

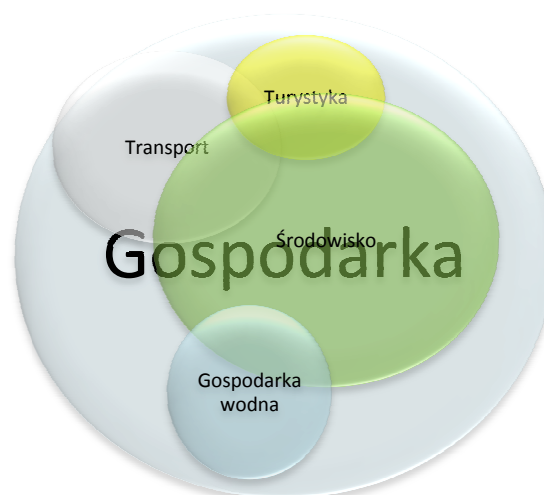
Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL¹

Współzależności w rozwoju śródlądowych dróg wodnych

1. WSTĘP

Transport wodny śródlądowy funkcjonuje w kilku różnych płaszczyznach, stąd współzależności występujące w procesie jego rozwoju są wyjątkowo złożone. Jest on, jako gałąź transportu, elementem systemu transportowego, jako usługa turystyczna – elementem turystyki, jako użytkownik śródlądowych dróg wodnych jest elementem gospodarki wodnej i wreszcie poprzez wszystkie te płaszczyzny wywiera istotny wpływ na środowisko (rys.1.):

- jako najbardziej przyjazna gałąź transportu, zmniejsza degradację środowiska,
- jako użytkownik drogi wodnej zwiększa możliwości samooczyszczania wód,
- poprzez zagospodarowanie dróg dla transportu narusza środowisko,
- przy zagospodarowaniu turystycznym również narusza środowisko ale też chroni przed niekontrolowaną dewastacją.



Rys 1. Płaszczyzny funkcjonowania śródlądowych dróg wodnych

Źródło: opracowanie własne

¹ Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny

Tak szerokie powiązania sprawiają, że harmonijny rozwój infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, podstawy tej gałęzi transportu przynosi efekty w różnych dziedzinach gospodarki, a zaniedbania dróg wodnych mogą być zagrożeniem dla funkcjonowania wielu działów gospodarki przynosząc „zwielokrotnione” straty.

W interesie społeczno-gospodarczym leży więc dbanie o zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych w sposób zapewniający maksymalizację korzyści ogólnogospodarczych.

Niestety osiągnięcie tego celu w praktyce napotyka wiele problemów związanych z:

- często jednostronną oceną efektów, nie oddającą faktycznego znaczenia dróg wodnych,
- trudnowymiernością efektów kompleksowego zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych,
- problemami związanymi z Naturą 2000.

Obecny układ zarządzania drogami wodnymi sprawia, że problemy ich rozwoju są postrzegane fragmentarycznie, a instytucje mające wpływ na ich rozwój nie tylko nie dostrzegają wielu efektów, nie są zainteresowane ich pomnażaniem, ale wręcz marginalizują znaczenie niektórych z nich. Dotyczy to zarówno resortu transportu jak i gospodarki wodnej, która nie identyfikuje się z interesem ogólnogospodarczym, a jedynie z wybranymi zadaniami np. ochroną przeciwpowodziową.

Problemy z oceną efektów zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych występują nie tylko w związku z tym, że brak jest podmiotu, który koordynowałby wszystkie dziedziny powiązane z drogami wodnymi, trudności pojawiają się często nawet przy jednostronnej ocenie efektów w jednej z przedstawionych płaszczyzn.

2. PROBLEMY Z OCENĄ ROLI TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO W PRZEWOZACH ŁADUNKÓW I PASAŻERÓW

Wyłączenie z zakresu działania ministra infrastruktury zagadnień śródlądowych dróg wodnych utrudnia prowadzenie spójnej polityki odnoszącej się do infrastruktury transportowej kraju oraz kształtowanie zrównoważonej struktury gałęziowej przewozów stosownie do wytycznych wspólnej polityki transportowej UE.

