwojowych portów morskich i sieci TEN-T.

Strategia **Rozwoju Transportu**.

Nieco odmiennie zostały rozłożone priorytety w projekcie pt. „Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)” (**SRT 2020/30**). W dokumencie tym przyjmuje się, że spośród gałęzi transportu, obok lotnictwa, najszybciej będzie rósł popyt na śródlądowy transport wodny (przyrost 51,9-57,7% do roku 2020 i 160,4-215,4% do roku 2030) [9, str. 23]. Przy czym:

- nawet najwyższa z prognozowanych na 2030 rok wartości – 14,0 mln ton, nie odpowiada potencjałowi uzyskiwanemu w II połowie XX wieku,
- przeciętna długość trasy, na której miałyby być przewożone ładunki, to ok. 230 km.

Stwierdza się następnie, że „transport ładunków ma szansę w miarę dynamicznie rozwijać się na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Natomiast na pozostałych drogach wodnych będzie miał jedynie znaczenie lokalne. Odra jeszcze przez wiele lat pozostanie w Polsce jedyną drogą wodną, która będzie miała znaczenie transportowe” [9, str. 52]. Całkowicie pominięto wykorzystanie Wisły, jako historycznego i potencjalnego szlaku żeglugowego efektywnie wspierającego transport międzynarodowy, przez porty wybrzeża wschodniego. Nie uwzględnia się zatem faktu, że delta Wisły jest powiązana z systemem dróg wodnych (morskich), w tym mających bądź przygotowywanych do uzyskania statusu autostrad morskich. Przewagę Odry nad Wisłą uzasadnia się zaskakująco stwierdzeniami, iż [9, str. 52]:

- Odra ma bezpośrednie połączenie z systemem dróg wodnych Europy,
- wzdłuż Odry i do Odry ciąży szereg regionów o dużej podaży ładunków,
- z Odrą związane są regiony Polski mające znaczący udział w wymianie zagranicznej.

Argumenty powyższe są nietrafne o tyle, że można je odnieść z równą siłą również do centralnego pasa Polski, obejmującego Wisłę i w jej biegu bądź bliskim zasięgu oddziaływania: Kraków z Zagłębiem, Warszawę, metropolię bydgosko-toruńską oraz

Trójmiasto, będące miejscem zbiegu dróg wodnych wchodzących bądź planowanych do włączenia w skład TEN-T.

Formułując „Priorytetowe cele w zakresie stworzenia efektywnych systemów przewozowych i sprawnych rynków transportowych” [9, str. 37-38] dokument pomija żeglugę śródlądową całkowicie. Tym niemniej przewiduje się szereg przedsięwzięć:

- do roku 2020 – ukończenie „Programu dla Odry 2006” [9, str. 52] oraz modernizację połączenia wodnego śródlądowego Odra – Wisła – Zalew Wiślany [9, str. 36]; na ten okres przewidziana jest „realizacja Programu Wieloletniego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na wybranych śródlądowych drogach wodnych w Polsce” [9, str. 36],
- do roku 2030 przewidziana jest realizacja procesu dostosowania polskich dróg wodnych do standardów europejskich [9, str. 36]; w innym miejscu [str. 53] nieco odmiennie postuluje się „realizację wizji perspektywicznego stanu śródlądowych dróg wodnych, wymagającej częściowego dostosowania polskich dróg wodnych do standardów europejskich”.

Nie przewiduje się w tym czasie na przykład lokalizacji nadrzecznych platform multimodalnych w rejonie Warszawy [9, str. 63] ani budowy i rozwoju połączeń dla transportu wodnego między metropoliami południa Polski; szlak Odra – Kraków – Warszawa w kierunku Gdańska jest poza zasięgiem Strategii. W zakresie sieci TEN-T zakłada się, że objęta nią będzie Odra na odcinku Szczecin – do okolic Wrocławia (bez przedłużenia do samej metropolii) oraz krótki odcinek Wisły [9, str. 70].

Polityka **wodna (PWP)**. Dokument zatytułowany „Projekt polityki wodnej państwa do roku 2030” został stworzony w strukturach podległych Ministerstwu Środowiska (Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej) i przedstawiony do konsultacji w czerwcu 2010. Dokument należy uznawać za strategiczny dla spraw transportu nie tylko w związku z faktem zagospodarowania wód powierzchniowych jako dróg przewozu ładunków, ale również w związku z tym, że w istniejącym stanie prawnym ministerstwem właściwym ds. infrastruktury dróg wodnych jest Ministerstwo Środowiska.

