

CENTRUM PROMOCJI I INFORMACJI ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH W BYDGOSZCZY

Activity: WP 4, Activity 6

Version: 1

Date: 16/07/2018



Gutta Krzysztof
Kalinowski Marcin
Koba Rafał
Mironowicz Mirosław

EU-CONSULT

Spis treści

Spis tabel	4
Spis rysunków	4
Wykaz skrótów	5
WSTĘP	6
1. STRATEGICZNE DOKUMENTY MIĘDZYNARODOWE	10
1.1. STRATEGIA „EUROPA 2020”	10
1.2. BIAŁA KSIĘGA UE 2011	10
1.3. PROGRAM TEN-T (SIECI TRANSEUROPEJSKIE)	11
1.4. EUROPEJSKIE POROZUMIENIE O GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH O MIĘDZYNARODOWYM ZNACZENIU (KONWENCJA AGN)	12
1.5. PODSUMOWANIE I WNIOSKI	14
2. DROGI WODNE I ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA W POLSCE	15
2.1. STAN DRÓG WODNYCH I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W POLSCE	15
2.2. KRAJOWE DOKUMENTY STRATEGICZNE I PLANY REWITALIZACJI DRÓG WODNYCH 17	
2.2.1. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)	17
2.2.2. STRATEGIA NA RZECZ ODPOWIEDZIALNEGO ROZWOJU DO ROKU 2020 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 R.)	18
2.2.3. ZAŁOŻENIA DO PLANÓW ROZWOJU ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH W POLSCE NA LATA 2016–2020 Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2030	19
2.2.4. STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO - POMORSKIEGO	21
2.2.5. STRATEGIA ROZWOJU BYDGOSZCZY	21
2.2.6. STAN OBECNY I HARMONOGRAM REALIZACJI PROGRAMÓW REWITALIZACJI	23
2.3. PODSUMOWANIE I WNIOSKI	24
3. CENTRUM INFORMACJI I PROMOCJI ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W BYDGOSZCZY	25
3.1. TOŻSAMOŚĆ CENTRUM	26
3.2. PARTNERZY I INTERESARIUSZE	28
3.3. ZADANIA CENTRUM	40



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND

EUROPEAN UNION

3.4.	STATUS PRAWNY CENTRUM.....	50
3.5.	STRUKTURA ORGANIZACYJNA.....	53
3.6.	UWARUNKOWANIA PRAWNE.....	56
3.7.	KOSZTY FUNKCJONOWANIA CENTRUM.....	59
3.8.	MOŻLIWOŚCI POZYSKIWANIA FINANSOWANIA.....	61
3.9.	SIEDZIBA CENTRUM.....	65
3.7.	ANALIZA SWOT PLANOWANEGO CENTRUM.....	67
3.8.	PODSUMOWANIE I WNIOSKI.....	68
4.	KORZYŚCI Z UTWORZENIA CENTRUM.....	69
5.	REKOMENDACJE I WNIOSKI.....	71
	STRESZCZENIE.....	75
	Summary.....	78
	Literatura.....	82
	Załącznik 1 - ankieta.....	85
	Załącznik 2 – lista uczestników konsultacji.....	87
	Załącznik 3 – Ramowa umowa o współpracy.....	88

SPIS TABEL

Tabela 1. Porównanie gałęzi transportu pod względem ekonomicznym i środowiskowym	6
Tabela 2. Prędkość transportu danym środkiem transportu	7
Tabela 3. Przykładowe porównanie odległości i czasu przewozu ładunku dla odcinka MDW E-40 z Gdańska do Chersonia	8
Tabela 4. Szacunek nakładów na realizację Planu rewitalizacji dróg wodnych w Polsce (w mld zł)	20
Tabela 5. Zidentyfikowani interesariusze Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy	36
Tabela 6. Główne zadania Centrum	40
Tabela 7. Koszty wynagrodzeń pracowników etatowych Centrum	59
Tabela 8. Koszt realizacji zadań statutowych Centrum	60
Tabela 9. Koszty stałe funkcjonowania Centrum	61
Tabela 10. Koszty ogółem utrzymania i realizacji zadań przez Centrum	61
Tabela 11. Analiza SWOT Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy	67

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Śródlądowe drogi wodne i porty o znaczeniu międzynarodowym w Polsce wymienione w załącznikach Konwencji AGN	13
Rysunek 2. Udział przewozów żeglugą śródlądową w wybranych krajach UE w 2014 r.	16
Rysunek 3. Mapa Centrów Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu (SPC's)	26
Rysunek 4. Koncepcja logo Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy	27
Rysunek 5. Mapa potencjalnych partnerów Centrum	39
Rysunek 6. Koncepcja logo platformy interaktywnej PINav	48
Rysunek 7. Schemat organizacyjny Centrum	54



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND

EUROPEAN UNION

WYKAZ SKRÓTÓW

AGN	Konwencja - Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu
AKK	Analiza Kosztów i Korzyści
ARR	Agencja Rozwoju Regionalnego
BWW	Bydgoski Węzeł Wodny
DWW	Droga Wodna Wisły
EIBIP	European Inland Barging Innovation Platform
EFIS	Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych
ESN	European Shortsea Network
UE	Unia Europejska
LPTT	Klaster Logistyczno – Transportowy Północ - Południe
MDW	Międzynarodowa Droga Wodna
MGMiŻŚ	Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
ODW	Odrzańska Droga Wodna
PSSE	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna
RIS	River Information System
RZGW	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
SPC	Centrum Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu (ang.)
SRT	Strategia Rozwoju Transportu
SRW	Strategia Rozwoju Województwa
TEN – T	Trans – Europejskie Sieci Transportowe
Tkm	Tonokilometr
UKW	Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy
UŻŚ	Urząd Żeglugi Śródlądowej

WSTĘP

Niniejszy dokument powstał w ramach realizacji Projektu EMMA finansowanego przez program Unii Europejskiej (UE) INTERREG Region Morza Bałtyckiego. Zawiera koncepcję utworzenia w Bydgoszczy Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych zwanego dalej **Centrum**.

Drogi wodne i żegluga śródlądowa odgrywają w wielu krajach UE ważną rolę w transporcie towarów. Jest to szczególnie widoczne w takich krajach jak Belgia, Holandia, Niemcy, Francja, ale też Węgry i Rumunia. Transport z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej przynosi wiele korzyści w porównaniu do transportu kolejowego, a przede wszystkim samochodowego. Jest to szczególnie widoczne przy transporcie na odległości powyżej 350 km.

Jest jedną z najtańszych i najbardziej przyjaznych środowisku gałęzi transportu. Charakteryzuje się w szczególności:

- Małym zużyciem energii (stosunek zużycia energii do pracy przewozowej wynosi 1/10);
- Niską emisją substancji zanieczyszczających powietrze i wodę;
- Niskimi kosztami zewnętrznymi;
- Małą ilością wypadków i ich niskimi kosztami, itp.

Tabela 1. Porównanie gałęzi transportu pod względem ekonomicznym i środowiskowym

	ILOŚĆ KM PRZEBYTYCH PRZY ZUŻYCIU 5 LITRÓW PALIWA I ŁADUNKU 1-TONOWYM.	ILOŚĆ ŁADUNKU PRZEWIEZIONEGO NA ODLEGŁOŚĆ 1 KM PRZY ZUŻYCIU 1 LITRA PALIWA	ILOŚĆ GRAMÓW CO₂ EMITOWANEGO NA TONOKILOMETR
TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY	500 KM	127 TON	33,4 G/TKM
TRANSPORT KOLEJOWY	333 KM	97 TON	48,1 G/TKM
TRANSPORT SAMOCHODOWY	100 KM	50 TON	164 G/TKM
TRANSPORT LOTNICZY	6,6 KM	B.D.	B.D.

Źródło: Perspektywy i bariery rozwoju transportu wodnego śródlądowego w kontekście ograniczenia emisji CO₂ i oszczędności energii” Ministerstwo Infrastruktury, 2009.

Analizując charakterystykę żeglugi śródlądowej trzeba również wspomnieć o czasie przewozu, w stosunku do innych rodzajów transportu. Z uwagi na lokalizację, Centrum będzie ukierunkowane w zakresie swoich działań szczególnie na międzynarodowe drogi wodne E40 i E70. Na wybór środka transportu przy wykorzystaniu wskazanych dróg wodnych w sieci transportowej, niewątpliwie zasadniczy wpływ ma czas transportu i związany z nim koszt. Z uwagi na bardzo zróżnicowany stan techniczny dróg wodnych oraz stan infrastruktury transportowej analizę kosztu czasu dokonuje się dla

wybranych odcinków. Czas można wyznaczyć na podstawie przyjętych prędkości oraz odległości pomiędzy poszczególnymi miastami na drodze wodnej.

Przyjmuje się uśrednione wartości prędkości przemieszczania się dla poszczególnych środków transportu towarowego, tak jak podano w poniższej tabeli.

Tabela 2. Prędkość transportu danym środkiem transportu

GAŁĄŻ TRANSPORTU	PRĘDKOŚĆ [KM./GODZ.]
DROGOWY	45
RZECZNY (W DÓŁ RZEKI)	12
RZECZNY (W GÓRĘ RZEKI)	9
KOLEJOWY	28

Aby można było porównać koszt czasu poszczególnych środków transportu konieczne jest zastosowanie funkcji w oparciu o uogólniony koszt podróży. Konieczne jest również przeliczenie kosztów na czas przy uwzględnieniu odpowiedniej stawki za 1 godzinę przewozów. Do takich obliczeń wykorzystuje się poniższe wskaźniki:

- czas po uwzględnieniu kosztów – T_k ,
- długość drogi [km] – l ,
- koszt danego środka transportu [EURO/km] – k ,
- koszt jednej godziny - x

$$T_k = \left((l * k) * \frac{3600}{x} \right)$$

Bazując na katalogowych stawkach przewoźników drogowych i kolejowych można wstępnie przyjąć średnią wartość stawki za kilometr przewozu koleją standardowego jednego kontenera 40 stopowego (2 TEU) na poziomie 3,52 €/km, zaś całego zestawu składającego się z jednostki przewozowej (40 kontenerów 40 stopowych o masie średniej 25 t) - 1,2 €/km. Zestaw może być przewieziony do miejsca przeznaczenia jednym składem pociągu składającym się z wagonów przystosowanych do przewozu kontenerów.

Najkrótszy czas podróży zaoferować może transport samochodowy: dla przykładu podróż z Gdańska do Chersonia wzdłuż międzynarodowej drogi wodnej E40 trwałaby około 31 h ; przewóz towarów koleją trwałby około 66 h, zaś transportem wodnym ok 226 h. W sumie podróż jednostki pływającej (bez postojów innych niż 8 godzinny odpoczynek każdego dnia) trwałaby około 14 dni.

Tabela 3. Przykładowe porównanie odległości i czasu przewozu ładunku dla odcinka MDW E-40 z Gdańska do Chersonia

	ODLEGŁOŚĆ GDAŃSK – CHERSON (KM)	CZAS PODRÓŻY (H)	CZAS PODRÓŻY ŻEGLUGĄ Z POSTOJAMI (H)
DROGA	1700	31	-
KOLEJ	1709	66	-
ŻEGLUGA ŚRÓDOWA	2260	226	290

Źródło: Odbudowa Drogi Wodnej E-40 na odcinku Dniepr-Wisła: od strategii do planów. Analizy gospodarki transportowej i rynkowe; Instytut Morski w Gdańsku; Gdańsk 2015

Rozważając kwestię czasu transportu nie można pominąć odniesienia go do łańcuchów dostaw. Powyższa tabela przedstawia czas podróży dla jednego ładunku. W takiej sytuacji widoczna jest wyraźna dysproporcja na niekorzyść żeglugi śródlądowej. Jednak modernizacja dróg wodnych do parametrów spełniających wymagania europejskie ma w założeniu uruchomienie regularnej żeglugi pasażerskiej i towarowej. Oznacza to organizowanie systematycznych transportów. Dobrze zaplanowany łańcuch dostaw z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej np. na MDW E40 na odcinku Gdańsk – Chersoń spowoduje, że jedynie pierwszy ładunek dotrze do celu w ciągu 290h. Każdy kolejny będzie dostarczany jedynie z różnicą czasu pomiędzy wysyłką kolejnych transportów. W związku z tym na czas i koszty transportu należy patrzeć w szerszym kontekście i biorąc pod uwagę optymalizację procesów logistycznych. Takie podejście powoduje, że ten czynnik nie musi być rozstrzygający na niekorzyść żeglugi śródlądowej i nie zawsze jest najważniejszy.

Rozwój infrastruktury dróg wodnych, jest istotny nie tylko dla rozwoju żeglugi, lecz także przynosi szereg innych pozytywnych efektów dla różnych dziedzin życia gospodarczego i społecznego. Należy wskazać przede wszystkim wpływ na:

1. Energetykę – połączenie infrastruktury drogi wodnej z produkcją energii elektrycznej;
2. Rolnictwo – poprzez umożliwienie retencji, zapobieganie suszy, stepowieniu, itp.;
3. Turystykę – ułatwia rozwój turystyki wodnej;
4. Rekreację – ułatwia wykorzystanie zasobów wodnych do celów rekreacji i wypoczynku;
5. Gospodarkę wodną – zaopatrzenie w wodę ludności i przemysłu;
6. Bezpieczeństwo – zabezpieczenie przeciwpowodziowe;
7. Retencja wody - Polska jest krajem o ubogich zasobach wodnych, itp.

Gospodarka i społeczeństwo polskie nie korzystało z pełnych możliwości jakie niesie rozwinięta infrastruktura dróg wodnych i żegluga śródlądowa. Problem ten był postrzegany w wielu publikacjach, również w oficjalnych dokumentach strategicznych i planistycznych przyjmowanych przez rząd. Postęp w obszarze materialnym, sprowadzonym do inwestycji lub innych konkretnych działań był niewielki, a nawet w wielu wypadkach nastąpił znaczny regres i degradacja istniejącej infrastruktury i jednostek pływających.

W ostatnich trzech latach podjęto próbę podniesienia znaczenia dróg wodnych i żeglugi śródlądowej w gospodarce i społeczeństwie. Ma to miejsce w zapisach konkretnych przedsięwzięć z tego obszaru w najwyższych rangą dokumentach strategicznych, ale też w opracowywanych planach rozwoju, planowanych inwestycjach i działaniach. Najważniejszym z nich jest, jak do tej pory, ratyfikacja konwencji o Europejskich Drogach Wodnych Międzynarodowe Znaczenia (AGN).

Jeżeli plany zostaną zrealizowane w 2030 r. Polska dysponować powinna istotną siecią dróg wodnych spełniającą standardy międzynarodowe, odpowiednią infrastrukturą portów rzecznych i rozwijającym się transportem wodnym śródlądowym. Polskie przedsiębiorstwa uzyskają tanią alternatywę transportu swoich produktów i surowców. Zmniejszy się zanieczyszczenie środowiska powodowane przez transport samochodowy. Leżące nad żeglownymi rzekami ośrodki otrzymają dodatkowy impuls rozwoju, jako centra logistyczne transportu multimodalnego.

Jednym z miast działających od wielu lat w zakresie rewitalizacji dróg wodnych i rozwoju żeglugi śródlądowej jest Bydgoszcz – aglomeracja na przecięciu i styku dwóch dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (MDW 40 i MDW 70). Jedną z realizowanych inicjatyw jest udział Miasta w projekcie EMMA. Wśród wielu zadań realizowanych w ramach Projektu jest opracowanie koncepcji utworzenia Centrum Informacji i Promocji o Śródlądowych Drogach Wodnych. Jest ono w dużej mierze wzorowane na funkcjonujących w wielu krajach UE – jak również w Polsce, Centrach Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu (SPC)¹.

Pierwszy rozdział opracowania przedstawia otoczenie strategiczne planów i projektów rozwoju dróg wodnych i żeglugi śródlądowej w Polsce. Wybrano najważniejsze dla omawianego obszaru dokumenty międzynarodowe, w tym strategię EUROPA 2020 i ratyfikowaną konwencję AGN. W dokumentach tych postrzega się znaczenie dróg wodnych i ich rozwoju dla rozwoju gospodarczego i społecznego państw UE i Europy.

W drugim rozdziale pokazuje się na początku stan infrastruktury dróg wodnych i żeglugi śródlądowej w Polsce, a w kolejności przedstawia najważniejsze wybrane krajowe dokumenty strategiczne i plany rozwoju. Prezentuje się też strategię jednostek samorządowych: województwa Kujawsko – Pomorskiego i Miasta Bydgoszczy. W kolejności omawia się w tym rozdziale harmonogram realizacji planowanych inwestycji.

Trzeci rozdział stanowi najważniejszą część dokumentu. Opisuje wszystkie istotne aspekty utworzenia Centrum, takie jak: zadania, status, struktura organizacyjna, koszty funkcjonowania i adaptacji, możliwości pozyskiwania finansowania i inne. W tej części przedstawiona są również różna opcje lokalizacji Centrum. Zawarte w rozdziale trzecim informacje stanowią wyniki przeprowadzonych w ramach tego zlecenia analiz i badań.

¹ Raport z badania: Funkcjonowanie SPC w basenie Morza Bałtyckiego stanowi osobny dokument.

1. STRATEGICZNE DOKUMENTY MIĘDZYNARODOWE

1.1. STRATEGIA „EUROPA 2020”

Najważniejszym dokumentem strategicznym określającym kierunki działania UE do roku 2020 jest Strategia „EUROPA 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu”² przyjęta została przez Radę Europejską dnia 17 czerwca 2010 r. Strategia wskazuje działania, których realizacja przyspieszy wyjście z kryzysu i przygotuje europejską gospodarkę na wyzwania przyszłości. Strategia wyznacza trzy priorytety, których realizacja odbywać się będzie na szczeblu unijnym oraz krajowym:

1. wzrost „inteligentny” - zwiększenie roli wiedzy, innowacji, edukacji i społeczeństwa cyfrowego;
2. wzrost „zrównoważony” - produkcja efektywniej wykorzystująca zasoby, przy jednoczesnym zwiększeniu konkurencyjności;
3. wzrost sprzyjający „włączeniu społecznemu” - zwiększenie aktywności zawodowej, podnoszenie kwalifikacji i walka z ubóstwem.

Efektom realizacji tych priorytetów będzie osiągnięcie pięciu wymiernych, współzależnych celów dotyczących między innymi ograniczenia emisji CO² i osiągnięcia celów 20-20-20³ w zakresie klimatu i energii.

Instrumentem realizacji strategii „Europa 2020” na poziomie unijnym jest siedem projektów przewodnich zwanych inicjatywami flagowymi oraz 10 Zintegrowanych Wytycznych dla polityki gospodarczej i zatrudnienia państw członkowskich. Tematykę transportową zawiera inicjatywa: „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” – projekt na rzecz uniezależnienia wzrostu gospodarczego od wykorzystania zasobów, przejścia na gospodarkę niskoemisyjną, większego wykorzystania odnawialnych źródeł energii, modernizacji transportu oraz propagowania efektywności energetycznej.

1.2. BIAŁA KSIĘGA UE 2011

Komisja Europejska założenie polityki transportowej ujmuje w dokumentach politycznych, zwanych powszechnie „białymi księgami”. Dokumentem o kluczowym obecnie znaczeniu dla przyszłości transportu śródlądowymi drogami wodnymi jest „Biała Księga 2011 Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” Jest to dokument o charakterze strategicznym wyznaczającym cele transportu w UE do roku 2050.

W Księdze przyjęto plan działania zawierający 40 inicjatyw w celu utworzenia wydajnego i konkurencyjnego systemu transportowego w UE dostrzegając potrzebę ujednoczenia systemów transportowych zachodniej i wschodniej części Europy. Efektami wdrożenia inicjatyw powinno być: zwiększona mobilność transportu, usunięcie głównych barier rozwoju w kluczowych obszarach, wzrost zatrudnienia, zmniejszenie uzależnienia Europy od importu ropy, a także redukcja emisji dwutlenku

² EUROPA 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Komisja Europejska, Bruksela, 3.3.2010.

³ Państwa Unii Europejskiej zobowiązały się do wykonania planu redukcji emisji, który nazwano 20-20-20. Plan ten przewiduje w 2020 roku: zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o 20% w porównaniu z rokiem 1990, zwiększenie efektywności energetycznej o 20% oraz zwiększenie udziału energetyki odnawialnej do poziomu 20%.

węgla w transporcie o 60% do roku 2050 (w stosunku do poziomu roku 1990). Wśród inicjatyw znajdują się również te, które mają bezpośrednie odniesienie do transportu drogami wodnymi:

1. **Inicjatywa nr 5** mówi o stworzeniu korzystnych warunków działania żeglugi śródlądowej. Proponuje się tutaj stworzenie warunków do optymalizacji międzynarodowego rynku przewozów transportem wodnym śródlądowym, usunięcie barier, które ograniczają jego wzrost, ocenę oraz określenie zadań i mechanizmów jego funkcjonowania w szerszym europejskim kontekście.
2. **Inicjatywa nr 18** proponuje rozważenie możliwości stworzenia rejestru UE i bandery UE dla transportu wodnego śródlądowego.
3. **Inicjatywa nr 34** proponuje określenie nowych wytycznych TEN-T określających bazową sieć strategiczną dla Europy infrastruktury integrującej wschodnią i zachodnią część UE oraz kształtującej jednolity europejski obszar transportu.

Biała Księga UE 2011 zawiera też ważny postulat, by **transport na odległości ponad 300 km** przeniesiony został na inne niż drogowe środki transportu (kolej, transport wodny) w 30% do roku 2030, zaś do 2050 roku – w 50%. Postuluje się też ścisłą integrację transportu wodnego z portami morskimi.

1.3. PROGRAM TEN-T (SIECI TRANSEUROPEJSKIE)

Program **TEN-T** został powołany na mocy Rozdziału XV traktatu Ustanawiającego Unię Europejską. Program Sieci Transeuropejskich ma na celu stymulowanie inwestycji infrastrukturalnych w celu tworzenia zintegrowanej sieci transportowej, obejmującej wszystkie kraje UE i wszystkie gałęzie transportu. Wychodząc z tych założeń opracowano sieć bazową łączącą strategiczne węzły i trasy multimodalne tworzące „korytarze transportowe”. W sieci połączeń transportowych Europy zaproponowano dziewięć korytarzy tworzących sieć bazową europejskiego transportu mającą strategiczne znaczenie dla europejskiego systemu transportu i sieć kompleksową⁴.

Przez teren Polski przebiegają **dwa Europejskie korytarze transportowe: Bałtyk – Adriatyk i Morze Północne – Morze Bałtyckie. Korytarz Bałtyk – Adriatyk** ma przebieg: Świnoujście - Gdynia-Katowice-Ostrawa/Żylina-Bratysława/ Wiedeń/Klagenfurt-Udine-Wenecja/ Triest/ /Bolonia/Rawenna. **Korytarz Morze Północne Bałtyk** łączyć ma Wilhelmshaven /Bremerhaven /Hamburg /Amsterdam /Rotterdam/Antwerpia-Akwizgran/Berlin-Warszawa-Terespol (granica polsko-białoruska) Kowno-Ryga-Tallinn. W ramach programu TEN-T, kraje UE uzyskują możliwość zintegrowania krajowej sieci transportowej z siecią europejską poprzez rozwój i podnoszenie jakości infrastruktury transportowej.

Drogi wodne w Polsce nie zostały uznane za ważny element europejskiej sieci transportowej. Na liście bazowej TEN-T znalazł się z Polski jedynie odcinek Odrzańskiej Drogi Wodnej ze Szczecina do Berlina oraz porty w Szczecinie, Świnoujściu, Gdyni i Gdańsku. Usprawnienie połączeń pomiędzy portami

Szczecin – Świnoujście oraz Gdańsk – Gdynia znalazły się na wstępnej liście projektów inwestycyjnych. Nie znalazł się na niej żaden odcinek dróg wodnych śródlądowych w Polsce, pomimo,

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE.

że w korytarzu Morze Północne - Bałtyk wpisano inwestycje w śródlądowe drogi wodne w Niemczech i w Holandii.⁵

Powodem braku uznania w sieci TEN-T polskich dróg wodnych śródlądowych jest ich stan techniczny uniemożliwiający komercyjną eksploatację, a także brak planów (w momencie opracowania kształtu sieci) zmiany tego stanu.

1.4. EUROPEJSKIE POROZUMIENIE O GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH O MIĘDZYNARODOWYM ZNACZENIU (KONWENCJA AGN)

Konwencja AGN⁶ podpisana została w Genewie w dniu 16 stycznia 2006 r. Jej przewodnią ideą jest ułatwienie rozwoju transportu międzynarodowego w Europie z wykorzystaniem dróg wodnych śródlądowych. Konwencja stanowi plan rozwoju europejskiej sieci dróg wodnych śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym.

