

ZAŁOŻENIA DO PLANÓW ROZWOJU ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH W POLSCE NA LATA 2016-2020 Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2030

MINISTERSTWO GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

DOKUMENT PRZYJĘTY PRZEZ RADĘ MINISTRÓW 14 CZERWCA 2016 R.

Spis treści

Aktualny stan i charakterystyka transportu śródlądowego.....	3
Cele i priorytety dotyczące planowanych inwestycji.....	5
Szacunkowe koszty, potencjalne źródła i mechanizm finansowania inwestycji oraz korzyści z ich realizacji....	6

WERSA PROJEKTU

Aktualny stan i charakterystyka transportu śródlądowego

1. O tym, czy żegluga śródlądowa jest elementem systemu transportowego kraju, decyduje istnienie dróg wodnych. Jednocześnie uzależnienie występowania dróg wodnych od warunków naturalnych stanowi zasadnicze ograniczenie możliwości elastycznego dostosowywania ich do zmieniających się potrzeb przewozowych. Z tego powodu o możliwości rozwoju żeglugi śródlądowej decyduje przede wszystkim jakość i układ przestrzenny dróg wodnych.

2. Polska jest krajem o stosunkowo małych zasobach wodnych. Średni roczny odpływ wód powierzchniowych wynosi w Polsce ok. 62 mld m³, co w przeliczeniu na jednego mieszkańca daje roczny zasób 1600 m³ wody, tj. prawie trzykrotnie mniej, aniżeli wynosi średnia wartość europejska. Jednym z podstawowych sposobów zwiększających możliwość wykorzystania zasobów wodnych jest ich retencjonowanie. Łączna pojemność całkowita wszystkich zbiorników retencyjnych w Polsce wynosi 2,75 mld m³ wody, co stanowi jedynie ok. 6% średniego rocznego odpływu, podczas gdy w innych krajach europejskich wskaźnik ten waha się w przedziale od kilkunastu do kilkudziesięciu procent. Szacuje się, że realne możliwości sztucznej retencji w Polsce, wynikające z warunków topograficznych, demograficznych i gospodarczych, wynoszą 15% średniego rocznego odpływu. Wykorzystanie wszystkich możliwości sztucznej retencji w Polsce pozwoliłoby zwiększyć zasoby dyspozycyjne wody o ok. 4 mld m³.

3. Mimo niezbyt korzystnego stanu zasobów wodnych oraz dużej zmienności odpływu rzeczno, którego wyrównywanie utrudnia daleko niewystarczająca retencja zbiornikowa, całkowita długość śródlądowych dróg wodnych uznanych za żeglowne w 2014 r. wynosiła 3655 km, z czego drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym stanowiły niespełna 6%. Pozostałe drogi wodne posiadają znaczenie regionalne, a ich rzeczywiste warunki nawigacyjne w większości przypadków nie odpowiadają parametrom, jakie zostały im przypisane w czasie ich klasyfikacji. Z kolei geograficzny układ dwóch głównych rzek kraju, tj. Wisły i Odry, z punktu widzenia transportowego jest korzystny, ponieważ pokrywa się z ogólnokrajowymi kierunkami największych potoków masy ładunkowej oraz poprzez szlaki wodne biegnące równoleżnikowo, stwarza możliwość dogodnych połączeń z systemami wodnymi krajów sąsiednich.

4. W wyniku wieloletnich zaniedbań inwestycyjnych, które nie gwarantowały właściwego utrzymania śródlądowych dróg wodnych, ani - tym bardziej - ich rozwoju, polska żegluga śródlądowa swoje przewozy realizuje głównie na lokalnych odcinkach Odry (90% krajowych przewozów) i Wisły oraz na drogach wodnych Europy Zachodniej, głównie w Niemczech. W 2014 r. polska żegluga śródlądowa przewiozła 7629 tys. ton ładunków, co stanowiło niespełna 0,4% jej udziału w ryku usług transportowych. Jedna czwarta masy towarów przewieziona została pomiędzy obcymi portami. W 90% przewozy krajowe odbywały się na odległość mniejszą niż 50 km.

5. Możliwość aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w Polsce uzależniona jest od poprawy parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych. W *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* z dnia 22 stycznia 2013 r. oraz w *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu* z dnia 24 września 2014 r. (dalej: *Dokument Implementacyjny*) zakłada się m.in. przeprowadzenie zadań inwestycyjnych umożliwiających przywrócenie im parametrów eksploatacyjnych określonych w tzw. w rozporządzeniu klasyfikacyjnym¹ oraz zwiększenie długości dróg żeglownych o parametrach co najmniej III klasy żeglowności. Na podstawie powyższych celów wyznaczono kryteria wyboru projektów, które zostaną objęte dofinansowaniem ze środków UE w ramach perspektywy finansowej 2014-2020. Priorytetowe inwestycje w *Dokumencie Implementacyjnym* obejmują 25 przedsięwzięć, z których najwyżej ocenione zostały zadania inwestycyjne planowane na drodze wodnej rzeki Odry. Właśnie projekty związane z modernizacją Odrzańskiej Drogi Wodnej mają największą szansę na realizację, ponieważ limit środków europejskich pozwala na realizację tylko ograniczonej liczby zadań inwestycyjnych z tej listy.