We wstępie projektu stwierdza się że celem PWP 2030 „jest zapewnienie powszechnego dostępu ludności do czystej i zdrowej wody oraz istotne ograniczenie zagrożeń wywoływanych przez powódzie i susze” [8, str. 6]. Zagadnienia transportu wodnego przedstawione zostały w dokumencie na dalekim planie. Wprowadzono doń jednak postulaty opracowanie koncepcji rewitalizacji połączenia Wisła-Odra na II klasę drogi wodnej oraz zapewnienie III klasy Odrze Środkowej. Zapewniono o potrzebie realizacji Programu

dla Odry 2006. Stwierdzono też potrzebę przygotowania „Programu modernizacji infrastruktury śródlądowych dróg wodnych” oraz „Strategii modernizacji infrastruktury śródlądowych dróg wodnych”.

Równoległe z prowadzonymi przez KZGW konsultacjami Polityki Wodnej Polski, zgodnie z zapisami projektu Strategii Rozwoju Transportu, Ministerstwo Infrastruktury zleciło w 2010 roku opracowanie dokumentu „Program wieloletniego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych w Polsce, określonych w obowiązującej klasyfikacji do roku 2027”. Elementem zadania jest przygotowanie „Programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych do roku 2047”. Termin przygotowania dokumentów określony został na koniec pierwszego półrocza 2011.

4. POLITYKA EUROPEJSKA

Porozumienie AGN.

Kluczowym dokumentem wyznaczającym sposób myślenia o wykorzystaniu polskich dróg wodnych jest Europejskie Porozumienie w sprawie głównych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (**Porozumienie AGN**) z 1996 roku [3], które wytycza przez terytorium Polski trzy międzynarodowe drogi wodne, łączące polskie porty ze Śląskiem, Warszawą oraz drogami wodnymi Białorusi, Niemiec i Rosji. Dokument docenia walory i perspektywy Polski jako kraju perspektywicznego dla żeglugi śródlądowej, w tym międzypaństwowej.

Polska jest jedynym krajem Europy Środkowej, który nie przystąpił do Porozumienia – jego sygnatariuszami są m.in. wszystkie państwa sąsiadujące z Polską, w tym nie należące do UE. Jak wyjaśnia się w przywoływanym wcześniej projekcie „Polityki wodnej państwa 2030”: „z powodu ogromnych wydatków na taką przebudowę dróg wodnych i idącego za tym oddziaływania i przekształcenia środowiska wodnego oraz z uwagi na wymogi Ramowej Dyrektywy Wodnej, a także dyrektyw ptasiej i siedliskowej, chroniących walory obszarów Natura 2000, które na znaczących obszarach zlokalizowano właśnie w dolinach tych rzek, Polska nie przystąpiła do tego Porozumienia” [8, str. 36]. Nie miejsce tutaj na podejmowanie wszechstronnej polemiki, warto jednak wskazać, że jest to stanowisko zrozumiałe wobec faktu, iż było przygotowywane w strukturach podległych Ministerstwu Środowiska oraz nie brało pod uwagę kosztów (w tym środowiskowych) innych rodzajów transportu.

Biała Księga 2011.

Tymczasem dalej nawet, niż postanowienia Porozumienia AGN, idą dokumenty programowe Unii Europejskiej, związane z kształtowaniem polityki zrównoważonego rozwoju. Najnowszym dokumentem jest przedstawiona w marcu 2010 ostateczna wersja dokumentu pt. „**Biała Księga 2011**. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” [10].

W „Białej Księdze” diagnozuje się podstawowe wyzwania systemu transportowego w perspektywie roku 2050, przy wzięciu pod uwagę m.in. następujących potrzeb [10, str. 3-4]:

- ograniczenia zależności od ropy naftowej oraz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych,
- inwestycji dla zapewnienia europejskiemu transportowi konkurencyjności,
- rozwiązania narastającego problemu kongestii,
- ujednoczenia systemów transportowych Europy Zachodniej i Wschodniej.

