

Piotr KOWALCZAK

INSTYTUT METEOROLOGII I GOSPODARKI WODNEJ
PAŃSTWOWY INSTYTUT BADAWCZY, WARSZAWA

O EWOLUCJI W GOSPODAROWANIU ZASOBAMI WODNYMI W POLSCE WSKUTEK REALIZACJI PLANÓW ROZWOJU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

AN EVOLUTION OF A WATER MANAGEMENT IN POLAND AS
A RESULT OF IMPLEMENTATION PLANS FOR DEVELOPMENT
OF AN INLAND SAILING

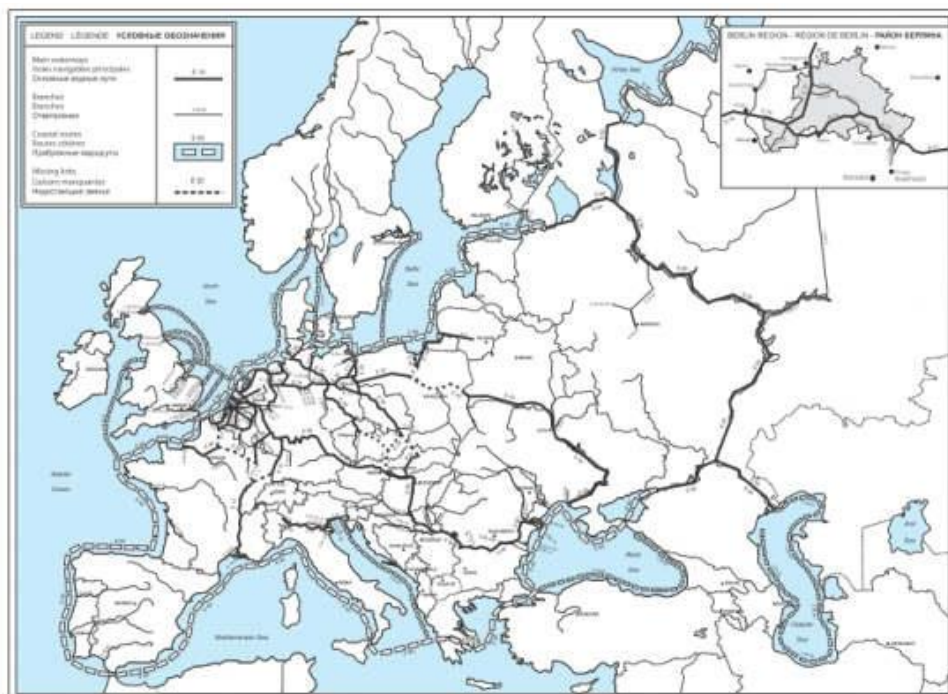
1. Wprowadzenie

W związku z rozwojem współpracy gospodarczej oraz prognozowanym wzrostem wymiany towarowej pomiędzy krajami Unii Europejskiej, Główna Grupa Robocza Żeglugi Śródlądowej, działająca przy Komitecie Transportu Wewnętrznego EKG ONZ w Genewie zakończyła w 1996 r. prace nad Porozumieniem o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia zwanego w skrócie AGN (European Agreement on Main Inland Waterway of International Importance). Głównym celem Porozumienia jest rozwój i integracja europejskiego transportu wodnego śródlądowego. Zasięg geograficzny sieci dróg wodnych, ujętych w Porozumieniu AGN, przebiega m.in. przez terytorium Polski, rozciąga się od Atlantyku po Ural, łącząc 27 krajów europejskich. Sejm RP przyjął ustawę o ratyfikacji konwencji AGN w 2016 roku. Komisja Europejska dąży do większego wykorzystania transportu wodnego śródlądowego jako alternatywnej formy przewozów oraz uczynienia z niego kluczowego rodzaju transportu w europejskim systemie transportowym. Główne kierunki polityki transportowej na obecną dekadę zawarte zostały w Białej Księdze wydanej na podstawie Strategii Unii Europejskiej na rzecz Zrównoważonego Rozwoju [10], przyjętej w czerwcu 2001 r. na szczycie Rady Europy w Göteborgu. Za najważniejsze cele równoważenia systemu transportowego Komisja Europejska uznała, m.in. zwiększenie konkurencyjności kolei, żeglugi śródlądowej i publicznego transportu pasażerskiego, w stosunku do transportu drogowego. Polityka transportowa UE zapowiada renesans żeglugi śródlądowej.

