

Politeja

Nr 2(96/2), 2025, s. 53-71

<https://doi.org/10.12797/Politeja.22.2025.96.2.03>

Licencja: CC BY-NC-ND 4.0

Agnieszka Małgorzata KASTORY 

Uniwersytet Jagielloński

agnieszka.kastory@uj.edu.pl

MIĘDZYNARODOWE DZIAŁANIA NA RZECZ KSZTAŁTOWANIA EUROPEJSKIEGO RYNKU PRZEWOZÓW RZECZNYCH

ABSTRACT

International efforts to shape the European river transport market

After the Cold War ended, the development of river transport in Europe has become possible with the participation of the former Eastern Bloc countries. Many of international organizations have taken initiatives to develop inland navigation (United Nations Economic Commission for Europe, European Conference of Ministers of Transport, Central Commission for Shipping on the Rhine, Danube Commission, European Union, European Committee for the development of standards in inland navigation). However, their actions aimed at the unification of shipping regulations and the construction of international transport corridors did not lead to an increase in river transport in the Danube region and the equalization of opportunities for Rhine and Danube carriers. The reason is not only legal obstacles, but also the susceptibility to droughts, floods and conflicts affecting the region.

Keywords: Danube, inland waterway transport, river transport market, European Conference of Ministers of Transport, United Nations Economic Commission for Europe, European Union

Słowa kluczowe: Dunaj, żegluga śródlądowa, rynek przewozów rzecznych, Europejska Konferencja Ministrów Transportu, Unia Europejska, Europejska Komisja Gospodarcza Narodów Zjednoczonych

WPROWADZENIE

Ze względu na rozwiniętą sieć żeglownych rzek i kanałów oraz zbudowaną już infrastrukturę żeglugową w Europie istnieją, pozornie, silne przesłanki do rozwoju żeglugi śródlądowej. W 1992 roku dorzecza Renu i Dunaju, największych (nie licząc Wołgi) europejskich rzek międzynarodowych, zostały połączone kanałem Ren-Men-Dunaj. Jednak przekształcenie regionalnych systemów żeglugi rzecznej w europejski rynek przewozów śródlądowymi drogami wodnymi napotykało trudności. Rynek przewozów rzecznych oznacza bowiem przestrzeń, w której transport opiera się na jednakowych uregulowaniach i przepisach. Jego uczestnicy mają zapewniony równy dostęp do infrastruktury i usług wodnych bez względu na narodowość i miejsce rejestracji działalności. Cieszą się ochroną przed nieuczciwą konkurencją ze strony karteli lub przedsiębiorstw korzystających z pomocy publicznej. Mają swobodę zawierania kontraktów i ustalania cen. Na obszarze rynku przewozów rzecznych musi istnieć wolny przepływ towarów, osób, usług i kapitału, ale przede wszystkim popyt na usługi przewozowe¹. Obecnie łączna długość połączonych ze sobą śródlądowych dróg wodnych na terenie Unii Europejskiej wynosi 13 000 km. Obsługuje je 250 portów. W 2020 roku przetransportowano nimi 1 317 000 000 tonokilometrów towarów (1 tona ładunku na 1 km), co stanowi 4,1% całości przewozów (drogowego, kolejowego, morskiego)².

Celem artykułu jest przesłедzenie działań międzynarodowych organizacji zaangażowanych w promowanie żeglugi śródlądowej (Europejskiej Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych, Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu, Unii Europejskiej, komisji rzecznych) w celu oceny skuteczności ich wysiłków na rzecz stworzenia formalnoprawnych norm określających zasady żeglugi śródlądowej w Europie. Tekst powstał na podstawie analizy treści raportów i sprawozdań tych instytucji.

SKUTKI ZIMNOWOJENNYCH PODZIAŁÓW DLA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Podział Europy po II wojnie światowej na dwa wrogie bloki doprowadził do regionalizacji przewozów rzecznych. Międzynarodowe przewozy na Renie odbywały się według innych zasad niż na Dunaju. Centralna Komisja Żeglugi na Renie (Commission centrale pour la navigation du Rhin, CCNR) i Komisja Dunajska długo nie utrzymywały ze sobą stosunków³. Dopiero pod koniec lat 80. XX wieku ich sekretariaty nawiązały

¹ *Renforcer le transport par voies navigables. Aller de l'avant grâce à la coopération paneuropéenne*, CEMT 2006, s. 107-108, [online] https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/06watpaneuropf_0.pdf, 6 VIII 2022.

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) w śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie, COM/2024/33 final, [online] https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:00c62adb-be8c-11ee-b164-01aa75ed71a1.0005.02/DOC_1&format=PDF, 10 I 2025.

³ Centralna Komisja Żeglugi na Renie i Komisja Dunajska to organizacje działające na rzekach międzynarodowych. W zależności od posiadanych uprawnień koordynują żeglugę na rzece, ustalają przepisy

kontakt, a do spotkania przedstawicieli obu komisji doszło w 2001 roku przy okazji podpisania Budapesztańskiej konwencji w sprawie umowy przewozu towarów w żegludze śródlądowej (CMNI)⁴.

W okresie zimnej wojny początkowo jedynym forum spotkań delegacji wszystkich państw europejskich była Europejska Komisja Gospodarcza Narodów Zjednoczonych (UNECE) i jej Komitet Transportu Wewnętrzznego. Powołano je w 1947 roku w celu wspierania odbudowy infrastruktury komunikacyjnej, zniszczonej w czasie II wojny światowej.

W 1953 roku ministrowie transportu szesnastu państw członkowskich Europejskiej Organizacji Współpracy Gospodarczej na spotkaniu w Brukseli (13-17 października) przyjęli protokół (17 października) powołujący do życia Europejską Konferencję Ministrów Transportu (ECMT)⁵. Miała ona koordynować i racjonalizować europejskie przewozy lądowe o znaczeniu międzynarodowym. Podjęła współpracę z UNECE i Radą Europy, przede wszystkim z jej Zgromadzeniem Parlamentarnym, a następnie ze wspólnotami europejskimi. Administracyjnie stała się częścią Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD)⁶.

Państwa radzieckiego bloku nie uczestniczyły w inicjatywach transportowych podejmowanych na Zachodzie. Dopiero po zakończeniu zimnej wojny zgłosiły akces do ECMT, co oznaczało, że powstały warunki do stworzenia paneuropejskiego systemu transportu. ECMT chciała działać na rzecz współpracy Unii Europejskiej (UE) z pozostałymi państwami europejskimi, tym bardziej że do traktatu z Maastricht został wpisany program rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (Trans European Networks, TEN)⁷.

Projekt TEN wpisywał się w cele ECMT. Jego realizacja miała doprowadzić nie tylko do swobodnego przepływu osób i towarów, ale przyczynić się do stworzenia najważniejszych ciągów komunikacyjnych, które związałyby państwa europejskie pod

żeglugowe i zasady korzystania z drogi wodnej, a nawet pełnią funkcje sędownicze. Ren został uznany za rzekę międzynarodową w 1815 roku, a komisję powołano na mocy konwencji podpisanej w Mannheim 17 października 1868 roku. Dunaj został uznany za rzekę międzynarodową w 1856 roku, a obecna Komisja Dunajska powstała na mocy konwencji podpisanej w Belgradzie 18 sierpnia 1948 roku. Organizacje rzeczne na Dunaju istniały jednak od 1856 roku, a Komisja Dunajska czuje się obecnie ich spadkobiercą. O ustroju żeglugi na Dunaju więcej: A.M. Kastory, *Żegluga Dunajska w polityce międzynarodowej w XX wieku*, Kraków 2011.

