

Piotr DURAJCZYK

Międzynarodowa współpraca przy wdrażaniu usług RIS w europe na przykładzie projektu IRIS Europe

1. WSTĘP.

Transport śródlądowy to skomplikowany system wzajemnych połączeń między wieloma podmiotami łańcucha transportowego z licznymi parametrami, które muszą być uwzględnione. Nowoczesne zarządzanie logistyczne transportem wymaga intensywnej wymiany informacji pomiędzy wieloma partnerami i operatorami w łańcuchu logistycznym. Wykorzystanie najnowszych technologii zarówno przesyłu danych jak i zarządzania flotą czy infrastrukturą umożliwiają efektywniejsze gospodarowanie zasobami i poprawiają intermodalność transportu. Jedną z kluczowych technologii zwiększającą atrakcyjność transportu wodnego umożliwiającą jego pełniejszą integrację z innymi ogniwami transportu intermodalnego są zharmonizowane usługi informacji rzecznej, potocznie nazywane także RIS [od ang. River Information Services].

RIS jest narzędziem organizacji i zarządzania transportem na śródlądowych drogach wodnych. Jest to szeroko rozumiany pakiet usługowy, z różnymi usługami, które mają na celu optymalizację potoków ruchu i transportu. Dzięki temu możliwe jest między innymi zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi i wzrost jej efektywności. RIS unowocześnia także wymianę informacji między nadzorcami a użytkownikami dróg wodnych. Systemy usług RIS wykorzystują powszechne systemy do łączenia: pilotów, przedsiębiorstw przewozowych, operatorów śluz, portów i terminali, operatorów RIS oraz urzędów nadzorujących tory wodne i służb kryzysowych. Umożliwiają także lepsze egzekwowanie prawa, zbieranie danych statystycznych oraz ułatwiają obliczanie opłat portowych i opłat za korzystanie z toru wodnego.

Celem niniejszego artykułu jest syntetyczne przedstawienie międzynarodowo koordynowanej implementacji usług informacji rzecznej w Europie ze szczególnym uwzględnieniem projektu IRIS Europe 3.

2. MIĘDZYNARODOWA WSPÓLPRACA PRZY WDRAŻANIU USŁUG RIS.

W Europie wdrożonych jest kilkanaście projektów, których celem jest (w aspekcie ogólnym) zwiększenie terytorialnej dostępności usług informacji rzecznej oraz dalsza praca nad ulepszeniem i poprawą ich funkcjonalności. Główny akcent międzynarodowej współpracy położony został na stworzenie wspólnych podstaw prawnych dla międzynarodowej wymiany danych niezbędnych dla poprawnego świadczenia usług RIS. Wymaga to między innymi opracowania europejskich zharmonizowanych Standardów Jakości Usług (Quality of Information Services), ale także opracowanie wspólnych standardów danych wykorzystywanych w elektronicznych aplikacjach a także zapewnienia ich kompatybilności ze wszystkimi systemami telematycznymi zarówno śródlądowymi jak i morskimi.

W ramach europejskiej współpracy określono podstawowe funkcje i zadania systemu usług RIS, a także opracowano wspólne procedury świadczenia usług. Implementacja usług RIS wiąże się z licznymi wyzwaniami, z których przynajmniej część wymaga międzynarodowej współpracy. I tak na przykład w opisie projektu IRIS Europe wyzwania te podzielono na trzy kategorie [8]: wyzwania techniczne, prawne i organizacyjne.

Do wyzwań technicznych zaliczono:

- konieczność zapewnienia odpowiedniej infrastruktury brzegowej
- wyposażenie statków w urządzenia i aplikacje wykorzystywane do obsługi RIS
- sprawdzenie technicznej wykonalności, interoperacyjności i kompatybilności zarówno systemów, usług jak i aplikacji

Do wyzwań prawnych zaliczono zawarcie porozumień administracyjnych dla międzynarodowej wymiany danych RIS, przy uwzględnieniu europejskiej polityki prywatności i praw ochrony danych, a także przy uwzględnieniu odpowiedzialności właściwych urzędów. Natomiast jako wyzwania organizacyjne definiuje się:

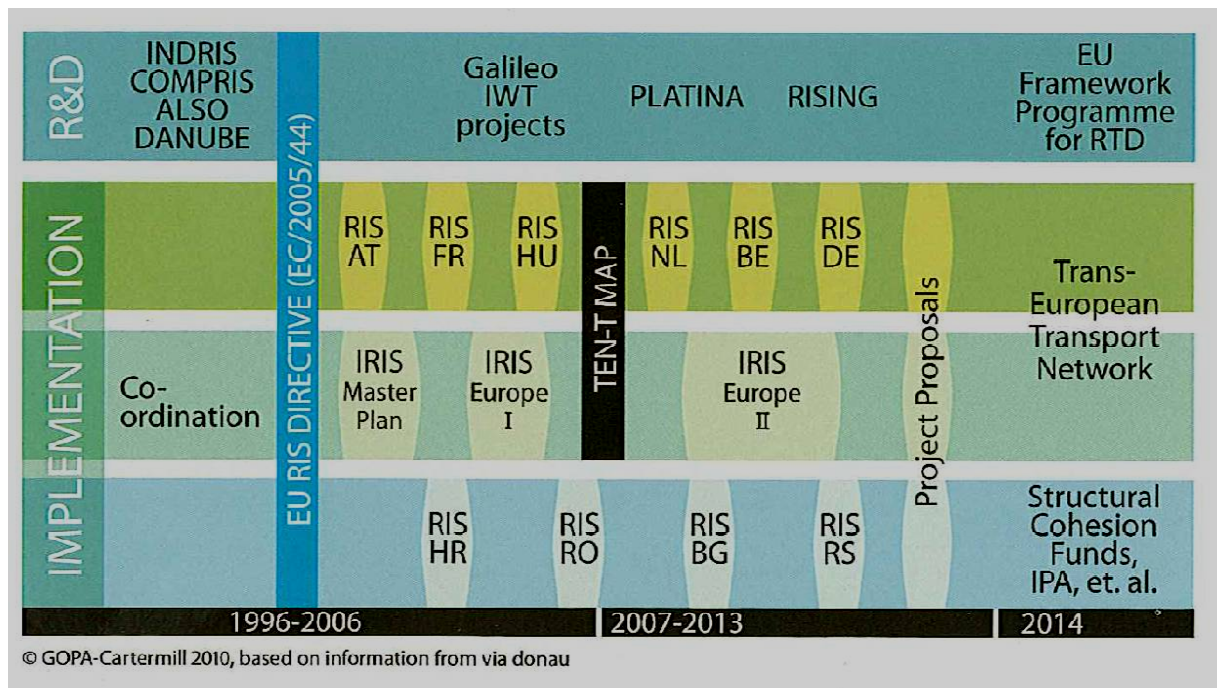
- poprawę przepływu danych z etapu „produkcji” danych bazowych niezbędnych do zapewniania usług oraz poprawa dostępności usług dla użytkowników końcowych
- zapewnienie Jakości Standardów Usług
- zdefiniowanie, zharmonizowanie i pilotażowa implementacja na minimalnym europejskim poziomie Jakości Usług Informacyjnych.

Międzynarodowe projekty współpracy można podzielić na dwie kategorie: projekty badawczo-rozwojowe i projekty wdrożeniowe.

2.1 Projekty badawczo-rozwojowe.

Projekty pierwszej kategorii, czyli projekty badawczo-rozwojowe to długookresowe projekty, realizowane przez wielu partnerów (zarówno instytucje rządowe jak i instytucje prywatne zajmujące się problematyką żeglugi śródlądowej). Ich celem jest praca koncepcyjna nad rozwojem usług RIS i poprawą funkcjonalności już wdrożonych systemów.

Pierwszy projekt, który był realizowany w latach 1998- 2002 to INDRIS. Jego celem było wykorzystanie w żegludze śródlądowej systemów AIS¹ i Island ECDIS² oraz opracowanie wspólnych ram i standardów dla międzynarodowej komunikacji i wymiany danych. W 2002 roku INDRIS³ został zastąpiony przez projekt COMPRIS⁴. W ramach tego projektu, realizowanego w latach 2002-2005, 44 państwa opracowywały wspólne europejskie standardy usług RIS. Zdefiniowano także funkcje systemów RIS a także określono zapotrzebowanie na informacje oraz sposób zbierania i przesyłania danych. Projekt zapewniał również wsparcie organizacyjne dla państw wdrażających RIS oraz zapewniał niezbędne know-how [2].



Rys. 1 Schemat europejskich projektów dotyczących wdrożenia i rozwoju usług RIS.

Źródło: [10].

¹ Automatic Identification System [Automatyczny System Identyfikacji] zapewnia automatyczną wymianę danych, przydatnych do uniknięcia kolizji między statkami oraz identyfikujący statek dla brzegowych systemów nadzorujących ruch statków.

² Inland Electronic Navigational Chart [Śródlądowe Elektroniczne mapy nawigacyjne] to elektroniczny systemem nawigacji dedykowany żegludze śródlądowej.