¹ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. z 2002 r. Nr 77, poz. 695)

6. W dokumentach strategicznych na poziomie europejskim do najważniejszych celów równoważenia systemu transportowego zalicza się zmniejszenie degradującego wpływu transportu na środowisko naturalne. Ten cel można osiągnąć poprzez wspieranie przyjaznych dla środowiska technologii i gałęzi transportowych, w tym rozwój żeglugi śródlądowej i transportu kombinowanego. Dla utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego zakłada się m.in. przeniesienie do 2030 roku 30% transportu drogowego towarów przewożonych na odległość większą niż 300 km na inne środki transportu, tj. kolej lub transport wodny, a do 2050 roku - ponad 50% transportu drogowego. Strategia UE przewiduje również zagwarantowanie do 2050 roku, by wszystkie najważniejsze porty morskie miały, tam gdzie jest to możliwe, połączenie z systemem transportu wodnego śródlądowego oraz stworzenie do 31 grudnia 2030 roku spełniającej wymogi rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013² sieci bazowej transeuropejskich korytarzy transportowych TEN-T, a do 31 grudnia 2050 roku - sieci kompleksowej. Zaleca się także, aby korytarze sieci bazowej TEN-T posiadały infrastrukturę trzech gałęzi transportowych, tj. kolejowego, drogowego i wodnego śródlądowego³.

Planując europejską sieć głównych korytarzy transportowych, Komisja Europejska oparła się na doświadczeniach EKG ONZ, która w opracowanych przez siebie Porozumieniach dotyczących różnych gałęzi transportu, wytyczyła schemat europejskiej sieci transportowej.

Analogicznie do istniejących porozumień, dotyczących sieci transportu drogowego (AGR), kolejowego (AGC) i kombinowanego (AGTC), w 1996 r. Główna Grupa Robocza Żeglugi Śródlądowej, działająca przy Komitecie Transportu Wewnętrznego EKG ONZ w Genewie, opublikowała Europejskie Porozumienie w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu, zwane w skrócie Porozumieniem AGN. W wykazie standardów i parametrów sieci dróg wodnych kategorii E, zawartych w Niebieskiej Księdze, wydanej w 1998 r. na podstawie Porozumienia AGN, znalazły się trzy śródlądowe szlaki żeglugowe, przebiegające przez terytorium Polski, tj.:

- E-30 - łączący Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmując na terenie Polski rzekę Odrę, od Świnoujścia do granicy z Czechami;
- E-40 - łączący Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem w rejonie Czarnobyla i dalej przez Kijów, Nową Kachówkę i Chersoń z Morzem Czarnym, obejmując na terenie Polski rzekę Wisłę od Gdańska do Warszawy, rzekę Narew oraz rzekę Bug do Brześcia;
- E-70 - łączący Holandię z Rosją i Litwą, a na terenie Polski obejmujący Odrę od ujścia kanału Odra-Hawela do ujścia Warty w Kostrzynie, drogę wodną Wisła-Odra oraz od Bydgoszczy dolną Wisłę i Szkarpawę lub Wisłę Gdańską.

Zalecenia wynikające z Porozumienia AGN w stosunku do polskich dróg wodnych kwalifikują je jako:

- strategiczne wąskie gardło - w odniesieniu do rzeki Odry, na odcinku od Widuchowej do Szczecina;
- podstawowe wąskie gardła - w odniesieniu do następujących odcinków:
 1. Odra, na odcinku od Koźła do Widuchowej oraz Kanał Gliwicki;
 2. rzeka Wisła, na odcinku od Warszawy do Płocka i od Włocławka do Gdańska;
 3. rzeka Bug, na odcinku od Brześcia do Jeziora Żegrzyńskiego;
 4. Kanał Żerański, od jeziora Żegrzyńskiego do Wisły;
 5. droga wodna Wisła-Odra (tzn. Wartę, Noteć, Kanał Bydgoski i Brdę);
- brakujące połączenia - w odniesieniu do połączenia Odra-Dunaj-Łaba.

Docelowo drogi wodne E-30, E-40 i E-70 powinny stać się elementami korytarzy transportowych sieci bazowej TEN-T (Bałtyk-Adriatyk i Morze Północne-Bałtyk).

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U.UE. L. 2013.348.1 z dnia 20 grudnia 2013 r.).

³ „Biała księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” KOM(2011)144, marzec 2011.

Przewaga transportu śródlądowego - niższe koszty



Cele i priorytety dotyczące planowanych inwestycji

W celu stworzenia stabilnych warunków funkcjonowania i rozwoju polskiej żeglugi śródlądowej, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej prowadzi działania mające na celu przystąpienie Polski do Porozumienia AGN. Tym samym, polskie drogi wodne dotychczas dołączają do grona szlaków żeglugowych uznanych za istotne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych (symbolicznie oznaczanych jak kategoria „E”). Porozumienie AGN będzie dotyczyło zarówno tych dróg, które już dzisiaj posiadają odpowiednie wymagania klasyfikacyjne, jak również szlaków, które takie wymagania spełniać będą dopiero w przyszłości. Aby polskie śródlądowe drogi wodne kategorii E spełniały wymagania szlaków żeglugowych o znaczeniu międzynarodowym, muszą zostać poddane odpowiednio budowie, rozbudowie lub modernizacji. Przy czym, zgodnie z zaleceniami Porozumienia AGN, przy rozbudowie lub modernizacji śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu regionalnym klasy III i o znaczeniu międzynarodowym klasy IV, jako warunki projektowe przyjmuje się wielkości odpowiadające co najmniej maksymalnym wartościom parametrów klasyfikacyjnych i warunków eksploatacyjnych przewidzianych dla klasy żeglowności Va.