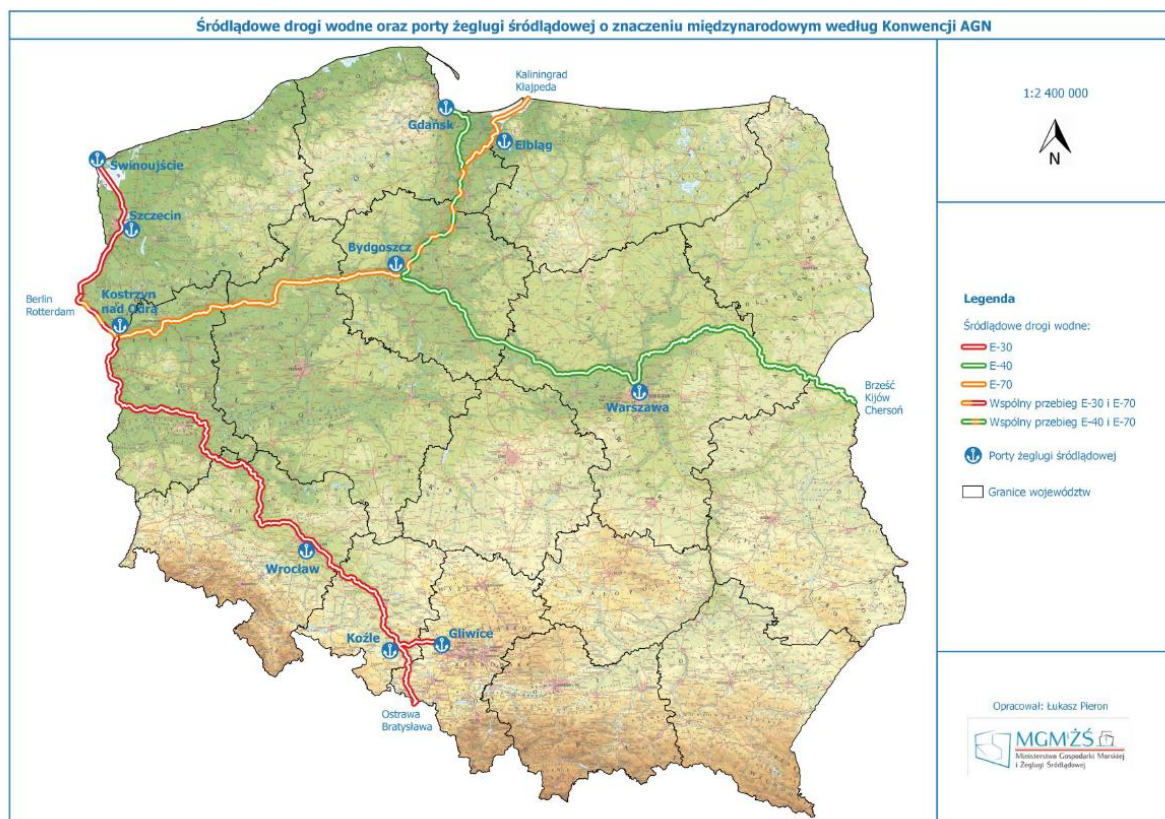
W ramach konwencji zaproponowano stworzenie sieci dróg wodnych śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym (oznaczonych literą „E”) oraz najważniejszych obsługujących je portów. W załączniku Nr 1 do Konwencji wskazano drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym, w tym też przebiegające przez Polskę:

1. **E 30** - ze Świnoujścia przez Szczecin, Odrzańską Drogą Wodną do Wrocławia i dalej do Koźła z uwzględnieniem połączenia z rzeką Dunaj i odnogą do Gliwic – E-30-01;
2. **E 31** - Szczecin – Westoder (Odra Zachodnia) – Hohensaaten – Friedrichshaller;
3. **E 40** – Gdańsk – Warszawa – Brześć – Pińsk – Kijów – Chersoń.
4. **E 70** – Rotterdam – Berlin – Kostrzyn – Bydgoszcz – Elbląg – Zalew Wiślany – Kaliningrad.

⁵ ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010

⁶EUROPEJSKIE POROZUMIENIE w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzone w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r. DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Warszawa, dnia 13 czerwca 2017 r. Poz. 1137.

Rysunek 1. Śródlądowe drogi wodne i porty o znaczeniu międzynarodowym w Polsce wymienione w załącznikach Konwencji AGN



Źródło: Inwentaryzacja części składowych śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa, marzec 2017.

W załączniku Nr 2 do Konwencji wskazano porty leżące w ciągu śródlądowych dróg wodnych mające charakter międzynarodowy, są to: **Świnoujście, Szczecin, Kostrzyn nad Odrą, Wrocław, Koźle, Gliwice, Elbląg, Gdańsk, Bydgoszcz i Warszawa.**

Bazująca na konwencji AGN najnowsza Niebieska Księga EKG ONZ z 2017⁷ roku, pokazuje sytuację międzynarodowych dróg wodnych w 10 lat po podpisaniu dokumentu wskazując trzy rodzaje niedostosowań do parametrów oczekiwanych dla dróg wodnych międzynarodowego znaczenia i definiuje je, jako:

1. **"Basic bottlenecks"** (podstawowe wąskie gardła), jako odcinki zaliczone do międzynarodowych dróg wodnych, lecz niespełniające warunku minimum IV klasy żeglowności.

⁷ Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network "Blue Book" Third Revised Edition <http://www.unece.org/index.php?id=46055>

Jako podstawowe wąskie gardła w sieci międzynarodowych dróg wodnych w Polsce wskazano:

- Odrę (E 30) od Widuchowej do Koźła — poprawa z klasy II i II do Va;
- Kanał Gliwicki (E 30-01) — poprawa z klasy III do Va;
- Wisła (E 40) od Białej Góry do Włocławka i z Płocka do Warszawy — poprawa z klasy I i II do Va;
- Kanał Żerański (E 40) od Żerania do Jeziora Zegrzyńskiego — poprawa z klasy III do Va;
- Bug (E 40) od Jeziora Zegrze do Brześćcia — poprawa do klasy Va;
- Warta — Noteć — Kanał Bydgoski (E 70) od Kostrzyna do Bydgoszczy — poprawa z klasy II do Va;
- Wisła (E 70) od Bydgoszczy do Białej Góry — z klasy II do Va;
- Szkarpawa (E 70) od Gdańskiej Głowy do Elbląga — z klasy III do klasy Va.

2. **"Strategic bottlenecks"** (strategiczne wąskie gardła) – odcinki, które wprowadzie legitymują się IV klasą żeglowności, lecz wymagają modernizacji dla celów związanych z zapewnieniem odpowiedniej przepustowości lub poprawą struktury sieci.

W Polsce za strategiczne wąskie gardło uznano odcinek MDW E 30 na Odrzańskiej Drodze Wodnej od Szczecina do Widuchowej

3. **"Missing links"** (brakujące połączenia) – odcinki nieistniejące i wymagające zbudowania połączenia w przyszłości.

W Polsce jako brakujące połączenie wskazano połączenie Łaba - ODRA – DUNAJ na MDW E40.

Konwencja ma kluczowe znaczenie dla rozwoju żeglugi śródlądowej w kontekście europejskim. Ratyfikowanie Konwencji nie nakłada na państwa obowiązku realizacji specyficznych inwestycji, nakłada natomiast obowiązek ich koordynacji z innymi partnerami sygnatariuszami konwencji w przypadku planowania i realizacji określonych przedsięwzięć.

Polska ratyfikowała konwencję AGN z dniem 15 czerwca 2017 r⁸, jako uwieńczenie wielu postulatów i apeli zgłaszanych przez środowiska żeglugowe, które uważają, że stworzy ona ramy prawne dla dalszych działań zmierzających do odrodzenia żeglugi śródlądowych w Polsce.

1.5. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Projekt utworzenia w Bydgoszczy Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych wpisuje się doskonale w zapisy strategicznych dokumentów UE dotyczących rozwoju transportu niskoemisyjnego, transportu efektywnie wykorzystującego zasoby, czy transportu multimodalnego.

⁸ OŚWIADCZENIE RZĄDOWE z dnia 6 kwietnia 2017 r. w sprawie mocy obowiązującej Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r. DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Warszawa, dnia 13 czerwca 2017 r. Poz. 1138.

Bydgoszcz jest korzystnie zlokalizowany wobec korytarzy transportowych i na przecięciu dwóch międzynarodowych dróg wodnych.

Realizacja postanowień ratyfikowanej konwencji AGN doprowadzić powinna w ciągu kilkunastu (być może kilkudziesięciu) lat do uzyskania przez drogi standardów międzynarodowych i do rozwoju żeglugi towarowej na tych drogach. Działalność Centrum powinna te zamierzenia wspierać.

2. DROGI WODNE I ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA W POLSCE

2.1. STAN DRÓG WODNYCH I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W POLSCE

We wszystkich znanych publikacjach dotyczących dróg wodnych w Polsce, transportu wodnego śródlądowego i żeglugi śródlądowej wskazuje się na zły, pogarszający się od wielu lat stan techniczny infrastruktury dróg wodnych, marginalizację żeglugi śródlądowej w transporcie towarów (i ludzi), oraz pogarszający się stan taboru i konkurencyjności przedsiębiorstw żeglugowych. Wskazuje się niżej jedynie na najważniejsze elementy potwierdzające tą ocenę.

Zgodnie z informacjami GUS, długość sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce wynosi 3 655 km i od kilkunastu lat nie uległa zmianie. Niestety dane te odzwierciedlają tylko zapisy formalne zawarte w Rozporządzeniu Rady Ministrów⁹ w sprawie kwalifikacji dróg wodnych. Jedynie 214 km dróg wodnych w Polsce spełniało w 2015 r. standardy odpowiadające drogom międzynarodowym klasy IV i wyższej (5,9% długości), reszta były drogami o znaczeniu regionalnym rzadko spełniając nawet standardy krajowe zapisane w rozporządzeniu. Udział dróg o standardach międzynarodowych, zapewniających parametry niezbędne do nowoczesnej żeglugi, w ogólnej długości dróg wodnych w Polsce nie zmienił się od 2007 r.¹⁰

Przez klasę drogi wodnej rozumie się jej parametry techniczne: głębokości tranzytowe, promienie łuków, prześwity pod mostami i liniami elektrycznymi, parametry śluz, itp. Pojęcie to wywodzi się historycznie od parametrów taboru pływającego. Klasa drogi wodnej oznacza przede wszystkim parametry jednostek, które mogą się na niej poruszać - głównie ładowność - przy czym na ogół nie ma możliwości, aby jednostka dostosowana do klasy wyższej wpłynęła na drogę wodną o klasie niższej. Na granicy klas musi zakończyć się transport daną jednostką. Istnieje w ten sposób sprzężenie zwrotne pomiędzy klasą drogi wodnej a taborem pływającym. Z kolei możliwości załadunkowe taboru pływającego są jednym z czynników określających przepustowość drogi wodnej, czyli jej możliwości transportowe.

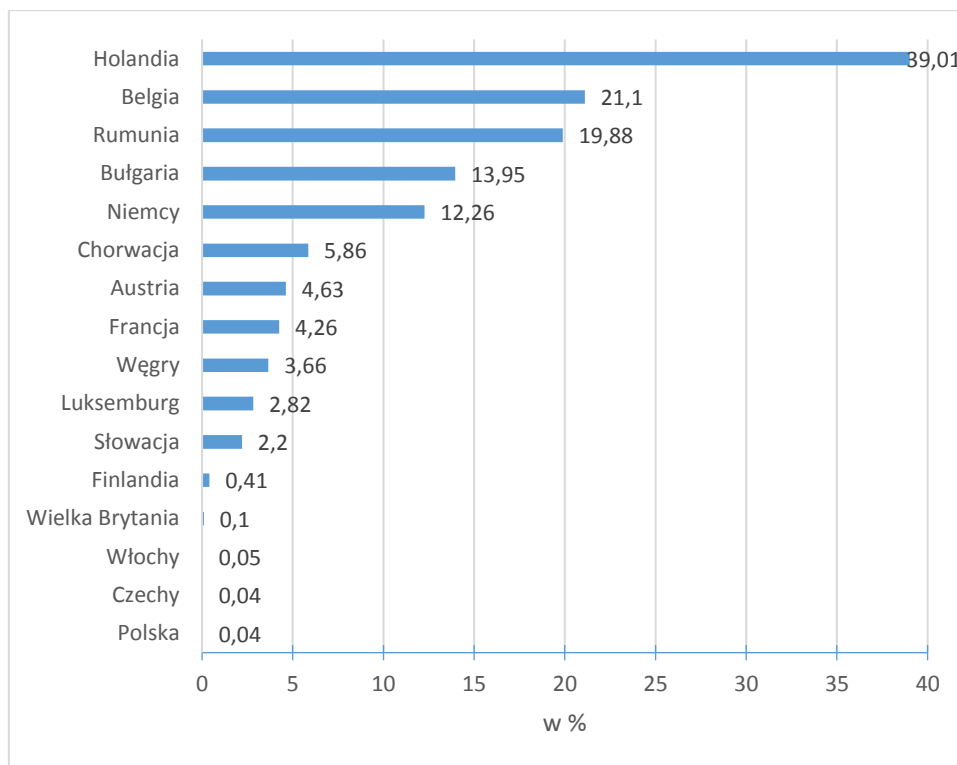
Katastrofalny stan dróg wodnych ma wpływ na stan żeglugi śródlądowej, taboru pływającego i zrealizowanych przewozów i wykonanej pracy przewozowej.

⁹ ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW 695 — z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Dz. Ust. Nr 77 z 2002 r. poz. 695.

¹⁰ Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2015 r. Opracowanie sygnałne. GUS. Warszawa, 12.08.2016 r.

W ujęciu rzeczowym drogami wodnymi w Polsce w 2015 r, przewieziono nieco ponad 5 mln ton, z tego w 1,2 mln ton stanowiły ładunki międzynarodowe. W tym samym roku w niemieckich drogami wodnymi przewieziono ponad 221 mln t. a holenderskimi prawie 360 mln t. Udział żeglugi śródlądowej w przewozach towarów transportem wynosił w Polsce w 2015 r. mniej niż 0,5%. Podobnie było w poprzednich latach. Ukazuje to poniższy rysunek.

Rysunek 2. Udział przewozów żegluga śródlądową w wybranych krajach UE w 2014 r.



Źródło: GUS, 2016

Udział żeglugi śródlądowej w przewozie towarów jest w Polsce znacznie mniejszy niż w niektórych krajach Unii Europejskiej i wynosi mniej niż średnia dla całej Wspólnoty. W UE żegluga śródlądowa wykonuje około 7% pracy przewozowej transportu lądowego (bez żeglugi dalekomorskiej, transportu powietrznego i rurociągów). Najwięcej, bo aż około 33% pracy wykonuje w Rumunii, ponad 13% w Niemczech i 5% na Węgrzech.

Istnieją też różnice w strukturze przewożonych ładunków przez transport wodny śródlądowy w Polsce i w krajach UE. W Polsce przeważa transport artykułów surowcowych takich jak artykuły spożywcze, rudy metali i węgiel - razem, oba te surowce decydują o ok. 80% przewozów w transporcie wodnym śródlądowym. Jeżeli spojrzeć na uśrednioną strukturę przewozów towarowych żegluga śródlądową w 27 krajach Unii Europejskiej zauważy się mniejszy udział przewozów surowców – razem węgiel i ruda 32% - a większy produktów przetworzonych, takich jak produkty energetyczne (koks, ropa, gaz), produkty rolne wraz z żywnością, produkty chemiczne, paliwa, maszyny, środki transportu, itp. Trzeba jednak podkreślić, że od 2014 r. odnotowano widoczny wzrost w strukturze towarowej towarów przetworzonych.

Jeszcze jedną istotną różnicę pomiędzy Polską a UE jest obsługa zaplecza portowego przez żeglugę śródlądową. W przypadku Rotterdamu około 80% ładunków jest przywożonych i wywożonych statkami śródlądowymi. W przypadku Antwerpii i Amsterdamu jest to ponad 40%, w porcie Hamburg 8%. Oprócz portów w Szczecinie i Świnoujściu żegluga śródlądowa nie pełni żadnej roli w dostarczaniu i rozwożeniu towarów.

W tym samym roku statkami żeglugi śródlądowej przewieziono w Polsce około miliona pasażerów, na średnią odległość 13 km. Wielkości dotyczące przewozów pasażerskich są w zasadzie zbliżone do poprzednich lat.

Ważnym elementem wskazującym na zły stan żeglugi śródlądowej w Polsce jest wiek taboru pływającego. GUS wskazuje, że w 2105 r. *„większa część taboru żeglugi śródlądowej jest zdekapitalizowana i wymaga odtworzenia. Jego wiek znacznie przekracza normatywny okres użytkowania, a dalsza eksploatacja możliwa jest jedynie dzięki stałej modernizacji. Według danych za 2015 r. większość wykorzystywanych pchaczy (73,0%), niemal połowa barek do pchania (48,7%) oraz wszystkie barki z własnym napędem zostały wyprodukowane w latach 1949-1979.”*

Ze względu na tematykę opracowania, należy dodać, że żegluga na Wiśle (DWW) nie odgrywa praktycznie żadnej roli w systemie transportowym kraju. GUS szacuje, że odbywa się tutaj około 10% przewozów drogami wodnymi w kraju (daje to nie więcej 300 – 500 ton rocznie). Przewozy towarów DWW wykonywane są przez niewielką liczbę armatorów, których można nazwać „hobbystami”, gdyż działają nie zrażając się trudnościami, na jakie napotykają uprawiając żeglugę na Wiśle. Potencjał przewozowy przedsiębiorstw operujących na Wiśle jest niewielki. Przedsiębiorstwa te należą do klasy mikro i małych przedsiębiorstw zatrudniając łącznie niewiele ponad 100 pracowników. Brak inwestycji w infrastrukturę DWW doprowadził do jej dewastacji technicznej powodując, że nie spełnia ona nawet minimalnych przewidzianych prawem standardów eksploatacyjnych.

2.2. KRAJOWE DOKUMENTY STRATEGICZNE I PLANY REWITALIZACJI DRÓG WODNYCH

2.2.1. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Strategia Rozwoju Transportu (SRT) jest rządowym dokumentem przyjętym przez Radę Ministrów w styczniu 2013r. Dokument wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce. Strategia dotyczy wszystkich sektorów transportu: drogowego, kolejowego, lotniczego, morskiego i wodnego śródlądowego, miejskiego oraz intermodalnego. Strategia uwzględnia priorytety różnych polityk Unii Europejskiej - transportowej, regionalnej, innowacyjnej oraz ochrony środowiska. Bierze także pod uwagę propozycje Komisji Europejskiej przedstawione w Białej Księdze dotyczącej transportu z 2011 r. Zakres działania Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych oraz stawiane przed nim cele dotyczący rozwoju śródlądowych dróg wpisują się w założenia strategii.

Cele strategii:

- zwiększyć dostępność transportową Polski (łatwiejsze przemieszczanie się różnymi środkami transportu),
- poprawić bezpieczeństwo uczestników ruchu i przewożonych towarów,

- podnieść efektywność sektora transportowego,
- stworzyć nowoczesną, spójną sieć infrastruktury transportowej,
- poprawić sposób organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- ograniczyć negatywny wpływ transportu na środowisko,
- zbudować racjonalny model finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

Do priorytetów SRT dotyczących modernizacji i przestrzennego rozmieszczenia infrastruktury należą m.in.:

- rozwój połączeń Warszawy ze wszystkimi miastami wojewódzkimi i siecią europejską,
- rozwój połączeń transportowych miast wojewódzkich z najważniejszymi ośrodkami miejskimi w kraju i w relacjach europejskich,
- rozwój i budowa bezkolizyjnych skrzyżowań, obwodnic, transportu publicznego w miastach,
- poprawa połączeń lokalnych,
- tworzenie węzłów przesiadkowych,
- rozwój infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2.2.2. STRATEGIA NA RZECZ ODPOWIEDZIALNEGO ROZWOJU DO ROKU 2020 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 R.)¹¹

Jest to podstawowy dokument strategiczny obecnego rządu¹² zapowiada budowę zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej w tym „... działania w zakresie odbudowy możliwości transportowych polskich szlaków wodnych (zwłaszcza Odry oraz dolnej Wisły). Transport rzeczny będzie promowany jako konkurencyjny i niskoemisyjny środek transportu ...”.

Długość śródlądowych dróg wodnych, które spełniają standardy (co najmniej IV klasa) dróg międzynarodowych ma wzrosnąć w latach 2015 – 2030 z 214 km do 1186,1 km. Standardy te do 2030 r. spełniać ma między innymi Odrzańska Droga Wodna, Droga Wodna Wisły, połączenie Odra – Wisła, a także połączenie Odra – Dunaj.

Do 2020 r. w zakresie dróg wodnych i żeglugi śródlądowej zaplanowano:

1. Przygotowanie systemu wspierającego transport wodny śródlądowy;
2. Promocję transportu intermodalnego lub kombinowanego;
3. Sporządzenie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko dla planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych i inwestycji realizowanych w oparciu o te plany.

Do roku 2030 w tym zakresie zapowiedziano:

¹¹ Przyjęta Uchwałą Nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. Monitor Polski Warszawa, dnia 15 marca 2017 r. Poz. 260.

¹² Odpowiednikiem Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju były opracowane przez poprzedni rząd: Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju (DSRK) „Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności”, Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo¹² (ŚSRK) a także: Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2020 r) wraz z dokumentem: Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r (z perspektywą do 2030 r.).

1. Powiązanie Polski z korytarzami sieci bazowej TENT, między innymi poprzez odbudowę możliwości transportowych dróg wodnych do parametrów IV klasy żeglowności na wybranych, uzasadnionych ekonomicznie i ekologicznie odcinkach;
2. Wdrożenie systemów informatycznych i telekomunikacyjnych – RIS na obszarze Dolnej Odry;
3. Rozwój infrastruktury wspierającej transport intermodalny między innymi poprzez powiązanie portów morskich i śródlądowych z lądową siecią transportową;
4. Wdrożenie systemu wsparcia sektora transportu wodnego śródlądowego w różnych obszarach.

Dokument proponuje w omawianym zakresie dwa projekty strategiczne:

1. Rozwój sektora żeglugi śródlądowej obejmujący rozwój śródlądowych dróg wodnych w Polsce, wzmocnienie kapitału ludzkiego dla żeglugi, rozwój floty polskich statków śródlądowych oraz szersze gospodarcze i społeczne wykorzystanie powstałej infrastruktury w rozwoju lokalnym – realizacja w latach 2017 – 2030;
2. Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślaný z Zatoką Gdańską zapewniającej dostęp do Portu Elbląg kanałem żeglugowym przez Mierzeję Wiślaną - realizacja w latach 2018 – 2022.

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

W dokumencie¹³ rząd określa, że głównym celem **rozwoju śródlądowych dróg wodnych** istotnych z punktu widzenia transportowego jest ich **budowa lub zmodernizowanie do parametrów co najmniej IV** klasy żeglowności oraz spełnienie wymogów infrastruktury transportu wodnego śródlądowego dla sieci TEN-T¹⁴.

Realizację celu podzielono na następujące 4 priorytety i 11 zadań inwestycyjnych:

PRIORYTET I: Odrzańska Droga Wodna (E30) – osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności i włączenie w europejską sieć dróg wodnych.

- I.1. Likwidacja aktualnych wąskich gardeł.
- 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 Śląskiego¹⁵.

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

- II.1. Budowa kaskady Wisły od Warszawy do Gdańska.

¹³ Załącznik do UCHWAŁY Nr 79 RADY MINISTRÓW z dnia 14 czerwca 2016 r. Monitor Polski Warszawa, dnia 22 lipca 2016 r. Poz. 711.

¹⁴ Założenia do Planów opracowano na podstawie dokumentu: EKSPERTYZA W ZAKRESIE ROZWOJU ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH W POLSCE NA LATA 2016-2020 Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2030, MGIŻŚ, Warszawa, 2016.

¹⁵ Kanał Śląski nie jest wymieniony w Konwencji AGN jako MDW.

II.2. Modernizacja górnej skanalizowanej Wisły oraz budowa stopnia wodnego w Niepołomicach¹⁶.

Wśród szczegółowych zadań inwestycyjnych przypisanych do tego priorytetu jest utworzenie w perspektywie długoterminowej dwóch centrów logistycznych – przykładowo w Bydgoszczy i w Warszawie.

PRIORYTET III:

Połączenie Odra – Wisła – Zalew Wiślany i Warszawa – Brześć – rozbudowa dróg wodnych E-70 i E40.

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.

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.

Nakłady na realizację programu mają wynieść 8,9 mld zł do 2020 r. i prawie 58 mld w latach 2021 – 2030 – przedstawia to poniższa tabela.

Tabela 4. Szacunek nakładów na realizację Planu rewitalizacji dróg wodnych w Polsce

(w mld zł)

	DO 2020	2021-2030	ŁĄCZNIE
ODRZAŃSKA DROGA WODNA (Z D-O-L¹⁷ I KANAŁEM 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

¹⁶ Odcinek ten nie jest wymieniony w Konwencji AGN jako MDW.

¹⁷ D-O-L: Kanał Odra - Dunaj

Źródło: ZAŁOŻENIA DO PLANÓW ROZWOJU ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH W POLSCE NA LATA 2016–2020 Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2030. Załącznik do UCHWAŁY Nr 79 RADY MINISTRÓW z dnia 14 czerwca 2016 r. Monitor Polski Warszawa, dnia 22 lipca 2016 r. Poz. 711.

Z dokumentu wynika, że w pierwszej kolejności panuje się, że standardy MDW uzyska Odrzańska Droga Wodna wraz z brakującymi połączeniami Dunaj – Odra – Łaba i Kanał Śląski a następnie Kaskada Wisły na odcinku Warszawa – Gdańsk, w kolejności połączenie Odra – Wisła i Wisła – Brześć.

2.2.4. STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO - POMORSKIEGO

Strategia rozwoju województwa¹⁸ wskazuje na następujące priorytety rozwojowe:

- Konkurencyjna gospodarka
- Modernizacja przestrzeni wsi i miast
- Silna metropolia
- Nowoczesne społeczeństwo

SRW wyznacza osiem celów strategicznych a w następujących trzech z nich znajduje się odniesienie do dróg wodnych:

- Dostępność i spójność
- Bezpieczeństwo
- Sprawne zarządzanie

Zagadnienia dotyczące dróg wodnych zostały ujęte w SRW w aspektach:

- odtworzenia transportowego znaczenia dróg wodnych (zwłaszcza MDW E40), także na ich wykorzystanie turystyczne (zwłaszcza MDW E70),
- kompleksowego zagospodarowania doliny Dolnej Wisły, w celu stworzenia drogi wodnej o wysokich parametrach technicznych,
- współpracy na szczeblu ponadregionalnym i międzynarodowym poprzez uczestnictwo w programach na rzecz rewitalizacji Międzynarodowych Dróg Wodnych E40 i E70 przebiegających przez województwo kujawsko-pomorskie,
- wykorzystania dróg wodnych dla rozwoju gospodarczego województwa – budowa terminalu (platformy multimodalnej) w rejonie Solca Kujawskiego - Bydgoszczy.