Z punktu widzenia ministerstwa infrastruktury jednak największym, jak dotychczas, zagrożeniem dla rozwoju infrastruktury śródlądowych dróg wodnych w Polsce jest brak zrozumienia roli tej gałęzi transportu w polityce zrównoważonego rozwoju. Niedocenianie jej jest przede wszystkim skutkiem traktowania tej transportu wodnego śródlądowego analogicznie do pozostałych gałęzi (np. transportu kolejowego, drogowego)

bez uwzględniania jego specyfiki. Niski udział tej gałęzi w obsłudze potrzeb przewozowych utożsamiany jest z jego niewielką rolą w systemie transportowym, czego konsekwencją są niewielkie nakłady na rozwój śródlądowych dróg wodnych.

Nieadekwatność tego wskaźnika wynika z tego, że:

- nierównomierne rozmieszczenie śródlądowych dróg wodnych i zróżnicowana ich jakość powodują, że obszar ciężący do tej gałęzi transportu jest niewielki i często zlokalizowany jedynie w niektórych regionach kraju, co sprawia, że podawana „średnia” jest wynikiem zerowego udziału tej gałęzi w regionach, w których brak śródlądowych dróg wodnych i często dominującego lub przynajmniej istotnego udziału w rejonach, gdzie te drogi występują;
- współczesne wyzwania polityki transportowej, takie m. in. jak zaspokojenie rosnących potrzeb w rejonach zagrożonych kongestią przy braku rezerw terenowych na rozbudowę infrastruktury sprawiają, że gałąź transportu która może te problemy rozwiązać odgrywa w systemie transportowym i gospodarce rolę, którą trudno przecenić, bez względu na jej średni udział w obsłudze potrzeb przewozowych, od ich rozwiązania bowiem zależy rozwój społeczno-gospodarczy regionów oraz jakość życia społeczeństw,
- specyficzne walory tej gałęzi transportu jako usługi turystycznej i możliwość stymulowania poprzez turystykę rozwoju społeczno-gospodarczych regionów słabo-rozwiniętych sprawiają, że gałąź ta może mieć strategiczne znaczenie w rozwoju wielu najslabiej rozwiniętych regionów Polski, pomimo niewielkich w stosunku do innych gałęzi przewozów pasażerskich,
- układ śródlądowych dróg wodnych stwarza możliwość zwiększenia dostępności regionów i rozwiązania problemów komunikacyjnych w regionach trudno dostępnych dla innych gałęzi, efekty dla poprawy jakości połączeń i wzrostu bezpieczeństwa w najtrudniejszych regionach mogą być znaczne nawet przy niewielkim udziale w przewozach,
- wszystkie wyżej wymienione obszary zastosowania transportu wodnego śródlądowego rozwiązują problemy transportowe i gospodarcze w sposób najbardziej przyjazny dla środowiska dając znaczne oszczędności na kosztach zewnętrznych w porównaniu do innych gałęzi transportu [8].

Te wybrane, specyficzne, cechy transportu wodnego śródlądowego sprawiają, że gałąź ta powinna być rozwijana we wszelkich możliwych sferach zastosowania, bowiem efekty jej wykorzystania często wykraczają poza sferę transportu.

Miejsce transportu wodnego śródlądowego na rynku przewozów ładunków i pasażerów powinno być przede wszystkim określane jego udziałem na wybranych rynkach, czy relacjach, w których kumulują się problemy kongestii, ograniczonej dostępności, zagrożenia bezpieczeństwa itp.

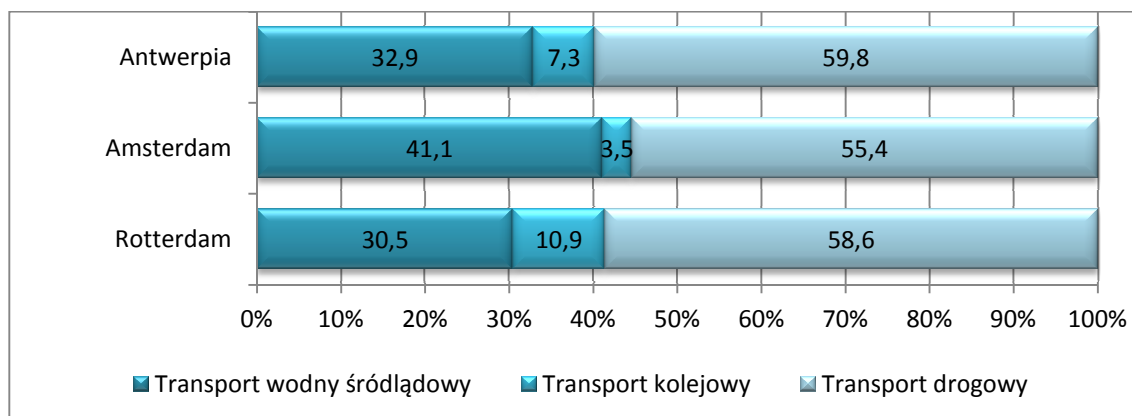
Problemy te bowiem koncentrują się w niektórych obszarach, powodując szczególnie negatywny wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy funkcjonowanie podmiotów gospodarczych czy jednostek terytorialnych. Przykładem podmiotów narażonych na takie oddziaływanie są:

- porty morskie,
- miasta,
- regiony o mniejszej dostępności transportowej.

Ograniczona dostępność portów morskich, przy braku możliwości dalszego rozwoju infrastruktury drogowej wpływa negatywnie na pozycję portu, ograniczając jego konkurencyjność. Ograniczona dostępność w regionach, czy miastach zagrożonych stale kongestią wpływa negatywnie na konkurencyjność jednostek gospodarczych znajdujących się na tym terenie oraz komfort życia mieszkańców.

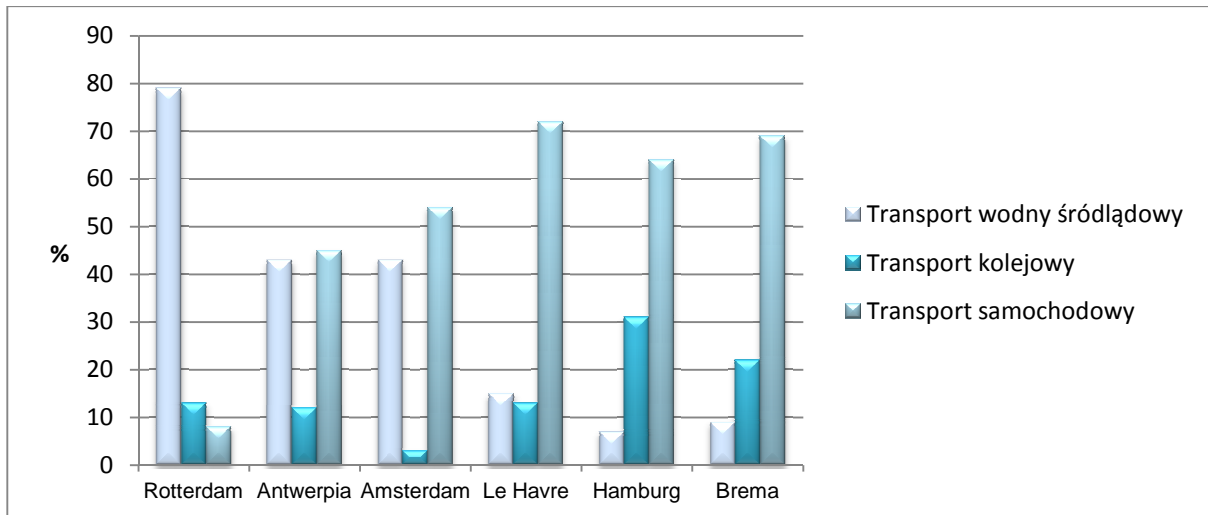
Przedstawione zalety transportu wodnego śródlądowego a także duży potencjał tkwiący w tej gałęzi transportu oraz niewielkie zapotrzebowanie na teren, lub brak takich potrzeb powodują, że gałąź ta może korzystnie wpłynąć na rozwiązanie niektórych z tych problemów na zapleczu portów morskich, w miastach lub regionach zlokalizowanych nad drogami wodnymi.

Zalety transportu wodnego śródlądowego jako transportu zapleczewego portów morsko-rzecznych dostrzega coraz więcej portów morskich i to nie tylko tych połączonych z zapleczem wielkogabarytową drogą wodną (jak Rotterdam, Amsterdam, czy Antwerpia, w których udział w obsłudze obrotów portowych sięga 80 %, a w obsłudze kontenerów - 40% -rys.2) ale mających połączenie drogą o znacznie gorszych parametrach (rys.3 i 4).