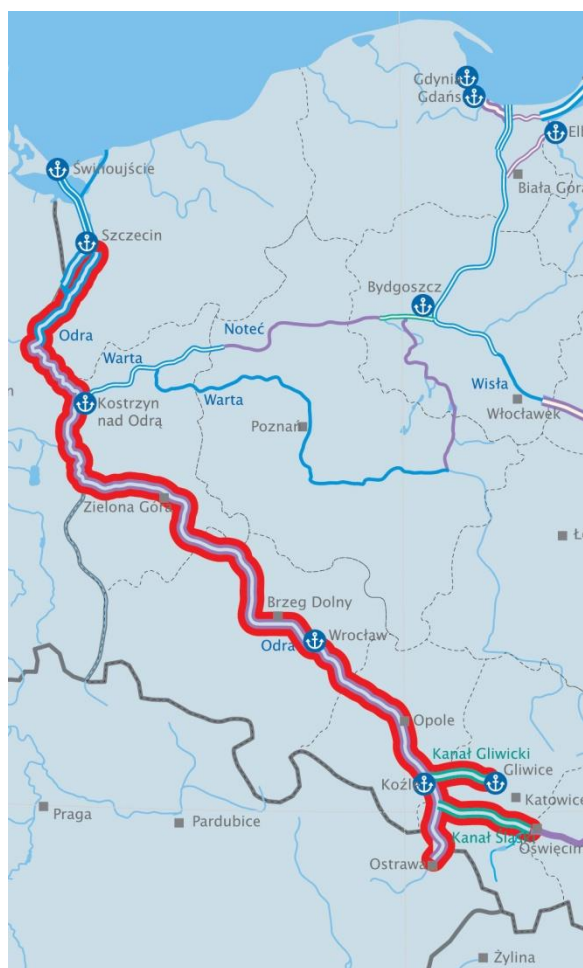
Głównym celem rozwoju śródlądowych dróg wodnych istotnych z punktu widzenia transportowego jest ich budowa lub zmodernizowanie do parametrów co najmniej IV klasy żeglowności oraz spełnienie wymogów infrastruktury transportu wodnego śródlądowego dla sieci TEN-T.

Cel ten jest podzielony na cztery priorytety obejmujące ogółem jedenaście zadań.

Priorytety

I **PRIORYTET I:**
Odrzańska Droga Wodna (E-30) -
osiągnięcie międzynarodowej klasy
żeglowności i włączenie w
europejską sieć dróg wodnych.

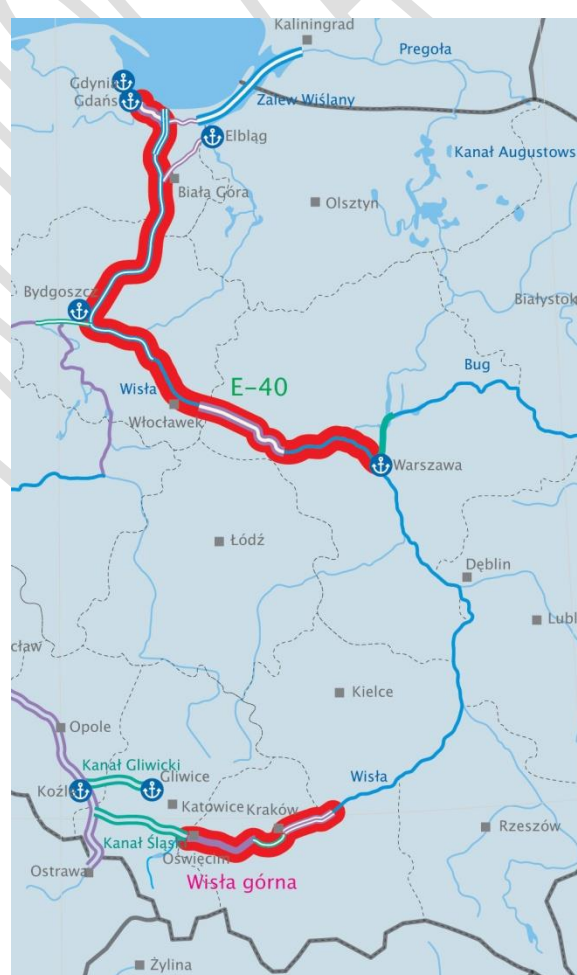
- I.1. Likwidacja aktualnych wąskich gardel.
- I.2. Przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów klasy Va.
- I.3. Budowa na terytorium Polski odcinka brakującego połączenia Dunaj-Odra-Łaba.
- I.4. Budowa Kanału Śląskiego.



PRIORYTET I: Odrzańska Droga Wodna

II **PRIORYTET II:**
Droga wodna rzeki Wisły - uzyskanie
znacznej poprawy warunków
nawigacyjnych.