Według Białej Księgi Transportu Unii Europejskiej do 2030 roku 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. transport wodny lub kolej, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu. Wszystkie najważniejsze porty morskie powinny mieć dobre połączenie z systemem transportu wodnego śródlądowego. W wykazie standardów i parametrów sieci dróg wodnych kategorii E (europejskich), zawartych w Niebieskiej Księdze wydanej w 1998r. na podstawie Porozumienia AGN, znalazły się trzy szlaki żeglugowe, przebiegające przez terytorium Polski:

- 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 rzekę Odrę od ujścia kanału Odra Hawela do ujścia rzeki Warty w Kostrzynie, drogę wodną Wisła Odra oraz od Bydgoszczy dolną Wisłę i Szkarpawę lub Wisłę Gdańską. W ten sposób do grona szlaków żeglugowych, uznanych przez EKG ONZ jako istotne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych, włączone zostały polskie drogi wodne.

Wymiar zaniedbań dróg wodnych w Polsce jest ogromny ilustruje to poniższa mapa (rys.1).



Rys. 1 Gęstość szlaków żeglownych w Polsce na tle Europy.
Źródło: Materiały MGM i ŻŚ

W oparciu o podstawowe wskaźniki klasyfikacyjne, śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, odpowiadającym parametrom klasy IV i wyższej (tj. dla statków o ładowności od 1000 i 1250 ton) jest zaledwie 5,5% ich całkowitej długości. Pozostałe drogi wodne posiadają jedynie znaczenie regionalne. Najsprawniejszym wodnym ciągiem komunikacyjnym w Polsce jest Odrzańska Droga Wodna, wraz z kanałami Gliwickim i Kędzierzyńskim. Jednak warunki nawigacyjne (główne głębokości tranzytowe) na środkowym odcinku swobodnie płynącym od Brzegu Dolnego do ujścia Warty sprawiają, że przez większość okresu nawigacyjnego nie jest możliwe uprawianie żeglugi pomiędzy górnym i dolnym odcinkiem Odry. Droga wodna Wisła Odra posiada parametry klasy Ib i II, limitowane głównie przez głębokości na odcinkach swobodnie płynących i wymiary komór śluzowych na odcinkach skanalizowanych, które wynoszą 9,6 do 57,0 m, uniemożliwiając pływanie jednostkom 500 tonowym. Wisła, ze względu na fragmentaryczną zabudowę najlepsze parametry eksploatacyjne posiada na skanalizowanym górnym odcinku od ujścia rzeki Przemszy do stopnia wodnego Przewóz oraz na dolnym odcinku od Płocka do stopnia wodnego Włocławek i w dół od Tczewa do ujścia Zatoki Gdańskiej. Rzeka Bug, Narew (za wyjątkiem 41,0 km odcinka od Pułtusza do Zalewu Zegrzyńskiego) i Biebrza, choć formalnie zaliczone do klasy Ia dróg wodnych ze względu na niewielkie głębokości tranzytowe oraz brak budowli hydrotechnicznych, nie mogą być eksploatowane nawet przez najmniejsze z obecnie pływających statków towarowych i pasażerskich.

2. Realizacja Planów Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych

Proces budowy i przebudowy naszych dróg wodnych do poziomu standardów dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym będzie długotrwały i kosztowny. W Polsce w szczególności sposób może oddziaływać na realizację planowanych przedsięwzięć problem ochrony przyrody. Prace inwestycyjne będą zaplanowane i przeprowadzone w taki sposób, aby w pierwszej kolejności usuwać na drogach wodnych miejsca najbardziej ograniczające parametry eksploatacyjne, szczególnie na swobodnie płynącym środkowym odcinku Odry.

W Polsce rozpoczęły się prace związane z realizacją planów rozwoju dróg wodnych. Pracami zarządza nowopowstałe Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Rozpropagowano już znaczną ilość informacji, które stanowią podstawę niniejszego opracowania) wśród szczególnie interesujących wymienić można opracowania ;

- Ekspertyza w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030.
- Inwentaryzacja części składowych śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym.
- Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030.

