

Emilia Kuciaba

Uniwersytet Szczeciński

INSTRUMENTY WSPARCIA FINANSOWEGO ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ JAKO CZYNNIK ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO NA PRZYKŁADZIE NIEMIEC

Wstęp

Żegluga śródlądowa w Niemczech pomimo zakłóceń rynkowych spowodowanych kryzysem gospodarczym rozwija się bardzo pomyślnie. W największym stopniu odpowiedzialne za ten stan jest wsparcie polityczne. W ramach pakietów koniunkturalnych, czyli środków w budżecie Niemiec wydzielonych w celu zapobiegania skutkom kryzysu, stymulowania zatrudnienia, wsparcia wzrostu gospodarczego i modernizacji gospodarki, w latach 2008-2009 żegluga otrzymała 290 mln euro¹ przeznaczone na inwestycje infrastrukturalne na drogach wodnych. Nie bez znaczenia są także środki finansowe przeznaczone na modernizację floty, wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań konstrukcji silników, systemów sterowania ruchem oraz inwestowanie w kapitał ludzki. Środki te przyczyniają się do wzrostu konkurencyjności żeglugi śródlądowej oraz wzmacniania jej wizerunku jako nowoczesnej, dostosowanej do zmian na rynku gałęzi transportu.

Żegluga śródlądowa odnotowała w 2010 r. 12,6% wzrost przewozów oraz 12,3% wzrost pracy przewozowej osiągając poziom tych wartości porównywalny ze stanem sprzed kryzysu gospodarczego². Jej miejsce w podziale gałęziowym rynku wynosi 14,7%. Liczba przewiezionych kontenerów zwiększyła

¹ Geschäftsbericht 2010/2011, Bundesverband der Deutschen Binnenchiffahrt e.V., Duisburg 2011, s. 6.

² 64,7 mld tkm, 249 mln ton w 2007 r.; 62,3 mld tkm, 229,9 mln ton w 2010 r.

się o 18,4% z 1846 tys. TEU w 2009 r. do 2186 tys. TEU w 2010 r. Największy wzrost – 35,9%, zanotowano w przewozie rudy i złomu. Przewóz nawozów wzrósł o 28,6%, natomiast przewóz stałych surowców i paliw o 24,7%. Spadła liczba jednostek pływających z 2246 w 2009 r. do 2235 w 2010 r., lecz ładowność floty wzrosła z 2 832 024 ton w 2009 r. do 2 836 533 ton w 2010 r.³ Obserwowany rozwój został spowodowany poprawą koniunktury gospodarczej, jednak znaczący wkład do tego procesu wniosły instrumenty o charakterze finansowym oddziałujące na podsystem techniczny transportu wodnego-śródlądowego. Budżet realizowanych obecnie programów wsparcia finansowego żeglugi śródlądowej wynosi łącznie około 137 400 000 euro⁴. Aktualnie funkcjonują w Niemczech następujące instrumenty wsparcia żeglugi śródlądowej:

- program dofinansowania niskoemisyjnych silników w żegludze śródlądowej (Förderprogramm für emissionsärmere Dieselmotoren von Binnenschiffahrt),
- dyrektywa dotycząca dofinansowania urządzeń przeładunkowych w transporcie kombinowanym (Richtlinie zur Förderung von Umachlaganlagen des Kombinierten Verkehrs),
- program dofinansowania modernizacji floty oraz planów pilotażowych wdrażania nowych technologii w żegludze śródlądowej (Zuwendungen zur Modernisierung der deutschen Binnenschiffsflotte und Pilotvorhaben für innovative Techniken in der Binnenschiffahrt),
- wsparcie kształcenia w żegludze śródlądowej (Beihilfe zur Ausbildungsförderung in der Binnenschiffahrt),
- wsparcie doksztalcenia pracowników żeglugi śródlądowej (Förderung zur Weiterbildung deutscher Binnenschiffer),
- program technika żegluga i morska (Schiffahrt und Meerestechnik)
- dofinansowanie wprowadzania systemu automatycznej identyfikacji statków AIS (AIS-Förderung)⁵.

Wymienione programy koncentrują się na odnowie i modernizacji floty, wdrażaniu nowych technologii, dofinansowaniu niskoemisyjnych silników oraz kształceniu kadr. Nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne, wzrost nośności floty oraz wdrażane systemy informacyjne przekładają się na efekty przewozowe, wzrost bezpieczeństwa i wydajności gałęzi transportu.