- II.1. Budowa kaskady Wisły od Warszawy do Gdańska.
- II.2. Modernizacja górnej skanalizowanej Wisły oraz budowa stopnia wodnego w Niepołomicach.



PRIORYTET II: Droga wodna rzeki Wisły

III

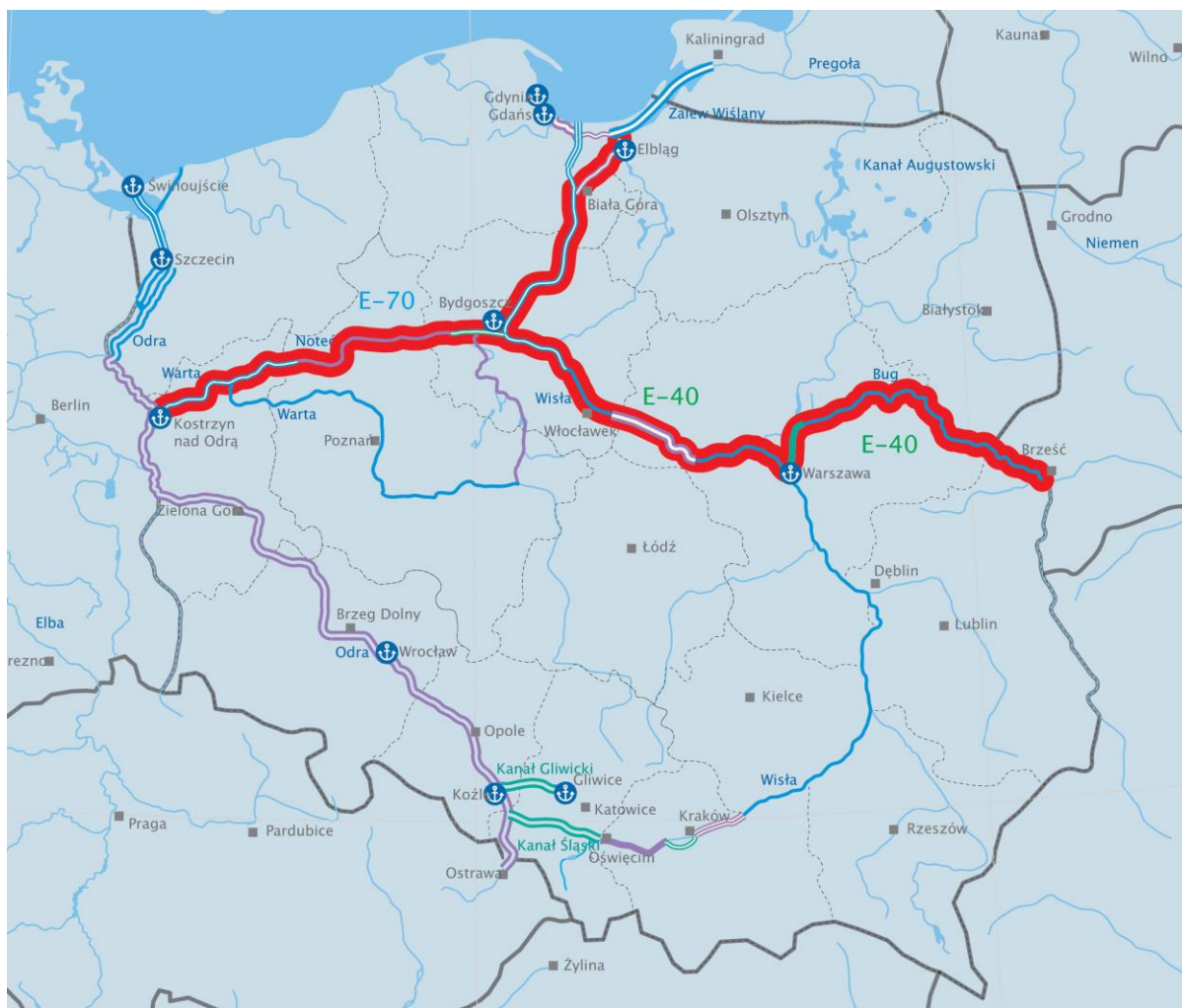
**PRIORYTET III:
Połączenie Odra-Wiśła-Zalew
Wiślany i Warszawa-Brześć -
rozbudowa dróg wodnych
E-70 i E-40.**

- III.1. Przygotowanie do modernizacji międzynarodowej drogi wodnej Odra-Wiśła-Zalew Wiślany (E-70).
- III.2. Przygotowanie do budowy polskiego odcinka międzynarodowej drogi wodnej Wiśła-Dniepr (E-40) z Warszawy do Brześcia.

IV

**PRIORYTET IV:
Rozwój partnerstwa i współpracy na
rzecz śródlądowych dróg wodnych.**

- IV.1. Wdrożenie systemu usług informacji rzecznej (RIS).
- IV.2. Rozwój partnerstwa krajowego na rzecz śródlądowych dróg wodnych.
- IV.3. Rozwój współpracy międzynarodowej na rzecz śródlądowych dróg wodnych.