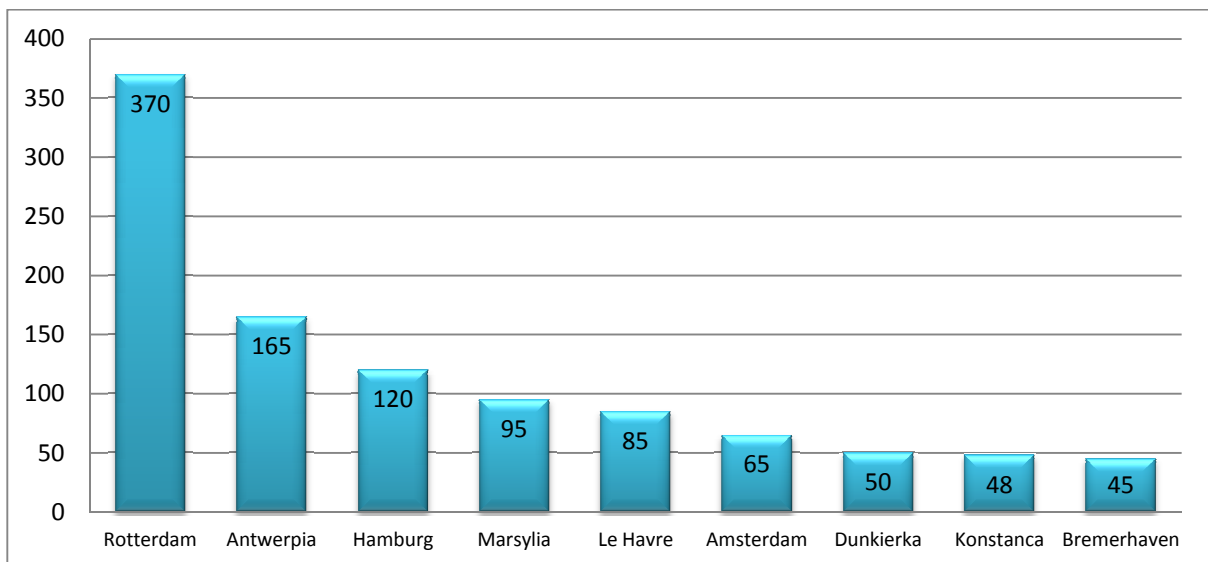
Rys.2. Udział żeglugi w obsłudze obrotów kontenerowych wybranych portów

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów portów Rotterdam, Amsterdam i Antwerpia



Rys. 3. Struktura gałęziowa transportu zapleczewego wybranych portów morskich w 2007 r.

Źródło: opracowanie własne na podst.: Just add water . Inland Navigation Europe. Brussels 2009



Rys.4. Przewozy do i z portów morskich w mln t

Źródło: opracowanie własne na podst.: Just add water . Inland Navigation Europe. Brussels 2009.

Ważną sferą zastosowania żeglugi śródlądowej w rejonach portów morskich i stoczni mogą być przejazdy do pracy. Żegluga często zapewnia najkorzystniejsze połączenia w tych rejonach i wykorzystanie statków pasażerskich do takich przewozów znacznie zmniejsza szczyty komunikacyjne i związane z tym niedogodności. Przewozy tego typu są stosunkowo łatwe do zaplanowania, popyt na nie jest bowiem przewidywalny i realizowane mogą być we współpracy z zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi.

W dużych aglomeracjach złagodzenie kongestii na drogach przynieść może obsługa przez transport wodny śródlądowy codziennego zaopatrzenia miast z centrów logistycznych zlokalizowanych w portach rzecznych. Kolejną nową sferą zastosowania transportu wodnego śródlądowego w obsłudze miast jest transport śmieci. Unia Europejska generuje rocznie

2,3 mld ton śmieci, z czego 60 % obecnie przewożonych jest samochodami. Myśląc o perspektywnym rozwiązaniu tego problemu takie miasta jak Bruksela, Lille, Liege, Londyn, Paryż, Haga i inne próbują zwiększyć przewozy tego ładunku drogą wodną, zmniejszając tym samym kongestię w miastach oraz koszty transportu i emisję CO₂. W Holandii, w rejonie Amsterdamu przewóz 140 000 ton śmieci na składowisko w Alkmaar pozwala zdjąć z dróg 5 500 samochodów ciężarowych rocznie. W Wielkiej Brytanii barki przewożące śmieci zastępują 100 000 samochodów ciężarowych rocznie [6]. Inną niszą, która jest już wykorzystywana w niektórych krajach przez żeglugę śródlądową jest przewóz papieru dla zaopatrzenia miast i w drodze powrotnej makulatury do recyklingu.