³ Daten und Fakten 2010 2011, Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V., Duisburg 2011, http://binnenschiff.de/downloads/daten_und_fakten/Daten_und_Fakten_2010_2011.pdf (10.11.2011).

⁴ www.naiades.info/funding (10.11.2011).

⁵ Ibid.

Instrumenty wsparcia finansowego żeglugi śródlądowej w Niemczech

Program dofinansowania niskoemisyjnych silników w żegludze śródlądowej

Niemiecka żegluga śródlądowa jest wspierana przez Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju poprzez bezzwrotne dopłaty w wysokości do 50% środków na instalowanie niskoemisyjnych silników diesla w zarobkowej działalności transportowej w żegludze towarowej i pasażerskiej oraz katalizatorów i filtrów cząstek stałych. Przepisy dotyczące dopłat weszły w życie 10 kwietnia 2007 r. i obowiązywały do 31 grudnia 2011 r. Było to finansowanie częściowe i bezzwrotne. Dofinansowywano:

- koszty dodatkowe nabycia silnika niskoemisyjnego w porównaniu do kosztów nabycia tradycyjnego napędu,
- koszty wymiany dotychczas używanego silnika,
- koszty dodatkowe instalacji katalizatorów i filtrów cząstek stałych⁶.

Dopłaty przysługiwały przedsiębiorstwom z siedzibą w Niemczech, których flota wpisana jest do niemieckiego rejestru statków. Kwalifikowano silniki, których emisja odpowiada poziomowi II zgodnemu z wytycznymi Centralnej Komisji Żeglugi na Renie lub Dyrektywie 97/68/EG⁷ w jej obecnym brzmieniu oraz które przekraczają o 30% granice emisji cząstek stałych. Jako silniki rozu-

⁶ Förderprogramm. Neue emissionsärmere Motoren für die deutsche Binnenschifffahrt, Informationsbroschüre, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

⁷ Dyrektywa 97/68/WE w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach ustanawia maksymalne poziomy emisji tlenku węgla (CO), węglowodorów (HC), tlenków azotu (NOx) i cząstek stałych zawieszonych w gazie (PM) przez silniki wysokoprężne montowane w maszynach budowlanych, rolniczych i leśniczych, wagonach silnikowych i lokomotywach, statkach żeglugi śródlądowej, silnikach pracujących przy stałej prędkości obrotowej oraz małych silnikach benzynowych stosowanych w różnego rodzaju maszynach.

W dyrektywie przewidziano etapowe wprowadzanie coraz surowszych limitów emisji oraz odpowiadające poszczególnym etapom terminy zgodności. Aby wprowadzić do obrotu nowe silniki wytwórcy muszą zagwarantować, że spełniają one wymogi związane z limitami. Dyrektywą 2004/26/WE (Dz.U. L 225 z 25.06.2004, s. 3) wprowadzono obecnie obowiązujący etap limitów emisji dla większości silników wysokoprężnych, określane jako etap III A. Począwszy od 1 stycznia 2011 r. limity te są stopniowo zastępowane surowszymi limitami etapu III B. Okres homologacji typu dla tych silników rozpoczął się 1 stycznia 2010 r. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę 97/68/WE w odniesieniu do przepisów dotyczących silników wprowadzanych do obrotu według „formuły elastycznej” SEK(2010)828 SEK(2010)829. Wniosek. KOM(2010)362 wersja ostateczna Bruksela 7.07.2010.

miane są zarówno napędy główne i pomocnicze, jak i napędy pomp i agregatów prądu. Dofinansowywano też instalowanie katalizatorów w wymienionych silnikach, jeżeli spowodują zmniejszenie emisji cząstek stałych o co najmniej 90% oraz tlenków azotu o co najmniej 70%⁸.

Koszty dodatkowe nabycia niskoemisyjnego silnika liczone są następująco:

- koszty dodatkowe przy mocy silnika poniżej 500 kW – 22,50 euro/kW,
- koszty dodatkowe przy mocy silnika od 500 kW do 750 kW – 27,00 euro/kW,
- koszty dodatkowe przy mocy silnika ponad 750kW – 23,40 euro/kW⁹.