PRIORYTET III: rozbudowa dróg wodnych E-70 i E-40

Orientacyjny zakres inwestycji

Zakres zadań inwestycyjnych na polskich drogach wodnych powinien obejmować:

W perspektywie krótkoterminowej:

1. Aktualizację krajowych dokumentów strategicznych pod kątem dostosowania ich do nowych celów, związanych z zakresem zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych, w tym ewentualnie *Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do roku 2030)*.
2. Przygotowanie części dokumentacyjnej dla wszystkich inwestycji przewidzianych do realizacji w okresie długoterminowym, m.in. studiów wykonalności, projektów funkcjonalno-użytkowych, strategicznych ocen oddziaływania na środowisko, itd., zawierających również analizy hydrologiczne pozwalające na zbilansowanie zasobów wodnych niezbędnych dla zapewnienia funkcji żeglugowej na drogach wodnych, wraz ze wskazaniem na ewentualne potrzeby budowy dodatkowych zbiorników retencyjnych zapewniających wodę dla celów żeglugowych. Przy czym, dokumenty te nie powinny odnosić się do poszczególnych zadań inwestycyjnych, ale obejmować całościowo poszczególne szlaki żeglugowe, rekomendując wariantowo najlepsze rozwiązania.
3. Aktualizację Planów Gospodarowania Wodami, pod kątem uwzględnienia w nich planowanych zadań inwestycyjnych na polskich śródlądowych drogach wodnych.
4. Ze względu na ograniczoną ilość środków przeznaczonych na finansowanie zadań inwestycyjnych na śródlądowych drogach wodnych w latach 2016-2020, poszukiwanie dodatkowych źródeł ich finansowania, m.in. z CEF - Instrument „Łącząc Europę” (ang. *Connecting Europe Facility* - CEF), który ma przyczynić się do zrównoważonego wzrostu, poprzez tworzenie nowoczesnych sieci transeuropejskich o wysokiej wydajności, czy też w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego, szczególnie w odniesieniu do współfinansowania stopni wodnych, na których instalowane będą elektrownie wodne.

5. Modernizację zabudowy hydrotechnicznej dróg wodnych w miejscach najbardziej limitujących, aby jak najszybciej przywrócić żeglugę długo trasową, szczególnie na swobodnie płynącym środkowym odcinku Odry.
6. Zmianę systemu gospodarowania wodą na zbiornikach retencyjnych zlewni Odry w celu optymalnego wykorzystania ich pojemności użytkowej dla zasilania drogi wodnej.
7. Budowę stopni wodnych na Odrze, poniżej Malczyc w Lubiążu i Ścinawie oraz na Wiśle, poniżej Włocławka.

W perspektywie długoterminowej:

1. Przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów klasy Va, wraz z budową na terytorium Polski odcinka Kanatu Odra-Dunaj oraz budową Kanatu Śląskiego.
2. Kaskadę środkowego i dolnego odcinka Wisły od Warszawy do Gdańska.
3. Modernizację pozostałych odcinków szlaków żeglugowych E-40 i E-70.
4. Modernizację górnego skanalizowanego odcinka Wisły do parametrów drogi wodnej klasy Va oraz budowę stopni wodnych w Niepołomicach i Podwalu.
5. Wdrożenie zharmonizowanego systemu usług informacji rzecznej (RIS) na wszystkich drogach wodnych międzynarodowego znaczenia.

Szczegółowy zakres zadań inwestycyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej obejmuje:

W perspektywie krótkoterminowej:

1. Na Odrze górnej:
 - a. dokończenie budowy zbiornika Racibórz z zachowaniem zobowiązań związanych z zapewnieniem okresu trwałości projektów finansowanych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.
 - b. uzgodnienie ze Stroną czeską harmonogramu budowy kanału Odra-Dunaj po obu stronach granicy i przeprowadzenie działań planistycznych i projektowych.
2. Na Kanale Gliwickim zakończenie prac remontowo-modernizacyjnych śluz dla przywrócenia ich sprawności i funkcjonalności w ramach istniejącej klasy drogi wodnej oraz rozpoczęcie prac projektowych i modernizacyjnych stanowisk kanału do klasy V (o ile będzie to uzasadnione, ponieważ przyszły Kanał Śląski będzie przebiegał lateralnie do istniejącego kanału).
3. Na odcinku skanalizowanym Odry rozpoczęcie selektywnej przebudowy istniejących śluz do parametrów klasy Va wraz z modernizacją awanportów tych śluz, zgodnie z planem modernizacji, który powinien rozpoczynać się od śluz będących w najgorszym stanie technicznym, jako rozszerzenie obowiązkowych prac remontowych.
4. Na Odrze środkowej swobodnie płynącej do ujścia Nysy Łużyckiej:
 - a. dokończenie budowy stopnia wodnego Malczyce,
 - b. rozpoczęcie budowy kolejnych stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa, w związku z dużą erozją koryta rzeczno poniżej Brzegu Dolnego, z jednoczesną modernizacją zabudowy regulacyjnej na stanowiskach obu tych śluz,
 - c. zaplanowanie i ewentualne rozpoczęcie etapu selektywnej kanalizacji Odry swobodnie płynącej poniżej stopnia wodnego Ścinawa według uzgodnionego porządku i powiązanie przyjętego harmonogramu budowy z robotami regulacyjnymi na pozostałych odcinkach wraz z modernizacją zabudowy pod poszczególne

stanowiska nowych śluz, i przebudową łuków o promieniach mniejszych niż 650 m,

- d. przeprowadzenie działań naprawczo-modernizacyjnych zabudowy regulacyjnej w miejscach najbardziej limitujących, w celu jak najszybszej poprawy warunków nawigacyjnych na Odrze.