³ Inland Navigation Demonstrator for River Information Services [Demonstrator Śródlądowej Nawigacji dla Usług Informacji Rzecznej]

⁴ Consortium Operational Management Platform River Information Service [Konsorcjum Platformy Operacyjnego Zarządzania Usługami Informacji Rzecznej]

Kolejnym ważnym projektem badawczo-rozwojowym jest realizowany w ramach Zintegrowanego Europejskiego Programu Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej "NAIADES" projekt PLATINA. W tym zainicjowanym przez Komisję Europejską w 7 Osi programu Badań i Rozwoju Technologicznego [7th Framework Programme for Research and Technological Development] projekcie bierze udział 23 partnerów instytucjonalnych z 9 krajów. Do najważniejszych instytucji zarządzających projektem zalicza się austriackie VIA DONAU (koordynator całego projektu) oraz Voies navigables de France (Francja), Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (Niemcy), Promotie Binnenvaart Vlaanderen (Belgia) and the Rijkswaterstaat Centre for Transport and Navigation (Holandia). Platina stanowi obecnie jeden z głównych filarów prac badawczych nad przyszłością usług RIS w Europie. W jej ramach prowadzone są badania nad poprawą intermodalności transportu żeglugi śródlądowej i wymieniana jest wiedza o najnowszych technologiach i najlepszych praktykach.

W tym miejscu należy podkreślić szczególną rolę VIA DONAU w rozwijaniu usług RIS w Europie, która jest koordynatorem nie tylko projektu PLATINA, ale także projektu RISING oraz IRIS EUROPE. VIA DONAU jest przedsiębiorstwem austriackiego Federalnego Ministerstwa Transportu, Innowacji i Technologii [*Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)*], które zostało powołane do życia w roku 2005 by utrzymywać i rozwijać drogę wodną rzeki Dunaj. Głównym zadaniem tego przedsiębiorstwa jest wypełnianie zadań Federalnego Ministerstwa Transportu w zakresie nadzoru nad drogami wodnymi i nadzoru nad ruchem statków. Wspólnie z austriackimi i międzynarodowymi partnerami VIA DONAU wprowadza w życie innowacyjne projekty dla zwiększenia użyteczności szlaków wodnych. Z polskiej perspektywy VIA DONAU jest dużą instytucją, gdyż zatrudnia około 270 pracowników, wykonujących swoje obowiązki w 1 centrali, 5 oddziałach, 2 delegaturach zamiejscowych oraz 9 służach na Dunaju⁵. Jest bardzo aktywna na szczeblu europejskim, zarówno jako lider wielu projektów unijnych jak i aktywnym uczestnikiem licznych dyskursów o przyszłości żeglugi śródlądowej w Europie. Jej głównym zadaniem jest rozwój i zwiększanie znaczenia żeglugi śródlądowej.

Jeszcze innym projektem badawczo-rozwojowym jest zainicjowany w lutym 2009 roku program Unii Europejskiej RISING. Projekt, którego koordynatorem jest niemiecki Instytut Ekonomiki Transportu i Logistyki [Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik] oraz dla dorzecza Dunaju austriackie przedsiębiorstwo VIA DONAU ma przez 3 lata badać w jaki

⁵ na podstawie informacji opublikowanych na portalu <http://www.via-donau.org/unternehmen/>

sposób poprzez wykorzystanie żeglugi śródlądowej zwiększyć efektywność współmodalności⁶ procesów logistycznych transportu [18]. RISING współfinansowany jest przez Dyрекcję Generalną ds. Energii i Transportu Komisji Europejskiej w ramach 7 Osi programu Badań i Rozwoju Technologicznego. W projekcie uczestniczy 23 partnerów z 11 krajów (zarówno państw UE jak i pozostających poza wspólnotą) [6]. Głównym zamierzeniem RISING jest dalsze wykorzystywanie obecnych usług RIS przy jednoczesnej identyfikacji zapotrzebowania na nowe. Te nowe usługi mają być tworzone we współpracy z kluczowymi partnerami sektora logistyki transportu.

2.2 Projekty wdrożeniowe.

Do drugiej kategorii tj. projektów wdrożeniowych należą zarówno narodowe projekty wdrożenia usług RIS wspierane ze środków Unii Europejskiej w ramach pomocy przedakcesyjnej, funduszy strukturalnych czy funduszu spójności (np. BulRIS w Bułgarii, CRORIS w Chorwacji, RORIS w Rumunii), projekty wdrożenia usług RIS na rzekach należących do Transeuropejskiej Sieci Transportowej, które finansowane są z budżetu TEN-T (np. DoRIS w Austrii, ELWIS w Niemczech, RIS we Francji) oraz trzecia grupa, czyli międzynarodowo skoordynowane projekty wdrażania RIS (przede wszystkim IRIS Europe).