W przypadku wymiany dotychczas używanego silnika diesla na nowy niskoemisyjny silnik diesla koszty dodatkowe powiększają się ponadto o:

- a) opłaty za rozbudowę:
 - napędu głównego przy mocy silnika ponad 750 kW – 50 000 euro,
 - napędu głównego przy mocy silnika poniżej 750 kW – 40 000 euro,
 - silniki pomocnicze, silnik pompy załadunku i wyładunku – 20 000 euro,
 - silniki dodatkowe, np. napędy generatorów – 5000 euro,
- b) koszty postoju – 6 euro/kW,
- c) koszty budowy urządzeń filtrujących cząstki stałe i tlenki azotu, które są uwzględniane, jeżeli emisja tych substancji zmniejszy się o 90% w przypadku cząstek stałych i o 70% w przypadku tlenków azotu; zmniejszenie emisji musi być potwierdzone badaniem technicznym lub przez producenta silnika¹⁰.

Wysokość dopłaty nie mogła przekroczyć 30% kosztów wymienionych w punktach a), b), c).

Małe i średnie przedsiębiorstwa otrzymywały dopłatę w wysokości 40% kosztów. Suma ta powiększała się o 5% w przypadku zarejestrowania statku na obszarze Niemiec Zachodnich oraz 10% w przypadku zarejestrowania statku na obszarze Niemiec Wschodnich. Dopłacie podlegały zryczałtowane koszty nabycia silnika, zryczałtowane koszty przebudowy oraz zryczałtowane koszty postoju na czas przebudowy. Tabele do przeliczeń stawek zryczałtowanych znajdują się na stronie internetowej Administracji Wodnej i Żeglugowej (Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV))¹¹. Na przykład dopłata do

⁸ Förderprogramm. Neue emissionsärmere Motoren für die deutsche Binnenschifffahrt, Informationsbroschüre, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

⁹ Bekanntmachung der Richtlinie über Zuwendungen für die Beschaffung von emissionsärmeren Dieselmotoren für den Antrieb von Binnenschiffen vom 28. März 2007 in den geänderten Fassungen vom 11. Dezember 2007 und vom 04. Mai 2009, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn 04 Mai 2009.

¹⁰ Ibid.

¹¹ <http://www.wsd-west.wsv.de> (15.08.2011).

nowego niskoemisyjnego silnika o mocy 750 kW była liczona w następujący sposób¹²:

Koszty kwalifikowane:

1. Koszt nabycia: 27,0 euro x 750 kW = 20, 250 euro.
2. Koszt instalacji: = 50 000 euro.
3. Koszt postoju w trakcie przebudowy: 6,0 euro x 750 kW = 4500 euro.

Suma 74 750 euro.

Stawki dopłat:

- 40% = 29 900 euro dopłaty,
- 45% (zachodnie kraje związkowe) = 33 637 euro dopłaty,
- 50% (wschodnie kraje związkowe) = 37 375 euro dopłaty.

Do 31 grudnia 2010 r. Administracja Wodna i Żegluga Wschód wydała 5,5 mln euro na wdrażanie programu dofinansowania niskoemisyjnych silników w żegludze śródlądowej. Federalny Związek Żeglugi Śródlądowej zanotował podczas bilansu średniookresowego w maju 2009 r. wprowadzenie do eksploatacji 340 nowych silników w 200 statkach. Dwa lata później było to 600 silników w 371 statkach¹³. Program dobiega końca, jednak jego duże powodzenie jest przesłanką do kontynuacji programu dofinansowania niskoemisyjnych silników. W nowych regulacjach planowany jest większy nacisk na wymianę silników na nowe napędy o większej mocy oraz stosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych, takich jak silniki hybrydowe.

Dyrektywa dotycząca wsparcia budowy lub rozbudowy urządzeń przeladunkowych w transporcie kombinowanym

Celem wsparcia jest przesunięcie gałęziowe popytu na przewozy towarowe z gałęzi transportu samochodowego na gałąź transportu kolejowego i wodnego-śródlądowego oraz bardziej efektywne połączenie tych gałęzi transportu w systemie transportowym. Dyrektywa dotyczy przewozów towarowych na odcinkach dowozowo-odwozowych w transporcie kombinowanym wykonywanych przez transport samochodowy oraz głównych odcinków trasy przewozu wykonywanych przez transport kolejowy i wodny-śródlądowy. W ramach programu możliwe jest finansowanie całego projektu lub jego części do 85% planowanych kosztów. Jest to finansowanie bezzwrotne. Większa suma środków możliwa jest do uzyskania za zgodą Komisji Europejskiej¹⁴.

¹² Förderprogramm. Neue emissionsärmere Motoren für die deutsche Binnenschifffahrt, Informationsbroschüre, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

¹³ Geschäftsbericht 2010/2011, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V., Duisburg 2011, s. 19, 20.