5. Na odcinku granicznym:
 - a. rozpocząć rozmowy w zakresie kanalizacji Odry granicznej. Przystąpić do renegocjowania istniejącej umowy międzyrządowej o elementy związane z kanalizacją i uzgodnić wspólną koncepcję przeprowadzenia kanalizacji Odry granicznej,
 - b. rozpocząć i przeprowadzić działania modernizacyjno-naprawcze istniejącej zabudowy regulacyjnej, zgodnie z ustaloną ze Stroną niemiecką koncepcją regulacji cieku Odry granicznej w miejscach najbardziej limitujących,
 - c. wdrożyć zharmonizowane usługi informacji rzecznej (RIS) na granicznym odcinku Odry.
6. W obrębie szczecińskiego węzła wodnego przebudować zwodzony most kolejowy na rzece Regalicy w km 733,7, który ogranicza, a czasami uniemożliwia, dostęp statkom śródlądowym do portów ujścia Odry.

W perspektywie długoterminowej należy:

1. Na Odrze górnej zakończyć budowę połączenia Odra-Dunaj.
2. Na Kanale Gliwickim realizować etapową przebudowę stanowisk kanału do klasy V, wraz z budową nowych śluz obok obecnie istniejących (o ile będzie to uzasadnione).
3. Na odcinku skanalizowanym Odry dokończyć przebudowę pozostałych śluz i przebudować koryto rzeczne (likwidacja zbyt małych łuków oraz niezbędne roboty pogłębiarskie).
4. Na Odrze środkowej swobodnie płynącej do ujścia Nysy Łużyckiej dokończyć budowę kaskady śluz wraz z dostosowaniem geometrii koryta do wymogów klasy Va.
5. Na Odrze granicznej, w zależności od wyników negocjacji ze Stroną niemiecką:
 - a. rozpocząć kanalizację zgodnie z ustaloną koncepcją i harmonogramem, dostosowując się do prac na odcinku krajowym poprzez selektywną rozbudowę odcinka granicznego w celu sukcesywnej poprawy warunków żeglugowych,

- b. realizować dalsze prace modernizacyjne zabudowy regulacyjnej, wsparte bagrowaniami poniżej ostatniego stopnia wodnego w kierunku Szczecina (wraz z jeziorem Dąbie).
6. Przebudować mosty, dostosowując ich przęsła żeglugowe do wymogów Va klasy drogi wodnej.

Szczegółowy zakres zadań inwestycyjnych na drodze wodnej rzeki Wisły obejmuje:

Dla Kaskady Dolnej Wisły - w perspektywie krótkoterminowej:

1. Budowa kolejnego stopnia wodnego poniżej Włocławka - pilne ze względu na niestabilną sytuację istniejącego stopnia.
2. Wybór koncepcji kanalizacji drogi wodnej rzeki Wisły.
3. Przygotowanie dokumentacji niezbędnej do rozpoczęcia inwestycji Kaskady Dolnej Wisły.

W perspektywie długoterminowej:

1. Budowa kolejnych stopni wodnych kaskady.
2. Budowa co najmniej dwóch głównych centrów logistycznych (na przykład Bydgoszcz, Warszawa).

Dla połączenia wodnego śródlądowego Warszawa-Brześć w perspektywie krótkoterminowej:

1. Przygotowanie koncepcji i przygotowanie dokumentacji połączenia Warszawa-Brześć kaskady środkowej Wisły.
2. Przygotowanie dokumentacji budowy stopni wodnych na drodze wodnej pomiędzy Dęblinem a Terespołem.

W perspektywie długoterminowej:

1. Przygotowanie dokumentacji połączenia Warszawa-Brześć.

Szacunkowe koszty, potencjalne źródła i mechanizm finansowania inwestycji oraz korzyści z ich realizacji

Wstępny szacunek kosztów

	do 2020	2021 - 2030	łącznie
Odrzańska Droga Wodna (z D-O-L i Kanalem Śląskim)	2,9	27,8	30,7
Kaskada Wisły na odcinku Warszawa - Gdańsk	3,5	28	31,5
Połączenie Odra - Wisła	2,5	4	6,5
Połączenie Wisła - Brześć	-	8,1	8,1

Wstępnie oszacowane koszty realizacji programu (mld zł)

Szacunkowe koszty budowy i modernizacji wybranych polskich śródlądowych dróg wodnych w zakresie przystosowującym je do parametrów szlaków żeglugowych o znaczeniu międzynarodowym są zróżnicowane w zależności od przyjętej koncepcji oraz wariantów i wynoszą:

- Odrzańskiej Drogi Wodnej, wraz z Kanalem Gliwickim i połączeniem Odra-Dunaj - od 16,5 do 22,6 mld zł.
- Środkowego i dolnego odcinka Wisły od Warszawy do Gdańska - ok. 31,5 mld zł.
- Kanalu Śląskiego - ok. 11,0 mld zł.
- Drogi wodnej Warszawa-Brześć - od 8,1 do 25,5 mld zł.