3. PROJEKT IRIS EUROPE.

Projekty z serii IRIS Europe kładą szczególny nacisk na rozwój usług RIS w Europie, wspomagając międzynarodowo skoordynowaną implementację, zabezpieczenie działania oraz rozszerzenie usług zdefiniowanych w dyrektywie 2005/44/EC. Obecnie realizowany projekt IRIS Europe 2 (styczeń 2009 – grudzień 2011) jest kontynuacją projektu IRIS EUROPE 1, współfinansowanego ze środków TEN-T, którego celem było udoskonalenie i pilotażowa implementacja RIS (2005-2008). Celem IRIS Europe 2 jest zwiększenie geograficznego obszaru działania systemu oraz polepszenie jego funkcjonalności. Projekt został zatwierdzony i jest finansowo wspierany przez Ministrów Transportu 9 krajów Unii Europejskiej: Austrii, Belgii, Bułgarii, Francji, Węgier, Rumuni, Słowacji, Czech i Holandii [16]. Dodatkowymi partnerami są Chorwacja, Niemcy, Serbia i Ukraina, dzięki którym program obejmuje swoim

⁶ Współmodalność (ang. co-modality, tłumaczone także jako komodalność) definiuje się jako efektywne wykorzystywanie różnych środków transportu (oddzielnie i/lub w połączeniu z innymi) mające na celu doprowadzenie do optymalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów. Optymalizacja oznacza w tym kontekście zarówno optymalizację ekonomiczną, finansową, ale także poziomu świadczonych usług oraz poprawę ochrony środowiska. Termin określa sformułowaną w 2006 roku politykę Unii Europejskiej promującą zrównoważony rozwój transportu.

działaniem główne rzeki Europy. Państwa wspierające, ale nie należące do Unii Europejskiej nie mogą otrzymać finansowego wsparcia ze środków TEN-T.

W ramach projektu IRIS Europe 2 organizacje/ instytucje wdrażające usługi RIS w poszczególnych krajach wymieniają się wiedzą i zdobytym doświadczeniem. Problematyka



Rys. 2. Przykład opracowania przygotowanego w ramach projektu IRIS Europe 2.

Źródło: [16].

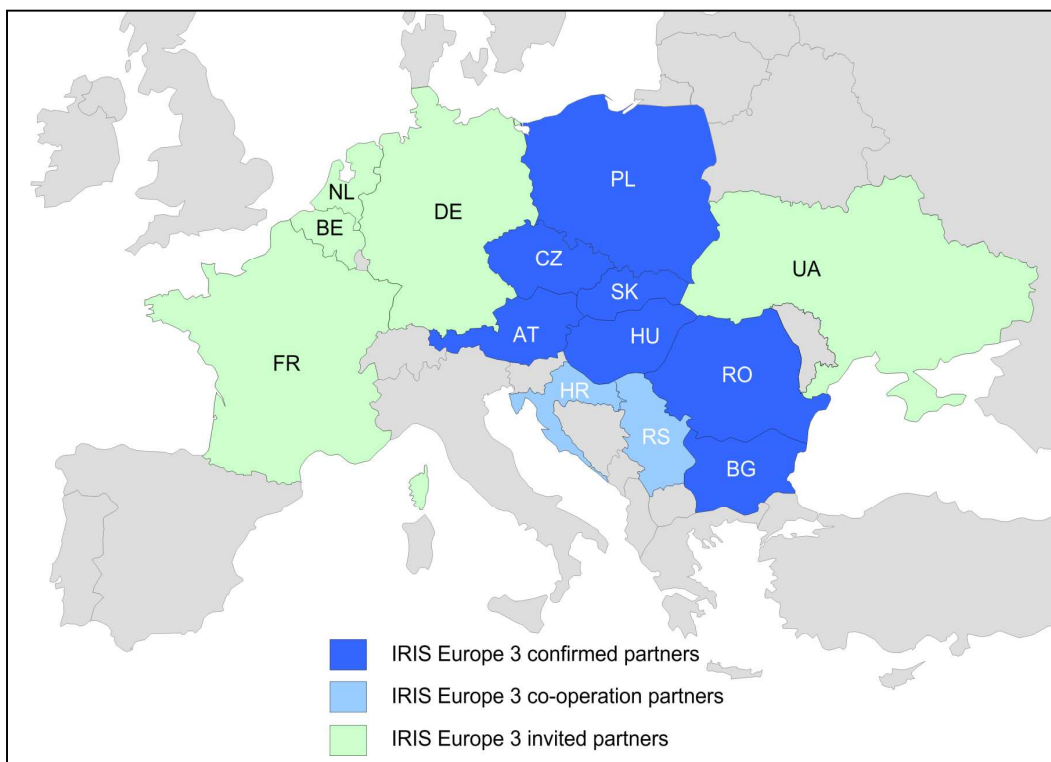
wdrażania RIS przedstawiana jest w licznych opracowanych tematycznie dokumentach (np. problemy środowiskowe związane z NATURĄ 2000, zharmonizowane wdrażanie systemu Calamity abatement service [Usługi zapobiegania niebezpieczeństwom]), do których dostęp mają wyłącznie partnerzy projektu. W ramach projektu stworzono także platformę wymiany wiedzy między ekspertami.