⁴ Budapesztańska konwencja w sprawie umowy przewozu towarów w żegludze śródlądowej, Dz.U. UE L 276 z 21.10.2015; J.-M. Woehrling, *La coopération internationale dans le domaine de la navigation fluviale européenne: les instances de coopération pour la navigation rhénane et danubienne*, s. 9, [online] https://www.ccr-zkr.org/files/histoireCCNR/14_cooperation-rhin-danube.pdf, 31 VII 2024.

⁵ European Conference of Ministers of Transport (ECMT); La Conférence Européenne des Ministres de Transports (CEMT); państwa założycielskie to: Austria, Belgia, Dania, Francja, Grecja, Hiszpania, Luksemburg, Republika Federalna Niemiec, Szwecja, Szwajcaria, Turcja, Wielka Brytania.

⁶ Protokół dotyczący Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu, sporządzony w Brukseli dnia 17 października 1953 r., Dz.U. 1993 nr 116 poz. 518, s. 2007-2013, [online] <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19931160518/O/D19930518.pdf>, 6 VIII 2022.

⁷ Do ECMT przystąpiły: Bułgaria, Rumunia, Chorwacja, Słowenia w 1992 roku; Bośnia i Hercegowina w 1993 roku; Mołdawia w 1994 roku; Macedonia w 1996 roku, Albania w 1998 roku; Serbia i Czarnogóra w 2001 roku. Zob. *Renforcer le transport...*, s. 2.

względem komunikacyjnym. TEN miała zapoczątkować nowe podejście do europejskiego transportu, traktowanego jako całość zróżnicowaną pod względem różnorodności środków transportu (intermodalność połączeń), a nie granic. Projekt TEN był skierowany przede wszystkim do państw byłego bloku wschodniego, sygnalizował też większe zainteresowanie żeglugą śródlądową, tym bardziej że w 1992 roku został uroczyście otwarty Kanał Europejski Ren-Men-Dunaj⁸.

PIERWSZE DZIAŁANIA NA RZECZ UJEDNOLICENIA EUROPEJSKIEJ SIECI DRÓG WODNYCH

W nowej atmosferze towarzyszącej rozpadowi bloku wschodniego 11 września 1991 roku w Budapeszcie zebrała się Paneuropejska konferencja ministrów transportu poświęcona transportowi śródlądowemu, w tym również transportowi rzecznemu⁹. Następnie 12 czerwca 1992 roku na spotkaniu w Atenach (11-12 czerwca) ECMT przyjęła nową klasyfikację śródlądowych dróg wodnych¹⁰.

Wyróżniono w niej drogi wodne o znaczeniu regionalnym i międzynarodowym. Do ich klasyfikacji zastosowano kryteria rozmiaru statków i zestawów pchanych, ich tonażu, zanurzenia oraz prześwitu pod mostem. Za drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym uznano te, które posiadały klasę od IV do VII. Na drogi o znaczeniu międzynarodowym najniższej, IV klasy, mogły wpływać statki o maksymalnej długości 80-85 m, szerokości 9,5 m, zanurzeniu 2,5 m, tonażu 1000-1500 t oraz zestawy pchane o długości 85 m, szerokości 9,5 m, zanurzeniu 2,5-2,8 m, tonażu 1250-1450 t, zaś prześwit pod mostem liczony od powierzchni wody musiał wynosić co najmniej 5,25 m¹¹.

Drogi wodne zostały również uwzględnione przy wytyczaniu korytarzy komunikacyjnych w Europie na II Paneuropejskiej konferencji ministrów transportu na Krecie (14-16 marca 1994 roku). Zdefiniowano wówczas dziewięć korytarzy (dziesiąty dodano na III Paneuropejskiej Konferencji Ministrów Transportu w Helsinkach w 1997 roku). Siódmy korytarz w całości został wytyczony biegiem Dunaju¹².

W tej sytuacji Komitet Transportu Wewnętrznego UNECE opracował tekst porozumienia dotyczącego śródlądowych dróg wodnych, które zostało podpisane 19

⁸ A.M. Kastory, *Plany wykorzystania śródlądowych dróg wodnych w strategii Unii Europejskiej ożywienia regionu naddunajskiego*, [w:] *Nowe strategie na nowy wiek – granice możliwości integracji regionalnych i globalnych*, red. M. Chorośnicki [et al.], Kraków 2013, s. 154.

⁹ Ministerial declaration of the International Ministerial Conference on Inland Water Transport. Inland Navigation in a Global Setting, UNECE, Wrocław 2018, [online] https://unece.org/DAM/Poland_Ministerial_declaration_e__002_.pdf, 8 VIII 2022.

¹⁰ Résolution N° 92/2 relative à la nouvelle classification des voies navigables, CEMT/CM(92)6/FINAL, [online] <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/wat19922f.pdf>, 5 VII 2022.

¹¹ Tamże.

¹² R. Demjaniuk, *Rozwój międzynarodowych korytarzy transportowych w polityce transportowej Federacji Rosyjskiej*, „Logistyka” 2011, nr 5, s. 1020, [online] <https://www.logistyka.net.pl/bank-wiedzy/item-/81376-rozwoj-miedzynarodowych-korytarzy-transportowych-w-polityce-transportowej-federacji-rosyjskiej>, 23 IV 2025.

stycznia 1996 roku jako Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (porozumienie AGN)¹³.

Nakreślono w nim plan sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, zwany też „siecią dróg wodnych o znaczeniu E”. Państwa, przystępując do porozumienia AGN, zobowiązują się uwzględnić w swoich krajowych programach rozwoju komunikacji te części sieci śródlądowych dróg wodnych, które przebiegają przez ich terytorium¹⁴.

W porozumieniu AGN wyróżniono drogi magistralne, główne i pozostałe. Oznacza się je literą E z dodaną liczbą. Dla dróg magistralnych biegnących w kierunku północ-południe zarezerwowano liczby: 10, 20, 30 40, 50; dla biegnących w kierunku wschód-zachód – liczby: 60, 70, 80, 90¹⁵.

Do numeru drogi magistralnej dodaje się liczbę związanej z nią drogi głównej, którą dobiera się w przedziale ograniczonym numerami dwóch magistralnych dróg wodnych, między którymi jest położona dana droga główna. Oznaczenia pozostałych dróg wodnych dokonuje się poprzez nadanie im liczby parzystej w przypadku odgałęzienia prawostronnego i nieparzystej dla lewostronnego. Liczba ta pozostaje w przedziale ograniczonym numerami dróg magistralnych i głównych, z którymi te odgałęzienia się łączą. Określone w porozumieniu AGN drogi wodne obejmują nie tylko odcinki istniejące, ale także postulowane¹⁶.

Główną drogą magistralną łączącą Europę Zachodnią z basenem Dunaju jest droga E-80 od Hawru-Conflans przez Hawr-Kanał Tancarville, departament Seine et Oise (Compiègne-Toul), przez Moezelę do Koblencki, przez Ren do Moguncji, Men do Bambergu, Kanał Dunaj-Men, rzekę Dunaj od Kelheim do Suliny. Obejmuje ona także drogi główne wyznaczone na Drawie, Sawie, Cisie, Olt i kanałach: Drawa-Osijek, Dunaj-Sawa, Dunaj-Morze Czarne oraz dwa ramiona delty Dunaju: Kilja i św. Jerzy. W porozumieniu AGN postulowane są także połączenia drogi E-80 z E-20 przez budowę kanału Łaba-Dunaj i z E-30 przez budowę kanału Odra-Dunaj¹⁷.