Potencjalne źródła i mechanizm finansowania inwestycji

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w celu pełnej realizacji zadań ujętych w *Założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030* zidentyfikowało potencjalne źródła finansowania przedsięwzięć, wśród których należy wymienić przede wszystkim środki finansowe pochodzące z: Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Funduszu „Łącząc Europę” (CEF), Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych, funduszy celowych - np. środki Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej czy też środki z Funduszu Żeglugi Śródlądowej, a także środki budżetu państwa, samorządów terytorialnych, inwestorów z zainteresowanych sektorów oraz środki przeznaczone na realizację zadań ujętych w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju.

Na bazie obecnego Funduszu Żeglugi Śródlądowej Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej opracowało założenia funkcjonowania Funduszu Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych (dalej: Fundusz), który działając podobnie jak Krajowy Fundusz Drogowy oraz Fundusz Kolejowy, mógłby stanowić podstawę mechanizmu finansowania inwestycji prowadzonych na drogach wodnych, uzupełniając środki, które planuje się pozyskać z ww. źródeł.

W celu funkcjonowania Funduszu konieczne będzie ustalenie jego corocznych wpływów. Przewiduje się, że na jego budżet mogą składać się np. środki pochodzące z opłaty za korzystanie z dróg wodnych, z urzędzeń wodnych oraz inne, pochodzące np. ze środków budżetowych dedykowanych rozwojowi śródlądowych dróg wodnych, czy też z dotacji państwowych. Fundusz, w celu zwiększenia kapitału, powinien mieć możliwość emisji obligacji i zaciągania kredytów.

Fundusz Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych

Fundusz Żeglugi Śródlądowej

Funkcjonuje na podstawie ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz.U. z 2002 r. Nr 199, poz. 1672).

Zasilany głównie ze składek wnoszonych przez amatorów i środki przekazywane z budżetu państwa.

Program wsparcia dla amatorów w celu dofinansowania modernizacji statków żeglugi śródlądowej oraz przedsięwzięć dotyczących restrukturyzacji transportu śródlądowego poprzez udzielanie kredytów preferencyjnych i dopłat za stałe wyłączenie wyeksploatowanych statków z żeglugi.

Fundusz Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych

Utworzenie Funduszu poprzedzi wprowadzenie odpowiednich zapisów w ustawie z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz.U. z 2002 r. Nr 199, poz. 1672).

Zasilany m.in. środkami pochodzącymi z opłat za korzystanie z dróg wodnych, z urzędzeń wodnych oraz zasilany innymi środkami.

Powinien mieć możliwość emisji obligacji oraz zaciągania kredytów.

Fundusz stanowiący wsparcie dla funkcjonowania spółki celowej realizującej działania wynikające z *Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce*.

Przyjmuje się, że Fundusz będzie stanowił wsparcie dla funkcjonowania specjalnej spółki celowej złożonej ze spółek Skarbu Państwa, możliwej do powołania dla realizacji celów przedstawionych w niniejszym dokumencie. Zakłada się, że spółka celowa będzie pozyskiwała środki zewnętrzne na realizację projektów, w tym pochodzące m.in. z kredytów EBOR, EBI, BGK, Banku Światowego oraz ze źródeł unijnych. Będzie mogła także pozyskiwać kapitał od interesariuszy zainteresowanych realizacją konkretnego projektu, w tym przede wszystkim od samorządów, portów, stoczni. Podmioty te będą jednocześnie realizowały swoje cele statutowe.

Opisane powyżej potencjalne źródła finansowania inwestycji będą podlegały szczegółowej weryfikacji na etapie planowania konkretnych etapów realizacji programu.

Struktura finansowania: efekt mnożnikowy

Fundusz rozwoju śródlądowych dróg wodnych

dźwignia finansowa

Kapitał spółek z udziałem Skarbu Państwa

+ gwarancje Skarbu Państwa

+ możliwe zaangażowanie kapitałowe BGK

dźwignia finansowa

Kapitał inwestycyjny

Kapitał od potencjalnych interesariuszy, np. samorządów, portów morskich, stoczni.

Środki z innych źródeł: np. kredyty z EBOR, EBI, BGK, Banku Światowego oraz środki unijne, np. z CEF.

Korzyści z realizacji programu rozbudowy i modernizacji dróg wodnych

Inwestycje infrastrukturalne na drogach wodnych charakteryzują się wysoką kapitałochłonnością oraz jednocześnie **dużą produktywnością poniesionych nakładów**. To znaczy, że zainwestowane w drogę wodną środki służą nie tylko żegludze, ale także innym ważnym funkcjom gospodarczym, wśród których należy wymienić funkcje:

- przeciwpowodziową (przeciwdziałanie i łagodzenie skutków powodzi),
- przemysłową i komunalną (ujęcia wód),
- rolniczą i leśną (utrzymywanie właściwych stosunków wodno-glebowych i nawadnianie gruntów),
- transportową (wykorzystanie stopnia wodnego jako przeprawy drogowej),
- energetyczną (wykorzystywanie energii przepływającej wody do produkcji energii elektrycznej),
- sportowo-rekreacyjnej (wypoczynek na wodzie),
- społeczną (funkcjonowanie różnych obiektów związanych z rzeką).

Wraz z poprawą parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych, wzrosnie znaczenie i udział żeglugi śródlądowej w rynku usług transportowych.