¹⁴ Ibid.

Tabela 1

Dyrektywa dotycząca wsparcia budowy lub rozbudowy urządzeń przeładunkowych w transporcie kombinowanym

Cel ogólny	Rozbudowa urządzeń przeładunkowych w transporcie kombinowanym
Forma dofinansowania	finansowanie bezpośrednie
Kwalifikowalność	a) infrastruktura lądowa (np. pozyskanie terenu, budowy wysokościowe i podziemne, budowy ziemne, połączenie drogowe i kolejowe, tereny magazynowe i przeładunkowe, wzniesienie budowli) b) infrastruktura wodna (np. budowa kei, dróg wodnych, pochylni ro ro) c) suprastruktura (np. żurawie, urządzenia przeładunkowe) d) inwestycje o charakterze publicznym (np. zbiorniki retencyjne) e) koszty wykonania planów
Stopień i warunki współfinansowania	– maksimum 85% (aby uzyskać maksymalną sumę finansowania, urządzenie musi być zdolne do pracy minimum 20 lat). – dofinansowywane urządzenie musi być bez ograniczeń dostępne dla potencjalnych użytkowników.
Czas trwania	06.04.2009-31.12.2011 i będzie kontynuowany
Dodatkowe informacje	preferowane są urządzenia trimodalne
Budżet ogólny	2010: 86 000 000 euro

Źródło: www.naiades.info/funding (15.08.2011).

Obecnie Komisja Europejska ocenia złożony przez Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast projekt nowej dyrektywy dotyczącej wsparcia transportu kombinowanego. Projekt jest zbliżony do dyrektywy obowiązującej do 31 grudnia 2011 r. Ministerstwo podejmuje starania w kierunku utrzymania maksymalnej kwoty dofinansowania na wysokim poziomie. Dyrektywa miała zostać przedłużona o trzy lub cztery lata i wejść w życie od 1 stycznia 2012 r.¹⁵

Program dofinansowania modernizacji floty oraz planów pilotażowych wdrażania nowych technologii w żegludze śródlądowej

Od 1 września 2009 r. do 31 grudnia 2011 r. Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast prowadziło program modernizacji nie-

¹⁵ Binnenschiffahrts Report nr 4, 2011, s. 15.

mieckiej floty żeglugi śródlądowej oraz plany pilotażowe dotyczące innowacyjnych technologii w żegludze śródlądowej. W ramach programu wsparcia dofinansowywano:

- budowę nowych statków (z wyjątkiem zbiornikowców pojedynczokadłubowych),
- zakup statków z rynku wtórnego w wieku przynajmniej o 20 lat mniejszym niż średnia wieku całej floty zarejestrowanej w Niemczech,
- modernizację statków w celu poprawy bezpieczeństwa, efektywności środowiskowej i energetycznej,
- pilotażowe programy wdrażania innowacyjnych technologii¹⁶.

Pomoc mogły otrzymać małe i średnie przedsiębiorstwa zarejestrowane na obszarze Niemiec, których statek był zarejestrowany w niemieckim Rejestrze Statków, które prowadziły zarobkową działalność gospodarczą w żegludze śródlądowej oraz których statek miał atest zgodny z dyrektywą 2006/87/EG¹⁷. Finansowane było 6% sumy kredytu bankowego do wysokości maksymalnie 100 000 euro. Kapitał własny musiał stanowić minimum 10% wartości inwestycji, natomiast wartość inwestycji nie mogła być mniejsza niż 100 000 euro¹⁸.

W ramach programu do końca czerwca 2011 r. złożono 101 wniosków. Łącznie 17 wniosków zostało zatwierdzonych, 32 zostały odrzucone. Wymagania stawiane w programie modernizacji i wdrażania nowych technologii okazały się w praktyce zbyt wygórowane. Program wygasł 31 grudnia 2011 r. i nie będzie kontynuowany.

Wsparcie kształcenia w żegludze śródlądowej oraz wsparcie doksztalcania pracowników żeglugi śródlądowej

Od 1999 r. prowadzony jest w Niemczech program dofinansowania kształcenia w żegludze śródlądowej. Uczniowie otrzymują z budżetu państwa dofinansowanie 50% kosztów kształcenia przez cały okres nauki trwający 3 lata. Suma ta nie może jednak przekroczyć 25 000 euro. Podobny program wsparcia prowadzony jest dla osób mających wykształcenie w tym kierunku i pracujących zawodowo w żegludze, chcących podnieść swoje kwalifikacje zawodowe. W tym wypadku środki przeznaczone są z unijnego Funduszu Żeglugi Śródlądowej i wynoszą 60% kosztów kształcenia lub 90% kosztów w przypadku kursów

¹⁶ Förderprogramm Modernisierung und innovative Techniken in der Binnenschifffahrt, Informationsbroschüre, Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Juni 2010.