W porozumieniu AGN wyznaczono również południową drogę przybrzeżną E-90 biegnącą od Gibraltaru wzdłuż wybrzeży Hiszpanii, Francji, Włoch, Grecji, Turcji, Bułgarii, Rumunii i Ukrainy, południowego wybrzeża Krymu do Azowa, przez rzekę Don do Rostowa, Kołacza, Wołgogradu i Astrachania¹⁸. Droga E-90 ma planowane połączenie z drogą E-40 biegnącą z Gdańska, Wisłą do Warszawy, Brześcia, Pińska, Dnieprem do Kijowa i Chersonia¹⁹.

¹³ Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzone w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r., Dz.U. 2017 poz. 1137, [online] <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20170001137>, 23 IV 2025.

¹⁴ Tamże.

¹⁵ Tamże, Aneks I.

¹⁶ Tamże.

¹⁷ Tamże.

¹⁸ Tamże.

¹⁹ Tamże.

W porozumieniu AGN zastosowano klasyfikację śródlądowych dróg opracowaną przez ECMT. Za drogi wodne o znaczeniu E uznano tylko te, które można zakwalifikować przynajmniej do klasy IV. Wyjątkowo na drogach tej klasy mogą być dopuszczone ograniczenia zanurzenia poniżej 2,5 m i mniejszy prześwit pod mostem. Zgodnie z porozumieniem AGN modernizacja dróg wodnych ma zmierzać do osiągnięcia kategorii Va, umożliwiającej przyjmowanie jednostek o długości 95 m, szerokości 11,4 m, zanurzeniu 2,5 m, ładowności 1500 t. Natomiast nowe drogi wodne powinny powstawać w kategorii V b, gdzie przewidywane zanurzenie wynosi 2,8 m, a prześwity pod mostami 7 m. Kategoria V b jest wymagana dla statków kontenerowych i typu ro-ro. Na drogach wodnych kategorii VI-VII zanurzenie może sięgać nawet 4,5 m, a wysokość prześwitu pod mostem 7-9,1 m. Od wysokości prześwitu zależy ilość warstw przewożonych kontenerów: dla 7 m są to dwie warstwy, a dla 9,1 m – trzy²⁰.

Porozumienie AGN ratyfikowały Niemcy, Węgry i Grecja w 1997 roku; Słowacja i Mołdawia w 1998 roku; Rumunia, Bułgaria, Chorwacja w 1999 roku; Bośnia-Hercegowina w 2008 roku, Austria i Ukraina w 2010 roku, Serbia w 2014 roku, a Polska w roku 2018²¹.

DZIAŁANIA NATO WOBEC FEDERACYJNEJ REPUBLIKI JUGOSŁAWII W 1999 ROKU. SKUTKI DLA ŻEGLUGI DUNAJSKIEJ

Podpisanie porozumienia AGN było wyrazem optymizmu co do możliwości rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Jego realizacja napotkała liczne trudności zwłaszcza w regionie naddunajskim, z którym wiązano największe nadzieje. W 1999 roku doszło do interwencji NATO przeciw Federalnej Republice Jugosławii. Serbia zamknęła Dunaj na swoim odcinku, a na wysokości Nowego Sadu w wyniku bombardowań przeprowadzonych przez lotnictwo NATO do rzeki zawałił się most, poważnie utrudniając żeglugę. W Nowym Sadzie do 2005 roku Dunaj przegrodzony był pontonową przeprawą zdejmowaną na czas przepływu statków. Odbudowa powalonych mostów i udrożnienie Dunaju na terenie Serbii pochłonęły 26 mln euro, z czego 15% wyasygnowała Komisja Dunajska, a resztę UE. W tym czasie nastąpił również odpływ pracowników transportu rzeczno-ego do państw zachodnioeuropejskich, przede wszystkim do żeglugi reńskiej. W efekcie wzrosła średnia wieku pracowników przedsiębiorstw dunajskich zmagających się dodatkowo z konkurencją przewoźników transportujących towary drogami kołowymi, na których rozwój państwa regionu przeznaczały większość inwestycji²².

²⁰ Tamże, Aneks II.

²¹ Tamże.

²² A.M. Kastory, *Plany wykorzystania...*, s. 159.

DEKLARACJA Z ROTTERDAMU I JEJ REALIZACJA

Podczas gdy region naddunajski borykał się z narastającymi trudnościami, w Rotterdamie w dniach 5-6 września 2001 roku odbyła się Paneuropejska konferencja ministrów transportu poświęcona promowaniu dróg wodnych i stworzeniu europejskiego rynku śródlądowych przewozów wodnych²³. Optymistycznie zakładano, że po przezwyciężeniu istniejących przeszkód, zastosowaniu wysokich norm bezpieczeństwa, polepszeniu warunków socjalnych, a także po rozszerzeniu UE możliwe będzie istnienie konkurencyjnego i żywotnego transportu wodnego. Na zakończenie obrad przyjęto deklarację wzywającą do przyspieszenia współpracy w zakresie liberalizacji i wzmocnienia transportu rzecznego.

W deklaracji z Rotterdamu stwierdzono, że europejski transport rzeczny nadal jest fragmentaryczny i częściowo niedostępny dla operatorów z państw trzecich, także tych wpływających z morza do portów rzecznych. Postulowano stworzenie ogólnoeuropejskiego rynku transportu rzecznego, zintegrowanego, opartego na zasadzie wzajemności, lojalnej konkurencji, wolności żeglugi i równości traktowania wszystkich jego uczestników²⁴.

Cel ten miano realizować przez rozwój infrastruktury żeglugowej z uwzględnieniem ochrony środowiska naturalnego, regulacje prawne, zwiększenie bezpieczeństwa, promocję żeglugi śródlądowej. Promowano rozbudowę lub budowę tych dróg wodnych, które mogłyby stanowić alternatywę dla innego rodzaju transportu, przy uwzględnieniu ich opłacalności. Postulowano likwidację wąskich gardeł w infrastrukturze żeglugowej przez rozwijanie już istniejących centrów logistycznych i przemysłowych. Przy budowie nowych węzłów komunikacyjnych postulowano uwzględnienie w nich połączeń z siecią dróg wodnych i tworzenie mieszanych terminali transportowych. Deklaracja wzywała państwa do realizowania porozumienia AGN i innych międzynarodowych porozumień dotyczących żeglugi śródlądowej. Postulowano także utworzenie przed 2005 rokiem paneuropejskiej służby informacji rzecznej (Pan-European River Information Service RIS), opartej na normach wypracowanych przez UE, UNECE, komisje rzeczne Renu i Dunaju²⁵.

W deklaracji z Rotterdamu szczególną uwagę poświęcono Dunajowi, postulując zniesienie istniejących na nim ograniczeń w żegludze, a także wspieranie budowy brakujących połączeń między Dunajem, Odrą i Łabą²⁶.

W celu uporządkowania przepisów prawnych wezwano komisje rzeczne Renu i Dunaju, UNECE i Komisję Europejską, by zharmonizowały normy bezpieczeństwa, a także normy nauczania zawodu i usunęły przeszkody prawne w rozwoju paneuropejskiego

²³ Accélérer la coopération paneuropéenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport fluvial, Déclaration adoptée par la Conférence de Rotterdam, 5-6 Septembre 2001, TRANS/SC.3/2001/10, s. 3, (deklaracja z Rotterdamu), [online] <https://unece.org/2001-6#10>, 30 VIII 2022.

²⁴ Tamże, s. 3.

²⁵ Tamże.

²⁶ Tamże, s. 4.

transportu rzeczno-żegluga. Postulowano wymianę wykwalifikowanego personelu między państwami w celu przezwyciężenia nierównowagi na rynku pracy. Zachęcano zainteresowane państwa europejskie, by ratyfikowały konwencję CMNI, Konwencję strasburską o podziale odpowiedzialności właścicieli statków rzecznych z 1988 roku (CLNI), Europejskie porozumienie dotyczące międzynarodowego transportu produktów niebezpiecznych na drogach wodnych z 2000 roku (ADN)²⁷.