Obecnie trwają prace nad kontynuacją projektu na lata 2012-2014. W najnowszej edycji priorytetem będzie w dalszym ciągu wspieranie prac badawczych i wdrożeniowych usług RIS w Europie. Ponadto planuje się zapewnienie ram prawnych i finansowych dla funkcjonowania stabilnej platformy wymiany doświadczeń i wiedzy eksperckiej w Europie. Beneficjentami projektu IRIS Europe 3 będzie siedem państw Unii Europejskiej⁷: Austria, Bułgaria, Czechy, Polska, Rumunia, Słowacja i Węgry. Koordynatorem projektu pozostanie przedsiębiorstwo VIA DONAU. Program podzielono tematycznie na 6 aktywności, a każde z państw beneficjentów ma możliwość uczestniczenia w dowolnie wybranych, konkretnych działaniach w ramach każdej z aktywności:

- Aktywność 1 – Usługi Informacji o Drodze Wodnej [FIS]
- Aktywność 2 – Usługi Informacji o Ruchu i Transporcie
- Aktywność 3 – Jakość Usług Informacji dla RIS [QoIS]
- Aktywność 4 – Krajowa/ Międzynarodowa Wymiana Danych RIS
- Aktywność 5 – Pomoc w przejściu do regularnego funkcjonowania RIS
- Aktywność 6 – Zarządzanie Projektem/ Programem

⁷ stan na 29.06.2011

Szacowany budżet projektu na chwilę obecną⁸ wynosi około 11 000 000 euro, z tego finansowanie unijne to około 5 500 000 euro. Wielkość narodowych projektów, realizowanych w ramach projektu IRIS Europe 3 waha się od 600 000 euro dla Bułgarii do 2 800 000 euro dla Słowacji z medianą dla wszystkich państw wynoszącą 2 400 000 euro. Państwa beneficjenci IRIS Europe 3 mają możliwość uzyskania 50% refundacji poniesionych kosztów na cele realizowane w ramach projektu. W ramach projektu finansowane mogą być prace badawcze oraz studia wykonalności elementów systemu usług RIS i ich pilotażowa implementacja w poszczególnych krajach. Istotnym elementem projektu jest także koordynacja współpracy instytucji odpowiedzialnych za wdrażanie usług RIS w Europie oraz wspieranie poprawy przepływu informacji i wiedzy między nimi. Ponadto planuje się zapewnienie ram prawnych i finansowych dla funkcjonowania stabilnej platformy wymiany doświadczeń i wiedzy eksperckiej w Europie.



Rys. 3 Państwa beneficjenci projektu IRIS Europe 3 oraz partnerzy współpracujący (stan na 29.06.2011)

Źródło: [15].

Z polskiej perspektywy bardzo ważne jest by wdrażając zgodnie z postanowieniami dyrektywy Komisji Europejskiej nr 2005/44/EC usługi RIS dla Dolnej-aktywnie włączyć się do międzynarodowo zharmonizowanej implementacji oraz prac badawczych nad przyszłością usług RIS w Europie. W tym kontekście szczególnie istotne jest zapewnienie polskiego uczestnictwa (za pośrednictwem Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie) w pracach nad

⁸ stan na 01.07.2011

europijskimi standardami świadczenia usług RIS i nad Jakością Standardów Usług, które w przyszłości obowiązywać będą na terenie Unii Europejskiej. Ponadto w ramach IRIS Europe 3 należy włączyć Centrum RIS w Szczecinie do sieci wzajemnej wymiany danych między urzędami i użytkownikami usług RIS na szczeblu krajowym i międzynarodowym. Dzięki temu możliwa będzie współpraca polskiej administracji w opracowywaniu mapy drogowej dla międzynarodowej wymiany danych na europejskim szczeblu. W ramach projektu współfinansowana powinna być także praca polskich ekspertów jak i transfer wiedzy i doświadczeń, co wymiennie ułatwiłoby przygotowywane wdrożenia usług RIS w Polsce.