2.2.5. STRATEGIA ROZWOJU BYDGOSZCZY

Strategia rozwoju miasta¹⁹ proponuje realizację 15 programów sektorowych, wśród których znajduje się program „Bydgoszcz na fali”, którego celem jest stworzenie wizerunku Bydgoszczy, jako miasta silnie związanego z wodą i wykorzystującego jej walory oraz unikatowe cechy Bydgoskiego Węzła

¹⁸ Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+, Załącznik do uchwały Nr XLI/693/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 października 2013 r.

¹⁹ Strategia Rozwoju Bydgoszczy Załącznik do Uchwały Nr XLVIII/1045/13 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 27 listopada 2013 roku.

Wodnego (BWW) do wykreowania nowego produktu turystycznego. Działania realizowane w ramach programu związane będą z rewitalizacją i zagospodarowaniem terenów nadbrzeżnych, tworzeniem infrastruktury rekreacyjnej i turystycznej związanej z wodą i terenami przybrzeżnymi, udrożnianiem szlaków wodnych, rozwojem międzynarodowych dróg wodnych E70 i E40 oraz promocją oferty turystycznej związanej z BWW.

Proponuje się w dokumencie realizację tego programu przez szereg wskazanych w dokumencie przedsięwzięć, takich jak:

- a. Aktywizacja Bydgoskiego Węzła Wodnego poprzez poprawę warunków żeglugowych oraz budowę infrastruktury;
- b. Rewitalizacja terenów śródmiejskich wzmacniająca funkcje turystyczno-rekreacyjne oraz ochrona dziedzictwa kulturowego, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów w bezpośrednim sąsiedztwie Kanału Bydgoskiego i Starego Kanału Bydgoskiego;
- c. Zagospodarowanie terenów nadbrzeżnych Bydgoskiego Węzła Wodnego i wyposażenie ich w infrastrukturę rekreacyjną;
- d. Promocja obecnych i przyszłych walorów Bydgoskiego Węzła Wodnego.

W Strategii Rozwoju Bydgoszczy zawarty jest również program „**Metropolitalna Bydgoszcz**”. *„Realizacja programu ma na celu wzmocnienie roli Bydgoszczy jako silnego ośrodka metropolitalnego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Służyć temu będą działania w zakresie poprawy wewnętrznej i zewnętrznej dostępności komunikacyjnej, podniesienia konkurencyjności gospodarczej i poszerzenia przestrzeni dla biznesu, wzmocnienia prestiżu i rozwoju szkolnictwa wyższego oraz szerszego wykorzystania potencjału kulturalnego i sportowego miasta na arenie krajowej i międzynarodowej. Ważnym celem jest też budowa struktur organizacyjno-instytucjonalnych dla obszaru funkcjonalnego.”²⁰*

Proponuje się w dokumencie realizację tego programu przez szereg wskazanych w dokumencie przedsięwzięć, takich jak:

- a. Budowa konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki;
- b. Rozwój funkcji symbolicznych budujących międzynarodowy charakter i ponadregionalną rangę miasta;
- c. Wspieranie działań wzmacniających funkcje metropolitalne Bydgoszczy i jej pozycję, jako ważnego ośrodka o znaczeniu krajowym i międzynarodowym;
- d. Rozwój połączeń Bydgoszczy z polską i europejską siecią transportową, sprawne połączenie z innymi ośrodkami metropolitalnymi;
- e. Usprawnienie komunikacji w obszarze funkcjonalnym miasta;
- f. Realizacja programów rewitalizacji – kompleksowa rewitalizacja na wybranych(zdegradowanych) obszarach bydgoskiego obszaru funkcjonalnego;

²⁰ Strategia Rozwoju Bydgoszczy Załącznik do Uchwały Nr XLVIII/1045/13 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 27 listopada 2013 roku.

- g. Wspieranie i realizacja działań na rzecz gospodarki niskoemisyjnej w obszarze funkcjonalnym miasta;
- h. Ochrona środowiska;
- i. Budowa zintegrowanego systemu bezpieczeństwa i ochrony porządku publicznego w obszarze funkcjonalnym miasta;
- j. Budowa struktur organizacyjnych i administracyjnych obszaru funkcjonalnego miasta.

Ponadto omawiana Strategia zawiera Program „**Bydgoszcz sprawna komunikacyjnie**”. Poświęcony jest on rozwojowi systemów transportowych w mieście. Ujęte jest przedsięwzięcie „Działania na rzecz utworzenia intermodalnych centrów logistycznych kolejowo-drogowo-wodnych, drogowo-lotniczych oraz dyslokacji istniejących stacji wyładunkowych i techniczno-postojowych będących w kolizji z rozbudową infrastruktury miejskiej”, a w nim zadanie „Budowa platformy multimodalnej”.

Obecnie Miasto prowadzi prace nad aktualizacją Strategii. Powinna ona przewidzieć szerszy zakres działań w zakresie rewitalizacji dróg wodnych i zrównoważonego rozwoju miasta w oparciu o działania rewitalizacyjne (inwestycje), eksploatacje dróg wodnych, korzyści z infrastruktury i rozwoju transportu wodnego.

2.2.6. STAN OBECNY I HARMONOGRAM REALIZACJI PROGRAMÓW REWITALIZACJI

Przystępując do realizacji zadań w styczniu 2018 r. MGMIŻŚ przeprowadziło postępowanie w celu wyłonienia wykonawcy opracowania pod nazwą „**Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły**”. Opracowanie będzie wykonane pod koniec 2018 r.

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA przeprowadził postępowanie dotyczące opracowania: **Studium Wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych: E40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E40 od Warszawy do granicy Polska-Białoruś(Brześć) oraz E70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg)**. Umowę o realizację Studium podpisano w dniu 02.07. 2018 roku z wykonawcą - firmą Halcrow Group Limited. Zgodnie z umową wykonawca ma na wykonanie zadania 18 miesięcy od daty podpisania umowy.

Energa SA ma zamiar realizować projekt budowy stopnia wodnego na Wiśle w okolicach Siarzewa. Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje budowę: obiektów stopnia wodnego, jazu o 15 przęsłach, elektrowni wodnej o mocy ok. 80 MW, śluzy żeglownej z miejscami do postoju jednostek pływających i lodołamaczy, koryta obejścia stopnia, dwie przepławki dla ryb, urządzenia do spływu ryb w dół rzeki oraz boczne zapory ziemne, zbiornika wodnego oraz elementów towarzyszących.

Zgodnie z harmonogramem w latach 2017-2019 planowane jest uzyskanie niezbędnych decyzji administracyjnych, a już w 2020 roku rozpoczęcie prac budowlanych. Planowane przedsięwzięcie ma zostać zrealizowane do końca 2025 roku. Koszt inwestycji szacowany jest na ponad 2,2 mld zł.

Wskazać trzeba, że plany rządowe dotyczą infrastruktury samej drogi wodnej, nie obejmują budowy portów rzecznych, centrów logistyczno – przeładunkowych ani też innej niezbędnej infrastruktury towarzyszącej, bez której korzystanie ze szlaków wodnych będzie niemożliwe.

Dla potrzeb opracowania przyjmujemy, że nastąpi realizacja planowanych przez Rząd i przedstawionych w dokumencie „Założenia do planów ...” inwestycji w rewitalizację dróg wodnych, i przebiegać ona będzie w kilku następujących etapach:

1. Etap pierwszy trwający do 2020 r. obejmuje przygotowanie inwestycji w postaci studiów wykonalności, studiów oddziaływania na środowisko itp.
2. Etap drugi lata 2020 – 2023 obejmuje przygotowanie inwestycji w postaci projektów, uzyskania pozwoleń, znalezienie źródeł finansowania, itp.
3. Etap trzeci - realizacja inwestycji w ODW w latach 2023 – 2027;
4. Etap czwarty – realizacja inwestycji w DWW w latach 2025 – 2030;
5. Etap piąty – połączenie Odra – Wisła – po 2030 r.
6. Etap szósty – połączenie Wisła – Muchawiec i dalej – po 2030 r., itp.
7. Wsparcie rozwoju portów rzecznych, centrów logistyczno – przeładunkowych – powinno być realizowane w całym okresie w miarę postępów w realizacji planów udroźnienia dróg wodnych;
8. Wsparcie rozwoju żeglugi śródlądowej, budowę jednostek pływających, powstawanie i rozwój przedsiębiorstw przewozowych i armatorskich, pobudzenie innowacyjności, rozwój partnerstwa, itp. powinien być realizowany w całym okresie – lata 2018 – 2030.

2.3. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Krajowe dokumenty strategiczne i wstępne plany przewidują, że do 2030 MDW w Polsce uzyskają przewidziane międzynarodowe standardy i nastąpi rozwój transportu drogami wodnymi. Podjęto też prace nad sporządzeniem studiów wykonalności projektów rewitalizacyjnych, w stadium zaawansowania jest przygotowanie inwestycji w kolejny stopień wodny w Siarzewie.

Regionalne dokumenty strategiczne widzą potrzebę rewitalizacji infrastruktury dróg wodnych, podobnie jak strategia rozwoju miasta Bydgoszczy.

Tworzone Centrum mogłoby z jednej strony wpływać na odpowiedni kształt zapisów dotyczących infrastruktury dróg wodnych, szczególnie wobec prac aktualizacyjnych strategii miasta. Przypuszczać należy, że kolejny okres budżetowania UE wymagać będzie sporządzenia strategii regionalnych i lokalnych do roku 2030. Centrum miałoby w tej sytuacji stać się miejscem oddziaływania na powstanie odpowiednich zapisów strategicznych i formułowania programów operacyjnych na te lata.

Centrum powinno stać się w kolejności ośrodkiem wspierającym w różny sposób realizację zapisów strategicznych dotyczących dróg wodnych, portów rzecznych, żeglugi śródlądowej, a także programów i priorytetów wspieranych w tej dziedzinie przez Fundusze UE.

3. CENTRUM INFORMACJI I PROMOCJI ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W BYDGOSZCZY

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej prowadzi aktywny program na rzecz rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce. Dąży do utworzenia stabilnego i efektywnego systemu dróg wodnych, które zapewnią możliwości prowadzenia regularnej żeglugi. Jest to istotny element polityki krajowej. W ramach realizacji tych działań prowadzone są również akcje promocyjne, mające na celu zwiększenie świadomości o korzyściach płynących z wykorzystania śródlądowego transportu wodnego. Planowane Centrum Informacji i Promocji Żeglugi Śródlądowych Dróg Wodnych znakomicie wpisuje się w tą politykę i może ono stać się ważnym elementem programu marketingowego.

Założenia Centrum nie tylko są zgodne z krajową polityką, ale również, jak wspomniano w rozdziale dotyczącym międzynarodowych dokumentów strategicznych, są zgodne z polityką Unii Europejskiej. Komisja Europejska ukierunkowuje swoje działania na tworzenie dogodnych warunków do rozwoju sektora wodnego transportu śródlądowego. Polityka promowania żeglugi śródlądowej zawarta jest w programie działań NAIADES. W opinii Komisji Europejskiej transport śródlądowymi drogami wodnymi musi być lepiej wykorzystywany, aby odciążać zatłoczone korytarze transportowe. Komisja promuje nie tylko poprzez wsparcie merytoryczne, ale również poprzez tworzenie różnych programów finansowania, takich jak „Łącząc Europę”, „Horyzont 2020”, Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS) oraz poprzez politykę spójności. UE stworzyła również portal European Inland Barging Innovation Platform (EIBIP), który przedstawia możliwości pozyskiwania finansowania projektów związanych z międzynarodowymi drogami wodnymi dla poszczególnych krajów.

Unia Europejska utworzyła również program promocji opierający się na centrach promocji mających na celu osiągnięcie celów polityki transportowej w zakresie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Centra te z założenia nie tylko mają wspierać żeglugę morską, ale również żeglugę śródlądową, która w przekonaniu wielu przedstawicieli tych centrów jest integralną częścią żeglugi morskiej i jej przedłużeniem w głąb lądu.

Ustanowienie centrów promocji na szczeblu europejskim, wynikało z potrzeby wskazanej w komunikacie Komisji z 1999 r., zaleconym już przez Forum Instytutu Morskiego w 1995 r., w celu zmiany błędnego i negatywnego postrzegania przemysłu transportu morskiego, który utrudniał jego przyszły rozwój.

Obecnie w roku 2018 Europie działa 21 centrów promocji zlokalizowanych w Finlandii, Szwecji, Norwegii, Danii, na Litwie, Holandii, Belgii, Wielkiej Brytanii, Irlandii, Francji, Niemczech, Polsce, Hiszpanii, Portugalii, Włoszech, Chorwacji, Grecji, Bułgarii, Turcji, na Cyprze oraz na Malcie. Poniższy rysunek przedstawia rozmieszczenie wszystkich SPC na mapie Europy. Ośrodki te kierują się interesem gospodarczym i oferują neutralne, bezstronne porady dotyczące korzystania z żeglugi bliskiego zasięgu oraz w wielu przypadkach żeglugi śródlądowej w celu zaspokojenia potrzeb użytkowników transportu. Są one zasadniczo niezależne od konkretnych grup interesów i działają zgodnie z europejską polityką promocji. Krajowe Centra są połączone w sieć w ESN (European Shortsea Network), która oferuje wspólne, wirtualne narzędzie promocji europejskiej. Komisja

zdecydowanie wspiera te centra, ich pracę i ich tworzenie sieci i oczekuje, że to wsparcie zostanie dopasowane na szczeblu krajowym.²¹

Rysunek 3. Mapa Centrów Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu (SPC's)



Źródło: K2 Solutions, Gdańsk 2018

Jak wspomniano powyżej europejskie SPC zajmują się nie tylko żeglugą morską bliskiego zasięgu, ale również promują rozwój żeglugi śródlądowej. Wobec tego zadania, cele, założenia, plany marketingowe i inne aspekty funkcjonowania takiej organizacji powinny zostać przejęte i wdrożone do Centrum w Bydgoszczy. Europejskie SPC istnieją od roku 1997 (pierwsze biuro zostało założone w Holandii) i w trakcie wielu lat funkcjonowania wypracowały schematy działania, które należy wykorzystać przy tworzeniu Bydgoskiego Centrum. Doświadczenie i dobre praktyki SPC z pewnością będą pomocne w utworzeniu sprawnie funkcjonującego Centrum. Poza tym Bydgoskie Centrum powinno nawiązać współpracę z siecią ESN, by możliwie rozszerzyć obszar swojej działalności i zwiększyć zakres działań promocyjnych.

3.1. TOŻSAMOŚĆ CENTRUM

W związku z tym, że planowane Centrum będzie organizacją nastawioną w dużej mierze na działania promocyjne to musi ono posiadać swoją tożsamość i wizerunek. Tożsamość Centrum kreowana

²¹ Więcej na temat sieci ESN i europejskich centrów promocji znajduje się w raporcie „plany rozwoju centrów promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu”.

będzie na bazie czterech głównych elementów: identyfikacji wizualnej, oferowanych usług, otoczenia centrum (tj. partnerów i interesariuszy) oraz formy przekazywanych informacji.

Ważną rolę w budowaniu tożsamości organizacji odgrywa identyfikacja wizualna – logo, kolorystyka, itp. Tworzy ona markę, zwiększa rozpoznawalność i pozytywnie wpływa na działania promocyjne. Elementy identyfikacji wizualnej powinny być spójne z tematyką działalności, z kolorystyką charakterystyczną dla danego regionu oraz powinna być łatwa do zapamiętania.

Zgodnie z powyższym podjęto się opracowania najbardziej widocznego elementu identyfikacji wizualnej – logo. Inicjatorem i odpowiedzialnym za utworzenie Centrum jest Urząd Miasta w Bydgoszczy, co sugeruje wykorzystanie elementów i kolorystyki z logo tej instytucji. Logo powinno również wskazywać na ciekawą i korzystną lokalizację na przecięciu dwóch międzynarodowych dróg wodnych E70 oraz E40. Logo powinno również zawierać nazwę organizacji w języku angielskim, ponieważ zasięg jego działań nie może być jedynie lokalny czy regionalny, lecz również międzynarodowy, zgodnie z tym co napisano na początku rozdziału 5. Biorąc pod uwagę główną funkcję Centrum, to logo także musi nawiązywać do dróg wodnych i żeglugi śródlądowej. Zbierając wszystkie te kryteria proponuje się poniższą koncepcję logo Centrum.

Rysunek 4. Koncepcja logo Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych

w Bydgoszczy



Źródło: K2 Solutions, Gdańsk 2018

Kreowanie tożsamości i wizerunku będzie również obejmowało następujące działania:

- Stworzenie procedur komunikacyjnych nakierowanych na zidentyfikowaną grupę interesariuszy, a także otoczenie okołobiznesowe i instytucjonalne,
- Stworzenie programu promocyjnego uwzględniającego potencjał biznesowy obszaru, na którym będzie funkcjonowało Centrum,
- Sprecyzowanie kompetencji wyróżniającej Centrum, stanowiącej ważną cechę identyfikacyjną z punktu widzenia odbiorców usług SPC,
- Określenie zakresu przedsięwzięć promocyjnych, w tym reklamowych.

Działania wizerunkowe powinny być przede wszystkim związane z właściwą ekspozycją cech identyfikacyjnych. Tworzenie kompetencji wyróżniającej Centrum powinno uwzględniać:

4. Specyfikę obszaru, na którym działa Centrum, w kontekście warunków rozwoju żeglugi śródlądowej i całego systemu transportowego,
5. Dostosowanie do kierunków rozwoju żeglugi śródlądowej,
6. Skuteczne dostosowanie usług Centrum do potrzeb interesariuszy.

Działania marketingowe Centrum powinny w dużej mierze koncentrować się na budowaniu silnej marki oraz jej wartości prospołecznych, prorozwojowych i proekologicznych (szeroko zakrojone działania *public relations* oparte na opracowanym planie medialnym).

Centrum powinno wykorzystać do promocji swojej organizacji narzędzia promocyjne i reklamowe wykorzystujące podstawowe metody przekazu, jak: gadżety firmowe czy banery na konferencjach oraz takie, które wykorzystują środki masowego przekazu, jak:

- Reklama na portalach i w mediach społecznościowych (Facebook, Twitter, LinkedIn, strona internetowa, itp.),
- Reklama prasowa (branżowa i teksty sponsorowane),
- Reklama w telewizji lub radiu.

Ponadto pożądane będzie uczestnictwo w krajowych i zagranicznych targach, konferencjach naukowych i seminariach.

3.2. PARTNERZY I INTERESARIUSZE

Niniejszy rozdział poświęcony zaproponowaniu podmiotów potencjalnie zainteresowanych współpracą z Centrum został podzielony na dwie części. Pierwsza część dotyczy partnerów, a druga interesariuszy.

Partnerzy

Do partnerów Centrum zalicza się podmioty, które nie tylko mogą być odbiorcami usług Centrum, lecz również mogą nawiązywać ścisłą współpracę z Centrum. Wśród podanych poniżej partnerów znajdują się podmioty, które mają kompetencje i doświadczenie w prowadzeniu działań zbliżonych do Centrum. Są to komórki organizacyjne miasta, spółki komunalne, szkoły wyższe jak też podmioty niezależne. Partnerzy z założenia powinni być w jakimś stopniu zaangażowani w funkcjonowanie Centrum i działanie na jego korzyść, oczywiście czerpiąc przy tym wymierne i policzalne korzyści. Poniższa lista nie jest ostateczna i jest to jedynie propozycja początkowej grupy podmiotów, które mogą mieć największy wpływ na funkcjonowanie Centrum, szczególnie w pierwszym okresie działalności.

Istotną kwestią po wyborze grupy docelowej było dostosowanie aktywności Centrum wraz z jego ofertą do istniejących potrzeb i preferencji. W trakcie funkcjonowania Centrum będzie musiało poznać sposoby działania poszczególnych podmiotów i dostosować swoje usługi możliwości współpracy do każdego indywidualnie.

Centrum Informacji i Promocji Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy powinno być elementem społeczności, która chce działać na rzecz rewitalizacji dróg wodnych i odrodzenia żeglugi śródlądowej.

Identyfikacja grupy docelowej jest pierwszym i podstawowym elementem strategii marketingowej Centrum. Proces identyfikacji grupy docelowej został podzielony na cztery etapy:

- Etap 1: określenie wymagań, potrzeb wraz z charakterystyką poszczególnych organizacji, osób z grupy docelowej,
- Etap 2: uwzględnienie różnic i podobieństw występujących między poszczególnymi organizacjami,
- Etap 3: wydzielenie segmentów żeglugi śródlądowej,
- Etap 4: wybór segmentów, do których skierowana zostanie oferta usług Centrum.

Na podstawie powyżej wymienionych punktów oraz sugestii i rekomendacji podmiotów zainteresowanych utworzeniem Centrum, opracowano listę instytucji, które mogą być potencjalnymi partnerami lub odbiorcami usług:

1. **Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko – Pomorskiego.**

Marszałek Województwa wielokrotnie wypowiadał się na temat zasadności rewitalizacji dróg wodnych. Urząd Marszałkowski współfinansował opracowanie programu rewitalizacji drogi wodnej wschód – zachód²².

Współpraca Centrum z UMWK-P może przebiegać w wielu płaszczyznach. Po pierwsze na obszarze lobbowania na rzecz inwestycji w rewitalizację DWW, budowę portów rzecznych, centrów logistycznych, wsparcia przedsiębiorstw przewozowych. Po drugie, wobec powstania planów rządowych istnieje pilna potrzeb współpracy, aby programy uwzględniały wszystkie interesy regionu i miasta i wspierały ich rozwój. W kolejności wobec zbliżającej się nowej perspektywy budżetowej UE zajdzie konieczność tworzenia (aktualizacji) strategii regionalnych i lokalnych i w kolejności konstrukcji regionalnych (i krajowych) programów operacyjnych. Współpraca z UMWK-P jest przy powstawaniu tych dokumentów konieczna.

2. **Bydgoska Agencja Rozwoju Regionalnego sp. z o.o.**

Jest spółką komunalną powołaną w 2013 roku przez Miasto Bydgoszcz. Działa na zasadzie „non profit” jako podmiot tak zwanego „otoczenia biznesu” jej zadania koncentrują się na kompleksowym wsparciu procesów inwestycyjnych w mieście, na każdym etapie ich realizacji, a także pomocy dla przedsiębiorców w ramach opieki po-inwestycyjnej. Realizowane działania służą przyciąganiu nowych inwestycji tworzących nowe miejsca pracy, promocji gospodarczej miasta Bydgoszczy oraz stymulowaniu lokalnej gospodarki.

Współpraca z agencją obejmować powinna obszar poszukiwania inwestorów do konkretnych przedsięwzięć. Nie będą to one raczej dotyczyć zadań rewitalizacyjnych, lecz komercyjnych projektów gospodarczo – transportowych i turystycznych.

²² Rewitalizacja śródlądowej drogi wodnej relacji wschód – zachód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Kanał Bydgoski, Wiśła, Nogat, Szkarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana droga wodna E – 70 na terenie Polski), Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2010.

3. Stowarzyszenie Metropolia Bydgoszcz.

Stowarzyszenie jest posiadającym osobowość prawną związkiem 19 miast i gmin oraz 2 powiatów którego celem jest współpraca i wzajemne wspieranie się członków stowarzyszenia w działaniach na rzecz rozwoju społeczno – gospodarczego obszaru, w którym mieszka ponad 600 000 mieszkańców. Prezesem Zarządu Stowarzyszenia jest Prezydent Bydgoszczy a najwyższym organem Walne Zebranie Członków zwane Radą Metropolii, w skład której wchodzi przedstawiciele wszystkich samorządów – członków stowarzyszenia.

Centrum powinno współpracować ze Stowarzyszeniem między innymi przy zapewnieniu wsparcia wszystkich członków Stowarzyszenia dla rewitalizacji dróg wodnych, uzyskania z nich efektu maksymalizacji korzyści. Ważna jest współpraca w wypracowaniu i promowaniu odpowiednich rozwiązań, uzyskiwaniu korzyści ze zrównoważonego rozwoju, itp.

4. Toruńska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.

Powstała w 1995 roku w celu realizacji zadań na rzecz rozwoju przedsiębiorczości i innowacyjności w województwie kujawsko-pomorskim. Jest partnerem władz regionalnych i lokalnych aktywnie wpływając na kształt gospodarki regionalnej oraz wizerunek i konkurencyjność regionu.

Współpraca z agencją regionalną obejmować powinna obszar poszukiwania inwestorów do konkretnych przedsięwzięć, ale też opracowaniu programów operacyjnych na kolejną perspektywę budżetową. TARR może również przyczynić się w dotarciu do kręgów biznesowych, gestorów ładunków, itp.

5. Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna

W szczególności Podstrefa Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Bydgoszczy. Oferuje tereny inwestycyjne na terenie miasta. W województwie funkcjonuje kilka podstref PSSE, w tym w gminach położonych w zasięgu planowanych inwestycji rewitalizacyjnych.

Najważniejszym obszarem współpracy z PSSE będzie dotarcie do kręgów biznesowych, firm produkcyjnych, spedycyjnych i logistycznych w zakresie pozyskania od nich ładunków.

6. Uniwersytet Kazimierza Wielkiego – w szczególności Katedra Rewitalizacji Dróg Wodnych.

Jest największą instytucją akademicką w mieście i drugą w województwie. Jednym z kierunków kształcenia jest prowadzony przez Katedrę unikatowy kierunek kształcenia: rewitalizacja dróg wodnych. Są to studia inżynierskie przygotowujące specjalistów z zakresu kompleksowego zarządzania drogami wodnymi. W toku studiów zdobywa się specjalistyczną wiedzę z zakresu nauk przyrodniczych i technicznych, w dziedzinach związanych m.in. z nawigacją, transportem i logistyką, projektowaniem inżynierskim, systemami informacji rzecznej czy funkcjonowaniem środowiska wodnego.