Ocena realizacji tych zaleceń miała być przedmiotem kolejnej paneuropejskiej konferencji poświęconej śródlądowym drogom wodnym w Bukareszcie, zaplanowanej na 13-14 września 2006 roku²⁸.

DIAGNOZA STANU TRANSPORTU ŚRÓDLĄDOWEGO DOKONANA PRZEZ EUROPEJSKĄ KONFERENCJĘ MINISTRÓW TRANSPORTU I EUROPEJSKĄ KOMISJĘ GOSPODARCZĄ NARODÓW ZJEDNOCZONYCH

Już 30 stycznia 2002 roku ECMT, działając w duchu deklaracji z Rotterdamu, zorganizowała seminarium zatytułowane *Jutro: jakie drogi wodne na kontynencie europejskim?* W jego trakcie sformułowano postulaty tworzenia węzłów przeładunkowych z terminalami dostosowanymi do transportu drogowego, kolejowego i rzeczno-żegluga; stosowania wymiennych nadwozi odpowiednich dla morskich kontenerów typu ISO; zapewnienia warunków uczciwej konkurencji między transportem kolejowym i rzeczno-żegluga. Podkreślano konieczność adaptowania dróg wodnych na potrzeby przewozów kontenerowych oraz do żegluga rzeczno-morskiej. Warunkiem była jednak opłacalność inwestycji, ponieważ zwrot kosztów był pewniejszy w przypadku istniejącej drogi wodnej niż budowania nowej. Postulowano likwidację przeszkód w przepisach krajowych i międzynarodowych, utrudniających przewozy jednostek pływających pod obcą banderą; ujednolicenie norm technicznych, norm bezpieczeństwa i ochrony środowiska; warunków homologacji i zasad wydawania certyfikatów; przepisów dotyczących pracy i wynagradzania załogi; zbliżenia regulaminów żeglugowych na Renie i Dunaju²⁹.

Natomiast UNECE powołała grupę roboczą do określenia prawnych przeszkód utrudniających stworzenie konkurencyjnego rynku żegluga śródlądowej³⁰. Złożona z wolontariuszy grupa robocza za główną przeszkodę w realizacji przewozów rzecznych uznała naruszenia zasad wolnego rynku, a za kolejną – brak regulacji dotyczących przewoźników z państw trzecich, wykonujących usługi na rzece. Przewoźnicy pływający pod swoją banderą na terenie obcego państwa nie podlegali ani przepisom krajowym, ani państwa przyjmującego. Istniejąca luka prawna obejmowała przede wszystkim

²⁷ Tamże, s. 5.

²⁸ Tamże, s. 6.

²⁹ *Renforcer le transport...*, s. 105-106.

³⁰ Tworzyli ją wolontariusze z Węgier, Holandii, Rumunii, Ukrainy, Rosji, Komisji Europejskiej, ECE, ECMT, komisji rzecznych Renu i Dunaju.

warunki zatrudnienia i wynagrodzenia, ochrony socjalnej, a więc rozwiązań stanowiących domenę władz krajowych³¹.

Grupa robocza stwierdziła również, że na drogach wodnych łączących państwa członkowskie Komisji Dunajskiej, Centralnej Komisji Żeglugi na Renie, Polski i Czech swobodę transportu naruszały: ograniczenia w zakresie dostępu do drogi wodnej i korzystania z jej portów rzecznych; odmienne wymagania techniczne co do statków; odmienne przepisy dotyczące kapitana łodzi, liczebności załogi, godzin pracy i odpoczynku. Na ograniczenie prawa transportu wpływ miały także: utrudnienia w swobodnym ustalaniu cen i zawieraniu kontraktów; utrudnienia przepływu pracowników; utrudnienia swobodnego rozwoju przedsiębiorczości. Źródłem tych przeszkód była mnogość podmiotów kreujących przepisy na Renie i Dunaju. Oprócz przepisów krajowych obowiązywały na nich konwencje rzeczne, akty wydawane przez CCNR i Komisję Dunajską, UE oraz UNECE. W największym stopniu utrudnienia dotyczyły przewoźników wpływających z Dunaju na Ren i dotyczyły prawa kabotażu i tranzytu³².

Konwencja z Mannheim regulująca żeglugę reńską w art. 4 zezwala na wykonywanie transportu między dwoma punktami położonymi nad Renem i jego dopływach statkom należącym do żeglugi reńskiej, czyli zarejestrowanych w państwach członkowskich CCNR lub UE. Inne statki mogły transportować towary na Renie jedynie na warunkach ustalonych przez CCNR (która jednak ich nie sprecyzowała), a w praktyce mogły realizować przewozy między portem reńskim a portem innego państwa na podstawie umowy zawartej między obu zainteresowanymi państwami. Natomiast w świetle konwencji dunajskiej z 1948 roku wolność żeglugi statków bez względu na banderę dotyczy jedynie ruchu transgranicznego. Statki z obcą banderą mogą być więc pozbawione prawa wykonywania usług transportowych na terenie danego państwa dunajskiego. Państwa członkowskie Komisji Dunajskiej generalnie umacniały taką interpretację konwencji dunajskiej poprzez stosowaną praktykę i dowolną interpretację tego, czym jest wolność żeglugi: część rozumiała ją jako wolność żeglugi bez wykonywania usług transportowych, część uważała, że wolność żeglugi obejmuje również prawo transportu³³.

Natomiast przepisy UE pozwalają przedsiębiorstwom żeglugowym państw członkowskich oraz sygnatariuszom konwencji z Mannheim i konwencji dunajskiej realizować przewozy transportowe wewnątrz innego państwa unijnego (mały kabotaż) i wykonywać przewozy między państwami UE (duży kabotaż)³⁴. Natomiast kwestia

³¹ *Renforcer le transport...*, s. 107-108.

³² Tamże, s. 109-111.

³³ Tamże, s. 111.

³⁴ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3921/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. ustanawiające warunki żeglugi, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający stałej siedziby w Państwie Członkowskim mogą dokonywać transportu rzeczy lub osób żeglugą śródlądową w Państwie Członkowskim, Dz.U. UE L 373 z 31.12.1991, [online] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX%3A31991R3921>, 14 I 2025; Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1356/96 z dnia 8 lipca 1996 r. w sprawie wspólnych zasad mających zastosowanie do tranzytu towarów lub pasażerów w żegludze śródlądowej między Państwami Członkowskimi w celu wprowadzenia swobody świadczenia takich usług transportowych, Dz.U. UE L 175 z 13.07.1996, [online] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:31996R1356>, 14 I 2025; *Renforcer le transport...*, s. 111.

dopuszczenia państwa spoza UE do małego i dużego kabotażu pozostaje otwarta, ponieważ brakuje rozstrzygnięcia, czy sprawa ta należy do kompetencji państw członkowskich UE, czy UE³⁵. Istniejące problemy, ale tylko dla części zewnętrznych uczestników żeglugi reńskiej i dunajskiej mogłoby rozszerzenie UE.