Problemy powyższe są słabo uwzględniane w polskich strategiach i politykach, być może z uwagi na niższy stopień rozwoju kraju oraz krótszy horyzont planowania przedstawiciele władz publicznych. Z perspektywy europejskiej natomiast formułowane są „twarde” zdania: „Działania nie mogą być opóźniane (...) Wybory dokonywane dziś zdeterminują transport 2050”; mówi się o tym, że cele do 2020/2030 są ambitne, zaś do 2050 – „bardzo trudne” [10, str. 6]. Transport wodny wydaje się właśnie obszarem celów dla Polski bardzo trudnych.

W „Diagnozie polskiego transportu” przygotowanej przez Ministerstwo Infrastruktury stwierdza się wprost „Polska sieć dróg wodnych nie tworzy jednolitego systemu komunikacyjnego, lecz zbiór odrębnych i różnych jakościowo szlaków żeglugowych” [2, str. 14]. W efekcie dominują przewozy na małe odległości, często w obrębie jednego województwa [4]. Tymczasem „Biała Księga 2011” zawiera postulat, by transport na odległości ponad 300 km przeniesiony został na inne środki transportu (kolej, transport wodny) w 30% do roku 2030, zaś do 2050 roku – w 50% [10, str. 7]. Tamże postuluje się ścisłą integrację transportu wodnego z portami morskimi. W praktyce polskiej oznacza to postulat co najmniej połączenia żeglownych odcinków rzek – co rzeczywiście stałoby się czynnikiem znacząco zwiększającym możliwości przewozu ładunków w transporcie na duże odległości.

Spójnie z powyższym postulatem mówi się dalej, że „Europa potrzebuje sieci bazowej (core network) transportu dużych i skonsolidowanych ilości towarów i pasażerów”

[10, str. 13]. Za szczególnie wartościowe elementy sieci uznaje się połączenia intermodalne i transgraniczne, co jest znaczącym sygnałem w kierunku Polski, sąsiadującej aż z trzema państwami nie należącymi do UE.

„Biała Księga 2011” postuluje zakończenie (w skali UE) prac nad siecią TEN-T i rozstrzygnięcie ram ich finansowania [10, str. 28] – co samo w sobie jest wyzwaniem dla ewentualnych polskich planów i przedsięwzięć z zakresu infrastruktury dróg wodnych. Autorzy „Białej Księgi” zdają sobie sprawę, że realizacja przedsięwzięć będzie wymagała wysiłku inwestycyjnego. A w praktyce polskiej program do 2050 roku musiałby zapewne wykraczać nawet ponad zakres określony Porozumieniem AGN.

5. PODSUMOWANIE

Polskie strategie i polityki krajowe znacząco odbiegają od dokumentów europejskich. Zarówno w stosunku do Porozumienia AGN (z 1996 roku), jak i „Białej Księgi 2011”, zamiary zawarte w dokumentach krajowych są mniej ambitne (defensywne) i mało adekwatne do potencjału transportowego dróg wodnych. Cele stawiane w skali europejskiej, w części odnoszonej do polskiej żeglugi śródlądowej, nie są włączane do strategii i polityk krajowych.

W szczególności dokumenty krajowe:

- pomijają kwestię związku rzek z portami morskimi oraz unikają szerszego włączania krajowych dróg wodnych do systemu TEN-T, pomimo równoczesnego rozwoju morskich korytarzy transportowych,
- ograniczają perspektywę rozwojową dróg wodnych wyłącznie do zachodniej części kraju, w tym nie uwzględniają Wisły jako drogi wodnej istotnej dla połączeń transportowych między ośrodkami metropolitalnymi Warszawy, Gdańska, Krakowa i Śląska,
- podtrzymują preferencję dla innych środków transportu, szczególnie kołowego.

Powyższe kierunki świadczą o niedocenieniu co najmniej następujących wytycznych wynikających z dokumentów europejskich:

- rozwoju transportu wodnego jako atrakcyjnej alternatywy dla dziedzin transportu bardziej energochłonnych i środowiskowo uciążliwych,
- traktowania śródlądowych dróg wodnych w ścisłym związku z drogami morskimi, jako naturalnie połączonych szlaków transportowych,
- wykorzystania transportu wodnego na długich trasach (powyżej 300 km),
- wdrażania rozwiązań multimodalnych i lokalizacji nadrzecznych centrów logistycznych,

- wykorzystania przyszłych potrzeb związanych z położeniem na granicy UE, w przypadku Polski – połączeń granicznych z Białorusią i poprzez Białoruś z innymi państwami, w tym Ukrainą i Morzem Czarnym.