Podstawowymi zadaniami UKW (i każdej innej uczelni publicznej) są w szczególności:

- Rozwijanie i popularyzacja wiedzy;
- Kształcenie kadr dla potrzeb gospodarki i społeczeństwa.

Centrum mogłoby przyczynić się do realizacji obu zadań.

Uniwersytet wskazywany jest wstępnie (opisano to niżej) jako instytucja, na terenie której prowadzone będzie Centrum i która odpowiadać będzie za nie merytorycznie. Kadra Uniwersytetu będzie uczestniczyć w opracowywaniu projektów rewitalizacji i ich realizacji. Centrum powinno zadbać o odpowiednią reprezentację personalną i o reprezentowanie interesów rozwojowych miasta.

7. Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Kmdr. Bolesława Romanowskiego w Nakle nad Notecią

Od ponad 70 lat kształci młodzież i dorosłych w zawodach związanych z żeglugą śródlądową. W skład zespołu wchodzi między innymi Technikum Żeglugi Śródlądowej.

Możliwa jest współpraca z Zespołem Szkół w zakresie informowania o projektach rewitalizacji, planach rozwoju żeglugi, itp.

8. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych LEWIATAN

Jest wpływową polską organizacją biznesową, reprezentującą interesy pracodawców w Polsce i Unii Europejskiej. Organizacja zabiega o konkurencyjne warunki prowadzenia biznesu, dba o trwały wzrost gospodarczy, lepsze prawo, zdrową konkurencję, wzrost zatrudnienia i wzmocnienie kapitału społecznego.

Współpraca z Lewiatanem powinna obejmować kilka obszarów: obszar lobbingu na rzecz rewitalizacji i rozwoju żeglugi, obszar w zakresie dotarcia do firm logistycznych, gestorów ładunku, spedytorów w zakresie pozyskania ładunków dla przewozów drogami wodnymi, itp.

9. Izba Przemysłowo – Handlowa Województwa Kujawsko - Pomorskiego

To jedna z najstarszych organizacji zrzeszającą przedsiębiorców z województwa. Izba zapewnia obronę interesów gospodarczych swoich członków oraz ich reprezentację wobec różnych szczebli władz państwowych i samorządowych. Izba jest również czołową instytucją edukacyjną w regionie. Podobnie jak w przypadku Konfederacji Lewiatan.

10. Pracodawcy Kujaw i Pomorza

Jest regionalnym związkiem pracodawców działającym w interesie skupionych przedsiębiorców, chroniąc ich prawa. Jest to opiniotwórczy i ekspercki reprezentant biznesu działający na rzecz współpracujących i wspierających się partnerów gospodarczych.

11. Bydgoski Klaster Przemysłowy

Istnieje od 2006 roku i skupia firmy z branży narzędziowej i przetwórstwa tworzyw polimerowych oraz szereg instytucji okołobiznesowych, w tym uczelnie, jednostki badawczo-rozwojowe, urzędy, stowarzyszenia przedsiębiorców i instytucje finansowe. Działalność klastra ma na celu integrację środowiska przetwórców i narzędziowców, reprezentację ich interesów na zewnątrz, jak również stworzenie sieci powiązań biznesowych ułatwiających funkcjonowanie firm, dostęp do kadr, rozwój technologiczny i zwiększenie innowacyjności produkcji.

Uczestnicy klastra – firmy przemysłowe to potencjalni dostawcy dla przedsiębiorstw żeglugowych towarów i zaopatrzenia do przewiezienia.

12. **Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny Sp. z o.o.**

Oferuje tereny inwestycyjne na sprzedaż oraz pod dzierżawę. Część terenów Parku włączonych jest do obszaru PSSE. Większościowym udziałowcem Spółki jest Miasto Bydgoszcz, posiadające ponad 94 procent udziałów w kapitale zakładowym.

Podobnie jak w przypadku PSSE najważniejszym obszarem współpracy będzie dotarcie do kręgów biznesowych, firm produkcyjnych, spedycyjnych i logistycznych w zakresie pozyskania od nich ładunków.

13. **Klaster Logistyczno – Transportowy Północ – Południe (LTPP)**

Jest innowacyjnym partnerstwem pomorskiego biznesu, nauki i samorządów w branży logistyka, transport, dystrybucja. Klaster została uznany w Polsce za klaster kluczowy.

Jako klaster kluczowy ma on spore możliwości oddziaływania na opracowanie dokumentów, studiów wykonalności, planów a dalszej perspektywie na ich realizację. Współpraca z klastrem mogłaby obejmować też działalność lobbingową na rzecz rewitalizacji a później na rzecz korzystania z dróg wodnych.

14. **Grupa OT Logistics**

To największy i najbardziej wszechstronny operator portowy w Polsce. Jest właścicielem portu w Świnoujściu, terminalu ro-ro w Gdyni oraz portów śródlądowych we Wrocławiu i Opolu. Spółka zarządza też flotą około 800 jednostek śródlądowych, co zapewnia jej pozycję lidera w transporcie wodno-śródlądowym w kraju oraz na terenie Niemiec. W skład grupy wchodzi też **Żegluga Bydgoska Sp. z o. o.**

Współpraca Centrum z logistyczno – transportową spółką, będącą armatorem jednostek pływających w skali międzynarodowej jest czymś oczywistym.

15. **Związek Polskich Armatorów Śródlądowych**

Zrzesza 67 firm prywatnych armatorów pracujących na Odrze, Wiśle i Warcie a także za zachodnią granicą Polski. Związek skupia prawie 100% rozdrobnionej floty i 50% potencjału przewozowego żeglugi śródlądowej w kraju.

Podobnie jak w przypadku OT współpraca obejmować powinna konsultacje i wymianę informacji oraz wspólne działania promocyjne we wszystkich interesujących obszarach.

16. **Stowarzyszenie Na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych "Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej"**

Jest stowarzyszeniem zrzeszającym doświadczonych i legitymujących się patentem kapitana ludzi związanych z żeglugą i spedycją śródlądową, szkolnictwem żeglugowym, administracją oraz gospodarką wodną. Rada jest ciałem opiniującym i doradczym w sprawach istotnych dla interesów branży i przyjęła sobie za główny cel przywrócenie właściwego stanu naszym drogom wodnym



chroniąc je od całkowitej degradacji. Rada będzie wspierać i propagować wszelkie ogólnokrajowe i lokalne działania mające na celu odrodzenie transportu wodnego.

17. Związek Miast Nadwiślańskich

To organizacja skupiająca ponad 20 miast leżących nad Wisłą. Związek koordynuje współpracę miast członkowskich w zakresie zrównoważonego rozwoju z wykorzystaniem zasobów wodnych. W ramach działalności opracowano między innymi Program dla Wisły i jej Dorzecza 2020.

Współpraca Centrum ze Związkiem miast powinna być wszechstronna, od działalności lobbingowej na rzecz rewitalizacji poczynsz, poprzez wypracowanie wspólnych projektów i programów, do ich realizacji. Być może należy rozpatrzyć możliwość przystąpienia Bydgoszczy do Związku.

18. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

To centralny urząd odpowiedzialny między innymi za gospodarkę wodną i żeglugę śródlądową. Ministerstwu podlega między innymi Państwowe Gospodarstwo Wody Polskie i Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy.

Działalność Centrum z pewnością okaże się korzystna dla Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Jako instytucja, na rzecz której będą pracowali eksperci z wieloletnim doświadczeniem i praktyczną wiedzą, będzie mogła skutecznie promować priorytetowe działania Ministerstwa zagranicą oraz w kraju. Centrum może być również wsparciem merytorycznym przy tworzeniu rocznej strategii Ministerstwa, zarówno na szczeblu krajowym i międzynarodowym. Poza współtworzeniem dokumentów strategicznych i promowaniem działań Centrum będzie pożądanym partnerem do opracowywania założeń i kierunków rozwoju transportu morskiego oraz infrastruktury portowej i zapewniającej dostęp do portów, programowania rozwoju infrastruktury transportu morskiego, tworzenia polityki transportu morskiego w ramach transportu intermodalnego i wszystkich innych działań związanych z gospodarką morską, a w szczególności z żeglugą śródlądową i rozwojem dróg wodnych.

19. Państwowe Gospodarstwo Wodne „Wody Polskie“

Jest od 1 stycznia 2018 roku głównym podmiotem odpowiedzialnym za krajową gospodarkę wodną działa na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne. Wody Polskie są państwową osobą prawną w skład której wchodzi następujące jednostki organizacyjne:

- a. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej z siedzibą w Warszawie;
- b. regionalne zarządy gospodarki wodnej z siedzibami w Białymstoku, Bydgoszczy, Gdańsku, Gliwicach, Krakowie, Lublinie, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie, Warszawie i Wrocławiu;
- c. 50 zarządów zlewni;
- d. 330 nadzorów wodnych.

20. Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy

Realizuje kompetencje wynikające z ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej należące do nich sprawy z zakresu administracji rządowej związane z uprawianiem żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, w tym:

- a. nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi śródlądowej,
- b. przeprowadzanie inspekcji statków i postępowania w sprawach wypadków żeglugowych,
- c. kontrola przestrzegania przepisów żeglugowych, dokumentów statkowych i przewozowych oraz dotyczących Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego,
- d. prowadzeniu rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej,
- e. wydawanie dokumentów statkowych i osobowych, itp.

Zgodnie z informacjami Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy będzie zajmował się całą wiślaną drogą wodną, w tym inwestycjami o szczególnym znaczeniu transportowym²³. Urząd zostanie wzmocniony kadrowo i finansowo, rozszerzą się jego kompetencje, będzie miał delegatury. Według tej informacji Urząd w Bydgoszczy stanie się swojego rodzaju urzędem centralnym dla Wisły.

21. Instytut Morski w Gdańsku

Jest jednostką naukowo-badawczą od ponad 68 lat zajmującą się sprawami związanymi z problematyką transportową w tym rozwojem śródlądowych dróg wodnych. W ciągu ostatnich lat realizował następujące międzynarodowe projekty związane z transportem śródlądowym: **Odtworzenie szlaku wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła: Od strategii do planowania**, Przegląd i analiza rynku transportu na wodach śródlądowych Odry i Wisły, w ramach realizacji projektu INWAPO – Unowocześnienie śródlądowych szlaków wodnych i portów morskich; EUREKA: LOGCHAIN-SLINT: „Łądowo-morski transport intermodalny w korytarzu transportowym Gdańsk-Odesa”; EUREKA INCOWATRANS: „Nowa generacja przyjaznych środowiskowo statków śródlądowych i przybrzeżnych dla polskiego systemu dróg wodnych relacji wschód-zachód”.

22. Kujawsko-Pomorski Urząd Wojewódzki w Bydgoszczy.

Wojewoda jest reprezentantem na obszarze swojego działania Rady Ministrów. Odpowiada za wykonywanie polityki rządu na obszarze województwa, nadzór nad zespólną administracją rządową oraz samorządem terytorialnym. Jest także reprezentantem Skarbu Państwa.

23. Gmina Miasta Solec Kujawski

Należy do najbardziej aktywnych gmin w zakresie wspierania działań w zakresie rewitalizacji dróg wodnych i żeglugi śródlądowej. Należy do Związku Miast Nadwiślańskich.

²³ Strona internetowa Portalu Gospodarczego: https://logistyka.wnp.pl/urzed-zeglugi-srodladowej-w-bydgoszczy-zajmie-sie-cala-wisla,316319_1_0_0.html, dostęp z dnia 16.06.2018

W zakresie rewitalizacji dróg wodnych istnieje wieloletnia współpraca obu gmin. Niektóre jej elementy mogą być realizowane w przyszłości przez Centrum.

24. Miasto Bydgoszcz

Jest uczestnikiem projektu EMMA, w ramach którego ma powstać Centrum. W strukturach Miasta funkcjonuje **Bydgoskie Centrum Informacji** zajmujące się informacją turystyczną dla odwiedzających miasto a także prowadzi biuro kongresów.

Podstawowym celem i zadaniem Gminy jest zapewnienie mieszkańcom możliwie najwyższego poziomu życia. Bierze się tutaj pod uwagę poziom życia obecnego pokolenia jak i pokoleń przyszłych. Stąd obowiązkiem władz Miasta jest uwzględnienie w swoich działaniach i planach przyszłości. Powołanie Centrum uwzględniałoby przewidywane przyszłe działania w kraju w zakresie rewitalizacji dróg wodnych przy których położone jest miasto i przygotowanie do wykorzystania tych działań do rozwoju społeczno – gospodarczego w następnych latach. Pozwoli to na podwyższenie poziomu życia mieszkańców Bydgoszczy w przyszłości.

Interesariusze

Interesariuszy Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy można podzielić na 6 grup:

- I. Podmioty bezpośrednio powołujące Centrum;
- II. Administracja (rządowa, regionalna i lokalna);
- III. Eksperci i instytucje naukowe;
- IV. Organizacje społeczne i branżowe;
- V. Firmy i przedsiębiorstwa prywatne;
- VI. Społeczność lokalna.

W celu stworzenia wyczerpującej listy interesariuszy oraz planu dedykowanych im działań w ramach przygotowania niniejszego raportu przeprowadzono następującą analizę otoczenia społecznego dla tej inicjatywy:

W stosunku do zależności od utworzenia Centrum: kim są ludzie, na których życie utworzenie Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych będzie oddziaływać? Czy będzie to oddziaływanie bezpośrednie?

W stosunku do reprezentacji: kim są ludzie reprezentujący grupy interesów, stowarzyszenia i inne grupy ludzi, posiadające wspólne cele lub wartości? Jakimi mają możliwościami sprawcze w stosunku do funkcjonowania Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych?

W stosunku do życia publicznego: kim są ludzie, mogący wywierać wpływ na utworzenie Centrum ze względu swoją osobistą rolę z życia publicznym?

W stosunku do odpowiedzialności prawnej: kim są ludzie, którzy na mocy obowiązującego prawa lub umów mają lub będą mieli bezpośredni wpływ na powstanie i dalsze funkcjonowanie Centrum? Jakimi reprezentują instytucje?

Dla prowadzenia działalności Centrum Promocji i Informacji Śródlądowych Dróg Wodnych zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju ważne jest, by dostrzegać znaczną różnorodność interesariuszy tej inicjatywy i doceniać wynikające z tego potencjalne konsekwencje. Generalne podejście do procesu ich zaangażowania opierało się zatem na szacunku dla odmiennych poglądów i zrozumieniu odmiennych celów interesariuszy, jako że powołanie Centrum stanowi element szerszego procesu zmiany promocji rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Z tego względu proces oceny interesariuszy nie stanowi jedynie narzędzia do utworzenia Centrum, ale także stanowił cel sam w sobie.

Podczas analiz, dyskusji pomiędzy inicjatorami powołania Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy a ekspertami z poszczególnych dziedzin, wypracowano listę głównych interesariuszy dla tej inicjatywy, przedstawioną w tabeli poniżej. Niektórzy reprezentanci poszczególnych grup interesariuszy brali udział w spotkaniach, wywiadach, warsztatach i konferencjach zorganizowanych w ramach realizacji projektu EMMA. Wyrażane przez nich opinie zawarte w prezentacjach, sprawozdaniach i raportach okresowych oraz wywiadach zostały przeanalizowane przez autorów raportu w odniesieniu do oceny potencjalnych oczekiwań społecznych. Przypisana im kategoria „Poziom zaangażowania w procesie tworzenia oraz funkcjonowania Centrum” oznacza intencję podmiotów tworzących Centrum w stosunku dodanego interesariusza i istotność jego roli dla tej inicjatywy.

Tabela 5. Zidentyfikowani interesariusze Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy

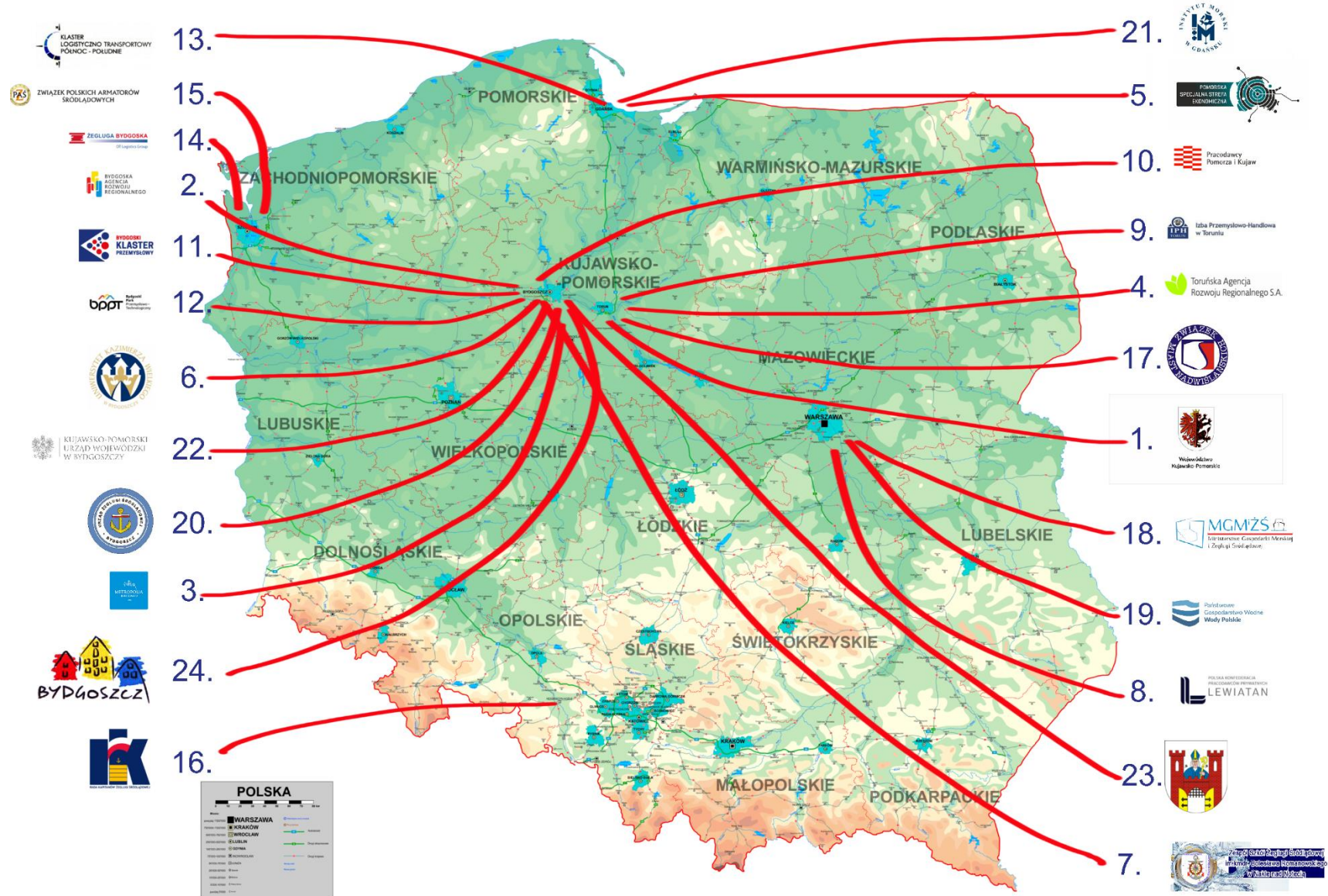
	Instytucja / Organizacja	Nazwa	Rola w procesie utworzenia i funkcjonowania Centrum	Poziom zaangażowania w procesie utworzenia i funkcjonowania Centrum
I. Podmioty bezpośrednio powołujące Centrum				
	Inicjator utworzenia Centrum	Miasto Bydgoszcz	Współtworzący/współfinansujący	Wysoki
	Inicjator utworzenia Centrum	Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy	Operator	Wysoki
II. Administracja (rządowa, regionalna i lokalna)				
	Administracja rządowa centralna	Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej	Obserwator - ze względu na polityki krajowe	Znaczący
	Administracja rządowa centralna	Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju	Obserwator - ze względu na polityki krajowe	Średni
	Administracja rządowa centralna	Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie	Obserwator - ze względu na polityki krajowe	Średni

	Administracja regionalna	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	Obserwator - ze względu na realizację celów regionalnych	Średni
	Administracja regionalna	Członkowie zespołów roboczych z ramienia Marszałka Województwa	Obserwator - ze względu na realizację celów regionalnych	Średni
	Administracja rządowa regionalna	RZGW Warszawa, Gdańsk, Bydgoszcz	Administrator gospodarowania zasobami wodnymi	Średni
	Administracja rządowa regionalna	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku / Bydgoszczy	Komentator	Średni
	Administracja lokalna	Gmina Solec Kujawski	Konsultant - ze względu na polityki lokalne	Średni
III. Eksperti i instytucje naukowe				
	Ekspert	Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy	Recenzent merytoryczny	Wysoki
	Ekspert	Instytut Morski w Gdańsku	Obserwator merytoryczny	Średni
	Ekspert	KS Solutions, Fundacja Rozwoju	Obserwator merytoryczny	Średni
	Ekspert	ZSŻS w Nakle n. Notecią	Konsultant merytoryczny	Średni
	Ekspert	Wyższa Szkoła Gospodarki	Konsultant merytoryczny	Średni
IV. Organizacje społeczne i branżowe				
	Organizacja branżowa	Biuro Promocji Żeglugi Bliskiego Zasięgu w Szczecinie	Konsultant	Wysoki
	Organizacja ekologiczna	Polski Klub Ekologiczny	Potencjalny obserwator	Niski
	Organizacja społeczna	Związek Gmin i Miast Nadwiślańskich	Komentator – ze względu na działalność statutową	Średni
	Organizacja pozarządowa	Fundacja Kaskada Dolnej Wisły	Potencjalny komentator - ze względu na działalność statutową	Średni
	Organizacja pozarządowa	Izba turystyczna	Komentator - ze względu na działalność statutową	Średni

	Organizacja branżowa	Klaster Logistyczno-Transportowy Północ-Południe	Konsultant	Średni
	Organizacja społeczna	Stowarzyszenie Metropolia Bydgoszcz	Konsultant	Średni
V. Firmy i przedsiębiorstwa prywatne				
	Firma	Żegluga Bydgoska	Obserwator - ze względu na uwarunkowania biznesowe	Nieznacznym
	Firma	PCC Intermodal	Obserwator - ze względu na uwarunkowania biznesowe	Nieznacznym
VI. Społeczność lokalna				
	Społeczność lokalna	Mieszkańcy Miasta	Potencjany użytkownik	Średni
	Społeczność lokalna	Turyści	Potencjalny użytkownik	Średni

Źródło: K2 Solutions, Gdańsk 2018

Rysunek 5. Mapa potencjalnych partnerów Centrum



Źródło: K2 Solutions na podstawie Wikimapia i danych ze stron internetowych poszczególnych partnerów

3.3. ZADANIA CENTRUM

Założenia Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy powinny odzwierciedlać cele i założenia określone przez politykę krajową oraz przez Unię Europejską i jej strategię rozwoju wodnego transportu śródlądowego. Głównym założeniem będzie promocja żeglugi śródlądowej oraz interoperacyjności z innymi rodzajami transportu w celu dążenia do utworzenia spójnego i efektywnego systemu transportowego.

Centrum musi rozpatrywać wszystkie rodzaje transportu jako cały system transportowy, w kontekście multimodalnym i rekomendować je indywidualnie w każdym przypadku. Realizowanie zadań wyłącznie dla jednego rodzaju transportu nie spełnia obecnych wymagań rynku.

Aby określić zadania Centrum należy w pierwszej kolejności przeprowadzić analizę zapotrzebowania na poszczególne usługi. Analiza taka wykonana została w oparciu o sytuację na rynku krajowym oraz zgodnie z doświadczeniami istniejących w Europie SPC, które na podstawie wielu lat funkcjonowania wypracowały zakres usług, na który istnieją odbiorcy i wpisuje się w politykę UE. Określenie zadań zostało również oparte o wyniki ankiety wypełnionej przez uczestników spotkania konsultacyjnego, które odbyło się 30 maja w Urzędzie Miasta w Bydgoszczy.

Ogół działań powinien pokrywać się z tym oferowanym przez europejskie SPC, który jednocześnie stanowi zbiór dobrych praktyk. Wszystkie przedstawione poniżej działania prowadzą do wspólnego celu i realizują założenia jednolite dla całej europejskiej sieci centrów promocji. Do ogółu tych zadań można zaliczyć takie jak przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 6. Główne zadania Centrum

Zachęcanie użytkowników i potencjalnych użytkowników do wyboru wodnego transportu wodnego	<ul style="list-style-type: none"> dostarczanie informacji o żegludze śródlądowej, drogach wodnych i o całym systemie transportowym, dystrybucja materiałów promocyjnych, komunikacja z obecnymi i potencjalnymi partnerami i interesariuszami, łączenie zainteresowanych stron, w tym organizowanie spotkań, wydarzeń, seminariów, konferencji itp.).
Promowanie wiedzy i innowacji / doskonalenia w sektorze	<ul style="list-style-type: none"> dostarczanie informacji o żegludze śródlądowej, drogach wodnych i o całym systemie transportowym, komunikacja z operatorami, zachęcanie operatorów do opracowywania nowych i istniejących usług w zakresie żeglugi śródlądowej i intermodalności, sporządzanie raportów i badań rynkowych, organizowanie spotkań i wydarzeń.
Wpływ na decyzje polityczne oddziałujące na sektor	<ul style="list-style-type: none"> dostarczanie informacji o żegludze śródlądowej, drogach wodnych i o całym systemie transportowym, lobbying (na szczeblu lokalnym, krajowym, regionalnym i UE), organizowanie spotkań.