Wzmocnić transport drogami rzecznyymi. Postępować śmiało dzięki współpracy paneuropejskiej

Spotkanie na ten temat, będące częścią przygotowań do Paneuropejskiej konferencji ministrów transportu zaplanowanej na 2006 rok, odbyło się w dniach 22-23 września 2005 roku z inicjatywy ECMT, CCNR, Komisji Dunajskiej, UNECE. Jednym z omawianych problemów była sytuacja na Dunaju. Uczestnicy spotkania wiązali duże nadzieje z planowanym w październiku 2005 roku otwarciem mostu w Nowym Sadzie. Z drugiej strony jednak, na Dunaju odnotowano postępującą redukcję kompanii żeglugowych. Od 2003 roku żegluga na rzece przy pełnym ładunku była praktycznie niemożliwa ze względu na niskie stany wody, co pozbawiało przewoźników części frachtu. Zmniejszyły się obroty w portach rzecznych, ponieważ część ładunku odpłynęła do transportu kołowego i kolejowego. Operatorzy dużych ładunków zrezygnowali z przewozów rzeką. Do korzystania z Dunaju zniechęcały kolejki do załadowanych śluz. Poza tym od 2002 roku do połowy 2004 roku wzrosła cena paliwa. Dopiero pod koniec 2004 roku sytuacja kompanii żeglugowych zaczęła się poprawiać. Wzrósł udział przewozów kontenerowych, uaktywnili się ukraińscy przewoźnicy. Statki ukraińskie stanowiły 1/3 floty dunajskiej i realizowały przewozy nie tylko do Kelheim, ale ze względu na swój rzeczno-morski charakter wpływały też na Morze Czarne³⁶.

Żegluga śródlądowa kluczowym elementem przyszłego paneuropejskiego systemu transportowego

Pod takim hasłem obradowała w Bukareszcie od 13 do 14 września 2006 roku paneuropejska konferencja poświęcona wodnemu transportowi śródlądowemu. W przyjętej na niej deklaracji za najważniejsze uznano zgodnie z raportami przygotowanymi przez ECMT i UNECE: harmonizację przepisów, skoordynowany rozwój transportu rzeczno-żeglownego, rozwój infrastruktury i ochronę środowiska³⁷.

W końcowej deklaracji wezwano komisje rzeczne Renu i Dunaju, Komisję Europejską i UNECE, by przyjęły jako zasadę wzajemne uznawanie licencji kapitanów statków rzecznych, zracjonalizowały wymagania dotyczące żeglugi, dokonały harmonizacji

³⁵ *Renforcer le transport...*, s. 111-112.

³⁶ Tamże, s. 25-26, 35-36.

³⁷ Declaration „Inland navigation”: a Key Element of the Future Pan European Transport System adopted by the Bucharest conference, 13-14 September 2006, (deklaracja z Bukaresztu), [online] https://unece.org/DAM/trans/doc/cd/Bucharest_Declaration_15_09_2006.pdf, 15 VII 2022.

prawa cywilnego odnoszącego się do żeglugi, ułatwiały wymianę informacji o programach nauczania zawodu. Apelowano do obu komisji rzecznych, by dokonały rewizji swych konwencji w duchu rozszerzenia ich geograficznego zasięgu. Wzywano je, podobnie jak i rządy, do współdziałania i wymiany informacji, by ułatwić inspekcje statków i unikać podwójnej kontroli³⁸.

W trakcie konferencji ministrowie demonstrowali wolę wspierania wodnego transportu śródlądowego i zaangażowania państw trzecich w program Unii Europejskiej NAIADES (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe). Wzywali UE, by wsparła finansowo państwa uczestniczące w tym programie. Zachęcali przedstawicieli przemysłu stoczniowego do współpracy z przedsiębiorstwami przewozowymi w celu tworzenia węzłów komunikacyjnych różnych środków transportu oraz redukcji czasu potrzebnego na wyładunek kontenerów w portach morskich. Zalecali wprowadzenie zachęt dla młodych przedsiębiorców przez ułatwienie im dostępu do kapitału oraz modernizację floty, by w większym stopniu dbać o środowisko³⁹.

DZIAŁANIA UNII EUROPEJSKIEJ

Unia Europejska w najwyższym stopniu odpowiedziała na postulat wspierania żeglugi śródlądowej. Już w 2001 roku w Białej Księdze dotyczącej transportu Komisja Europejska przewidywała wspieranie żeglugi rzecznej jako alternatywy dla transportu drogowego, a za główne przyczyny słabości transportu rzeczno-egzaminowanego uznawała nisko osadzone mosty, wąskie kanały żeglugowe, zatłoczone śluzy, brak połączeń między istniejącymi drogami wodnymi⁴⁰.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa i wydajności wodnego transportu śródlądowego UE zgodnie z duchem deklaracji z Rotterdamu przyjęła 7 września 2005 roku Dyrektywę w sprawie usług informacji rzecznej (RIS), znowelizowaną 26 stycznia 2024 roku. Państwa członkowskie UE zostały zobowiązane do dostarczania informacji mających wpływ na zarządzanie ruchem na wszystkich śródlądowych drogach wodnych. Minimalny zakres takiej informacji obejmuje długość drogi wodnej, dostępność drogi wodnej dla jednostek o określonych wymiarach, godziny otwarcia śluz i mostów, lokalizację portów, istniejące wodowskazy dotyczące żeglugi. Zakres tych wiadomości powinien być stale zwiększany⁴¹.

W 2006 roku UE wdrożyła europejski program działań na rzecz żeglugi śródlądowej NAIADES, przedłużony następnie w 2013 roku na lata 2014-2020. Jego celem

³⁸ Tamże.

³⁹ Tamże.

⁴⁰ A.M. Kastory, *Znaczenie Dunaju w europejskiej sieci dróg wodnych*, „Politeja” 2020, t. 17, nr 6(69), s. 109.

⁴¹ Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie, Dz.U. UE L 255 z 30.09.2005, [online] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005L0044>, 11 I 2025.

było wspieranie rozwoju infrastruktury oraz budowy brakujących połączeń; likwidowanie wąskich gardeł transportowych, usuwanie istniejących przeszkód, modernizacja portów, promowanie innowacyjności, kształcenie pracowników⁴². Program NAIADES (III) został przedłużony na wniosek Komisji przez Radę (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) 5 grudnia 2022 roku⁴³.

Trzy lata po przyjęciu do UE Rumunii i Bułgarii w 2007 roku Komisja Europejska zakończyła pracę nad Strategią dla Dunaju (8 grudnia 2010 roku). Przewidziano w niej zwiększenie transportu towarów drogami wodnymi o 20% do 2020 roku, w porównaniu z rokiem 2010. Osiągnięcie tego celu miało się dokonać poprzez unowocześnienie infrastruktury, budowę połączeń między drogami lądowymi i wodnymi; odmłodzenie pracowników w transporcie rzeczonym; polepszenie infrastruktury żegludowej i zwiększenie przepustowości rzeki. W przyszłości planowano przystosowanie Dunaju dla jednostek o zanurzeniu 2,5 m.

W celu oczyszczenia rzeki z wraków i śmieci pozostawionych po operacji NATO z 1999 roku Komisja przygotowała Projekt zarządzania odpadami w żegludze śródlądowej na Dunaju (Waste Management for Inland Navigation on the Danube Project, WANDA). Inny projekt Komisji – Projekt Zarządzania Dunajską Drogą Wodną (Network of Danube Waterway Administration Project, NEWADA) – miał zachęcić państwa regionu do współpracy na poziomie ich instytucji odpowiedzialnych za zarządzanie wodami i ochronę środowiska. Wreszcie w celu uzupełnienia brakujących kadr Komisja w latach 2009-2012 realizowała program NELI (Cooperation network for logistics and nautical education focusing in Inland Waterway Transport in the Danube corridor supported by innovative solutions) będący częścią programu edukacyjnego EDINNA (Education in Inland Navigation). Nie stworzono jednak specjalnego funduszu na ich realizację⁴⁴.

W kolejnej Białej Księdze UE dotyczącej transportu z 2011 roku przewidywano skierowanie na rzeki około 30% transportu na średnim dystansie. Te ambitne plany w żaden sposób nie przełożyły się na zwiększenie przewozów rzecznych, co obnażył w 2015 roku raport Europejskiego Trybunału Obrachunkowego⁴⁵.