Organizowane są konferencje i spotkania mające na celu prezentację podstawowych problemów związanych z realizacją planowanych przedsięwzięć. Niniejsza praca powstała głównie na podstawie powyższych trzech dokumentów.

3. Podstawowe problemy związane z realizacją planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych

Podstawą realizacji "Planów..." jest określenie wiarygodnych podstaw funkcjonowania i rozwoju żeglugi śródlądowej. Bazą są oczywiście regulacje prawne, działania organizacyjne i oczywiście najbardziej trudny obszar związany z finansowaniem planowanych przedsięwzięć.

3.1 W dziedzinie podstaw prawnych

Otwarcie działań to ratyfikowanie" Porozumienia o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia", podpisanego przez prezydenta RP w dniu 6 lutego 2017 r zwanego w skrócie AGN, analogicznie do ratyfikowanych już przez Polskę porozumień dotyczących transportu drogowego (AGR) w 1984 r, kolejowego (AGC) w 1988r i kombinowanego (AGTC) w 2002r. Dalsze prace winny zmierzać do tworzenia trwałych podstaw rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce, zagwarantowania zostanie tworzenie bezpiecznego, niezawodnego i wielogłęziowego systemu transportowego, kompatybilnego z systemami transportowymi innych krajów Unii Europejskiej

3.2 W dziedzinie zgodności z innymi aktami prawnymi UE

Podstawowym problemem jest ograniczenie możliwości podejmowania działań i przedsięwzięć gospodarczych w dolinach rzek z powodu objęcia ochroną prawną tych obszarów. Według art. 33, ust. 1 Ustawy o ochronie przyrody Zabrania się podejmowania działań mogących w istotny sposób pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, a także w istotny sposób wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000 (Dz.U. z 2004r., nr 92, poz. 8801). Tymczasem prawie wszystkie doliny głównych rzek kraju objęte zostały obszarem ochronnym Natura 2000.

- Pozwolenie na lokalizację inwestycji pogarszającej korzystny status ochronny może nastąpić tylko przy jednoczesnym spełnieniu trzech warunków.
- Zakładany cel nie może zostać osiągnięty w inny, nieszkodliwy dla chronionych gatunków i siedlisk sposób.
- Inwestycja uzasadniona jest nadrzędnym interesem publicznym.
- Strefy przyrodnicze zostaną skompensowane przez objęcie ochroną innego obszaru (odpowiadającego powierzchnią i jakością obszarowi chronionemu).

Przy czym, brak jest jednoznacznej definicji nadrzędnego interesu publicznego. Autorzy Koncepcji strategii rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce zadają pytanie, czy nadrzędnym interesem publicznym jest utrzymanie dróg wodnych w stanie zgodnym z obowiązującą w Polsce klasyfikacją śródlądowych dróg wodnych? Kraje Unii Europejskiej, podejmując inwestycje na śródlądowych drogach wodnych dążą do równoważenia rozwoju gospodarczego, poprzez wspieranie żeglugi śródlądowej, czy energetyki wodnej, jako rozwiązań proekologicznych. Tymczasem w Polsce uwarunkowania środowiskowe stają się najpoważniejszą barierą rozwojową dróg wodnych. Warto wspomnieć, że „Projekt „Rozwój sektora żeglugi śródlądowej” stanowi część „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju”.

3.3 W dziedzinie Prawa Wodnego

Procedury środowiskowe Art Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (...) dodaje się (): Zapewniając udział wszystkich zainteresowanych w osiąganiu celów środowiskowych () w szczególności w opracowywaniu, przeglądzie i aktualizacji planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej podaje do publicznej wiadomości, na zasadach i w trybie określonych w przepisach ustawy w celu zgłaszania uwag: harmonogram prac związanych ze sporządzaniem planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, w tym zestawienie działań, które należy wprowadzić w drodze konsultacji; projekt planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym.