Transport wodny śródlądowy może odegrać ważną rolę jako ogniwo komunikacji miejskiej. Drogi wodne przebiegają przez najbardziej zatłoczone rejony miast – ich centra, co stwarza możliwości ich wykorzystania do przewozów komunikacyjnych w wybranych relacjach. Warunkiem sukcesu jednak jest potraktowanie przewozów transportem wodnym śródlądowym analogicznie jak innymi gałęziami transportu, zarówno pod względem cen, które muszą być atrakcyjne i porównywalne z cenami innych środków transportu zbiorowego, jak i pod względem koordynacji rozkładów jazdy z potrzebami przewozowymi.

Rozwój transportu wodnego śródlądowego w przedstawionych sferach oprócz złagodzenia szczególnie dotkliwych w tych regionach problemów transportowych przynosi również zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu, co oczywiście nie pozostaje bez wpływu na jakość życia społeczeństw i koszty rozwoju społeczno-gospodarczego.

Brak zrozumienia roli transportu wodnego śródlądowego w zrównoważonym rozwoju transportu znajduje swoje odzwierciedlenie w dokumentach Ministerstwa Infrastruktury, np.:

- w "Strategii rozwoju transportu do 2030 – założenia" MI 2010, w celu I + Kierunki interwencji: *Budowa i modernizacja infrastruktury transportowej*, nie uwzględniono transportu wodnego śródlądowego, który bez natychmiastowych inwestycji modernizacyjnych i rozwojowych (częściowo już realizowanych w „Programie dla Odry 2006”) skazany jest na dalszą degradację,
- w "Strategii rozwoju transportu do 2030 – założenia" MI 2010, w części „Kroki milowe” przewidziano do roku 2015: „*Opracowanie koncepcji w zakresie przywrócenia parametrów eksploatacyjnych określonych w klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych*”; takie oddalenie w czasie zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych stwarza zagrożenie całkowitego upadku transportu wodnego śródlądowego wskutek:
 - nieodwracalnych, niekorzystnych dla żeglugi zmian w infrastrukturze po zrealizowaniu inwestycji niezbędnych dla ochrony powodziowej,

- pojawienia się nowych, nieodwracalnych barier na drogach wodnych wskutek rozwoju infrastruktury drogowej i kolejowej (mosty, nieuwzględniające potrzeb nowoczesnej żeglugi),
- upadku polskich przedsiębiorstw żeglugowych wskutek braku perspektyw rozwoju ich działalności na polskim rynku,
- zaniechania przez armatorów inwestowania w nowoczesne technologie,
- postępującej degradacji śródlądowych dróg wodnych, zwiększającej zakres niezbędnych inwestycji.

„Opracowanie koncepcji w zakresie przywrócenia parametrów eksploatacyjnych określonych w klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych” nie jest potrzebne. RZGW muszą po prostu realizować podstawowe obowiązki w zakresie utrzymania śródlądowych dróg wodnych. Rada Ministrów określiła jednoznacznie wymagania jakie powinny spełniać drogi wodne (Rozporządzenie w sprawie klasyfikacji...) i Ministerstwo Infrastruktury musi je egzekwować. Niedopuszczalne jest odkładanie na 5 lat decyzji w sprawie bieżącego utrzymania śródlądowych dróg wodnych i to sugerowane przez MI.

W przewozach pasażerskich wymagania dotyczące śródlądowych dróg wodnych są dużo niższe, zaś zróżnicowanie form przewozów pozwala na wykorzystanie niemal każdej śródlądowej drogi wodnej, pod warunkiem, że - ze względu na bezpieczeństwo żeglugi - zachowane będą parametry dróg przewidziane w Rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Dz. U. 2002, nr 77, poz.695. Dużo większe znaczenie przy realizacji tego typu przewozów mają inwestycje towarzyszące, zapewniające odpowiedni standard i atrakcyjność tego typu usług. Inwestycje te leżą zazwyczaj w gestii samochodów lub inwestorów prywatnych.