¹⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylająca dyrektywę Rady 82/714/EWG.

¹⁸ Bekanntmachung der Richtlinie über Zuwendungen..., op. cit., s. 3.

z przedmiotów mniej popularnych i trudniejszych, takich jak księgowość, informatyka, zarządzanie przedsiębiorstwem. W praktyce kursy te nie są prawie wcale realizowane z powodu braku zainteresowania ze strony kursantów. Ilość uczniów na statku szkoleniowym na Renie w Duisburgu zwiększyła się z 97 w 1998 r. do 364 w 2010 r. W tym okresie na statku zdobyło wykształcenie łącznie 2748 osób¹⁹. Program odnosi duże sukcesy i cieszy się powodzeniem.

W Niemczech istnieją jedynie dwie szkoły żeglugi śródlądowej. Nauka składa się z dwóch części: 3 miesiące nauki teorii oraz 8 miesięcy praktyki na statku. Podczas praktyki przedsiębiorstwo podpisujące umowę z uczniem ma obowiązek szkolenia oraz wypłacania wynagrodzenia. W szkole w Duisburgu uczniowie mieszkają na statku szkoleniowym, gdzie mają zapewnione swoje kabiny oraz wyżywienie. Nauka kończy się egzaminem państwowym. Aby otrzymać stopień kapitana należy się wykazać 4-letnią praktyką w zawodzie, więc absolwenci szkoły mogą się starać o awans zawodowy już po roku od ukończenia szkoły. Jest to związane z wykazaniem się dodatkową wiedzą sprawdzaną podczas egzaminów. Absolwenci techników żeglugi śródlądowej w Polsce, aby uzyskać patent na wykonywanie przewozów na Renie muszą być zatrudnieni przez 4 lata, a więc ich awans w porównaniu do absolwentów niemieckiej szkoły jest znacznie oddalony w czasie.

Wsparcie wdrażania systemu automatycznej identyfikacji statków (Automatic Identification System AIS)

Dyrektywa 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych w Unii Europejskiej zasygnalizowała potrzebę stworzenia i wprowadzenia w życie technologii informacyjnych i komunikacyjnych na śródlądowych drogach wodnych w celu zwiększenia bezpieczeństwa i wydajności transportu śródlądowego²⁰.

AIS jest wprowadzonym przez IMO systemem nawigacji morskiej, jednak technologia ta znajduje również zastosowanie w automatycznym rozpoznawaniu i kontroli ruchu statków na śródlądowych drogach wodnych. System automatycznego rozpoznawania statków stanowi pokładowy system radiowego przekazu danych statycznych (oficjalny numer statku, nazwa i rodzaj statku, wymiary statku) i dynamicznych (położenie statku) oraz danych dotyczących rejsu po-

¹⁹ http://www.schulschiff-rhein.de/upload/20110301164848_Gesamtzahl_Azubis_DU_1998-2010.pdf (15.08.2011).

²⁰ 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.

między wyposażonymi w ten system statkami oraz statkami a stacjami brzegowymi. Pokładowe urządzenia AIS nadają w regularnych odstępach czasu informacje na temat identyfikatora statku, położenia itp. Dzięki tym danym stacje AIS znajdujące się na innych statkach lub na lądzie mogą, za pomocą odpowiednich wyświetlaczy, automatycznie lokalizować, identyfikować i śledzić statki wyposażone w system AIS. System AIS ma na celu poprawę bezpieczeństwa żeglugi – dzięki bezpośredniemu przekazowi informacji pomiędzy statkami, jak też usprawnienie procesów kontroli ruchu statków, kontrolowania ruchu statków oraz usuwania skutków katastrof²¹.

Niemcy oraz Holandia współpracują przy wdrażaniu systemu w swoich krajach. Kraje te otrzymały w tym celu 5 880 000 euro z funduszu TEN-T oraz z niemieckiego pakietu koniunkturalnego II²². Do 1 listopada 2010 r. podpisano 1471 umów o instalowanie systemu automatycznego rozpoznawania statków, w tym 1161 z Niemiec. Dopłaty mogą wynosić 2100 euro dla jednego wniosku, przy czym wkład własny musi wynosić przynajmniej 500 euro²³.