W planowaniu strategicznym w Polsce dominuje podejście krótko- i średniookresowe. Strategiczne dokumenty rządowe dotyczą perspektywy roku 2020 lub 2030. Brak w Polsce wizji i planu dotyczącego docelowej struktury transportu w 2050 roku; unika się perspektywy długookresowej, przez co Polska nie dysponuje docelową wizją transportu zintegrowanego z systemem europejskim.

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA W POLSCE I UE – PERSPEKTYWA 2050

Streszczenie

Artykuł omawia perspektywy rozwoju śródlądowego transportu wodnego w kontekście dokumentów strategicznych rangi krajowej i europejskiej. W przedstawionej analizie uwzględniono aktualnie będące w zaawansowanej fazie przygotowań projekty strategicznych dokumentów krajowych. Wyprecyzowano kierunki działań przewidziane w tych dokumentach oraz dokonano ogólnej oceny wziętych pod uwagę przesłanek.

Wzięto pod uwagę kontekst wynikający z dokumentów europejskich – uwzględniono „Białą Księgę 2011. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” oraz Europejskie porozumienie w sprawie głównych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN; 1996).

Stwierdzono, że występuje rozbieżność między dokumentami krajowymi a europejskimi zarówno co do przesłanek, jak i skali rozwoju towarowej żeglugi śródlądowej. W analizie PESTEL wskazano główne czynniki ograniczające rozpatrywanie tej branży jako strategicznej dla polskiego systemu transportowego. Zwrócono też uwagę, że „Biała Księga 2011” wskazuje na pilną potrzebę zamknięcia listy szlaków transportowych o znaczeniu europejskim, wraz z ustaleniem zasad ich finansowania. Opóźnianie decyzji bądź wyłączenie spraw transportu wodnego z priorytetów krajowych może wyłączyć Polskę z możliwości uczestnictwa w rozwoju europejskiego systemu ekologicznego transportu.

INLAND NAVIGATION IN POLAND AND THE EU - 2050 PERSPECTIVE

Summary

The article covers problems of inland shipping long-term development in Poland.

PESTEL analysis shows that one of the best river systems in Europe can not be exploited because of number of factors. Strategic planning in Poland is dominated by short-term or middle-term perspective 2020/2030. Public authorities avoid long-term visions. That's the reason why concept of transport system was not developed in Poland and why European-range goals were not adopted to strategic documents.

National strategies and policies are not consistent with the key document: AGN Agreement (1996). Also “*White Paper 2011 Roadmap to a Single European Transport Area*” should be taken under consideration before currently developed documents will be accepted by the Polish authorities. Decisions delayed or inconsistent with the European policies can appear as an obstacle to join the TEN-T network and to obtain financing for ventures and projects in the field of inland waterways development.

LITERATURA

- [1] Burnewicz J.: *Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem docelowej struktury modelowej transportu*, [w:] *Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008-2033*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego RP, Warszawa 2010, tom II, str. 31-63
- [2] *Diagnoza polskiego transportu (stan w 2009 roku)*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, styczeń 2011
- [3] *European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN)*, United Nations, Geneva, 19.01.1996, UN Treaty Series, Vol. 2072, I-35939
- [4] Galor A., Dwojacki P.: *Rzeczny oversize*, „Namiary na Morze i Handel”, nr 08/2011
- [5] *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Projekt*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 18.05.2010
- [6] *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Projekt dokumentu rządowego przeznaczony do konsultacji*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 25.01.2011
- [7] *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Projekt dokumentu rządowego*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 15.04.2011
- [8] *Projekt Polityki Wodnej Państwa do roku 2030 (z uwzględnieniem etapu 2016)*, Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, Ministerstwo Środowiska, Warszawa 2010
- [9] *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*. Projekt, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 30.03.2011
- [10] *White Paper 2011. Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system*, European Commission, Brussels, 28.03.2011
- [11] Winter J.: *Perspektywy rozwoju transportu wodnego śródlądowego*, [w:] *Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008-2033*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego RP, Warszawa 2010, tom II, str. 335-373
- [12] *Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2006-2009*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2010