Ważną sferą zastosowania żeglugi śródlądowej są turystyczne przewozy pasażerskie. Turystyka wodna może odegrać bardzo ważną rolę w rozwoju gospodarczym przyczyniając się do aktywizacji społeczno-gospodarczej regionów, często biedniejszych, obarczonych dużym bezrobociem.

Jednocześnie rozwój turystyki wodnej może przyczynić do :

- większej dbałości o stan dróg wodnych nieeksploatowanych przez statki handlowe,
- większej dbałości o środowisko; tereny na których odbywają się tego typu rejsy muszą odznaczać się wyjątkowymi walorami zarówno pod względem szaty roślinnej, ukształtowania terenu, utrzymania i zadbania o czystość a jednocześnie dostosowania do wymagań turystów.

Wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych w obsłudze ruchu turystycznego stanowi istotny instrument wzrostu gospodarczego regionów położonych w sąsiedztwie dróg wodnych. O znaczeniu turystyki świadczyć może skala uzyskiwanych przychodów z tego rodzaju działalności. Na przykład obroty przedsiębiorstw żeglugowych w Niemczech, uzyskiwane z przewozów wykonywanych w ramach rejsów kilkudniowych, w 2005 r. przekroczyły poziom 250 mln euro, przy przewozach 2,6 mln pasażerów. Dzięki zawijaniu statków do portów pośrednich, położonych na trasie rejsów istnieje możliwość aktywizacji gospodarczej miast odwiedzanych przez turystów. Szacuje się, że przeciętnie w krajach Europy Zachodniej turysta podróżujący drogami wodnymi wydaje w odwiedzanych ośrodkach kulturowych, rekreacyjnych, gastronomicznych około 32 euro. Z innych przykładów wynika, że przewozy turystyczne statkami z miejscami hotelowymi na śródlądowych drogach wodnych wraz z relacjami przybrzeżnymi były dla Amsterdamu w 2003 r. źródłem przychodów na poziomie 51 mln euro [4].

Reasumując, można stwierdzić, że współczesne tendencje zmian w zakresie wykorzystania transportu wodnego śródlądowego przejawiające się dywersyfikacją sfer jej zastosowania stwarzają szanse na rozwój tej gałęzi transportu w różnych warunkach nawigacyjnych – zarówno na najlepszych drogach wodnych, jak i na drogach o znaczeniu regionalnym i wykorzystanie to może przynieść znaczne korzyści społeczno-gospodarcze nawet przy niewielkim średnim udziale tej gałęzi w obsłudze potrzeb przewozowych.

3. GOSPODARKA WODNA

Śródlądowe drogi wodne, podstawa rozwoju żeglugi śródlądowej są jednocześnie integralnym elementem kompleksowej gospodarki wodnej obok:

- ochrony przeciwpowodziowej zabezpieczającej tereny sąsiadujące z ciekami przed skutkami powodzi,
- przemysłu, zainteresowanego zaopatrzeniem w wodę,
- gospodarki komunalnej (również ze względu na potrzeby wodne),
- rolnictwa, wymagającego zapewnienia odpowiednich stosunków wodnych na danym terenie, podobnie
- leśnictwa,
- energetyki wykorzystującej zasoby energetyczne rzek,
- sportu i turystyki, zainteresowane wykorzystaniem akwenów wodnych dla rekreacji itp.

Zaspokojenie zróżnicowanych potrzeb wodnych wymaga zorganizowanego działania w zakresie korzystania z wód i zapobiegania ich ujemnym wpływom [3]. Zajmuje się tym gospodarka wodna. Harmonijny rozwój gospodarki wodnej wymaga współdziałania wszystkich zainteresowanych działów i kompleksowego zagospodarowania dróg wodnych.