Kontrolerzy wykazali, że między 2001 a 2012 rokiem nie zwiększył się znacząco udział przewozów rzecznych w stosunku do całości transportu śródlądowego. O ile w 2001 roku stanowił on 5,2%, to w 2012 – 6,8%. Zwrócili też uwagę, że w basenie

⁴² Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 lutego 2019 r. w sprawie NAIADES II – programu działań na rzecz żeglugi śródlądowej (2018/2882 (RSP)), Dz.U. UE C 449/154 z 23.12.2020, [online] https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0131_PL.pdf, 7 VIII 2022.

⁴³ Konkluzje Rady w sprawie żeglugi śródlądowej (NAIADES III) i pełny tekst konkluzji, [online] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways/promotion-inland-waterway-transport/naiades-iii-action-plan_en, 31 VII 2024.

⁴⁴ A.M. Kastory, *Plany wykorzystania...*, s. 157-158; D. Nagy, *Development opportunities for Danube freight shipping and the evaluation of the results of the Strategy for the Danube Region*, [w:] *Challenges in the Carpathian Basin*, Cluj-Napoca 2023, [online] https://www.researchgate.net/publication/372868871_Development_opportunities_for_Danube_freight_shipping_and_the_evaluation_of_the_results_of_the_Strategy_for_the_Danube_Region, s. 386.

⁴⁵ A.M. Kastory, *Znaczenie Dunaju...*, s. 109.

Renu i Dunaju jedna trzecia dróg żeglownych nadal nie spełniała norm ECMT. W raporcie końcowym wiążano ten stan rzeczy z niewielkim zainteresowaniem państw nadrzecznych w rozwijaniu tego rodzaju transportu. Europejski Trybunał Obrachunkowy zarzucił Komisji Europejskiej tworzenie niespójnych projektów na podstawie powierzchownej analizy kosztów inwestycji rzecznych. Wytykał niejasno określone cele, brak symulacji, na ile przeprowadzenie inwestycji na danej drodze rzecznej spowoduje skierowanie na nią transportu. Nie bez znaczenia było przeznaczenie na te działania niewielkich środków, podobnie jak brak koordynacji działań podejmowanych na poziomie państw. W latach 2001-2012 wzrost ilości przewożonych Dunajem towarów odnotowały jedynie Austria, Węgry i Rumunia. Natomiast Słowacja i Bułgaria – spadek⁴⁶. Trudno było mówić o sukcesie na poziomie całego naddunajskiego regionu⁴⁷.

Skuteczniejsze okazały się działania UE zmierzające do przełamywania barier formalnoprawnych. W tej sprawie 22 maja 2013 roku dyrektor generalny Dyrekcji Generalnej Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej zawarł porozumienie z sekretarzem generalnym CCNR. Następnie CCNR na czerwcowej sesji w 2015 roku postanowiła powołać Europejski Komitet do spraw opracowania norm w żegludze śródlądowej (Comité Européen pour l'élaboration de Standards dans le domaine de la Navigation Intérieure, CESNI). Jego celem było stworzenie jednolitych standardów żeglugi śródlądowej na Renie i całej sieci wodnej Unii Europejskiej⁴⁸. Niemal wszystkie państwa naddunajskie przystąpiły do CESNI. Jedynie Serbia i Ukraina mają status obserwatora. W jego prace zaangażowała się w 2015 roku także Komisja Dunajska. CESNI sukcesywnie ogłaszała kolejne wypracowane przez siebie standardy żeglugowe⁴⁹.

Do regionu naddunajskiego UE skierowała również projekt DANTE (Danube Transnational Programme) uruchomiony 1 stycznia 2017 roku we współpracy z Komisją Dunajską. Jego celem było uproszczenie administracyjnych procedur administracyjnych na Dunaju. Projekt realizowany do 30 czerwca 2018 roku obejmował działania straży granicznej, służb celnych i podatkowych; administrację kontrolującą ruch na Dunaju; zarząd portów; zarząd dróg wodnych i kanałów oraz wszelkie inne bariery administracyjne⁵⁰.

⁴⁶ Szerzej o wnioskach Europejskiego Trybunału Obrachunkowego w: A.M. Kastory, *Znaczenie Dunaju...*, s. 109-110.

⁴⁷ D. Nagy, *Development opportunities...*

⁴⁸ Rezolucja Centralnej Komisji Żeglugi na Renie o utworzeniu CESNI, (Rezolucja 2015-I-3, CC/R (15) 1), [online] https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2016/04/Resolution2015-I-3_fr.pdf, 1 IV 2022.

⁴⁹ Strona CESNI, [online] <https://www.cesni.eu/a-propos-cesni/>, 29 III 2022.

⁵⁰ Interreg. Danube Transnational Programme, [online] <https://www.interreg-danube.eu/approved-projects/dante>, 22 VII 2022; D. Nagy, *Development opportunities...*, s. 386.

KOMISJA DUNAJSKA. 70 LAT ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ. DIAGNOZY, INSTYTUCJE I WIZJE W EUROPIE

Dosyć skromne są natomiast dokonania Komisji Dunajskiej. 13 listopada 2018 roku zorganizowała ona w Budapeszcie konferencję Danube Commission 70 year – Inland Navigation. Diagnosis, Institutions and Visions in Europe. W jej trakcie przedstawiciele Komisji Dunajskiej i przedsiębiorstw żeglugowych odnieśli się do stanu i codzienności żeglugi dunajskiej⁵¹.

Przedstawiciel Komisji Dunajskiej musiał przyznać, że po trzydziestu latach transformacji przepaść między wielkością przewozów na Dunaju i na Renie nadal istnieje. Średniorocznie Dunajem przewozi się 30-40 mln ton towarów, natomiast Renem 120-150 mln ton. Wynika to nie tylko z różnicy w zamożności i rozwoju państw naddunajskich i naddunajskich, ale także ze zmian klimatu, ocieplenia i występujących coraz częściej okresów niskiego stanu wody lub powodzi w dolnym, ale także środkowym i górnym Dunaju. Zjawiska te powodują niemal każdego roku przestoje w żegludze, które odbijają się niekorzystnie na dochodach przewoźników⁵².

Za dodatkowe utrudnienie uznał odmienny system kontroli i odrębne stanowiska celne prowadzone przez wszystkie nadrzeczne państwa członkowskie Komisji Dunajskiej (dziesięć państw nadrzecznych i Rosja)⁵³, gdzie przewoźnicy tracili wiele czasu. Poinformował, że w związku z tym Komisja Dunajska postanowiła zaangażować się w projekt DANTE i stworzyć jednolity system przekraczania granicy⁵⁴.

Najważniejszym problemem dla żeglugi dunajskiej była niedochodowość przewozów w latach 2012-2018, co uniemożliwiało modernizację taboru, a tym samym redukcję emisji dwutlenku węgla. Od połowy lat 90. XX wieku na Dunaju pojawił się tylko jeden nowy statek towarowy. Komisja Dunajska wykazała, że na Dunaju w doborze dla żeglugi 1999 roku pływało 5000 statków, a w 2017 roku już tylko 3200 o tonażu 3 mln ton. W ciągu trzydziestu lat Dunaj stracił 45% floty. Jednostki pływające po rzece były stare (między 39 a 47 lat). 97% pchaczy, 88% barek pchanych zbudowano przed 1999 rokiem. Przyczyn tego stanu rzeczy przedsiębiorcy upatrywali w niedostatecznym utrzymaniu drogi wodnej, nieuczciwej konkurencji, zbędnych procedurach biurokratycznych, w tym w uciążliwych kontrolach granicznych i celnych oraz w wysokich opłatach portowych, zwłaszcza w portach morskich. Do tego na Dunaju było wiele wąskich gardel (Pfelling Dunaföldvár, Nagymaros, Mohovo), a większość śluz wymagała modernizacji⁵⁵.