Identyfikacja wąskich gardeł i ich rozwiązań	<ul style="list-style-type: none"> • komunikacja z przewoźnikami, użytkownikami i władzami, • identyfikacja wąskich gardeł (badania) i ich rozwiązywanie, • ustalenie właściwych rozwiązań i zaangażowanie w procesy konsultacyjne.
Współpraca europejska	<ul style="list-style-type: none"> • spotkania i wydarzenia ESN, • spotkania interdyscyplinarne ("punkty ogniskowe"), • komunikacja z innymi europejskimi interesariuszami w celu rozwiązania problemów krajowych.

Źródło: Opracowanie na podstawie: Ioannis G. Koliouis, **Promoting Short Sea Shipping & Intermodality, A Knowledge Repository to support flexibility in port operations and improve modal shift, Short Sea Conference 2011 – Bilbao 2011.**

Na podstawie badań SPC i powyższego zestawienia zaproponowano listę ogólnych działań, które powinno realizować Centrum, są to w szczególności:

1. **Współpraca ekspercka i marketingowa w realizacji inwestycji w rewitalizację dróg wodnych.**

Inwestycje te są kluczowe dla uruchomienia regularnej żeglugi w Polsce i warunkują celowość powstania i funkcjonowania Centrum. Współpraca ta jest szczególnie istotna na początku procesu rewitalizacji na etapach opracowywania studiów wykonalności, studium oddziaływania na środowisko, dokumentów projektowych, uzyskiwania odpowiednich pozwoleń, itp.

W tym przypadku Centrum mogłoby współpracować z podmiotami realizującymi tego typu zadania, dostarczać niezbędne informacje, zapewniać przepływ informacji wewnątrz miasta i zainteresowanych organizacji, zbierać opinie, przekazywać je do wykonawców. Centrum opiniowałoby też różne dokumenty powstające na szczeblu rządowym, regionalnym i lokalnym dotyczące budowy infrastruktury, rozwiązań ekonomiczno – finansowych, wpływu na rozwój gospodarczy i społeczny, itp. Oprócz tego aktywnie uczestniczyłoby w opracowaniu wymienionej powyżej dokumentacji, będąc jej współautorem.

Ważną rolę Centrum byłby również udział w przygotowywaniu dokumentacji dla inwestycji towarzyszących rewitalizacji DWW, w szczególności lokalizacji i tworzenia portów i przystani rzecznych, infrastruktury przeładunkowej i logistycznej. Centrum mogłoby pełnić tutaj funkcje zbliżone do agencji rozwoju nakierowanej na inwestycje towarzyszące odbudowie szlaku żeglugowego DWW.

2. **Pośredniczenie w relacji pomiędzy podmiotami żeglugi śródlądowej, a administracją**

Centrum powinno nie tylko prowadzić działania zmierzające do rewitalizacji dróg wodnych, lecz również wspomagać armatorów żeglugi śródlądowej w dostosowywaniu do zmieniających się realiów i warunków funkcjonowania transportu pasażerskiego i towarowego na polskich drogach wodnych. Wspomaganie armatorów polegałoby między innymi na pośredniczeniu w prowadzeniu procesów administracyjnych, edukację kadr, szkolenia itp. Działania te są szczególnie ważne na etapie realizacji inwestycji, tak aby przygotować firmy przewozowe do korzystania z dróg wodnych, uprawiania żeglugi i przewożenia towarów drogami wodnymi.

Centrum w tym przypadku byłoby podmiotem wspierającym różnego rodzaju działania i przedsięwzięcia dotyczące żeglugi śródlądowej. Organizowałoby niezbędne spotkania, zbierało i przekazywało informacje i stanowiska, pomagało w pozyskiwaniu finansowania itp. Podobnie jak w przypadku inwestycji Centrum opiniowałoby dokumenty powstające na szczeblu rządowym, regionalnym i lokalnym dotyczące rozwoju przedsiębiorstw armatorskich, rozwiązań ekonomiczno – finansowych, ich wpływu na rozwój gospodarczy i społeczny, sposoby i instrumenty interwencji publicznej, itp.

3. Rozwój turystyki i wszechstronnego wykorzystania dróg wodnych

Ze względu na posiadane zasoby: rzeki, szlaki wodne, środowisko przyrodnicze i kulturowe turystyka wodna w Polsce ma szanse rozwoju i uzyskania znaczącej pozycji wśród innych dziedzin gospodarki kraju. Szlak DWW jest szczególnie bogaty w tego typu zasoby i niezwykle atrakcyjny dla szeroko rozumianej turystyki wodnej.

Centrum oprócz transportu ładunków rzekami powinna prowadzić działania promocyjne polskiej turystyki rzecznej. Jest to forma wypoczynku wybierana przez znaczną liczbę osób w Polsce i jej promowanie musi znaleźć się w zakresie obowiązków Centrum. Działalność ta powinna być skierowana do podmiotów turystyki grupowej i do osób fizycznych zainteresowanych turystyką wodną. W korzystnym wariantcie Centrum mogłoby stać się operatorem wodnych szlaków turystycznych.

4. Wsparcie rozwoju regionu i miasta w oparciu o zasoby dróg wodnych

Rozwój funkcji transportowo – logistycznych i turystyki wodnej na wpływ na rozwój gospodarczy miast i regionów położonych nad szlakami wodnymi. Infrastruktura dróg wodnych ma pozytywny wpływ na szereg innych gałęzi gospodarowania: rolnictwo, energetyka, przemysł przetwórczy, bezpieczeństwo, itp. Przykładowe wyliczenia wpływu inwestycji w udrożnienie DWW zawarte są w opracowaniu „Społeczno – ekonomiczne skutki zagospodarowania dolnej Wisły”²⁴

Centrum pełniłoby funkcję instytucji mającej na względzie rozwój gospodarczy miasta i regionu w oparciu o wszechstronne funkcje spełniane przez udrożnione i uregulowane drogi wodne. Byłoby pomysłodawcą, inicjatorem (realizatorem, wykonawcą) różnego rodzaju przedsięwzięć zmierzających do uzyskania wszystkich korzyści z rewitalizacji DWW.

5. Koordynacja współpracy interesariuszy

W regionie i w mieście istnieją różne środowiska i grupy, w których interesie leży rewitalizacja DWW, rozwój kompleksowej infrastruktury dróg wodnych, firm armatorskich i takich, które mogą skorzystać poprzez rozwój turystyki, energetyki, itp.

W niniejszym opracowaniu dokonana została identyfikacja interesariuszy w oparciu o wywiad środowiskowy. W kolejnym etapie należałoby zapoznać się z działalnością interesariuszy, ich opiniami, potrzebami, ich doświadczeniem i potencjałem współpracy na różnych poziomach oraz

²⁴ Krystyna Wojewódzka – Król, Ryszard Rolbiecki, Acta Energetica 2017.

stworzyć plan współpracy, aby efektywnie wykorzystać ich wiedzę i umiejętności. Mając opracowany plan Centrum będzie mogło reprezentować ich stanowisko, lobbować na rzecz korzystnych rozwiązań, itp.

6. Prowadzenie akcji informacyjnych skierowanych do społeczeństwa, polityków i mediów o korzyściach płynących z użegłownienia dróg wodnych

Żegluga śródlądowa nie pełni w ostatnich latach ważnych funkcji transportowych a rewitalizacja dróg wodnych postrzegana jest głównie przez pryzmat zagrożeń dla środowiska oraz bezpieczeństwa przeciwpowodziowego.

Zadaniem Centrum byłoby przekazywanie politykom, decydentom i całemu społeczeństwu informacji o wszechstronnych korzyściach, jakie może przynieść rewitalizacja dróg wodnych i rozwój transportu wodnego śródlądowego.

Do realizacji tego zadania należałoby wykorzystać takie środki przekazu, jak: telewizja, radio, strona internetowa, Facebook, LinkedIn oraz tradycyjne metody promocji, jak udział w konferencjach, targach i spotkań oraz dystrybucja materiałów promocyjnych.

7. Organizacja spotkań, kongresów i konferencji

Jako jeden ze sposobów na realizację zadań przez Centrum powinna być organizacja spotkań, kongresów i konferencji dotyczących tematyki dróg wodnych i żeglugi. Bydgoszcz mogłaby dążyć do tego, aby stać się krajowym (lub nawet międzynarodowym – obszar Morza Bałtyckiego) centrum wystawienniczo – kongresowym w omawianym obszarze.

8. Promowanie wiedzy i innowacji i doskonalenia w sektorze żeglugi śródlądowej

Podobnie jak inne gałęzie transportu żegluga śródlądowa stoi przed koniecznością wdrożenia innowacji wynikającej z jednej strony z rozwoju technik informatycznych, z drugiej z potrzeby ograniczenia emisji i oszczędności w zużyciu paliw kopalnych.

Centrum w ramach tego działania mogłoby dostarczać zainteresowanym podmiotom informacji o najnowszych rozwiązaniach technicznych, zachęcać do ich wdrożenia. Centrum mogłoby inicjować prace badawczo - wdrożeniowe w obszarze technologii stosownych w żegludze śródlądowej, znajdować partnerów, pomagać w sporządzaniu wniosków, doradzać w realizacji, itp. Korzystna byłaby współpraca z uczelniami, jednostkami badawczymi, klastrami, itp.

Oprócz ogólnego zakresu działań charakterystycznego dla tego typu organizacji, planowane Centrum powinno na początku swojej działalności stworzyć precyzyjny plan działań wraz z harmonogramem prac i dokładnym określeniem celów w danych przedziałach czasowych. Reżim czasowy i zadaniowy jest w przypadku centrów promocji niezwykle istotny ze względu na to, że ich działania mają tendencję do „rozmywania” z biegiem czasu. W związku z powyższym proponuję się poniższe zadania, jako bazowe, które umiejscowią Centrum w pożądanej sytuacji na rynku gospodarki wodnej i pozwolą na wykreowanie określonego wizerunku.

1. Tworzenie ekspertyz i opiniowanie dokumentacji

Jedną z podstaw działalności Centrum powinno być tworzenie ekspertyz i dokumentacji oraz ich opiniowanie. Chodzi tu o dokumenty związane z rewitalizacją dróg wodnych oraz całokształtem działań dążących do wykorzystania potencjału polskich rzek.

Docelowa kadra, której członkiem ma być specjalista ds. rewitalizacji śródlądowych dróg wodnych i żeglugi śródlądowej będzie dysponowała wystarczającymi kwalifikacjami, aby tworzyć dokumenty na potrzeby realizacji inwestycji, dla potrzeb studiów wykonalności, bądź pozwoleń na uczestniczenie w pracach nad dokumentami strategicznymi lub ich opiniowanie.

Działalność ta może być wykonywana w ramach darmowych konsultacji, ale również w ramach płatnych zleceń, które staną się w przyszłości dodatkowym źródłem dochodu dla Centrum.

2. Uczestnictwo w projektach europejskich związanych z rozwojem systemu transportowego

Centrum jako jednostka wchodząca w skład Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy będzie miała możliwość uczestniczenia w projektach europejskich. Dzięki temu, że mają one charakter międzynarodowy, to zwiększą się możliwości promocji Centrum. Jest to również dobre rozwiązanie dla pozyskiwania środków na finansowanie kosztów osobowych oraz kosztów urządzeń, materiałów promocyjnych i innych kwalifikowalnych wydatków w danym programie.

Zaleca się, aby Centrum uczestniczyło głównie w projektach dotyczących żeglugi śródlądowej, transportu multimodalnego, systemów transportowych, łańcuchów dostaw i innych powiązanych z tematyką działalności Centrum.

3. Organizacja wydarzeń branżowych

Centrum powinno organizować wydarzenia branżowe. Jednak podobnie jak w przypadku olimpiad najlepiej byłoby skupić się na organizacji jedno cyklicznego wydarzenia, które będzie ściśle utożsamiane z Centrum.

Proponuje się, aby Centrum organizowało cykliczne wydarzenie - Forum Rewitalizacji Dróg Wodnych, adresowane do środowisk naukowych, samorządowych, rządowych i biznesowych. Miasto Bydgoszcz coraz częściej kojarzone jest z miejscem największego potencjału dla rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce i traktowane jest jako ośrodek intensywnej promocji rozwoju tej gałęzi transportu w kraju. W związku z tym planowane Forum mogłoby wzmocnić tą pozycję. W tej kwestii planowane Centrum mogłoby wziąć przykład ze Szczecińskiego Centrum Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu, które jest głównym organizatorem corocznej konferencji Hering, która skupia ponad tysiąc osób. Uczestnictwo w Forum mogłoby być konferencją płatną, co zwiększyłoby jego prestiż i przy okazji pozytywnie wpłynęłoby na płynność finansową Centrum.

4. Prowadzenia działalności edukacyjnej

Rekomendowane zlokalizowanie Centrum w strukturach Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy nasuwa wręcz konieczność uznania działalności edukacyjnej, jako jednej z wiodących funkcji. W tej sytuacji edukowanie młodzieży (i nie tylko) może osiągnąć znaczny zakres i mieć duży wpływ na otoczenie, co jest spowodowane skumulowaniem w najbliższym otoczeniu Centrum

znacznej liczby osób potencjalnie zainteresowanych tematyką żeglugi śródlądowej i rewitalizacji śródlądowych dróg wodnych.

Dlatego Centrum powinno organizować wydarzenia integrujące społeczność i mające na celu zwiększenie świadomości korzyści płynących z wykorzystania śródlądowych dróg wodnych do transportu pasażerskiego i towarowego, ale również w innych celach, takich jak zabezpieczenie przeciwpowodziowe czy funkcje energetyczne.

Centrum nie powinno skupiać się na organizowaniu dużej liczby wydarzeń, lecz bardziej skupić się na stworzeniu rozpoznawalnego wydarzenia, atrakcyjnego dla młodych ludzi i zyskującego na popularności z roku na rok. Dzięki temu łatwiej będzie pozyskać sponsorów, bądź środki z funduszy krajowych na rozwój działalności.

W związku z powyższym proponuje się, aby była to olimpiada na temat znajomości zagadnień żeglugi śródlądowej i rewitalizacji śródlądowych dróg wodnych. Olimpiada powinna być organizowana raz w roku w okresie największej dostępności potencjalnych zainteresowanych, tj. poza okresem wakacyjnym, poza okresami ferii i świąt oraz olimpiada ta nie powinna pokrywać się sesjami na studiach, ani podstawowymi, ani poprawkowymi. Oznacza to, że olimpiada powinna być organizowana w kwietniu lub listopadzie.

Olimpiada jako cykliczne wydarzenie, podobnie jak samo Centrum, powinno otrzymać tożsamość i wizerunek, aby zwiększyć rozpoznawalność. Nazwa olimpiady powinna kojarzyć się z Miastem Bydgoszcz i z żeglugą śródlądową. Ponadto należy stworzyć logo i inne identyfikujące elementy graficzne.

5. Publikacja corocznego raportu

Obecnie na rynku gospodarki morskiej brakuje corocznej publikacji podejmującej tematykę aktualnego stanu infrastruktury i transportu drogami wodnymi. Istnieje wiele źródeł przedstawiających informacje na różne sposoby i w różnym układzie. Analizując te źródła ciężko jest w sposób przejrzysty i jednoznaczny określić tendencje danego aspektu żeglugi śródlądowej. W związku z tym proponuje się już od początku działalności Centrum rozpocząć pracę nad stworzeniem takiej publikacji, które wypełni istniejącą na rynku lukę.

Jako organizacja posiadająca znaczną liczbę partnerów i interesariuszy, których wskazano w rozdziale 3.2., Centrum posiadało by dostęp do bardzo dużej ilości materiałów i danych, który następnie będzie trzeba w odpowiedni sposób przerobić, skompilować i dostosować do potrzeb rynku.

Publikacja taka zgodnie z obecną tendencją do cyfryzacji dokumentów wydawana by była również w formie elektronicznej. Dobrze przygotowana z pewnością znajdzie wielu odbiorców. Dzięki temu Centrum uzyska w przyszłości dodatkowe źródło dochodów ze sprzedaży publikacji.

Według wstępnej oceny taka publikacja powinna podejmować takie zagadnienia jak:

- Część I – Przegląd i analiza rynku transportu, logistyki oraz istniejących usług na międzynarodowych drogach wodnych w Polsce
 - Systemy logistyczne na MDW E30, E40 i E70,
 - Usługi oferowane na drogach wodnych,
 - Przewozy ładunków transportem wodnym śródlądowym, również w podziale na import i eksport między województwami oraz w podziale na grupy ładunków,

- Część II – Przegląd stanu infrastruktury międzynarodowych dróg wodnych oraz odniesienie do całego systemu transportowego,
- Część III – analiza rynku według wybranych sektorów gospodarki
 - Rodzaje ładunków posiadające największy potencjał do przeniesienia na drogi wodne
 - Analiza poszczególnych sektorów, takich jak: przemysł motoryzacyjny, chemiczny, sektor surowców wtórnych i odpadów komunalnych, sektor budowlany, puste kontenery, odnawialne źródła energii oraz ładunki ciężkie i ponadgabarytowe.

6. Utworzenie i administrowanie interaktywną platformą PINav

W raporcie dotyczącym 6 punktowego rozwoju centrów promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu przedstawiono różne formy i metody promocji. Po przeprowadzeniu analizy dobrych praktyk europejskich SPC, raportów rocznych ESN, stron internetowych SPC oraz innych źródeł, stwierdzono, że najlepszymi i najskuteczniejszymi narzędziami do wspierania żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz wodnego transportu śródlądowego są narzędzia i usługi IT. Narzędzia te najlepiej oddziałują na wyobraźnię potencjalnego interesariusza i umożliwiają udostępnienie i przedstawienie danych informacji w przejrzysty i czytelny sposób. Obrazowo przedstawiają wyniki danego zapytania i oferują rozwiązania w sposób przyjazny dla odbiorcy. Narzędzia te w połączeniu z rozwiniętą siecią Internet oferują znacznie większe możliwości promowania żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i wodnego transportu śródlądowego, niż kilka lat temu. Dodatkową niewątpliwą zaletą jest dostępność do informacji 24 godz./dobę. W związku z tym obok tradycyjnych metod promocji poprzez konferencje, seminaria, ulotki, publikacje itp., to usługi i narzędzia IT powinny być najważniejszymi metodami dystrybucji informacji.

W trakcie tworzenia koncepcji Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy przeanalizowano różne narzędzia IT funkcjonujące w Europie, skupiając się szczególnie na tych, które wykorzystywane są przez europejskie SPC. Główna uwaga zwrócona została na takie rozwiązania jak:

- Symulator transportu wykorzystywany przez hiszpańskie SPC i stworzony w ramach projektu CoModalWeb 2.0.

Narzędzie jest skierowane do firm transportu drogowego i / lub operatorów logistycznych, dzięki czemu mogą zobaczyć, jak atrakcyjną ekonomicznie i zrównoważoną w przypadku większości międzynarodowych podróży jest alternatywa morsko-ładowa. Dostęp do symulatora jest bezpłatny dla wszystkich za pośrednictwem strony internetowej SPC w Hiszpanii: www.shortsea.es (bezpośredni link: <http://simulator.shortsea.es/simulador.aspx>),

- „Shortsea Schedules” wykorzystywany przez norweskie SPC

To interaktywne narzędzie umożliwia sprawdzenie wszystkich międzynarodowych serwisów transportu morskiego bliskiego zasięgu w Europie. Po wybraniu portu załadunku i rozładunku pojawia się wykaz dostępnych linii żeglugowych wraz z wszystkimi niezbędnymi informacjami oraz kontaktami. Jest to ciekawe narzędzie i powinno być wdrożone we wszystkich badanych centrach promocji. Poniżej przykład działania tego symulatora w relacji Gdynia – Oslo. Dostęp do tego narzędzia jest za pośrednictwem strony internetowej SPC w Norwegii: <http://www.shortseaschedules.com>,

- Fixbo.eu - platforma żegluga morskiej bliskiego zasięgu wspierana przez Centrum Promocji Żegluga Morskiej Bliskiego Zasięgu w Niemczech

Głównym celem tej platformy jest poinformowanie europejskich przewoźników o aktualnej ofercie usług morskich. Baza danych platformy jest intuicyjna. Na mapie można wybierać trasy między 50 terytoriami europejskimi, a rozmiary i przedziały czasowe można filtrować i statystycznie oceniać według własnej firmy. Ogromna baza danych pozwala obecnie na określenie wniosków dotyczących rozwoju rynku transportu morskiego. Dostęp do platformy jest za pośrednictwem strony internetowej fixbo.eu.

Nazwa i logo

W celu ułatwienia dalszego opisu oraz nadania wstępnego wizerunku tworzonego narzędzia IT podjęto się nadania nazwy i stworzenia logo. Koncepcja została oparta na kilku charakterystycznych cechach i korelacjach, które będą się z nią kojarzyły i są nimi:

- Żegluga śródlądowa,
- Centrum informacji i promocji,
- Transport intermodalny,
- System informacji rzecznej,
- Platforma interaktywna.

Nazwa powinna być krótka, treściwa, łatwa do zapamiętania i powinna kojarzyć się ze wspomnianymi powyżej cechami i korelacjami. Biorąc to wszystko pod uwagę proponuje się nazwę:

PINav - Platform for Inland Navigation

Logo musi identyfikować się przede wszystkim z nazwą narzędzia. Poza tym warto, aby nawiązywało do miasta Bydgoszcz. W związku z tym do stworzenia logo wykorzystano kolorystykę z logo Urzędu Miasta Bydgoszcz. Poza tym należy wykorzystać ciekawą lokalizację miasta Bydgoszcz w pobliżu rzeki Wisła i rzeki Brda, które w uproszczeniu tworzą trójramienną „gwiazdę”. Ma ona symbolizować również połączenie trzech środków transportu: drogowego, kolejowego i wodnego transportu śródlądowego, do którego ma między innymi dążyć Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy w celu wsparcia tworzenia spójnego i efektywnego systemu transportu intermodalnego. Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe czynniki zaproponowano logo, które przedstawione jest na rysunku poniżej.

Rysunek 6. Koncepcja logo platformy interaktywnej PINav



Źródło: K2 Solutions, Gdańsk 2018

Założenia

Wodny transport śródlądowy jest ciągle najrzadziej wybieranym rodzajem transportu do przewozu ładunków. Spowodowane jest to tym, że ten rodzaj transportu charakteryzuje się większą niepewnością i **informacje o ruchu na rzekach, o aktualnym stanie dróg wodnych i o możliwościach transportu są znacznie trudniej dostępne niż w przypadku innych środków transportu** i o wiele mniej kompletne. Aby operatorzy logistyczny i firmy spedycyjne chętniej wybierali rzeki do transportu ładunków, oprócz oczywiście kwestii technicznych, muszą wiedzieć, co ich czeka na rzekach i mieć stały dostęp do takich informacji. W związku z tym główną funkcją PINav powinno być zapewnienie szybkiego i łatwego dostępu do takich informacji.

Biorąc powyższe pod uwagę, tworzenie PINav będzie podzielone na dwa etapy. Podczas **pierwszego etapu** zostanie utworzona jego podstawa. Stworzony zostanie interfejs i opracowana główna funkcjonalność związana z systemem informacji o stanie rzek. Moduł ten powinien być powiązany z danymi Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej oraz Instytutu Meteorologii i Gospodarki wodnej.

W tej części powinny znaleźć się takie usługi jak:

- informacje o przeszkodach nawigacyjnych lub innych utrudnieniach w ruchu,
- informacje związane z sytuacją hydrograficzną tj. poziomami wody, głębokościami tranzytowymi czy prześwitami mostowymi,
- informacje związane z sytuacją meteorologiczną na drodze wodnej np. siła i kierunek wiatru, temperatura wody i powietrza, prognozy pogody itp.,
- informacje związane ze zjawiskami lodowymi,

Wymienione powyżej usługi powinny być zintegrowane z mapami nawigacyjnymi. Użytkownik powinien mieć intuicyjną możliwość zlokalizowania swojej pozycji na mapie i sprawdzenia interesujących go czynników warunkujących wykonanie danej usługi transportowej. Na podstawie tej mapy oraz opisów będzie można podjąć decyzję o kontynuowaniu, wstrzymaniu lub rozpoczęciu żeglugi.

Przy tworzeniu głównego modułu aplikacji należy opracować również proces pobierania i okresowego aktualizowania (lub na żądanie użytkownika) bazy danych z informacjami opisanymi powyżej. Będzie

to kluczowa część aplikacji, która zapewni dostęp do najnowszych danych i zwiększy bezpieczeństwo żeglugi.

Drugi etap tworzenia aplikacji rozpocznie się po zakończeniu prac i testów pracy głównego modułu. Rozszerzona zostanie funkcjonalność aplikacji dostosowując ją ostatecznie do wymaganych celów i założeń. Drugi moduł zostanie wyposażony w bazę danych o całym systemie transportowym, wspierając transport intermodalny. Dodana zostanie możliwość przeglądania i porównywania serwisów drogowych i kolejowych w połączeniu z żeglugą śródlądową.

Użytkownik będzie mógł wprowadzić dane wejściowe, jak np. miejsce załadunku, miejscu wyładunku, typ ładunku, planowany termin transportu itp. Po wysłaniu zapytania aplikacja zwróci odpowiedź w formie graficznej i opisowej oferując wszystkie możliwe rozwiązania transportowe powiązane z transportem drogowym, kolejowym i wodnym śródlądowym. PINav wskaże możliwości i ewentualne korzyści włączenia żeglugi śródlądowej w łańcuch dostaw. Wskaże alternatywy, koszty, korzyści dla środowiska, czas itp.

Po utworzeniu opisanych powyżej parametrów PINav będzie w pełni funkcjonalnym narzędziem IT, który będzie aktywnie wspomagał promocję żeglugi śródlądowej i transportu intermodalnego oraz będzie wspomagał decyzyjność przy wyborze środka transportu. Wspomoże również kapitanów statków rzecznych przedstawiając bieżące informacje dotyczące stanu rzek, stanu wód, informacji odnośnie infrastruktury technicznej wzdłuż rzek (prześwity pod mostami, kable) oraz informacje dotyczące przeszkód.