Inwestycje kompleksowe charakteryzują się bowiem wyższą efektywnością ekonomiczną niż inwestycje jednozadaniowe, realizujące podobne cele, co wynika między innymi z faktu, że:

- nakłady na realizację rozwiązań kompleksowych są mniejsze od sumy nakładów na realizację rozwiązań jednozadaniowych,
- koszty utrzymania przypadające na poszczególnych zainteresowanych inwestycją są mniejsze niż w przypadku obiektów jednozadaniowych,
- cele ich są zgodne z celami ogólnogospodarczymi,
- kompleksowe inwestycje wodne rozwiązują problem wody w sposób perspektywiczny,
- inwestycje kompleksowe stwarzają możliwość osiągnięcia efektu oszczędnościowego w przyszłości (ochrona przeciwpowodziowa, ochrona przed zanieczyszczeniem),
- ingerując w środowisko zapewniają w momencie ukończenia przywrócenie równowagi w środowisku, choć w zmienionych warunkach.

Niestety uwzględnianie potrzeb transportu wodnego śródlądowego w procesie zagospodarowania i utrzymania śródlądowych dróg wodnych napotyka w praktyce poważne utrudnienia, związane z obowiązującymi strukturami organizacyjnymi. Śródlądowe drogi wodne w Polsce należą do zakresu działania ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej, który jest odpowiedzialny za budowę, modernizację, utrzymanie śródlądowych dróg wodnych a także ochronę przeciwpowodziową [2]. Po przeprowadzonych w ustawie Prawo wodne zmianach, od 1 stycznia 2006 r. prawa właścicielskie w odniesieniu do śródlądowych dróg wodnych wykonuje, podlegający Ministerstwu Środowiska Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej [1].

Ministerstwo Środowiska potrzeby transportu wodnego i turystyki traktuje często jako utrudnienie w zagospodarowaniu wód, a nie źródło wzrostu ogólnogospodarczej efektywności inwestycji na drogach wodnych i licznych korzyści społecznych.

Niektóre z korzyści wynikających z kompleksowego zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych są trudno wymierne, występują np. w sferze transportowej i w obecnym układzie potrzeby zrównoważonego rozwoju transportu są mało znane osobom odpowiedzialnym za gospodarkę wodną. W związku z tym często interesy transportu

wodnego śródlądowego (podobnie zresztą jak i energetyki) są bagatelizowane lub wręcz pomijane, czego oczywistą konsekwencją są straty ogólnogospodarcze, niższa efektywność inwestycji wodnych i przede wszystkim działanie na szkodę zrównoważonego rozwoju. Na dodatek podejmowane dziś w tym zakresie decyzje mogą trwale utrudnić rozwój śródlądowych dróg wodnych. Poważnym ostrzeżeniem przed takimi konsekwencjami może być obecny :”Projekt polityki wodnej państwa do roku 2030 (z uwzględnieniem etapu 2016)” [5], w którym wszystkie przedstawione słabości obecnego układu znalazły swoje potwierdzenie.

4. KONFLIKTY Z OBSZARAMI NATURA 2000

Zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych w Polsce napotyka również trudności związane z „Naturą 2000”. Problemy dotyczą zarówno:

- obszarów chronionych,
- procedur przyjętych w przypadku bieżącego utrzymania i podejmowania inwestycji na obszarach chronionych i w ich sąsiedztwie,
- sposobu wykazywania degradacyjnego wpływu na środowisko.

Paradoksalnie inwestycje realizowane w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju gospodarki, w tym w najmniej degradującej środowisko, w porównaniu z innymi gałęziami transportu, w żegludze, czy energetyce wodnej napotykają w Polsce na szczególnie duże trudności i ograniczenia stawiające pod znakiem zapytania ideę zrównoważonego rozwoju, realizowaną w UE, w której rozwój śródlądowych dróg wodnych jest wspierany i zajmuje ważne miejsce w nowej Białej Księdze z 2011 r [7]. Problem polega między innymi na zbyt wąskim zakresie analizy korzyści i strat, nie uwzględniającym w przypadku śródlądowych dróg wodnych kosztów zewnętrznych rozwoju transportu samochodowego jako alternatywy, zwłaszcza w obsłudze miast, portów morskich i handlu zagranicznego.

Na obszarze Natura 2000 problematyczny w Polsce jest również rozwój turystyki wodnej i rekreacji, podczas, gdy alternatywą dla zorganizowanej turystyki jest, jak wcześniej wspomniano, najczęściej „dzika”, której skutkiem jest niekontrolowana dewastacja cennych terenów. Potwierdzają to lata doświadczeń. Jeżeli przy obecnych tendencjach dynamicznego rozwoju turystyki wodnej nie uda się stworzyć infrastruktury turystycznej, zapobiegającej tej dewastacji, to skutki braku działań w tej dziedzinie mogą być dużo bardziej dotkliwe dla środowiska niż kwestionowane „w imię ochrony środowiska” inwestycje.