Według zespołu pod kierunkiem prof. Michała Plucińskiego, już do roku 2020 przewozy te wzrosną do 20 mln ton na Odrzańskiej Drodze Wodnej, w tym:

- 13 mln ton w relacji z zespołem portów Szczecin-Świnoujście (w układzie południkowym - 10 mln ton ładunków konwencjonalnych i 1 mln ładunków kontenerowych oraz 2 mln ton w układzie równoleżnikowym do portów niemieckich),
- 1 mln ton ładunków w relacjach z morskim portem w Policach,

- 5 mln ton poza relacjami z portami morskimi, tzn. z portami odrzańskimi,
- 1 mln ton w relacji porty odrzańskie - porty Europy Zachodniej.

W perspektywie długoterminowej szacuje się wzrost przewozów na drodze wodnej E-30 do 25 mln ton.

Według prof. Krystyny Wojewódzkiej-Król i prof. Ryszarda Rolbieckiego już po pierwszym etapie modernizacji dolnego odcinka Wisły przewozy ładunków żeglugą śródlądową mogą wynosić ok. 7,8 mln ton.

Wraz z dalszą poprawą parametrów nawigacyjnych dolnej Wisły poprzez jej kanalizację oraz dalszym wzrostem aktywności gospodarczej przedsiębiorstw generujących ładunki ciężące do drogi wodnej, popyt można szacować na ok. 12 mln ton ładunków, nie licząc popytu wzbudzonego w relacjach z portami i przeladowniami śródlądowymi dolnego odcinka Wisły.

Zagospodarowanie dróg wodnych śródlądowych to także inwestycje wpisujące się we współczesne potrzeby rozwoju społeczno-gospodarczego, bowiem:

- są one realizowane w regionach o znacznym niedoinwestowaniu w tego typu obiekty,
- dzięki kompleksowemu charakterowi, mogą przyczynić się do poprawy efektywności nieefektywnych obecnie działów gospodarki,
- zapewniają długotrwały wzrost gospodarczy dzięki stopniowo generowanym, coraz większym efektom w różnych dziedzinach gospodarki,
- pobudzają wiele innych działań inwestycyjnych w regionie, dzięki efektom mnożnikowym,
- są to jednocześnie inwestycje wymagające relatywnie niewielkich rocznych nakładów inwestycyjnych, gdyż nakłady rozkładają się na wiele lat realizacji. To sprawia, że w obecnej trudnej sytuacji budżetowej ich realizacja jest realna.

Modernizacja śródlądowych dróg wodnych przyczyni się przede wszystkim do:

- wzrostu udziału żeglugi śródlądowej, jako najbardziej proekologicznej gałęzi transportu lądowego, w rynku usług transportowych, tym samym do równoważenia systemu transportowego. Transport wodny śródlądowy posiada najniższe koszty zewnętrzne spośród wszystkich gałęzi transportu lądowego,
- wzrostu konkurencyjności portów morskich ujścia Odry i ujścia Wisły, które w odróżnieniu od większości portów Basenu Morza Bałtyckiego, posiadają będą żeglugę śródlądową, jako gałąź transportu zaplecza. Jeden statek lub zestaw śródlądowy, poruszający się po drogach wodnych klasy Va, posiada ładowność od 1500 do 3000 tys. ton. To znaczy, że jego zdolność przewozowa wynosi tyle, ile zdolność przewozowa od 60 do 120 samochodów ciężarowych typu TIR,
- aktywizacji gospodarczej obszarów usytuowanych wzdłuż głównych szlaków żeglugowych, poprzez poprawę ich dostępności transportowej,
- poprawy warunków funkcjonowania żeglugi pasażerskiej oraz turystyczno-rekreacyjnej,
- poprawy bezpieczeństwa powodziowego, tym samym redukcji potencjalnych strat powodziowych. Tylko w latach 1997-2010 łączne koszty powodzi w Polsce wyniosły ok. 43 mld zł,

- produkcji „czystej” energii elektrycznej, pozyskiwanej z elektrowni wodnych. Produkcja energii elektrycznej, z wykorzystaniem mocy wodnej, wynosi ok. 13700 GWh/rok, przy czym 45,3% zasobów przypada na rzekę Wisłę, około 9,3% na Odrę, 43,6% na dorzecze Wisły i Odry oraz 1,8% na rzeki Przymorza. Polska wykorzystuje swoje zasoby zaledwie w 12%. Według danych zawartych w opracowaniu z 2011 r., wykonanym na zlecenie firmy ENERGA S.A., osiem elektrowni wodnych na Wiśle, które mogły by zostać wybudowane wraz z budową kaskady dolnej Wisły, jest w stanie wytworzyć rocznie 4.153 GWh (3-4% krajowej produkcji). Przyjmując średnią cenę energii za IV kwartał 2015 r., która wynosiła 171,87 zł/MWh, to roczny przychód tylko ze sprzedaży energii elektrycznej może wynieść ok. 713 mln zł/rok.

W celu realizacji Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030 Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej opracuje koncepcje oraz studia wykonalności dla poszczególnych śródlądowych dróg wodnych oraz brakujących połączeń. Dokumenty te będą procedowane zgodnie z wymogami prawnymi, w tym zostaną poddane strategicznym ocenom oddziaływania na środowisko.