4. ANALIZA KOSZTÓW I KORZYŚCI WYNIKAJĄCYCH Z WDROŻENIA USŁUG RIS.

Ze względu na małą ilość badań trudno jednoznacznie określić stosunek kosztów i korzyści implementacji usług RIS w Europie. Nie ma jeszcze wystarczającej ilości opracowań naukowych by móc w pełni ocenić efektywność nowej technologii. Dopiero po zakończeniu prowadzonych obecnie przez międzynarodowe zespoły (np. w ramach platformy PLATINA czy w ramach projektu IRIS Europe) badań możliwa będzie rzetelna analiza korzyści płynących z wykorzystania w żegludze śródlądowej systemów telematycznych.

Z dostępnych dotychczas szacunkowych wyników badań wynika jednak niezbitnie, że wdrożenie usług RIS jest zasadne ekonomicznie. I tak w analizie Sieci Tematycznej SPIN⁹, finansowanej przez Komisję Europejską (Dyrekcja Generalna DG-Trend) badano spodziewane efekty implementacji zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) w Europie. Analiza ta wykazała, że wdrożenie usług RIS jest wysoce efektywne z makroekonomicznego punktu widzenia. Biorąc pod uwagę wszystkie zmierzone korzyści i koszty obliczono, że dla stosunek kosztów do korzyści dla europejskiej implementacji w latach 2005- 2010 wyniesie od 3,0 w scenariuszu konserwatywnym (czyli przy spełnieniu tylko minimalnych wymagań opisanych w dyrektywie 2005/44/EC) do 7,4 w scenariuszu optymistycznym (przy natychmiastowej i pełnej implementacji usług RIS). W scenariuszu wyważonym, zakładającym duże inwestycje w dziedzinie Śródlądowych Elektronicznych Map Nawigacyjnych, Elektronicznego Raportowania Statków, systemów VTT i oprogramowania pomagającego planować podróż stosunek ten wyniesie 5,4. W rezultacie dokument przewiduje znaczącą redukcję kosztów operacyjnych dla szyprow (nawet do 250

⁹ European Strategies to Promote Inland Navigation [Europejskie Strategie Promocji Nawigacji Śródlądowej]

mln euro w roku 2010) jak i wyższy udział żeglugi śródlądowej w transporcie intermodalnym. W scenariuszu wyważonym oczekuje się sumarycznego obniżenia kosztów zewnętrznych transportu w Europie o ponad 150 mln euro rocznie [4].

Ekonomiczną zasadność wdrażania usług RIS potwierdza także analiza przeprowadzona w ramach projektu RISING, która opisuje potencjalne korzyści dla poszczególnych grup użytkowników usług RIS: spedytorów, operatorów terminali i barek oraz administracji. W opracowaniu z lutego 2011 roku korzyści zaszeregowano do 3 kategorii [13]:

- **zarządzanie zdarzeniami**- reagowanie na wydarzenia, które zagrażają pierwotnym planom (np. wszelkie opóźnienia wpływające na Przewidywany Czas Dopłynięcia do terminala) oraz lepsza integracja z systemami zarządzania transportem
- **planowanie podróży**- wybór alternatywnych połączeń i przygotowanie szczegółów wykonania przewozu
- **usługi logistyczne transportu**- bez integracji z systemami operacyjnymi (np. zarządzanie flotą, usługi pozycjonowania, portowe i postoju statku)

I tak dla spedytorów/właścicieli ładunku nowoczesne usługi informacji rzecznej przynoszą następujące korzyści [13]:

- przejrzystość wykonywania zamówienia transportowego
- wczesną reakcją na odstępstwa od zaplanowanego przebiegu transportu
- lepsze przewidywanie / planowanie innych procesów biznesowych (np. zarządzanie magazynowaniem)

Tabela 1. Korzyści implementacji usług RIS dla poszczególnych grup użytkowników

	Spedytorzy	Operatorzy terminali	Operatorzy barek	Administracja
Zarządzanie zdarzeniami	x	X	x	
Planowanie podróży			x	x
Usługi logistyczne transportu		X	x	x

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [13].

Dla operatorów terminali prognozowane korzyści będą płynęły przede wszystkim z lepszej koordynacji transportu śródlądowego z innymi rodzajami transportu oraz poprawą zarządzania postojem statków [13]. Dzięki temu możliwe będzie pełniejsze wykorzystanie infrastruktury terminali i szybszy zwrot poniesionych nakładów inwestycyjnych.