3.4 W dziedzinie organizacyjno-prawnej działania administracji wodnej

Występuje pilna konieczność aktualizacji krajowych dokumentów strategicznych pod kątem dostosowania ich do nowych celów, związanych z zakresem zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych. Należy przeprowadzić aktualizację Planów Gospodarowania Wodami, pod kątem uwzględnienia w nich planowanych zadań inwestycyjnych na polskich śródlądowych drogach wodnych. Przygotować części dokumentacyjnej dla wszystkich inwestycji przewidzianych do realizacji w okresie długoterminowym, m.in. studiów wykonalności, projektów funkcjonalno-użytkowych, strategicznych ocen oddziaływania na środowisko, itd.

3.5 W dziedzinie efektywności ekonomicznej inwestycji

To trudny aspekt budowy dróg wodnych w Polsce i nie tylko. Jesteśmy spóźnieni o przynajmniej sto lat. Prekursorzy budowy kanałów i kanalizacji rzek w celu wykorzystania ich do żeglugi wykonywali prace w innych warunkach. Przede wszystkim z braku alternatyw inwestycje te były bardzo pożądane. Realizowane wówczas budowle były ściśle powiązane z rachunkiem ekonomicznym dowiązanym bezpośrednio do przyszłych użytkowników. Na przykład w Anglii były realizowane za prywatne środki a efektywność inwestycji w okresie eksploatacji była mierzona wysokością wypłacanych udziałowcom dywidend. W innych krajach wówczas Rewolucji Przemysłowej w części inwestycje były finansowane ze środków państwa. Obecnie zmienił się system finansowania tego typu inwestycji a prożeglugowa polityka Unii Europejskiej daje szansę aby dogonić historyczne zapóźnienie. Autor nie jest ekonomistą ale chciałby wskazać na konieczność szczegółowej analizy na temat opłacalności inwestycji ale także zwrócić uwagę na możliwość użycia zastosowanych w innych krajach systemów opłacania budowy i eksploatacji tego typu przedsięwzięć. Ale teraz o ich przydatności decydować będą obecne warunki ekonomiczne. Zostawmy zatem problem ekonomistom.

4. W dziedzinie gospodarowania zasobami wodnymi, hydrologii oraz oceny wpływu inwestycji na zmiany stosunków wodnych

To potencjalnie najbardziej konfliktogenny aspekt budowy dróg wodnych w Polsce ale dotyczy również wszystkich krajów Unii Europejskiej. Mając dziesięciolecia opóźnienie realizatorzy trafią na przeszkody, które nie towarzyszyły ich XVII i XIX wiecznym poprzednikom. W dokumentach dotyczących realizacji „Planów...” stwierdza się że „dokumentacja zawierać będzie także 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”. A więc skupiają się głównie na działaniu systemu pod względem wykonywanych przezeń pożądaných funkcji. Ale prawdziwym problemem będą skutki kanalizacji rzek niezbędnej dla prawidłowego działania żeglugi. Wskutek skanalizowania rzek nastąpi:

- zmiana reżimu hydrologicznego głównych rzek polskich ich dopływów na odcinkach skanalizowanych,
- podniesie stanów rzek na tych odcinkach zmieni stosunki wodne a często wywoływać będzie zalewy obszarów przybrzeżnych,
- zmieni się oddziaływanie na obszary przyległe do rzeki,
- przegrodzenie koryt rzek bez koniecznej infrastruktury uniemożliwi poruszanie się organizmów w rzekach co spowoduje protesty Zielonych. Jeżeli taka infrastruktura powstanie to będzie przedmiotem dyskusji w przedmiocie jej efektywności

Bardzo istotne będą uzgodnienia z krajami graniczącymi z Polską. Tu szczególnie trudny do negocjacji będzie graniczny odcinek Odry i to przede wszystkim z powodu konfiguracji terenu.

Oczywiście problemów tego typu będzie znacznie więcej i wszystkie wymagają dokładnego rozpoznania i przygotowania odpowiednich informacji na wszystkich poziomach wiedzy od edukacji powszechnej, niezbędnych materiałów dla mediów, pełnej informacji dla lokalnych samorządów po dokumenty służące uzgodnieniom międzynarodowym (wody graniczne, UE).