Cechy charakterystyczne interfejsu

Na podstawie między innymi narzędzi przedstawionych na początku rozdziału wypracowano podstawowe parametry i założenia funkcjonowania PINav. Z każdego rozwiązania informatycznego wyciągnięto jego najlepsze cechy, które będą kluczowe przy skutecznej promocji żeglugi śródlądowej w Polsce.

Po szczegółowej analizie wyróżnione zostały parametry, które powinny być wykorzystane przy tworzeniu nowego narzędzia. Poniżej wykaz najważniejszych:

- Interfejs będzie w języku polskim z tłumaczeniem na język angielski. Inne języki mogą zostać dodane dopiero w momencie, kiedy działanie narzędzia zostanie dopracowane i zainteresowanie nim będzie wystarczająco duże, aby ponieść dodatkowe prace i środki na wykonanie dodatkowych tłumaczeń,
- Interfejs będzie intuicyjny, prosty i każda jego część będzie w sposób jednoznaczny wskazywać na jego funkcjonalność, nawet w przypadku braku znajomości języka polskiego lub angielskiego,
- Narzędzie musi być połączone i zsynchronizowane z odpowiednimi bazami danych, które są na bieżąco aktualizowane w celu przekazania możliwe bieżących informacji,
- Pola, które wymagają wprowadzenia danych wejściowych będą wykorzystywały autouzupelnianie domyślnymi danymi w celu ułatwienia użytkownikowi wprowadzenia swoich danych, szczególnie w przypadku braku znajomości języka polskiego lub angielskiego oraz dla ułatwienia korzystania z platformy w przypadku nie zapoznania się z instrukcją obsługi,

- Wynik danego zapytania będzie przedstawiany w formie graficznej i opisowej. W sposób czytelny przejrzysty i jednoznaczny będzie wskazywał oczekiwane informacje oraz w szczególności wskaże korzystne rozwiązania żeglugi śródlądowej,
- Mapy nawigacyjne będą miały standardowe funkcje, takie jak powiększanie, przesuwanie, zaznaczanie, kopiowanie, zapisywanie, eksportowanie danych itp.,
- Mapy nawigacyjne mogą być oparte o OpenStreetMap (OSM) – darmowe mapy na bieżąco aktualizowane przez użytkowników z całego świata oraz przy wsparciu organów administracji rządowej, które udostępniają dane geograficzne i satelitarne, co sprawia, że mapy te są aktualne i wystarczająco precyzyjne dla potrzeb opisywanej aplikacji.

Forma platformy PINav

Platforma PINav musi być ogólnodostępna dla wszystkich użytkowników i kompatybilna z różnymi urządzeniami i systemami operacyjnymi, aby zaspokoić potrzeby każdego potencjalnego odbiorcy. W związku z tym PINav musi być stworzony w dwóch formach: platformy interaktywnej na stronie internetowej Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy oraz w formie aplikacji na urządzenia mobilne.

W szczególności trzeba skoncentrować się na aplikacji na urządzenia mobilne. Coraz częściej urządzenia te wypierają komputery stacjonarne lub laptopy przy wykonywaniu prostych czynności w sieci Internet i coraz częściej służą, jako źródło pozyskiwania informacji, wypierając inne metody. Poza tym urządzenie mobilne można mieć przy sobie cały czas, co daje mu niewątpliwą przewagę. Potencjalny użytkownik mógłby się łączyć z platformą PINav bez względu na miejsce i czas.

3.4. STATUS PRAWNY CENTRUM

W ramach przeprowadzonych w pierwszym etapie badań SPC na obszarze Morza Bałtyckiego określono ich strukturę prawną. W każdym z badanych SPC zastosowano inne rozwiązania prawne umożliwiające jego funkcjonowanie.

STATUS PRAWNY SPC

ISTNIEJĄCE FORMY ORGANIZACYJNE

1. W RAMACH UNIWERSYTETU (FINLANDIA)
2. W RAMACH PORTU MORSKIEGO (LITWA)
3. STOWARZYSZENIE NIEZALEŻNE (SZWECJA, POLSKA)
4. STOWARZYSZENIE ORGANIZACJA PPP (NIEMCY)

Badając możliwości określenia statusu prawnego Centrum rozpatrzono dwie prawne możliwości jego funkcjonowania Centrum: jako niezależny podmiot i w ramach już istniejącej struktury organizacyjno – prawnej.

Centrum jako podmiot niezależny. Centrum mogłoby być zarejestrowane w KRS w formie prawnej:

1. **Stowarzyszenia** – na podstawie USTAWY z dnia 7 kwietnia 1989 r. Prawo o stowarzyszeniach. Stowarzyszenie założyć może 7 osób fizycznych polskich obywateli. Osoby prawne mogą być jedynie członkami wspierającymi stowarzyszenie. Istnieje też problem z członkostwem w stowarzyszeniu (związku) gmin i jednostek samorządu terytorialnego, które muszą funkcjonować w oparciu o przepisy ustaw o samorządzie gminnym i (ewentualnie) o samorządzie powiatowym.
2. **Fundacji** – na podstawie USTAWY z dnia 6 kwietnia 1984 r. o fundacjach.²⁵ Fundacja może być ustanowiona dla realizacji celów zgodnych z podstawowymi interesami Rzeczypospolitej Polskiej, celów społecznie lub gospodarczo użytecznych, w szczególności, takich jak: ochrona zdrowia, **rozwój gospodarki** i nauki, oświata i wychowanie, kultura i sztuka, opieka i pomoc społeczna, ochrona środowiska oraz opieka nad zabytkami.

Fundacje mogą ustanawiać osoby fizyczne bądź osoby prawne mające siedziby w Polsce lub za granicą. Fundację ustanawia się aktem notarialnym i wpisuje do KRS - u. Organizacja taka może prowadzić działalność gospodarczą w rozmiarach odpowiadających realizacji jej celu.

3. **Spółki prawa handlowego**²⁶: z ograniczoną odpowiedzialnością lub spółka akcyjna. Są to organizacje przeznaczone do realizacji celów gospodarczych. Spółka akcyjna może mieć charakter *non for profit*, w szczególności spółka z o. o. skonstruowana jest na zasadach komercyjnych przewidując odpowiedzialność członków jej zarządu własnym majątkiem za niektóre podejmowane działania i zaniechania.

Centrum w ramach istniejącej struktury. Rozpatrując obecną sytuację w zakresie infrastruktury dróg wodnych i żeglugi śródlądowej w Polsce a także fakt istnienia i funkcjonowania w mieście i w regionie wielu podmiotów związanych z drogami wodnymi zakładanie kolejnej organizacji jest problematyczne. Najkorzystniejszym rozwiązaniem jest powierzenie zadań Centrum już istniejącej strukturze.

Proponuje się umiejscowienie organizacyjne Centrum w ramach którejś z poniższych możliwości:

1. **W ramach podmiotu wspierającego rozwój gospodarczy miasta lub regionu.** Wskazać można na **Bydgoską Agencję Rozwoju Regionalnego sp. z o.o.**, która jest spółką komunalną powołaną w 2013 roku przez Miasto Bydgoszcz w celu wsparcia rozwoju gospodarczego miasta. Wsparcie rozwoju regionu i miasta w oparciu o zasoby dróg wodnych oraz wsparcie inwestycji w drogi wodne są wymienione jako najważniejsze zadania dla Centrum.
2. **Jako jednostka samorządowa.** W mieście działa Bydgoskie Centrum Informacji - mogłoby ono zmieniając swoją nazwę zająć się również tematyką Infrastruktury dróg wodnych, żeglugi śródlądowej, turystyką wodną, organizacją kongresów, konferencji, itp. Byłoby to rozszerzenie zadań już realizowanych i wykorzystanie posiadanych zasobów.
3. **W ramach uczelni.** Największe możliwości ma tutaj Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, który posiada bazę informacyjną dotyczącą rewitalizacji dróg wodnych, planowanych inwestycji, uwarunkowań środowiskowych, rozwoju żeglugi, itp. Prowadzenie Centrum

²⁵ Dz.U. 1984 Nr 21 poz. 97 z późn. zmianami.

²⁶ Działają na podstawie Kodeksu Spółek Handlowych.

Informacji byłoby w tym przypadku czymś naturalnym i wzmacniającym kontakt uczelni z biznesem i środowiskiem lokalnym.

Podczas spotkania w dniu 30 maja poproszono uczestników o wskazanie najkorzystniejszej formy organizacyjno prawnej dla Centrum. Wskazano, że najkorzystniejszą formą organizacyjno prawną jest ulokowanie Centrum w ramach uczelni – za takim rozwiązaniem opowiedziało się większość uczestników.

Przykładem funkcjonowania instytucji o podobnym charakterze jest SPC w Finlandii działające w ramach Centrum Studiów Morskich Uniwersytetu w Turku przedstawione w zestawieniu niżej.

SPC FINLANDIA

- W RAMACH UNIWERSYTET W TURKU, CENTRUM STUDIÓW MORSKICH,
- BRAK KOMÓRKI (DEPARTAMENTU) ZAJMUJĄCEGO SIĘ WYŁĄCZNIE ZADANIAMI SPC,
- SPC NIE MA ŻADNEGO TRWAŁEGO ZWIĄZKU Z ORGANIZACJAMI RZĄDOWYMI - WSPÓLPRACA W ZALEŻNOŚCI OD POTRZEB
- NIE MA OSÓB ZATRUDNIONYCH NA STAŁE – JEST TYLKO JEDNA OSOBA KONTAKTOWA, ZAJMUJĄCA SIĘ FUNKCJONOWANIEM SPC,
- NIE MA CZŁONKÓW - NAJBLIŻSZYMI INTERESARIUSZAMI SĄ FIŃSKIE STOWARZYSZENIE ARMATORÓW, FIŃSKIE STOWARZYSZENIE PORTOWE I ORGANIZACJE RZĄDOWE ZWIĄZANE Z ŻEGLUGĄ,

Rozpatrując wszystkie elementy i uwzględniając przeprowadzone konsultacje z przedstawicielami UMB i wstępną ofertę Uniwersytetu rekomenduje się ulokowanie Centrum Promocji i Informacji o Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy w strukturze organizacyjnej Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego.

Utworzenie i funkcjonowanie Centrum w ramach uczelni wymagałoby opracowania procedury prawnej i współpracy miasta Bydgoszcz z uczelnią zgodnie z ustawami o samorządzie, finansach publicznych, przepisami UE w zakresie pomocy publicznej, przestrzegania zasad konkurencyjności, regulaminami Programu INTERREG dla Morza Bałtyckiego, umową o otrzymanie dofinansowania, itp.

Początkiem współpracy w omawianym zakresie mogłoby być podpisanie porozumienia wstępnego pomiędzy władzami Miasta Bydgoszcz, a Uniwersytetem odnośnie prowadzenia przez Uniwersytet Centrum. Uniwersytet zobowiązałby się do prowadzenia Centrum i do udostępnienia w formie najmu (dzierżawy) pomieszczenia do prowadzenia Centrum na okres co najmniej pięciu lat. Miasto z kolei dokonałoby adaptacji pomieszczeń i zakupiło ze środków projektu niezbędne wyposażenie. Szczegóły funkcjonowania Centrum mogą być zapisane w ustalonym przez Strony specjalnym regulaminie (Statucie Centrum). Wzór wstępnego porozumienia zawiera **Załącznik Nr 3** do niniejszego opracowania.

3.5. STRUKTURA ORGANIZACYJNA

Zgodnie z rekomendacją do wyboru Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego, jako lokalizacji planowanego Centrum proponuje się poniższą strukturę organizacyjną.

Centrum w pierwszych latach swojej działalności nie może mieć skomplikowanej struktury organizacyjnej, ani też zatrudniać dużej liczby pracowników. W miarę przybywania zadań i pozyskiwania dodatkowego finansowania z zewnętrznych źródeł struktura ta będzie mogła być modyfikowana i rozszerzana.

Liczba pracowników realizujących zadania Centrum w oparciu o umowę o pracę lub zlecenie może być zmienna w czasie i będzie to uzależnione od wielkości pozyskiwanych środków. Jako jednostka funkcjonująca w strukturach uniwersytetu będzie mogła uczestniczyć np. w projektach finansowanych z środków Europejskich, co umożliwi pokrywanie kosztów osobowych, urządzeń, materiałów promocyjnych i innych wydatków kwalifikowalnych, w zależności od wytycznych danego programu. W przypadku pozyskania środków z funduszy krajowych, bądź realizacji odpłatnych ekspertyz lub projektów również będzie możliwość zaangażowania dodatkowych osób. Oznacza to w efekcie, że szczególnie w pierwszym okresie działalności Centrum nie będzie osób zatrudnionych na stałe, lecz pracownicy będą zatrudniani do realizacji konkretnych działań promocyjnych, edukacyjnych i innych opisanych w części dotyczącej proponowanych zadań Centrum.

W związku z powyższym w pierwszym roku działalności do Bydgoskiego Centrum przeniesiony zostanie częściowo model funkcjonowania z fińskiego SPC, działającego w ramach Uniwersytetu w Turku, który nie posiada żadnej wyodrębnionej struktury organizacyjnej, ani osób zatrudnionych wyłącznie na potrzeby tego SPC. Jego przedstawiciel finansowany jest z projektów Europejskich oraz dodatkowe środki na utrzymanie generowane są z corocznej publikacji „Shipowner Barometer”.

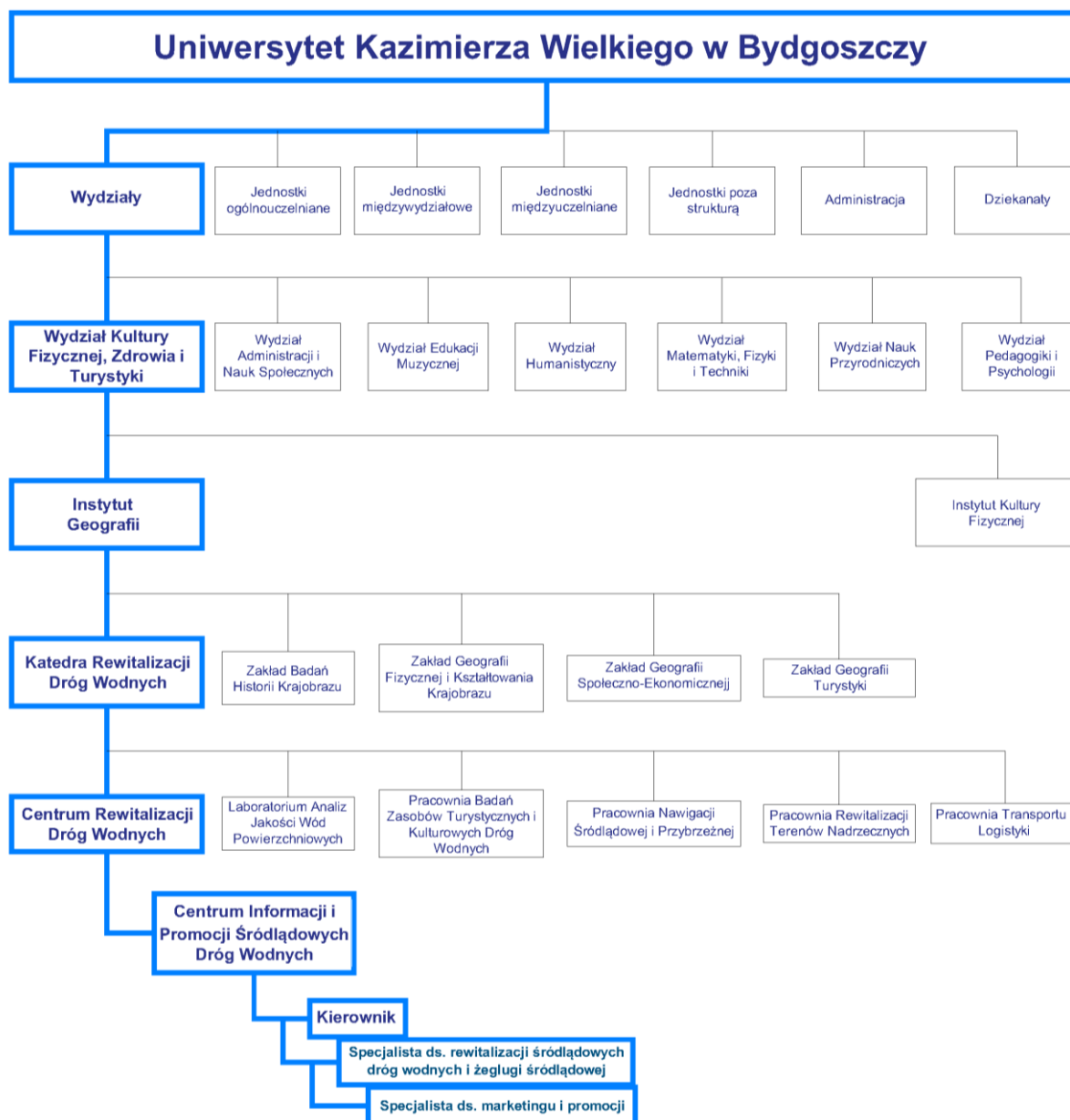
Szczegóły zarządzania i funkcjonowania Centrum powinny być ustalone pomiędzy Urzędem Miasta w Bydgoszczy, a przedstawicielami Uniwersytetu i zapisane na przykład w postaci regulaminu, umowy lub statutu zaakceptowanego przez obie strony. Osoby odpowiedzialne za prowadzenie Centrum powinny posiadać odpowiednie kompetencje do realizacji zadań.

Po okresie rozruchu Centrum, gdy ugruntowana zostanie jego pozycja, stanie się rozpoznawalną i wiarygodną organizacją, która wykaże się potencjałem do realizacji działań nie tylko na skalę lokalną i regionalną, lecz również krajową i międzynarodową, wówczas zatrudnienie w Centrum mogło by wyglądało następująco:

- Kierownik Centrum – 1 etat;
- Specjalista ds. rewitalizacji śródlądowych dróg wodnych i żeglugi śródlądowej (zastępca kierownika) – 1 etat;
- Specjalista ds. marketingu i promocji – 1 etat.

Na poniższym rysunku przedstawiono proponowaną strukturę organizacyjną na tle Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy.

Rysunek 7. Schemat organizacyjny Centrum



Źródło: K2 Solutions na podstawie strony internetowej Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy - <https://www.ukw.edu.pl/>, dostęp z dnia 19.07.2018.

Zgodnie z powyższą strukturą organizacyjną do każdego pracownika będą należały konkretne zadania wiążące się z pełnioną funkcją. Tym samym proponuje się aby docelowy podział zadań był następujący:

1. Kierownik Centrum

Kierownik będzie odpowiedzialny za prawidłowe funkcjonowanie Centrum i do jego zadań przede wszystkim będzie należało zapewnienie możliwie wysokiej jakości usług oraz zapewnienie płynności finansowej.

Osoba zatrudniona na tym stanowisku musi być kompetentna i doświadczona w kierowaniu projektami. Będzie odgrywał najważniejszą rolę w zarządzaniu wszystkimi zadaniami i będzie miał największy wpływ na rezultaty poszczególnych aktywności. Jako lider będzie musiał posiadać umiejętności do efektywnej kontroli i utrzymywania przyjętych założeń i celów dotyczących budżetu, komunikacji, harmonogramu itp. Musi posiadać umiejętności techniczne pozwalające na korzystanie z niezbędnych narzędzi informatycznych, umiejętności negocjacyjne oraz koncepcyjne, aby integrować wszystkie działania w całość i tworzyć precyzyjną ścieżkę rozwoju Centrum.

Wykształcenie w przypadku kierownika nie jest kluczową kwestią, natomiast w przypadku omawianego Centrum pożądanym będzie wykształcenie kierunkowe związane z żeglugą śródlądową, systemami transportowymi i transportem multimodalnym oraz dodatkowo istotne może być wykształcenie menadżerskiego w zarządzaniu projektami. Dodatkowym atutem z pewnością będzie wieloletnie doświadczenie w branży oraz stworzona sieć kontaktów.

2. Specjalista ds. rewitalizacji dróg wodnych i żeglugi śródlądowej

Pracownik na tym stanowisku będzie przede wszystkim odpowiedzialny za merytoryczne zadania. Musi to być osoba kompetentna w tej dziedzinie i być w stanie we własnym zakresie opracować ekspertyzy i analizy dotyczące żeglugi śródlądowej i jej powiązań z innymi środkami transportu.

W ramach organizacji olimpiad dla młodzieży czy konferencji i innych wydarzeń branżowych będzie odpowiedzialna za opracowanie niezbędnych materiałów i wszystkie zadania dotyczące merytorycznego przygotowania wydarzeń.

Specjalista ds. rewitalizacji dróg wodnych i żeglugi śródlądowej musi mieć wykształcenie kierunkowe (np. absolwent UKW, Katedry Rewitalizacji Śródlądowych Dróg Wodnych).

Dodatkowo osoba ta będzie pełniła funkcję zastępcy kierownika Centrum. Wobec tego musi posiadać umiejętności pozwalające na przejęcie obowiązków kierownika pod jego nieobecność lub pomoc w realizacji działań wskazanych dla stanowiska kierowniczego.

3. Specjalista ds. marketingu i promocji

W związku z tym, że głównym celem omawianego Centrum jest promocja żeglugi śródlądowej to ważną funkcją będzie prowadzenie działań marketingowych i promocyjnych. Osoba ta będzie odpowiedzialna za organizowanie eventów, targów, konferencji i spotkań w celach promocyjnych. Biorąc pod uwagę to, że docelowo Centrum ma mieć zasięg międzynarodowy to bezwzględnie musi biegle posługiwać się językiem angielskim w mowie i piśmie.

Oprócz typowych działań promocyjnych wskazanych powyżej, zadaniem pracownika na tym stanowisku będzie aktualizowanie strony internetowej, informacji na portalach społecznościowych i przekazywanie informacji dla mediów. Poza tym będzie zajmowała się opracowywaniem grafiki, broszur, plakatów i innych środków przekazu. Istotnym w tym przypadku będzie kreowanie

pozytywnego i profesjonalnego wizerunku w kraju i za granicą, aby stworzyć i później utrzymać markę Centrum na jak najwyższym poziomie.

3.6. UWARUNKOWANIA PRAWNE²⁷

Zlokalizowanie Centrum w strukturach Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy wiąże się z pewnymi uwarunkowaniami prawnymi. Takie rozwiązanie implikuje konieczność współpracy pomiędzy jednostką samorządową (Urzędem Miasta w Bydgoszczy) a instytucją naukową (UKW). W związku z tym należy poddać analizie możliwość takiej współpracy w odniesieniu do obowiązujących aktów prawnych.

Podstawą prawną współpracy w ramach porozumień z udziałem jednostek samorządu terytorialnego są przepisy ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r. poz. 446 z późn.zm.), ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1445 z późn.zm.) oraz ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2015 r. poz. 1392 z późn. zm.).

Formuła prawna porozumienia samorządowego umożliwia współpracę jednostek samorządu terytorialnego zarówno tego samego, jak i różnych szczebli. Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami jest możliwe zawieranie porozumień: międzygminnych, powiatowych, wojewódzkich, gmin z powiatami, gmin z województwami oraz powiatów z województwami.

Obok wymienionych powyżej aktów prawnych determinujących formy współpracy między samorządowej i międzysektorowej, funkcjonuje szereg innych modeli partnerstw, w których forma instytucjonalna jest mniej lub bardziej determinowana przepisami prawa powszechnie obowiązującego.

Bardzo popularną formą współpracy międzysektorowej jest forma oparta o cywilistyczną zasadę swobody zawierania umów (wyrażoną w art. 353¹ ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny - Dz. U. z 2016 r. poz. 380 z późn. zm.). Należą do nich m.in. klastry, konsorcja, umowy partnerskie, umowy o współpracy i wymianie doświadczeń, różnego rodzaju porozumienia intencyjne. Część cywilnoprawnych form współpracy z udziałem jednostek samorządu terytorialnego znajduje swoje podstawy w przepisach szczególnych, np. zawarcie umowy partnerskiej przewiduje art. 28a ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2014 r. poz. 1649 z późn. zm.) oraz art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020.

Na potrzeby niniejszego opracowania poniżej cytuje się istotne akty prawne stanowiące o możliwości i warunkach podejmowania współpracy przez jednostki samorządu terytorialnego z innymi podmiotami w ramach formy cywilnoprawnej, dla badanego przypadku współpracy UMB oraz UKW:

²⁷ Na podstawie: *Cywilnoprawne formy współpracy z udziałem jednostek samorządu terytorialnego*, [w:] portal internetowy Partnerstwa Samorządowe, <http://partnerstwasamorzadowe.pl/prawo/czytaj/cywilnoprawne-formy-wspolpracy-z-udzialem-jednostek-samorzadu-terytorialnego>, dostęp z dnia 24.07.2018r

Dz. U. z 2014 r. poz. 1649 z późn. zm.), art. 28a ust. 1²⁸

„1. W celu wspólnej realizacji projektów, o których mowa w art. 28 ust. 1, w zakresie określonym przez instytucję zarządzającą, mogą być tworzone partnerstwa, przez podmioty wnoszące do projektu zasoby ludzkie, organizacyjne, techniczne lub finansowe, realizujące wspólnie projekt, zwany dalej „projektem partnerskim”, na warunkach określonych w porozumieniu lub umowie partnerskiej lub na podstawie odrębnych przepisów.

2. Projekt partnerski jest realizowany na podstawie decyzji lub umowy o dofinansowanie zawartej z beneficjentem działającym w imieniu i na rzecz partnerów w zakresie określonym porozumieniem lub umową partnerską.

3. W przypadku projektów partnerskich, porozumienie lub umowa partnerska określa w szczególności zadania partnerów, zasady wspólnego zarządzania projektem oraz sposób przekazywania przez beneficjenta środków finansowych na pokrycie niezbędnych kosztów ponoszonych przez partnerów na realizację zadań w ramach projektu.