Natomiast dla operatorów barek przyjmuje się, że główne korzyści z wykorzystania nowych usług będą związane z redukcją kosztów paliwa (dzięki lepszemu dostosowaniu prędkości do warunków na szlaku wodnym oraz do Oczekiwanego Czasu Przybycia¹⁰ do określonego punktu, np. śluzy). Ponadto zwiększa się transparentność żeglugi i planowania podróży co umożliwi świadczenie dostosowanych indywidualnie usług i lepsze planowanie wykorzystania floty [13].

Dla administracji dróg wodnych główne korzyści wynikają z poprawy wykorzystania zasobów i infrastruktury na podstawie planów podróży poszczególnych jednostek oraz zwiększenie efektywności procedur załadunkowych (np. celne, zarząd portów) [13].

Ocena Ex-ante wykazała, że w makroekonomicznym ujęciu usługi RIS poprawią pozycję konkurencyjną żeglugi śródlądowej. Możliwe będzie to przede wszystkim dzięki zwiększeniu efektywności i poprawy jakości usług dla klientów. Szacuje się, że w rezultacie tego nastąpi zwiększenie udziału żeglugi śródlądowej w przewozie ładunku i dzięki temu [13]:

- zmniejszy się zużycie paliwa
- zmniejszy się ogólny koszt transportu
- zredukowany zostaną koszty zewnętrzne
- zredukowane zostanie zanieczyszczenie powietrza.

Dla case study planowanie podróży obliczono następujące współczynniki kosztów i korzyści:

Tabela 2. Case study: planowanie podróży, analiza kosztów i korzyści

Podmiot	Roczny koszt (Euro)	Roczny zysk (Euro)	Współczynnik zysk/koszt
Operator terminala	3,519	19 650	5,58
Sternik/ operator barki	7 353	13 034	1,7

Źródło: [13].

5. PODSUMOWANIE.

Żegluga śródlądowa ze względu na swoje niepowtarzalne cechy powinna należeć w Polsce do preferowanych środków transportu ładunków zwłaszcza w przewozach masowych. Niestety wieloletnie, sięgające dziesiątek lat niedofinansowanie tego sektora doprowadziło do degradacji technicznej dróg wodnych i infrastruktury portowej. Bez wieloletniego i ambitnego programu inwestycyjnego nie ma możliwości przywrócenia żegludze należnego jej miejsca w łańcuchu logistycznym. Niezbędna jest kontynuacja

¹⁰ ETA [estimated time of arrival]

nowego podejścia państwa planującego rozwój żeglugi śródlądowej. Bez wątpienia brak dalszego i to zdecydowanego wsparcia państwa mimo licznych zalet żeglugi śródlądowej takich jak:

- ogólną dostępność,
- korzystny stosunek masy całkowitej do masy wykorzystywanej,
- relatywnie mały personel niezbędny do świadczenia usług
- i relatywnie niskie zużycie energii

żegluga skazana byłaby na dalszą marginalizację oraz dekapitalizację infrastruktury i sprzętu.

Pozytywną rolę tworzeniu nowej jakości transportu śródlądowego może odegrać wspólna polityka Unii Europejskiej, która wychodząc naprzeciw wyzwaniom ochrony środowiska i nadmiernego uzależnienia Europy od ropy naftowej promuje bardziej zrównoważone gałęzie transportu. W tym kontekście żegluga śródlądowa, obok transportu kolejowego należy do wspieranych gałęzi transportu. W ostatnich latach na europejskim szczeblu zainicjowano wiele projektów, które mają poprawić pozycję konkurencyjną żeglugi śródlądowej w łańcuchu logistycznym. Szczególną rolę odgrywają przy tym projekty wspierające wdrażanie usług informacji rzecznej.

Usługi RIS, przy względnie niskich kosztach wdrożeniach mogą usprawnić transport śródlądową drogą wodną i znacząco zmienić pozycję żeglugi śródlądowej w europejskim łańcuchu transportowym. Za wcześnie by w pełni ocenić potencjał tej nowej technologii i przeanalizować wszystkie płynące z jej wdrożenia korzyści. Z opublikowanych dotychczas analiz wynika jednak niezbicie, że usługi RIS przynoszą wymierne korzyści makroekonomiczne. Dlatego bardzo ważne jest by także Polska aktywnie uczestniczyła w międzynarodowo zharmonizowanej implementacji usług RIS w Europie oraz w pracach badawczych nad przyszłością usług informacji rzecznej w Unii Europejskiej. Szczególnie istotne jest zapewnienie polskiego uczestnictwa w pracach nad europejskimi standardami świadczenia usług RIS i nad Jakością Standardów Usług, które w przyszłości obowiązywać będą na terenie Unii Europejskiej.