5. WNIOSKI

Zaniechanie rozwoju śródlądowych dróg wodnych, a zwłaszcza nieuwzględnianie potrzeb żeglugi w procesie zagospodarowania wód jest sprzeczne z zasadą zrównoważonego rozwoju, może bowiem odebrać przyszłym pokoleniom szanse na osiągnięcie wspomnianych korzyści w różnych dziedzinach gospodarki. Dlatego też konieczne jest ogólnogospodarcze spojrzenie na problem rozwoju dróg wodnych.

Niestety w przygotowywanych obecnie dokumentach dotyczących strategii rozwoju gospodarczego znaleźć można wszystkie przedstawione nieprawidłowości.

Przy obecnie funkcjonujących strukturach organizacyjnych i związanych z nimi zasadach przygotowywania strategii rozwoju gospodarczego niezbędne wydaje się stworzenie warunków do wymiany poglądów i doświadczeń w zakresie zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych, uwzględniających różne aspekty funkcjonowania tej infrastruktury. Być może koordynator lub zespół ekspertów umożliwiłyby stworzenie wspólnej koncepcji, najkorzystniejszej dla zrównoważonego rozwoju uwzględniającej potrzeby wszystkich dziedzin związanych z drogami wodnymi.

WSPÓLZALEŻNOŚCI W ROZWOJU ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH

Streszczenie

Transport wodny śródlądowy funkcjonuje w kilku różnych płaszczyznach, stąd współzależności występujące w procesie jego rozwoju są wyjątkowo złożone. Jest on, jako gałąź transportu, elementem systemu transportowego, jako usługa turystyczna – elementem turystyki, jako użytkownik śródlądowych dróg wodnych jest elementem gospodarki wodnej i wreszcie poprzez wszystkie te płaszczyzny wywiera istotny wpływ na środowisko. Tak szerokie powiązania sprawiają, że harmonijny rozwój infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, podstawy tej gałęzi transportu przynosi efekty w różnych dziedzinach gospodarki, a zaniedbania dróg wodnych mogą być zagrożeniem dla funkcjonowania wielu działów gospodarki przynosząc „zwielokrotnione” straty. W interesie społeczno-gospodarczym leży więc dbanie o zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych w sposób zapewniający maksymalizację korzyści ogólnogospodarczych.

THE INTERDEPENDENCE IN THE DEVELOPMENT OF THE INLAND WATERWAYS

Abstract

The inland shipping is running in several different areas, so there is a very complex correlation in the process of its development. As a branch of the transport, the inland shipping is a part of the transport system; as a tourist service - an element of tourism; as a user of the inland waterways it is an element of water management and finally, through all these spheres, it has a significant impact on the environment. The multi-connection like this causes that the harmonious development of the inland waterways infrastructure, which is the basis of this branch, affects the various fields of the economy. On the other hand the negligence of the waterways can be a danger to the running of many sectors of the economy, bringing 'multiplied' losses.

LITERATURA

- [1] Art.4 ustawy Prawo wodne Dz.U. 2001, Nr 115, poz.1229 wraz z późniejszymi zmianami (tekst ujednolicony).
- [2] Art.11 ustawy z dnia 4 września 1997 o działach administracji rządowej. Dz.U. 1997, Nr 141, poz.943 wraz z późniejszymi zmianami (tekst ujednolicony).
- [3] Hofman L., Wojewódzka-Król K.: *Ekonomika zasobów wodnych*. Wydawnictwo UG, Gdańsk 1988, s.11
- [4] *Marktbeobachtung der Europäischen Binnenschifffahrt 2007-2*. Sekretariat der ZKR, Strasbourg 2007, s.27-30.
- [5] *Projekt polityki wodnej państwa do roku 2030 (z uwzględnieniem etapu 2016)*. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej 2010.
- [6] *Waste over water*. Inland Navigation Europe, WWW.inlandnavigation.org.2008
- [7] *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.
- [8] *Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R.: Koncepcja rozwoju transportu wodnego śródlądowego jako elementu spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego*. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2010.