W ramach dyrektywy 2005/44/WE rozważane jest wprowadzenie na Renie obowiązku wyposażenia statków w urządzenia automatycznej identyfikacji²⁴. W Austrii taki obowiązek istnieje od początku 2011 r. Planowane jest jego wprowadzenie w portach w Antwerpii, Gent i Zeebrugge. Od 1 stycznia 2011 r. na tych samych zasadach system wprowadziły również Francja oraz Belgia. W krajach tych w obowiązujących perspektywach finansowych dla programu finansowania AIS (od 31 grudnia 2013 r. we Francji oraz 31 grudnia 2012 r. w Belgii) w urządzenia automatycznej identyfikacji statków mogą być wyposażane jednostki pływające, które regularnie pływają po drogach wodnych tych krajów²⁵.

Wzrost dostępności informacji spowodowany zastosowaniem systemu AIS na europejskich drogach wodnych spowoduje wzrost wydajności i bezpieczeństwa żeglugi.

²¹ Ibid., s. 57.

²² Pakiety koniunkturalne (Konjunkturpakete) były to środki w budżecie Niemiec wydzielone w celu zapobiegania skutkom kryzysu, stymulowania zatrudnienia, wsparcia wzrostu gospodarczego i modernizacji gospodarki. Wprowadzono dwa pakiety koniunkturalne – w 2008 r. oraz 2009 r.

²³ Geschäftsbericht 2010/2011, Bundesverband der Deutschen Binnenchiffahrt e.V., Duisburg 2011, s. 20.

²⁴ Zob. Rozporządzenie Komisji (WE) nr 415/2007 z dnia 13 marca 2007 r. dotyczące specyfikacji technicznych dotyczących systemów kontroli ruchu statków, o których mowa w art. 5 dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie.

²⁵ <http://elwis.de>, <http://www.naiades.info>

Zakończenie

Żegluga europejska boryka się z problemem opracowania środków zmierzających w kierunku zwiększenia udziału żeglugi śródlądowej w podziale gałęziowym rynku oraz wzrostu jej atrakcyjności rynkowej w celu osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu w Europie. W tym aspekcie decydująca jest realizacja oraz finansowanie przedsięwzięć inwestycyjnych. Stosowane w Niemczech instrumenty finansowe są narzędziem dostosowania systemu transportu wodnego-śródlądowego do wymogów współczesnej polityki transportowej oraz przyspieszają implementację prawa Unii Europejskiej poprzez wspieranie przedsięwzięć zgodnych z prawodawstwem unijnym²⁶. Dofinansowanie inicjatyw przedsiębiorstw sprzyja zdobywaniu nowych uczestników rynku oraz ekspansji rynkowej istniejących przedsiębiorstw. Wysokie koszty inwestycyjne, ryzyko oraz trudności w pozyskaniu środków finansowych utrudniają rozwój przedsiębiorstw, zakładanie nowych firm oraz wprowadzanie nowych rodzajów usług, w szczególności w przypadku małych i średnich przedsiębiorstw, które dominują na rynku żeglugowym. W tym kontekście zastosowanie pomocy finansowej dla przedsiębiorstw przyczynia się do wzmocnienia potencjału żeglugi śródlądowej. Zastosowane nowoczesne rozwiązania dotyczące wdrażania nowych technologii w żegludze śródlądowej, wspierania transportu kombinowanego, kształcenia kadr są czynnikiem zwiększenia bezpieczeństwa, wydajności oraz podnoszenia konkurencyjności systemu transportu wodnego-śródlądowego.

INLAND NAVIGATION FINANCIAL SUPPORT INSTRUMENTS AS A TRANSPORT SYSTEM DEVELOPMENT FACTOR ON THE EXAMPLE OF GERMANY

Summary

Inland navigation in Germany uses the financial support programs in such areas as the fleet modernization, trans-shipment device building for combined transport, research and development, including subsidizing low-emission engines, subsidizing fleet

²⁶ Między innymi dyrektywą 97/68/WE w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach, dyrektywą 2006/87/EG ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej oraz dyrektywą 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych w Unii Europejskiej.

modernization and the pilot program of new technologies implementation in inland navigation and subsidizing the implementation of the AIS: Automatic Identification System, as well as workforce development. The tools enumerated above, due to the fact they influence new technologies use, effectiveness and business efficiency increase are the impulse for development and for the competitiveness of the inland navigation on the transport services market.