Należy także wskazać i podkreślać, że:

- Polska posiada bardzo małe możliwości retencji ok 6% w odróżnieniu średniej europejskiej w granicach 15%, kanalizacja rzek i budowa dalszych zbiorników wodnych pozwoli na wzrost możliwości retencjonowania,
- według klasyków gospodarki wodnej (Lambor, Tuszko, Dębski) to właśnie kanalizacja cieków stanowi uwieńczenie regulacji rzek, które były zabiegiem służącym co najwyżej dwóm celom (żegluga, ochrona przeciwpowodziowa) i umożliwia bardziej skuteczne gospodarowanie zasobami wodnymi,
- ustabilizowanie stanów wody rzek w granicach miast stanowi stały postulat urbanistów i architektów,
- problem kanalizacji rzek w aspekcie wzrostu dyspozycyjnych zasobów wodnych,

- kanalizowanie rzek to także wstrzymanie i możliwość sterowania (częściowego) niekontrolowanym odpływem wody z kraju należącego do najmniej zasobnych w wodę w Europie. Rzeki w Polsce w porównaniu z rzekami np. w RFN pod względem ich “naturalności” znajdują się w dobrym stanie. W RFN uregulowano około 85% wszystkich rzek. W Polsce proporcja jest odwrotna (15% rzek). Podstawowym problemem będzie utrzymanie tego stanu za pomocą budowy budowli piętrzących w sposób umożliwiający wędrówki ryb i innych organizmów wodnych (głównie przepławek). W tym aspekcie konieczne będzie zwrócenie uwagi także na korytarze ekologiczne, których znaczną część w Polsce stanowią doliny rzeczne,
- nastąpi rozwój energetyki wodnej,
- należałoby zwrócić uwagę na zwiększenie możliwości zasilania wód podziemnych,
- ważnym problemem byłoby wykorzystanie planowanych zmian do odtworzenia obszarów wodno-błotnych, które zniknęły wskutek nadmiernego odwodnienia,
- dostosowanie środowiska dla potrzeb organizmów wodnych aby stworzyć warunki ich rozwoju . pracować nad szczegółowymi aspektami takimi jak utrzymanie istniejącej drożności rzek i cieków poprzez realizację specjalnej zabudowy, kreowanie krain rybnych etc.,
- budowa tak wielkiego systemu w zróżnicowanych warunkach pozwoli na wykonanie i wdrożenie szeregu nowych rozwiązań, które mogą stać się polską specjalnością w dziedzinie: żeglugi śródlądowej, budownictwa wodnego, melioracji wodnych, ochronie środowiska, planowania przestrzennego.

Koniecznością jest poszukiwanie dalszych nowych rozwiązań, które mogą poprawić efektywność gospodarowania wodą oraz infrastrukturą i w sposób pozytywny kształtować środowisko w Polsce w aspekcie planowanych zmian. Konieczne jest stałe i na każdym etapie realizacji i eksploatacji planowanych przedsięwzięć budowanie katalogu pozytywów i zagrożeń w celu doskonalenia przyjętych rozwiązań czy podejmowania decyzji o koniecznym ich odrzuceniu.

5. Priorytety

W ramach realizacji „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030 „przyjęto cztery działania priorytetowe.

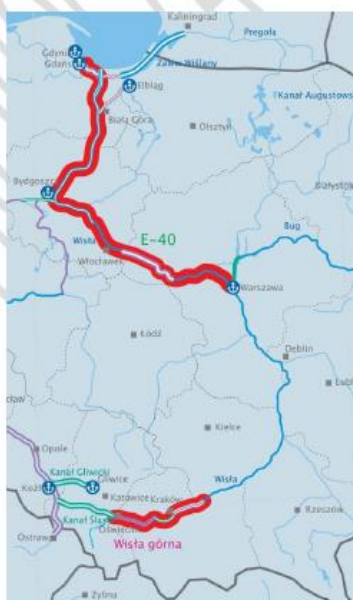
I **PRIORYTET I:**
Odrzańska Droga Wodna (E-30) -
osiągnięcie międzynarodowej klasy
żeglowności i włączenie w
europejską sieć dróg wodnych.

- 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.



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

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



Rys.2 Priorytety I i II według „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce ...”