4. W przypadku projektów partnerskich realizowanych na podstawie umowy partnerskiej, podmiot o którym mowa w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, ubiegający się o dofinansowanie, dokonuje wyboru partnerów spoza sektora finansów publicznych z zachowaniem zasady przejrzystości i równego traktowania podmiotów, w szczególności jest zobowiązany do:

- 1) ogłoszenia otwartego naboru partnerów w dzienniku ogólnopolskim lub lokalnym oraz w Biuletynie Informacji Publicznej; w ogłoszeniu powinien być wskazany termin co najmniej 21 dni na zgłoszenie partnerów;
- 2) uwzględnienia przy wyborze partnerów: zgodności działania potencjalnego partnera z celami partnerstwa, oferowanego wkładu potencjalnego partnera w realizację celu partnerstwa, doświadczenie w realizacji projektów o podobnym charakterze, współpracę z beneficjentem w trakcie przygotowania projektu;
- 3) podania do publicznej wiadomości informacji o stronach umowy o partnerstwie oraz zakresu zadań partnerów.”

Dz. U. z 2014 r. poz. 1146 z późn. zm., art. 33 ust. 1²⁹

„W celu wspólnej realizacji projektu, w zakresie określonym przez instytucję zarządzającą krajowym programem operacyjnym albo instytucję zarządzającą regionalnym programem operacyjnym, może zostać utworzone partnerstwo przez podmioty wnoszące do projektu zasoby ludzkie, organizacyjne,

²⁸ Dz. U. z 2014 r. poz. 1649 z późn. zm., art. 28a, Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 26 listopada 2014r.

²⁹ Dz. U. z 2014 r. poz. 1146 z późn. zm., art. 33, Ustawa o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020, Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 29 sierpnia 2014r.

techniczne lub finansowe, realizujące wspólnie projekt, zwany dalej „projektem partnerskim”, na warunkach określonych w porozumieniu albo umowie o partnerstwie.”

Dz. U. z 2016 r. poz. 380 z późn. zm., art. 353¹ ³⁰

„Strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania, byleby jego treść lub cel nie sprzeciwiały się właściwości (naturze) stosunku, ustawie ani zasadom współżycia społecznego.”

Zakres zastosowania cywilnoprawnych form współpracy jest stosunkowo szeroki i może obejmować w zasadzie każdą sferę aktywności samorządu. Ich zaletą jest przede wszystkim możliwość zadeklarowania politycznej woli współdziałania przez jednostki samorządu terytorialnego z innymi jednostkami samorządu terytorialnego oraz z podmiotami spoza sektora samorządowego (organizacjami społecznymi, przedsiębiorcami, instytucjami naukowymi itp.) do osiągnięcia wspólnych celów społecznych, gospodarczych czy kulturalnych. W ramach tej podstawy prawnej przygotowane została propozycja umowy o współpracy między Urzędem Miasta Bydgoszcz a Uniwersytetem Kazimierza Wielkiego (Załącznik nr 3).

Należy podkreślić, że o ile przepisy szczególne nie stanowią inaczej, w ramach umowy cywilnoprawnej jednostki samorządu terytorialnego nie mogą zostać zobowiązane do podejmowania określonych działań prawnych, ani ponoszenia ciężarów finansowych z tytułu uczestnictwa w partnerstwie – poza nielicznymi wyjątkami, jakimi są m.in. partnerstwa zawiązywane do realizacji projektów finansowanych ze środków zewnętrznych zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa i odpowiednimi programami pomocowymi. I ten wyjątek ma zastosowanie dla inicjatywy powołania Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy finansowanej w ramach realizacji projektu EMMA, współfinansowanej z środków UE w ramach EFRR (Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego).

Obowiązki partnerów samorządowych wynikające z umów cywilnoprawnych mają w konsekwencji zazwyczaj formułę deklaracji podejmowania określonych działań, z zachowaniem wymaganych prawem procedur, które będą służyć osiągnięciu wypracowanym przez partnerstwo celom, np. uwzględniania w politykach publicznych wypracowanego przez partnerstwo stanowiska w określonej sprawie.

Współpraca realizowana w ramach omawianych form współpracy, mimo jej koordynacyjnego i programowego charakteru, może przynieść wiele wymiernych korzyści. W szczególności może służyć:

- wymianie wiedzy i doświadczeń,
- inicjowaniu wspólnych projektów (realizowanych następnie w oparciu o odpowiednie procedury prawne),

³⁰ Dz. U. z 2016 r. poz. 380 z późn. zm., art. 353¹, Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks cywilny, Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 22 marca 2016r.

- wspólnemu wypracowywaniu kierunków polityk publicznych,
- wyznaczaniu kierunków działań podejmowanych przez współpracujących partnerów, których łączny efekt przyniesie określoną wartość dodaną z punktu widzenia celów partnerstwa.

Forma cywilnoprawna współpracy może stanowić także forum, w ramach którego będzie dochodzić do sieciowania współpracy pomiędzy uczestnikami partnerstwa cywilnoprawnego w przyszłości dla realizacji celów wypracowanych przez to partnerstwo.

Ze względu na duże zróżnicowanie partnerstw opartych o schemat umów cywilnoprawnych, nie istnieje jednolity wzorzec postępowania zmierzającego do zawarcia tego typu umowy. Umowa, aby być ważna i skuteczna, wymaga podpisania. Gminę przy zawieraniu umowy reprezentuje jednoosobowo wójt, burmistrz, prezydent lub jego zastępca samodzielnie, lub z upoważnioną przez wójta (burmistrza, prezydenta) osobą.

3.7. KOSZTY FUNKCJONOWANIA CENTRUM

Wydatki i koszty utworzenia Centrum podzielono na dwa elementy:

1. **Adaptacja pomieszczenia dla Centrum – 210 000 zł (50 000 EUR)** – zgodnie z budżetem Programu – zwrot 85% nakładów.
 - a. Roboty budowlane w tym przygotowania terenu pod budowę, dostawę, obsługę, instalację i renowację - ok. 168 000 zł (40 000 EUR)
 - b. Zakup wyposażenia centrum – ok. 42 000 zł (10 000 EUR)
2. **Koszty funkcjonowania Centrum (w cenach stałych z 2018 r.)**
 - c. Wynagrodzenie kadry zatrudnionej w Centrum.
 - W pierwszym okresie – uruchamiania Centrum nie przewiduje się zatrudnienia na etaty – 1 rok od uruchomienia;
 - W drugim okresie – 2 i 3 rok od uruchomienia – zatrudnienie 1 etat;
 - Trzeci – okres obejmujący 3 – 5 rok – zatrudnienie 2 etaty;
 - Okres czwarty – po 5 roku – zatrudnienie 3 etaty.

Przy tych założeniach koszty wynagrodzeń pracowników etatowych przedstawia poniższa tabela.

Tabela 7. Koszty wynagrodzeń pracowników etatowych Centrum

WYNAGRODZENIE	BRUTTO/MIESIĄC	KOSZT PRACODAWCY/MIESIĄC	KOSZT 1 ROK	KOSZT OKRES
ROK 1 - 0 ETATÓW	0	0	0	0
ROK 2 i 3 - 1 ETAT	6 000	7 200	86 400	86 400
ROK 4 i 5 - 2	12 000	14 400	172 800	345 600

ETATY				
RAZEM - OKRES TRWAŁOŚCI	18 000	21 600	259 200	432 000
PO 5 ROKU - 3 ETATY	18 000	21 600	259 200	-

Źródło: opracowanie własne.

- d. Koszty zmienne funkcjonowania Centrum – ponoszone na realizacja zadań statutowych, zależą od faktycznie realizowanych działań (przedsięwzięć). Przyjmując, że Centrum będzie co roku organizowało proponowane działania, ich koszt można oszacować następująco.

Tabela 8. Koszt realizacji zadań statutowych Centrum

DZIAŁALNOŚĆ STATUTOWA	KOSZT 1 ROK	KOSZT - OKRES PIĘCIU LAT
INFORMACJA I PROMOCJA, W TYM:	30 000	150 000
REKLAMA W INTERNECIE	10 000	50 000
STWORZENIE, UTRZYMANIE I AKTUALIZACJA BAZY DANYCH	2 000	10 000
MATERIAŁY PROMOCYJNE	4 000	20 000
ŁĄCZNOŚĆ I KOMUNIKACJA (ŁĄCZNOŚĆ INTERNET, TELEFONY)	12 000	60 000
DELEGACJE	12 000	60 000
KRAJOWE	8 000	40 000
ZAGRANICZNE	4 000	20 000
ORGANIZACJA WŁASNYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ, W TYM:	100 000	500 000
FORUM REWITALIZACJI	50 000	250 000
WARSZTATY DLA ŚRODOWISKA NAUKOWEGO I SAMORZĄDOWEGO	10 000	50 000
OLIMPIADA	10 000	50 000
POZOSTAŁE, W TYM:	50 000	250 000
PRACA EKSPERTÓW	25 000	125 000

RAZEM	302 000	1 510 000
--------------	----------------	------------------

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów z UKW.

- e. Koszty stałe utrzymania biura Centrum, zależec będą od jego lokalizacji i ustaleń dokonanych pomiędzy UM a UKW.

Tabela 9. Koszty stałe funkcjonowania Centrum

KOSZTY STAŁE	KOSZT 1 ROK	KOSZT 5 LAT
EKSPLOATACJA (ENERGIA ELEKTRYCZNA, OGRZEWANIE, ITP.)	6 000	30 000
CZYNSZ I INNE OPŁATY	6 000	30 000
RAZEM	12 000	60 000

Źródło: opracowanie własne

- f. Koszty ogółem funkcjonowania i utrzymania Centrum w poszczególnych latach w okresie trwałości projektu przedstawiają się jak niżej.

Tabela 10. Koszty ogółem utrzymania i realizacji zadań przez Centrum

OGÓŁEM KOSZTY	KOSZT 1 ROK	ROK 2 - 3	ROK 4 - 5	KOSZT RAZEM 5 LAT
	314 000	400 400	486 800	2 088 400

Źródło: opracowanie własne

Ogółem w okresie 5 lak koszt utrzymania i realizacji przedstawionej w niniejszym opracowaniu działalności programowej wynosić będą ponad 2 mln. zł.

3.8. MOŻLIWOŚCI POZYSKIWANIA FINANSOWANIA

Potencjalne źródła finansowanie Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy można podzielić na dwie grupy. Pierwsza grupa są to środki wewnętrzne oparte w głównej mierze o środki własne operatorów Centrum. Druga grupa to środki zewnętrzne krajowe jak i zagraniczne. Krajowe środki publiczne, tj. budżet państwa, Fundusz Żeglugi Śródlądowej, państwowe fundusze celowe, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW), budżety jednostek samorządu terytorialnego, inne dostępne instrumenty finansowe wsparcia publicznego.

Z założenia Centrum ma być instytucją samofinansującą się, którego działalność ma w jak najmniejszym stopniu obciążać budżety podmiotów założycielskich. Dlatego autorzy raportu rekomendują aby operator Centrum skupił się na pozyskaniu finansowania z środków zewnętrznych.

Mając na uwadze cel i zakres działania Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych dotyczący rozwoju śródlądowych dróg wodnych rekomendowanymi źródłami finansowania są środki pozyskane w ramach dwóch programów:

1. Instrument "Łącząc Europę" (CEF)
2. Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO)

Instrument "Łącząc Europę". 2018 CEF Transport Call

W sektorze rozwoju transportu wodnego śródlądowego instrument "Łącząc Europę" wspiera projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania członków UE, służące realizacji określonych celów mianowicie:

- a. usuwanie wąskich gardeł, zwiększanie interoperacyjności szczególnie w połączeniu z transportem kolejowym, uzupełnianie brakujących ogniw, a w szczególności ulepszanie odcinków transgranicznych;
- b. zapewnienie długoterminowych i wydajnych systemów transportowych w celu przygotowania się na zwiększające się każdego roku przepływy transportowe, a także umożliwienie ograniczania emisji dwutlenku węgla dla wszystkich rodzajów transportu poprzez przejście na innowacyjne technologie niskoemisyjne i energooszczędne rozwiązania przy jednoczesnym zwiększaniu bezpieczeństwa;
- c. optymalizacja integracji i wzajemnych połączeń rodzajów transportu oraz poprawa interoperacyjności usług transportowych, przy jednoczesnym zapewnieniu dostępności infrastruktury transportowej.

Konkursy o ubieganie się środków w ramach sektora Transport są skoordynowane w zakresie określonych powyżej celów z konkursami w podsektorach CEF Energy i CEF Telecom. Ogólnym celem tej koordynacji jest wykorzystanie synergii między tymi sektorami w odniesieniu do aspektu cyfryzacji w celu opracowania i wdrożenia spójnej cyfrowej infrastruktury.

Wysokość dofinansowania waha się w zależności od rodzaju działania od 20%-50%. Wnioskodawcami mogą być: organy administracji państwowej, organizacje międzynarodowe, przedsiębiorstwa (ponad 250 pracowników), regiony, miasta, gminy, małe i średnie przedsiębiorstwa, MŚP (od 10 do 249 pracowników).

Wnioskodawcy mogą skupić się na temacie jednego z następujących celów finansowania:

- Cel finansowy 1 "Usuwanie wąskich gardeł i łączenie brakujących ogniw":
 - Priorytet 1.1 Interoperacyjność
 - Priorytet 1.2 Europejskie systemy zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS):
- Cel finansowy 2 "Zapewnienie zrównoważonego i wydajnego transportu w perspektywie długoterminowej":
 - Priorytet 2.1 Bezpieczna infrastruktura
 - Priorytet 2.2 Innowacje i nowe technologie
- Cel finansowy 3 "Optymalizacja integracji i wzajemnych połączeń między środkami transportu oraz poprawa interoperacyjności i bezpieczeństwa transportu":

- Priorytet 3.1 Inteligentne usługi transportowe dla transportu drogowego (ITS)
- Priorytet 3.2 Usługi informacji rzecznej (RIS)
- Priorytet 3.3 Multimodalne platformy logistyczne

Cele szczegółowe związane z transportem wodnym śródlądowym zawarte są **Celu finansowym 2 i 3**.

Cel finansowy 2 "Zapewnienie zrównoważonego i wydajnego transportu w perspektywie długoterminowej":

Priorytet 2.2 Innowacje i nowe technologie

- Cel szczegółowy 6 (SO6): Poprawa multimodalności dzięki innowacyjnym rozwiązaniom cyfrowym i opartym na danych przestrzennych
- Cel szczegółowy 7 (SO7): Infrastruktura wsparcia w celu zwiększenia transportu multimodalnego dla pasażerów dzięki innowacyjnym rozwiązaniom
- Cel szczegółowy 8 (SO8): Cyfrowe systemy informacyjne
- Cel szczegółowy 9 (SO9): Wsparcie poprzez digitalizację dla operacji na portach morskich i śródlądowych

Cel finansowy 3 "Optymalizacja integracji i wzajemnych połączeń między środkami transportu oraz poprawa interoperacyjności i bezpieczeństwa transportu":

Priorytet 3.2 Usługi informacji rzecznej (RIS)

- Cel szczegółowy 13 (SO13): rozmieszczenie pokładowych i lądowych komponentów RIS

Priorytet 3.3 Multimodalne platformy logistyczne

- Cel szczegółowy 14 (SO14): połączenia drogowe, kolejowe, wodne śródlądowe i żeglugę bliskiego zasięgu z terminalami towarowymi i / lub dalszy rozwój tych terminali
- Cel szczegółowy 15 (SO15): infrastruktura wsparcia terminali obsługujących operacje transportu kombinowanego

Obecnie trwa konkurs CEF w sektorze transport, w którego rozwój wpisuje się działalność Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych. Wnioski aplikacyjne można składać do 24/10/2018 w Departamencie Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Inwestycji i Rozwoju.

Całkowity budżet konkursu to 450 milionów €. Budżet jest przyznawany w następujący sposób: Finansowanie Cel 1 - 100 milionów euro, Cel finansowy 2 - 200 milionów euro, Cel finansowy 3 - 150 milionów €.

Regionalne Programy Operacyjne (RPO)

W ramach budżetu UE w okresie 2014-2020 z poziomu krajowego i regionalnego wsparcie jest możliwe ze środków programu operacyjnego dotyczącego gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego (odpowiednik POLiŚ w perspektywie 2007-2013), Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO Kujawsko-pomorskiego) oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego

(EFMR). Działania realizowane w ramach tych programów są finansowane przez Fundusz Spójności (FS) oraz Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR). W Polsce realizowanych jest 8 programów operacyjnych, w tym najbardziej odpowiadający działaniom zmierzającym do rozwoju śródlądowych dróg wodnych Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, dedykowany w obszarze celu tematycznego: Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych, inwestycjom w obszarze infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do/z portów. Działania realizowane z tych programów mogą liczyć na maksymalne dofinansowanie w wysokości 85 % kosztów kwalifikowanych.

Fundusze strukturalne UE jakimi są Fundusz Spójności oraz Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego podlegają zasadzie komplementarności, która wyklucza dublowanie się przedsięwzięć. W związku z tym główne obszary interwencji w ramach programów operacyjnych będą komplementarne przede wszystkim do realizowanych regionalnie i lokalnie inwestycji.

W sposób szczególny należy również wziąć pod uwagę możliwość otrzymania środków w ramach **Funduszu Żeglugi Śródlądowej**. Choć powstały fundusz udziela wsparcia na zasadach preferencyjnych pożyczek i skierowany jest głównie do armatorów żeglugi śródlądowej to zawiadujący nim Bank Gospodarstwa Krajowego z ramienia Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej udziela wsparcia również inicjatywom mającym charakter promocyjny.

Europejska Współpraca Terytorialna

Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy mogło by skorzystać z udziału w projektach realizowanych w ramach programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej (EWT). Jest to szereg programów międzynarodowych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej. Programy te umożliwiają zdobycie dotacji na min.: studia wykonalności, analizy, opracowania eksperckie, wizyty studyjne, projekty pilotażowe oraz działania promocyjne i informacyjne. Również na rozwój analizowanego w raporcie Centrum. Udział w projektach EWT pozwolił by nie tylko na realizację określonych zadań w projekcie ale pozwolił by również pokryć koszty personelu jak i część kosztów eksploatacyjnych.

Do grupy programów EWT możemy zaliczyć programy transgraniczne (Polska - Słowacja, Czechy - Polska, Polska - Saksonia, Brandenburgia - Polska, Meklemburgia - Pomorze Przednie - Brandenburgia - Polska, Południowy Bałtyk, Litwa - Polska), transnarodowe (Region Morza Bałtyckiego, Europa Środkowa), programy międzyregionalne (Interreg Europa).

Programy EWT, dostępne dla Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych zlokalizowanego na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego to: Region Morza Bałtyckiego, Europa Środkowa oraz Interreg Europa. Nie oznacza to, że Centrum nie może być partnerem w innych wymienionych powyżej programach. Każdy z programów ma możliwość włączenia partnera z poza obszaru kwalifikowanego dla danego programu.

Wysokość dofinansowania wynosi od 85%-90%.

Podstawowym warunkiem otrzymania środków jest zawiązanie międzynarodowego partnerstwa, które opracowuje projekt w oparciu o przyjętą tematykę. Obszarami współpracy instytucji publicznych

i prywatnych mogą być m.in. nowoczesne technologie i badania, zrównoważony transport, ochrona środowiska czy dziedzictwo kulturowe. Cechą charakterystyczną dla projektów EWT jest generowanie tzw. „miękkich” rezultatów, czyli pozyskiwanie od bardziej doświadczonych partnerów niezbędnej wiedzy i metodologii działań i w konsekwencji przygotowanie do budowania pożądanej infrastruktury czy systemów

Europejski Instrument Sąsiedztwa

W analizie źródeł finansowania Centrum należy pamiętać o programach realizowanych w ramach Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa (Polska - Białoruś - Ukraina, Polska - Rosja). Takie kraje jak Białoruś, Ukraina czy Rosja z uwagi na przebieg MDW E-40 i E-70 przez terytorium tych państw nie jednokrotnie wyrażały wolę współpracy w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Dużą zaletą udziału w tych programach jest zaliczkowy system finansowania projektów.

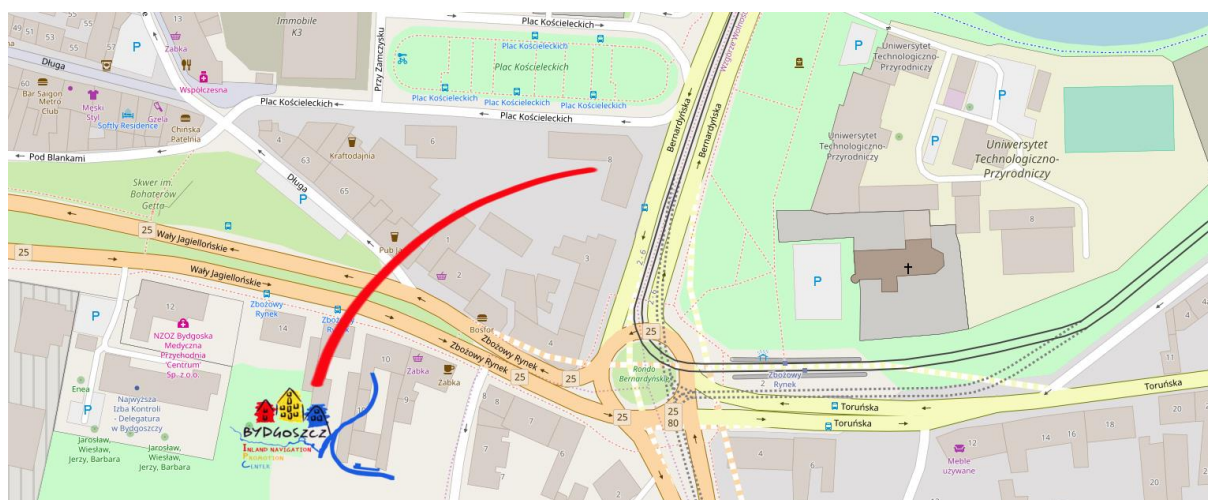
Poza powyżej wymienionymi źródłami finansowania Centrum będzie mogło pozyskiwać środki z działalności podstawowej wskazanej w części dotyczącej zadań Centrum., tj. z tytułu wykonywania ekspertyz zewnętrznych, organizowania płatnych konferencji oraz z tytułu innych działań, które mogą być wykonywane na zlecenie.

3.9. SIEDZIBA CENTRUM

Każda organizacja w momencie podjęcia decyzji o rozpoczęciu działalności musi wybrać najbardziej optymalne miejsce lokalizacji. Wbrew pozorom nie jest to proste zadanie i wymaga przeanalizowania wielu aspektów, w zależności od sektora gospodarki. Jest to niezwykle istotna decyzja, która w przyszłości ma bezpośredni wpływ na warunki funkcjonowania, koszty i efektywność. Lokalizacja powinna być wybrana w taki sposób, aby zapewniała możliwie duże wykorzystanie swojego potencjału przy relatywnie niskich nakładach. O jakości danej lokalizacji decyduje wiele czynników powiązanych ze sobą, takich jak: ekonomiczne, społeczne czy polityczne. W przypadku Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych wchodzi również w grę czynniki niemierzalne, jak: wizerunek, prestiż, opinia w gronie potencjalnych interesariuszy i partnerów, organizacyjny, prawny i również finansowy.

W przypadku planowanego Centrum w Bydgoszczy pod uwagę brano różne warianty, które różniły się od siebie kosztami dostosowania do potrzeb funkcjonowania Centrum, kosztami prowadzenia takiej działalności, typem lokalizacji (woda, ląd) oraz możliwościami działań promocyjnych, jakie oferowała poszczególne lokalizacje. Pierwotnie rozważano takie pomysły jak: budynek Urzędu Miasta Bydgoszczy, houseboat czy kontener wystawienniczy, jednak w drodze prac nad koncepcją oraz spotkaniem potencjalnych interesariuszy 30.05.2018 r. wyłoniono najbardziej optymalną lokalizację – pomieszczenie Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, w budynku Instytutu Geografii, przy ul. Kościeleckich 8, w ramach istniejącej już jednostki – Centrum Rewitalizacji Dróg Wodnych.

Rysunek 8. Lokalizacja Instytutu Geografii Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy



Źródło: K2 Solutions © autorzy OpenStreetMap, Gdańsk 2018

Zaletą tego wariantu jest zlokalizowanie Centrum na terenie dobrze znanego uniwersytetu, cieszącego się dobrą opinią. Poza tym skupia się tam znaczna liczba studentów, potencjalnych interesariuszy i partnerów, którzy mogą skorzystać z usług Centrum. Poza tym umiejscowienie Centrum przy Katedrze Rewitalizacji Dróg Wodnych stwarza dodatkowe możliwości wykorzystania go do pełnienia funkcji edukacyjnej.

To rozwiązanie zostało rekomendowane podczas spotkania konsultacyjnego, które odbyło się 30 maja w Bydgoszczy. Oprócz walorów lokalizacyjnych za wyborem tej opcji przemawiają również czynniki organizacyjne. W efekcie nie będzie konieczności tworzenia nowej organizacji i włącznie planowanego Centrum w struktury już istniejącego. Jednak może skutkować to trudnościami prawnymi i administracyjnymi oraz problemami z przekierowaniem środków zaplanowanych w projekcie EMMA na instytucje nie będącą partnerem projektu. W momencie kiedy kwestia ta zostanie rozstrzygnięta i zaakceptowana przez wszystkie zaangażowane w ten proces strony, wówczas wybór tej lokalizacji będzie można uznać za najbardziej korzystny z pośród wymienionych w poprzednich punktach.

Lokalizacja Centrum powinna być uzgodniona pomiędzy władzami Miasta Bydgoszcz i Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego na okres co najmniej 5 lat jego funkcjonowania. Lokalizacja powinna w miarę możliwości:

- zapewnić łatwy dostęp do Centrum osób interesariuszy, bez konieczności wystawiania przepustek i przechodzenia kontroli,
- pomieszczenie powinno być wyposażone w dostęp do mediów, w tym do Internetu;
- pomieszczenie powinno być ogrzewane, itp.