Komisja Dunajska przedstawiła dwa sposoby na rozwiązanie tego problemu: krótkoterminowy, czyli pogłębianie koryta rzeki i długoterminowy, korzystniejszy z punktu

⁵¹ *Danube Commission 70*, red. I. Gyurcsik, Budapest 2019, s. 12, [online] https://www.danubecommission.org/uploads/doc/2019/Danube_Commission_70.pdf, 27 IV 2022.

⁵² Tamże, s. 71.

⁵³ Federacja Rosyjska nie była wówczas państwem nadrzecznym, ale zachowała członkostwo w Komisji Dunajskiej do 2023 roku.

⁵⁴ *Danube Commission 70...*, s. 72.

⁵⁵ Tamże, s. 79-80.

widzenia żeglugi, czyli zwiększenie liczby śluz. To rozwiązanie wymagało jednak zgodnej decyzji politycznej państw członkowskich Komisji Dunajskiej⁵⁶.

Obecni na konferencji przedsiębiorcy reprezentowali przede wszystkim węgierskie przedsiębiorstwa żeglugowe (Fluvius Kft, DDSG MAHART, MAHART PassNave Kft.). Niemal jednogłośnie skrytykowali istniejącą sytuację. Wskazywali na niewystarczającą rolę Komisji Dunajskiej, która nie była w stanie zarządzać żeglugą. Przewidywali utratę co najmniej połowy pracowników w ciągu najbliższych pięciu lat, nie licząc odejść na emeryturę. Odczuwali brak personelu spedycyjnego. Praca na rzece odbywała się w nieregulowanym czasie pracy i na ogół obejmuje wszystkie czynności wykonywane na statku od sprzątania po nawigację. Wykształcenie dobrego marynarza lub kapitana trwa około 10 lat⁵⁷.

Przedsiębiorcy prognozowali, że rynek wodny będzie się kurczył z powodu swej nieprzewidywalności. Przedsiębiorca przewoźowy potrzebuje drogi wodnej czynnej przez 6-8 miesięcy w roku i głębokiej na 2,5 m. W innym wypadku musi zmniejszyć zanurzenie barki poprzez redukcję ilości przewożonego towaru. Niskie stany wody i przestoje w żegludze skłaniają klientów do przewożenia swych towarów koleją i samochodami. Dostęp do funduszy UE przeznaczonych na rozwój żeglugi śródlądowej nie był w stanie zaradzić podstawowemu problemowi, czyli degradacji dunajskiej drogi wodnej. W tej sytuacji przedsiębiorcy nie widzieli możliwości zwiększenia udziału przewozów rzecznych z 6,6-6,8% do pożądanego przez Komisję Europejską poziomu 20% w 2020 roku ani do poziomu 30% w kolejnych latach⁵⁸.

Nie dostrzegali też możliwości rozwoju regularnych przewozów pasażerskich. Wprawdzie z każdym rokiem wzrastała ich liczba (3-6% rocznie), jednak niskie stany wody uniemożliwiały dostęp do niektórych portów, poza tym stosowanie dużych opłacalnych jednostek było niemożliwe. Długi i niepewny czas podróży uniemożliwiał konkurencję z przewozami innymi środkami lokomocji. Realny był rozwój jedynie przewozów turystycznych⁵⁹.

Swoje skargi przedsiębiorcy kierowali także pod adresem organizacji ekologicznych, które mnożyły protesty, a nie oferowały rozwiązań. Obecny na spotkaniu hydrobiolog, członek organizacji monitorującej stan wód Dunaju Joint Danube Survey, uważał, że intensyfikacja żeglugi spowoduje redukcję bioróżnorodności i zamieranie rzeki. Tłumaczył, że wbrew pozorom największym zagrożeniem nie jest emisja dwutlenku węgla, ale utrata siedlisk ryb wywołana gwałtownymi zawirowaniami wody, spowodowanymi przejściem statków, ruchem napędu oraz śluzu. Woda po przejściu statku gwałtownie odpływa, a następnie wraca z powrotem, mieszając wszystko razem, co ma bezpośredni wpływ na zmniejszenie populacji ryb. Wezwał do skierowania funduszy na badanie skutków inwestycji wodnych i poszukiwanie metod zatrzymania depopulacji istot wodnych⁶⁰.

⁵⁶ Tamże, s. 72-73

⁵⁷ Tamże, s. 74-76, 84-85.

⁵⁸ Tamże, s. 74-76, 80-82.

⁵⁹ Tamże, s. 72, 82-84.

⁶⁰ Tamże, s. 77-79.

WPLYW PANDEMII I WOJNY ROSYJSKO-UKRAIŃSKIEJ NA ŻEGLUGĘ RZECZNĄ

W roku 2018 rozpoczął się ciąg wydarzeń mających negatywny wpływ na żeglugę śródlądową. Dotkliwa susza w 2018 i 2022 roku oraz niskie stany wód spowodowały przestoje w przewozach rzecznych. Wprawdzie w 2021 roku odnotowano polepszenie sytuacji tego sektora, ale wybuch wojny rosyjsko-ukraińskiej w 2022 roku spowodował wzrost cen podstawowych produktów i kryzys energetyczny. Przewozy rzeczne w skali Europy spadły o 5,5% w porównaniu do 2021 roku. Na Renie od Bazylei do Morza Północnego spadek wyniósł 6,8%. Wzrost przewozów odnotowano jedynie w transporcie węgla (10,6% w stosunku do 2021 roku)⁶¹.

Na Dunaju spadła liczba przewozów z portów położonych nad środkowym odcinku rzeki w kierunku Konstancy. Dotyczyło to przede wszystkim przewozu artykułów rolnych i zboża. Jedynie na dolnym Dunaju i na kanale Dunaj-Morze Czarne wzrosła liczba przewozów. Większość portów morskich i śródlądowych odnotowała spadek dochodów. Wyjątek stanowiła Konstanca oraz ukraińskie Reni i Izmail, co wynikało z poszukiwania nowych dróg zbytu dla ukraińskiego zboża⁶².

Na Renie w 2022 roku o 42,5% wzrosły opłaty przewozowe. Było to spowodowane zarówno przestojami wywołanymi niskim stanem wody, jak i wzrostem przewozów węgla przy jednoczesnym spadku przewozów innych towarów masowych i metalowych. Spadło też tempo inwestycji w nowe statki rzeczne⁶³. W 2023 roku Centralna Komisja Żeglugi na Renie odnotowała oznaki polepszenia sytuacji, co pozwala z większym optymizmem patrzeć na żeglugę rzeczną w kolejnych latach⁶⁴.

ZAKOŃCZENIE

Istnieje wiele przeszkód na drodze rozwoju wodnych przewozów śródlądowych. Mają one charakter naturalny, gospodarczy i polityczny. Europejska Komisja Gospodarcza Narodów Zjednoczonych, Europejska Konferencja Ministrów Transportu, Unia Europejska, komisje rzeczne Renu i Dunaju podejmują wysiłki, by promować ten typ transportu. Z powodzeniem zdiagnozowały formalnoprawne bariery utrudniające rozwój żeglugi śródlądowej i podjęły starania, by skłonić państwa do ich usunięcia. Najaktywniejsza w tym zakresie jest Europejska Konferencja Ministrów Transportu i Unia Europejska, najmniej – Komisja Dunajska mająca niewielkie uprawnienia. Wprawdzie odpowiedziała na postulat zmiany konwencji dunajskiej, ale powołana w tym celu grupa robocza nadal nie przedstawiła nowego tekstu. Działania organizacji międzynarodowych

⁶¹ *Rapport Annuel 2023*, CCNR, s. 10, [online] https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om23_II_fr.pdf, 30 VII 2024.