**MIĘDZYNARODOWA WSPÓLPRACA PRZY WDRAŻANIU USŁUG RIS W EUROPIE
NA PRZYKŁADZIE PROJEKTU IRIS EUROPE**

Streszczenie

Artykuł opisuje międzynarodową współpracę przy wdrażaniu usług RIS w Europie. Syntetycznie prezentuje powody międzynarodowej współpracy i wyzwania dla państw wdrażających zharmonizowane usługi informacji rzecznej. Przedstawia dwie kategorie projektów: projekty badawczo-rozwojowe i projekty wdrożeniowe wraz z przykładami. Obszernie opisuje planowany na lata 2012-2014 projekt IRIS Europe, przedstawiając charakter projektu, jego cele, partnerów i historię. Artykuł przedstawia także analizę kosztów i korzyści wynikających z wdrożenia usług RIS w Europie.

**INTERNATIONALLY COORDINATED IMPLEMENTATION
OF THE RIVER INFORMATION SERVICES IN EUROPE. THE CASE OF IRIS EUROPE**

Abstract

The article describes internationally coordinated implementation of the River Information Services in Europe. The paper synthetically presents reasons for the international cooperation and discusses challenges for the countries implementing RIS. Subsequently the thesis characterize two categories of projects: R&D projects and implementation projects with examples. The article comprehensively presents scheduled for 2012-2014 IRIS Europe 3 project, describing character of the project, its priorities, partners and history. The paper also presents the first cost/benefit analysis of the implementation of RIS in Europe.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Center For Transportation Studies, University Of Missouri (2005): GIS for Tracking Vessels on the Inland Waterways. Inland Waterway Lock/Vessel Optimization Study Upper Mississippi River Locks 20-25. Publikacja internetowa (w formacie ppt): <http://www.corpsnets.us/docs/InlandNavApptSys/presentations/vesseltracking.ppt>
- [2] Deutscher Bundesrat (2004): Unterrichtung durch die Bundesregierung Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über harmonisierte Binnenschiffahrtswasserstraßeninformationssysteme auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft KOM(2004) 392 endg.; Ratsdok. 9912/04. Koln: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH,
- [3] DG Energy and Transport (2006): RIVER INFORMATION SERVICES. As policy implementation flows from research.
- [4] DG Mobility and Transport (2010): RIVER INFORMATION SERVICES. Modernising inland shipping through advanced information technologies.

- [5] Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee, Working Party on Inland Water Transport- Praca zbiorowa (2005): Guidelines and recommendations for River Information Services. Resolution No. 57; United Nation, New York
- [6] Gehlhaar, Arne (2010): The RISING Project . Publikacja internetowa (w formacie PDF) www.rising.eu
- [7] IRIS EUROPE II- Praca zbiorowa (2008): Report: SWP 5.3 Environmental impacts of the Project. Publikacja internetowa (w formacie PDF): <http://www.iris-europe.net/>
- [8] IRIS Europe II (2009): Implementation of River Information Services in Europe. Publikacja internetowa: www.iris-europe.net
- [9] Komisja Wspólnot Europejskich. COM(2006) 314 - Utrzymać Europę w ruchu - zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.. „Komunikat Komisji Dla Rady I Parlamentu Europejskiego”, s. 4, 22-6-2006
- [10] Rafael, Róbert (2010): River Information Services. Publikacja internetowa węgierskiego National Association of radio-distress signaling and infocommunications. (w formacie PPT): www.rsos.hu
- [11] Reche, LBDipl.-Ing. Jan\ Boettcher, BDir Dipl.-Ing. Gabriele\ Bober, Dipl.-Ing. Stefan (2010): River Information Services, IT und Kommunikationstechnik. Bonn: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. (str. 157-168)
- [12] RISING (2011): Demonstrator Cases 2nd Advisory Committee Meeting Arne Gehlhaar, ISL
- [13] RISING (2011): Market Approach for RISING Results (Materiały ze spotkania 02.02.2011)
- [14] Sattler, Mario (2011): European RIS Implementation Initiative IRIS Europe 3. 1st Beneficiary Workshop. Publikacja internetowa (w formacie PDF): <http://www.iris-europe.net/>
- [15] Sattler, Mario/ Kaufmann, Mario (2011): Minutes of Meeting. 1st Partner Workshop. Wiedeń: VIA DONAU

OFICJALNE STRONY PROJEKTÓW:

- [16] IRIS Europe: www.iris-europe.net
- [17] PLATINA: www.naiades.info/platina/page.php?id=1
- [18] RISING: www.rising.eu
- [19] RIS in Europe: www.ris.eu