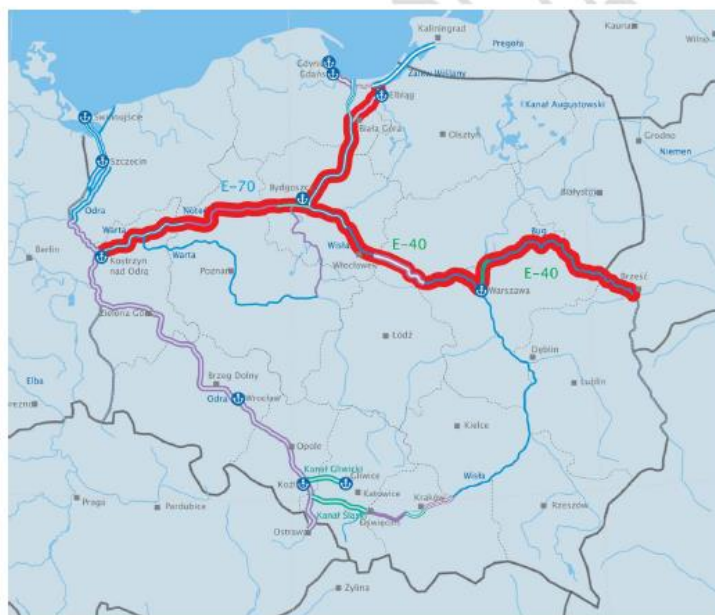
Źródło: Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030.

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

- III.1. Przygotowanie do modernizacji międzynarodowej drogi wodnej Odra-Wisła-Zalew Wiślany (E-70).
- III.2. Przygotowanie do budowy polskiego odcinka międzynarodowej drogi wodnej Wisła-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

Rys. 3 Priorytety III i IV według „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce ...”

Źródło: Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030.

Obecnie Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej powołało Komitet Sterujący do spraw inwestycji na śródlądowych drogach, pracuje nad przygotowaniem „Studium wykonalności dla Odrzańskiej Drogi Wodnej”, współpracuje z administracją wodną na rzecz modernizacji Kanału Gliwickiego oraz współpracuje przy realizacji projektów finansowanych ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na Odrzańskiej Drodze Wodnej.

6. Koszty realizacji

Koszty realizacji planowanych przedsięwzięć przedstawiono w tabeli 1

Tabela 1. Koszty realizacji przedsięwzięć wynikających z Planów Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030.

	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

Koszty w mld zł.

Źródło: Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030 MGM i ŻŚ

7. Potencjalne źródła finansowania

MGMiZS wskazało potencjalne źródła finansowania działań w tym zakresie. Są to środki finansowe pochodzące z: Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Funduszu „Łącząc Europę (CEF)”, Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych a także krajowych funduszy celowych: NFOSiGW, Funduszu Żeglugi Śródlądowej a także środki budżetu państwa, samorządów i innych inwestorów oraz środki przeznaczone na realizację zadań z Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej opracowało założenia Funduszu Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych na podstawie dotychczasowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej, który działał by podobnie jak istniejące Krajowy Fundusz Drogowy czy Fundusz Kolejowy.

Fundusz Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych	
Fundusz Żeglugi Śródlądowej	Fundusz Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych
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).	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 głównie ze składek wnoszonych przez armatorów i środki przekazywane z budżetu państwa	Zasilany m.in. środkami pochodzącymi z opłat za korzystanie z dróg wodnych, z urządzeń wodnych oraz zasilany innymi środkami. Powinien mieć możliwości emisji obligacji oraz zaciągania kredytów.
Program wsparcia dla armatorów 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 stanowiący wsparcie dla funkcjonowania spółki celowej realizującej działania wynikające z Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce.

Źródło: Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030 MGM i ŻŚ

Oczywiście przedstawione powyżej rozwiązania wymagać będą dalszych szczegółowych działań prawnych, organizacyjnych i finansowych.

Podjęte działania przede wszystkim ze względu na odmienne niż dotychczas podejście problemów gospodarowania wodą a zwłaszcza wielki akcent na rozwój żeglugi śródlądowej budzą wątpliwości, spory, zapewne w nie odległej przyszłości protesty. Obecnie jest czas na przedstawienie informacji dotyczących podjętych działań, konieczne wyjaśnianie sprzeczności i prowadzenie szerokiej akcji informacyjnej i niezbędny dialog społeczny.