⁶² Tamże.

⁶³ Tamże, s. 11.

⁶⁴ Tamże, s. 12.

zmierzają wprowadzić do ujednolicenia standardów i zasad żeglugi śródlądowej, jednak nie wpływają znacząco na wzrost przewozów śródlądowymi drogami wodnymi. Cel UE, by zwiększyć do 20 lub 30 procent udział przewozów rzecznych, nadal jest nieosiągalny. Można stwierdzić, że o ile bariery formalnoprawne można stosunkowo łatwo usuwać, to trudniej zmierzyć się z niechęcią państw do inwestowania w modernizację dróg wodnych, zwłaszcza w warunkach coraz częściej występujących niskich stanów wody w żeglownych rzekach. W najbliższych latach to właśnie zwiększenie odporności na zmiany klimatu i rozwiązanie dylematu, co jest ważniejsze: inwestowanie w modernizację drogi wodnej czy ochrona rzek i zasobów wodnych do pozażeglugowej eksploatacji, mogą stać się podstawowymi problemami państw nadrzecznych.

BIBLIOGRAFIA

Akty prawne i dokumenty publikowane

Accélérer la coopération paneuropéenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport fluvial, Déclaration adoptée par la Conférence de Rotterdam, 5-6 Septembre 2001, TRANS/SC.3/2001/10, [online] <https://unece.org/2001-6#10>.

Budapesztańska konwencja w sprawie umowy przewozu towarów w żegludze śródlądowej, Dz.U. UE L 276 z 21.10.2015.

Declaration „Inland navigation”: a Key Element of the Future Pan European Transport System adopted by the Bucharest conference, 13-14 September 2006, [online] https://unece.org/DAM/trans/doc/cd/Bucharest_Declaration_15_09_2006.pdf.

Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie, Dz.U. UE L 255 z 30.09.2005, [online] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005L0044>.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) w śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie, COM/2024/33 final, [online] https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:00c62adb-be8c-11ee-b164-01aa75ed71a1.0005.02/DOC_1&format=PDF.

Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzone w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r., Dz.U. 2017 poz. 1137, [online] <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20170001137>.

Konkluzje Rady w sprawie żeglugi śródlądowej (NAIADES III), [online] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways/promotion-inland-waterway-transport/naiades-iii-action-plan_en.

Ministerial declaration of the International Ministerial Conference on Inland Water Transport. Inland Navigation in a Global Setting, UNECE, Wrocław 2018, [online] https://unece.org/DAM/Poland_Ministerial_declaration_e__002_.pdf.

Protokół dotyczący Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu, sporządzony w Brukseli dnia 17 października 1953 r., Dz.U. 1993 nr 116 poz. 518, [online] <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19931160518/O/D19930518.pdf>.

- Résolution N° 92/2 relative à la nouvelle classification des voies navigables, CEMT/CM(92)6/FINAL, [online] <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/wat19922f.pdf>.
- Rezolucja Centralnej Komisji Żeglugi na Renie o utworzeniu CESNI, (Rezolucja 2015-I-3, CC/R (15) 1), [online] https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2016/04/Resolution2015-I-3_fr.pdf.
- Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 lutego 2019 r. w sprawie NAIADES II – programu działań na rzecz żeglugi śródlądowej, (2018/2882(RSP)), Dz.U. UE C 449/154 z 23.12.2020, [online] https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0131_PL.pdf.
- Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1356/96 z dnia 8 lipca 1996 r. w sprawie wspólnych zasad mających zastosowanie do tranzytu towarów lub pasażerów w żegludze śródlądowej między Państwami Członkowskimi w celu wprowadzenia swobody świadczenia takich usług transportowych, Dz.U. UE L 175 z 13.07.1996, [online] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:31996R1356>.
- Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3921/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. ustanawiające warunki żeglugi, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający stałej siedziby w Państwie Członkowskim mogą dokonywać transportu rzeczy lub osób żeglugą śródlądową w Państwie Członkowskim, Dz.U. UE L 373 z 31.12.1991, [online] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX%3A31991R3921>.

Raporty instytucji

- Danube Commmission* 70, red. I. Gyurcsík, Budapest 2019, [online] https://www.danubecommission.org/uploads/doc/2019/Danube_Commission_70.pdf.
- Rapport Annuel 2023*, CCNR, [online] https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om23_II_fr.pdf.
- Renforcer le transport par voies navigables. Aller de l'avant grâce à la coopération paneuropéenne*, CEMT 2006, [online] https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/06watpaneuropf_0.pdf.

Artykuły

- Demjaniuk R., *Rozwój międzynarodowych korytarzy transportowych w polityce transportowej Federacji Rosyjskiej*, „Logistyka” 2011, nr 5, [online] <https://www.logistyka.net.pl/bank-wiedzy/item/81376-rozwoj-miedzynarodowych-korytarzy-transportowych-w-polityce-transportowej-federacji-rosyjskiej>.
- Kastory A.M., *Plany wykorzystania śródlądowych dróg wodnych w strategii Unii Europejskiej ożywienia regionu naddunajskiego*, [w:] *Nowe strategie na nowy wiek – granice możliwości integracji regionalnych i globalnych*, red. M. Chorośnicki [et al.], Kraków 2013.
- Kastory A.M., *Znaczenie Dunaju w europejskiej sieci dróg wodnych*, „Politeja” 2020, t. 17, nr 6(69).
- Kastory A.M., *Żegluga dunajska w polityce międzynarodowej w XX wieku*, Kraków 2011.
- Nagy D., *Development opportunities for Danube freight shipping and the evaluation of the results of the Strategy for the Danube Region*, [w:] *Challenges in the Carpathian Basin*, Cluj-Napoca 2023, [online] https://www.researchgate.net/publication/372868871_

Development_opportunities_for_Danube_freight_shipping_and_the_evaluation_of_the_results_of_the_Strategy_for_the_Danube_Region.

Woehrling J.-M., *La coopération internationale dans le domaine de la navigation fluviale européenne: les instances de coopération pour la navigation rhénane et danubienne*, [online] https://www.ccr-zkr.org/files/histoireCCNR/14_cooperation-rhin-danube.pdf.

Strony internetowe

Strona CESNI, <https://www.cesni.eu/a-propos-cesni/>.

Strona projektu DANTE, Interreg. Danube Transnational Programme, <https://www.interreg-danube.eu/approved-projects/dante>.

Agnieszka Małgorzata KASTORY – profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego, doktor habilitowana nauk humanistycznych w zakresie historii, doktor nauk humanistycznych w zakresie nauk o polityce, magister historii (1989). Zatrudniona na stanowisku profesora w Instytucie Nauk Politycznych i Stosunków Międzynarodowych UJ, w Katedrze Stosunków Międzynarodowych i Polityki Zagranicznej. Jej zainteresowania badawcze koncentrują się na historii stosunków międzynarodowych, szczególnie w Europie Środkowo-Wschodniej w XX wieku. Najważniejsze publikacje to: *Rozbiór Rumunii w 1940 roku* (2002); *Żegluga dunajska w polityce międzynarodowej w XX wieku* (2011); *Rola Obywatelskiego Klubu Parlamentarnego w kształtowaniu polskiej polityki wschodniej w latach 1989-1991* (2018). Więcej informacji oraz pełna bibliografia publikacji dostępna jest na stronie: <https://ruj.uj.edu.pl/home>.