Pod koniec pięcioletniego okresu funkcjonowania Centrum, gdy będą dostępne najnowsze informacje odnośnie harmonogramu rewitalizacji dróg wodnych, strony powinny wspólnie zastanowić się nad dalszą lokalizacją Centrum.

3.7. ANALIZA SWOT PLANOWANEGO CENTRUM

Analiza **SWOT** jest jedną z technik analizy strategicznej polegającej na zbadaniu słabych mocnych stron leżących wewnątrz (perspektywa wewnętrzna) danego przedsięwzięcia, w tym przypadku Centrum Promocji i Informacji o Śródlądowych Drogach Wodnych w Bydgoszczy oraz szans i zagrożeń, jakie może przynieść dla projektu jego otoczenie (perspektywa zewnętrzna).

1. Perspektywa wewnętrzna:

- **Za mocne strony (S - Strengths)** uznaje się „wszystko”, co może się korzystnie przyczynić do rozwoju projektu i są z reguły od projektu zależne.
- **Słabe strony (W - Weaknesses)** to bariery projektu - wewnętrzne czynniki które mogą przyczynić się do niepowodzenia przedsięwzięcia.

2. Perspektywa zewnętrzna

- **Szanse (O - Opportunities)** to ogół czynników zewnętrznych mogących pozytywnie wpłynąć na powodzenie projektu. Są to „zdarzenia” niezależne od projektu.
- **Zagrożenia (T - Threats)** – są to czynniki zewnętrzne, niezależne od projektu, które są w stanie zaważyć negatywnie na jego realizację.

W każdym przypadku analiza powinna podać kilka najważniejszych, mających znaczenie strategiczne zdarzeń, elementów SWOT.

Tabela 11. Analiza SWOT Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych

w Bydgoszczy

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
1. WSPÓŁPRACA MIASTA Z UNIWERSYTEM;	1. BRAK DOŚWIADCZENIA W PROWADZENIU INSTYTUCJI TEGO TYPU INSTYTUCJI
2. ZASOBY WIEDZY I POTENCJALNEJ INFORMACJI ZGROMADZONE PRZEZ UNIWERSYTET	2. BRAK PRYZWYCZAJEŃ ADMINISTRACJI I PRZEDSIĘBIORCÓW DO KORZYSTANIA Z USŁUG TEGO TYPU INSTYTUCJI
3. DUŻA LISTA INTERESARIUSZY ZAINTERESOWANYCH WSPÓŁPRACĄ Z CENTRUM	
4. PROFESJONALNA KADRA NAUKOWO - DYDAKTYCZNA	
SZANSE	ZAGROŻENIA
1. ZWIĘKSZENIE NACISKU NA ROZWÓJ TRANSPORTU NISKOEMISYJNEGO W UE, WRAZ Z PRZEZNACZENIEM NA TO ODPOWIEDNICH ŚRODKÓW;	1. DEZINTEGRACJA UE LUB WYJŚCIE POLSKIE Z JEJ STRUKTUR;

2. ROZWÓJ KORYTARZY TRANSPORTOWYCH PRZEBIEGAJĄCYCH PRZEZ POLSKĘ;	2. SPOWOLNIENIE TEMPRA ROZWOJU GOSPODARCZEGO KRAJU I PROBLEMY BUDŻETU PAŃSTWA;
3. WYSOKIE TEMPO ROZWOJU GOSPODARCZEGO KRAJU;	3. REZYGNACJA Z REALIZACJI PROGRAMÓW RZĄDOWYCH REWITALIZACJI DRÓG WODNYCH I AKTYWIZACJI PRZEWOZÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ;
4. REALIZACJA PROGRAMÓW RZĄDOWYCH DOTYCZĄCYCH INWESTYCJI W REWITALIZACJĘ DRÓG WODNYCH W POLSCE, W SZCZEGÓLNOŚCI DWW;	4. ZMIANY W STRATEGII ROZWOJU MIASTA LUB ZMIANA NASTAWIENIA WŁADZ MIASTA DO FUNKCJONOWANIA CENTRUM
5. WZROST WOLUMENU PRZEŁADUNKÓW PRZEZ POLSKIE PORTY MORSKIE;	
6. ROZWÓJ GOSPODARCZY KRAJU I WZROST OBROTÓW HANDLU ZAGRANICZNEGO SZCZEGÓLNIE REGIONÓW POŁOŻONYCH WZDŁUŻ DWW;	
7. ROZWÓJ PRZEDSIĘBIORSTW ARMATORSKICH W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ;	
8. WZROST ZNACZENIA BYDGOSZCZY NA MAPIE GOSPODARCZEJ KRAJU;	
9. POPARCIE WŁADZ MIASTA DLA DZIAŁALNOŚCI CENTRUM.	

Źródło: Opracowanie własne

3.8. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Istnieje zapotrzebowanie na usługi Centrum ze strony wielu podmiotów związanych z drogami wodnymi i żeglugą śródlądową.

Centrum realizowałoby różne zadania, z których najważniejszym jest wsparcie procesu rewitalizacji i rozwoju dróg wodnych w Polsce.

Przez okres najbliższych pięciu lat podmiotem prowadzącym Centrum powinien być Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy na podstawie podpisanej z Miastem Bydgoszcz umowy współpracy.

4. KORZYŚCI Z UTWORZENIA CENTRUM

Aby wskazać korzyści z utworzenia Centrum posłużyć się trzeba elementami Analizy Kosztów i Korzyści (AKK). Nie jest możliwe przeprowadzenie analizy korzyści policzalnych, której celem jest wyliczenie wartości wskaźników charakteryzujących efektywność społeczno – ekonomiczną przedsięwzięcia. Uwzględnia się tutaj nakłady, koszty i korzyści, które można policzyć lub z dużym prawdopodobieństwem oszacować. Przedstawi się natomiast analizę korzyści, których efektów nie ma możliwości policzenia bądź oszacowania, ale które można wskazać, gdyż wynikają one z cech i celów projektu. Nakłady i koszty w obu przypadkach udało się oszacować i przedstawić wyżej.

Korzyści dla miasta.

Podstawowym celem i zadaniem Gminy jest zapewnienie mieszkańcom możliwie najwyższego poziomu życia. Bierze się tutaj pod uwagę poziom życia obecnego pokolenia jak i pokoleń przyszłych. Stąd obowiązkiem władz Miasta jest uwzględnienie w swoich działaniach i planach przyszłości. Powołanie Centrum uwzględniałoby przewidywane przyszłe działania w kraju w zakresie rewitalizacji dróg wodnych przy których położone jest miasto i przygotowanie do wykorzystania tych działań do rozwoju społeczno – gospodarczego w następnych latach. Pozwoli to na podwyższenie poziomu życia mieszkańców Bydgoszczy w przyszłości.

Na gminę nałożono też obowiązki ustawowe związane z gospodarką wodną, rozwojem turystyki, ochroną środowiska, promocją, itp. Zgodnie z ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju³¹ samorząd gminny (i powiatowy) odpowiada na swoim obszarze za politykę rozwoju rozumianą jako zespół wzajemnie powiązanych działań podejmowanych i realizowanych w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju kraju, spójności społeczno-gospodarczej, regionalnej i przestrzennej, podnoszenia konkurencyjności gospodarki oraz tworzenia nowych miejsc pracy w skali krajowej, regionalnej lub lokalnej.

Z kolei ustawa o samorządzie gminnym³² określa (Art. 7. 1.), że zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy. Zadania własne gminy obejmują między innymi sprawy:

- ładu przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska i przyrody oraz gospodarki wodnej;
- kultury fizycznej i turystyki, w tym terenów rekreacyjnych i urządzeń sportowych;
- promocji gminy, itp.

Ponieważ Bydgoszcz jest miastem na prawach powiatu, obejmują go też zapisy odpowiedniej ustawy³³, w której (Art. 4. 1.) stwierdza się, że powiat wykonuje określone ustawami zadania publiczne o charakterze ponadgminnym również w zakresie:

- kultury fizycznej i turystyki;
- gospodarki wodnej;

³¹ USTAWA z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, Dz.U. 2006 Nr 227 poz. 1658.

³² USTAWA z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, Dz.U. 1990 Nr 16 poz. 95.

³³ USTAWA z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym, Dz.U. 1998 Nr 91 poz. 578.

- ochrony środowiska i przyrody;
- promocji powiatu, itp.

W zakresie rozwoju. Centrum pełniłoby funkcję instytucji mającej na względzie rozwój gospodarczy miasta i regionu w oparciu o wszechstronne funkcje spełniane przez udrożnione i uregulowane drogi wodne. Byłoby pomysłodawcą, inicjatorem (realizatorem, wykonawcą) różnego rodzaju przedsięwzięć zmierzających do uzyskania wszystkich korzyści gospodarczych i społecznych jakie mogą powstać w efekcie rewitalizacji DWW.

W zakresie gospodarki wodnej rolę Centrum, w początkowym okresie działalności (pięć lat) byłoby wsparcie udzielane dla inwestycji towarzyszących rewitalizacji DWW. Niezmiernie istotne byłoby też wsparcie dla inwestycji dotyczących lokalizacji i tworzenia portów i przystani rzecznych, infrastruktury przeładunkowej i logistycznej.

W zakresie rozwoju turystyki wskazać można na dwa zadania Centrum związane z rozwojem turystyki wodnej: pierwszym zadaniem to rozwój infrastruktury niezbędnej dla jej prowadzenia i rozwoju turystyki wodnej; drugim rozwój działalności promocyjno – reklamowo – informacyjną skierowaną do podmiotów turystyki grupowej i do osób fizycznych zainteresowanych turystyką wodną. W korzystnym wariantcie Centrum mogłoby stać się operatorem wodnych szlaków turystycznych (Pętla Żuławska).

W zakresie promocji, korzystając między innymi z działalności promocyjno – wystawienniczej Centrum Bydgoszcz mogłaby dążyć do tego, aby stać się krajowym (lub nawet międzynarodowym – obszar Morza Bałtyckiego) centrum wystawienniczo – kongresowym wyspecjalizowanym w problematyce rewitalizacji dróg wodnych, rozwoju dróg wodnych, żeglugi śródlądowej, transportu multimodalnego, itp.

W zakresie ochrony środowiska. Jednym z zadań centrum jest dbania o zrównoważony rozwój dróg wodnych i obszarów położonych na ich zapleczu, który uwzględniałby zasadę ochrony środowiska wodnego i jego racjonalnego wykorzystania.

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego

W Statucie³⁴ Uniwersytetu (Par 5, Ust. 3) zapisano, że do podstawowych zadań Uniwersytetu należy, między innymi:

- kształcenie studentów w celu zdobywania i uzupełniania przez nich wiedzy, umiejętności oraz kompetencji społecznych, niezbędnych w pracy zawodowej;
- rozwijanie u studentów umiejętności samodzielnego i twórczego myślenia oraz
- prowadzenie badań naukowych i prac rozwojowych, świadczenie usług badawczych oraz transfer technologii do gospodarki;
- upowszechnianie i pomnażanie osiągnięć nauki, kultury narodowej i techniki, w tym poprzez gromadzenie i udostępnianie zbiorów bibliotecznych i informacyjnych;

³⁴ STATUT UNIWERSYTETU KAZIMIERZA WIELKIEGO (tekst jednolity – stan na 20 kwietnia 2017 r.) Załącznik nr 1 do Uchwały Nr 63/2016/2017 Senatu UKW z dnia 20 kwietnia 2017 r.

- prowadzenie studiów podyplomowych, kursów i szkoleń w celu kształcenia nowych umiejętności, niezbędnych na rynku pracy, w systemie uczenia się przez całe życie;
- działanie na rzecz społeczności lokalnych i regionalnych;

Jako cel UKW wskazano wśród innych celów³⁵: *Jako ośrodek refleksji intelektualnej nad zmieniającą się rzeczywistością i jako ośrodek kulturotwórczy, Uniwersytet uczestniczy w rozwoju, zwłaszcza miasta i regionu, służąc wiedzą o faktach, wartościach i sposobach działania w rozwiązywaniu najważniejszych problemów życia społecznego i gospodarczego oraz w działalności dla poprawy jakości życia mieszkańców.*

Centrum zlokalizowane i prowadzone przez Uniwersytet mogłoby przyczynić się do realizacji zadań i celów UKW. Centrum służyć będzie rozwojowi funkcji naukowych, dydaktycznych, wychowawczych i społecznych Uniwersytetu.

Cel wspólny. Zarówno miasto, jaki i UKW dążyć powinny do rewitalizacji Międzynarodowych Dróg Wodnych w Polsce i rewitalizacji żeglugi śródlądowej. Oba podmioty czerpać będą korzyści już na etapie przygotowania inwestycji. Centrum stać się może płaszczyzną współpracy obu partnerów i innych interesariuszy.

5. REKOMENDACJE I WNIOSKI

Najważniejszym pytaniem, na które należy odpowiedzieć to: **czy istnieje potrzeba utworzenia Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy w 2018 r.?** Uczestnicy spotkania w dniu 30 maja 2018 r. nie mieli wątpliwości; 13 z nich wskazało na potrzebę powołania Centrum, tylko jedna osoba nie widzi takiej potrzeby (dwóch nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie).

Obecni na spotkaniu Interesariusze wskazali też najważniejsze ich zdaniem kierunki działania i zadania Centrum. Wskazania te odpowiadają zapotrzebowaniu na działalność, którego najważniejszym zadaniem jest wsparcie działań w zakresie rewitalizacji dróg wodnych i infrastruktury dróg wodnych w Polsce.

Na podstawie przeprowadzonej analizy zapotrzebowania na usługi Centrum, stwierdza się, że jego utworzenie jest bez wątpienia celowe, w przypadku spełnienia poniższych warunków:

1. Centrum powinno być utworzone w ramach istniejącej struktury Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy
2. Centrum wspierać będzie realizację zadań Miasta i Strategii Rozwoju Miasta (i metropolii) w zakresie wykorzystania dróg i zasobów wodnych;
3. Centrum przyczynić się będzie do realizacji zadań naukowych, dydaktycznych i społecznych UKW;
4. W pierwszych latach funkcjonowania Centrum utrzymywać będzie niewielkie zatrudnienie i niski poziom kosztów funkcjonowania i eksploatacji.

³⁵ Strona internetowa Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy: <https://www.ukw.edu.pl/strona/uczelnia/misja>, dostęp z dnia 16.06.2018

Rekomenduje się zawarcie przez uprawnione osoby reprezentujące władze Bydgoszczy i Uniwersytetu porozumienia o utworzeniu Centrum w ramach struktury UKW przez okres co najmniej 5 lat. Szczegóły funkcjonowania Centrum: lokalizację pomieszczeń, zadania, itp. można określić w regulaminie.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania prawne, w ramach których funkcjonują oba podmioty oraz zasady dot. wydatkowania środków programu UE w ramach którego realizowany jest projekt EMMA rekomenduje się aby powołanie Centrum oparto o dwie umowy.

1. Umowa o użyczenie / (ew. umowa barterowa)

Zapisy tej umowy powinny zawierać uzgodnienia stron dotyczące wykonania niezbędnych prac remontowo/budowlanych adaptacji wskazanych pomieszczeń do celów biurowych. Rekomenduje się również uwzględnienie w remoncie powierzchni wspólnych – np. korytarz, toalety, pokój socjalny. Zakres prac winien być poprzedzony analizą stanu technicznego przeprowadzoną przez wykwalifikowanego eksperta z branży budowlanej. Istnieje możliwość etapowania prac. W ramach projektu planuje się wydatkowanie ok. 40 000 EUR na prace remontowe oraz 10 000 EUR na zakup wyposażenia. Z wstępnie przeprowadzonego wywiadu oraz informacji otrzymanej od obu stron bardziej odpowiednia dla realizacji stawianych celów w ramach współpracy miasta Bydgoszcz i Uniwersytetu wydaje się umowa barterowa. Pozwoli ona na uniknięcie naruszenia zasad gospodarności przez UKW, która mogła by się pojawić w przypadku umowy o użyczenie. Umowa powinna obejmować okres co najmniej 5 lat tj. na okres trwałości projektu (5 lat - +/- 02.2024).

Przy tworzeniu umowy barterowej należy jednak zwrócić uwagę na stanowisko Regionalnej Izby Obrachunkowej w Szczecinie która twierdzi, iż nie ma podstaw prawnych do zawierania przez samorządowe jednostki budżetowe umów barterowych.

Izba wskazuje, iż funkcjonujące w jednostkach samorządu terytorialnego jednostki budżetowe prowadzą gospodarkę finansową w oparciu o przepisy ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.) oraz wydane na podstawie delegacji ustawy rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 7 grudnia 2010 r. w sprawie sposobu prowadzenia gospodarki finansowej jednostek budżetowych i samorządowych zakładów budżetowych (Dz. U. Nr 241, poz. 1616, z późn. zm.).

Izba wskazuje, iż funkcjonujące w jednostkach samorządu terytorialnego jednostki budżetowe prowadzą gospodarkę finansową w oparciu o przepisy ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.) oraz wydane na podstawie delegacji ustawy rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 7 grudnia 2010 r. w sprawie sposobu prowadzenia gospodarki finansowej jednostek budżetowych i samorządowych zakładów budżetowych (Dz. U. Nr 241, poz. 1616, z późn. zm.).

Cechą charakterystyczną jednostek budżetowych jest to, że swoje wydatki pokrywają bezpośrednio z budżetu jednostki samorządu terytorialnego, a pobrane dochody odprowadzają do budżetu tej jednostki. O przedmiocie działalności jednostek budżetowych decydują organy jednostki samorządu terytorialnego, które określają zakres realizowanych zadań publicznych oraz zakres uprawnień składających się na samodzielność w zakresie gospodarki finansowej oraz gospodarowania mieniem

przekazanym w zarząd, a kierownicy jednostek budżetowych działają jednoosobowo na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez zarząd województwa [art. 56 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2013 r. poz. 596, ze zm.)].

W ocenie RIO w Szczecinie, biorąc pod uwagę znaczenie planu finansowego w działalności samorządowych jednostek budżetowych, który zakreśla przeznaczenie i wysokość wydatków finansowych ze środków publicznych, umowa barterowa, której istotą jest wymiana towarów lub usług nie znajduje prawnych podstaw do jej zawierania³⁶.

Owe stanowisko nie wyklucza przygotowania i podpisania takiej umowy między UMB-UKW pod warunkiem, że zostanie ona oparta w znacznej mierze na prawie cywilnym.

Rekomenduje się aby prace adaptacyjno/remontowe poprzedzone były przygotowaniem przez wyspecjalizowane biuro projektowe w zakresie koncepcji funkcjonalno-przestrzennej pomieszczenia Centrum. Dokument ten pozwoli na zapewnienie ergonomicznego rozlokowania urządzeń i pozwoli na podniesienie jakości i warunków pracy. W dokumencie tym powinna zostać zawarta informacja o elementach dodatkowych takich jak: tablice informacyjne UMB na budynku UKW, logo Centrum itp.

Zlecenie przygotowania projektu oraz wybór wykonawcy prac remontowych powinien odbyć się przy zachowaniu ustawy PZP. Przetarg ten powinien być realizowany przez UMB ze względu na ww. umowę określającą prawo do użytkowania wskazanej powierzchni pod Centrum.

2. Umowa o prowadzeniu Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy

Zapisy tej umowy powinny określać wspólnie uzgodnione zasady funkcjonowania Centrum. Aby nie dublować niektórych zapisów umowę może zastąpić regulamin prowadzenia Centrum. Zapisy umowy/regulaminu powinny uwzględniać:

- podstawowe zasady, którymi kierować się ma powyższe Centrum,
- sposób prowadzenia Centrum – koordynator. Prowadzenie Centrum bez określania godzinowego trybu pracy – praca zadaniowa. Dokumentami, w których zawarte są możliwości ww. zadań znajdują się w dokumentach pn. „6-cio punktowe (...)” oraz „Koncepcja (...)”,
- raportowanie – opcjonalnie: roczne lub półrocznie,
- informacja dot. ilości etatów z UMB – jednostka/osoba w strukturach UMB, która finansowana byłaby przez UMB. Zadania dla takiej osoby byłyby ściśle związane z szeroko pojętym środowiskiem wodnym w Bydgoszczy – Bydgoski Węzeł Wodny.

Rekomenduje się aby pracownik Centrum mógłby fizycznie znajdować się w ww. wyremontowanym pomieszczeniu – Centrum, zadania wchodzące w zakres jego pracy mieściłyby się w ramach pracy UMB. Utworzenie takiej funkcji pozwoliłoby na rozwój śródlądowych dróg wodnych dzięki między innymi merytorycznemu wsparciu UKW.

³⁶ Wyjaśnienie Regionalnej Izby Obrachunkowej w Szczecinie z dnia 6 sierpnia 2015 r., sygn. P.0542.38.AS.2015



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND

EUROPEAN UNION

Centrum powinno w pierwszych latach swojej działalności skupić się na wskazanych w rozdziale 3.3. zadaniach i współpracować z szeroko rozumianym środowiskiem interesariuszy w zakresie rewitalizacji i rozwoju infrastruktury dróg wodnych i żeglugi śródlądowej.

Pod koniec okresu pięciu lat funkcjonowania Centrum w struktura UKW, strony i inni interesariusze, uwzględniając postęp w rewitalizacji dróg wodnych w Polsce powinny podjąć decyzję o dalszym funkcjonowaniu Centrum, jego formie prawnej i organizacyjnej, sposobie finansowania, lokalizacji, itp.

STRESZCZENIE

Niniejszy dokument powstał w ramach Projektu EMMA sfinansowanego przez program EU INTERREG Region Morza Bałtyckiego. Zawiera koncepcję utworzenia w Bydgoszczy Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych.

Opracowanie zawiera rekomendację utworzenia Centrum w strukturach organizacyjnych Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy.

Znaczenie dróg wodnych i żeglugi śródlądowej dla zrównoważonego rozwoju podkreślane jest w wielu dokumentach o charakterze strategicznym UE:

- a. Strategia „EUROPA 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu”;
- b. „Biała Księga 2011 Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” wyznacza cele transportu w UE do roku 2050. Zawiera ona postulat, by transport na odległości ponad 300 km przeniesiony został na inne niż drogowe środki transportu.
- c. Program TEN-T ma na celu stymulowanie inwestycji infrastrukturalnych w celu tworzenia zintegrowanej sieci transportowej, obejmującej wszystkie kraje UE i wszystkie gałęzie transportu.

Przewodnią ideą ratyfikowanej przez Polskę Konwencji AGN jest ułatwienie rozwoju transportu międzynarodowego w Europie z wykorzystaniem dróg wodnych śródlądowych. W ramach konwencji zaproponowano stworzenie sieci dróg wodnych śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym w tym też przebiegające przez Polskę:

1. **E 30** - ze Świnoujścia przez Szczecin, Odrzańską Drogą Wodną do Wrocławia i dalej do Koźła z uwzględnieniem połączenia z rzeką Dunaj i odnogą do Gliwic – E-30-01;
2. **E 31** - Szczecin – Westoder (Odra Zachodnia) – Hohensaaten – Friedrichshaller;
3. **E 40** – Gdańsk – Warszawa – Brześć – Pińsk – Kijów – Chersoń.
4. **E 70** – Rotterdam – Berlin – Kostrzyn – **Bydgoszcz** – Elbląg – Zalew Wiślany – Kaliningrad.

Wskazano też porty leżące w ciągu śródlądowych dróg wodnych mające charakter międzynarodowy, są to: Świnoujście, Szczecin, Kostrzyń nad Odrą, Wrocław, Koźle, Gliwice, Elbląg, Gdańsk, **Bydgoszcz** i Warszawa.

Działania na rzecz rewitalizacji dróg wodnych i wzrostu znaczenia żeglugi śródlądowej przewidują krajowe dokumenty strategiczne i plany:

- a. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)
- b. STRATEGIA NA RZECZ ODPOWIEDZIALNEGO ROZWOJU DO ROKU 2020 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 R. zapowiada „... działania w zakresie odbudowy możliwości transportowych polskich szlaków wodnych (zwłaszcza Odry oraz dolnej Wisły). Transport rzeczny będzie promowany jako konkurencyjny i niskoemisyjny środek transportu ...”.
- c. ZAŁOŻENIA DO PLANÓW ROZWOJU ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH W POLSCE NA LATA 2016–2020 Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2030 określają, że głównym celem **rozwoju śródlądowych dróg wodnych** istotnych z punktu widzenia transportowego jest ich **budowa lub zmodernizowanie do parametrów co najmniej IV** klasy żeglowności oraz

spełnienie wymogów infrastruktury transportu wodnego śródlądowego dla sieci TEN-T. Wśród szczegółowych zadań inwestycyjnych przypisanych do tego priorytetu jest utworzenie w perspektywie długoterminowej dwóch centrów logistycznych – w **Bydgoszczy** i w Warszawie.

Problematyka dróg wodnych i żeglugi śródlądowej poruszana jest też w strategiach lokalnych:

- a. STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO – POMORSKIEGO;
- b. STRATEGIA ROZWOJU BYDGOSZCZY proponuje realizację 15 programów sektorowych, wśród których znajduje się program „Bydgoszcz na fali”, którego celem jest stworzenie wizerunku Bydgoszczy, jako miasta silnie związanego z wodą i wykorzystującego jej walory oraz unikatowe cechy BWW do wykreowania nowego produktu turystycznego. Istotnymi programami zawartymi w tej Strategii są również „Metropolitalna Bydgoszcz” oraz „Bydgoszcz sprawna komunikacyjnie”, które także mają za zadanie poprawę stanu żeglugi śródlądowej i systemu transportowego, łącznie z realizacją zadania „Budowa platformy multimodalnej”.

Realizacja planowanych przez Rząd inwestycji w rewitalizację dróg wodnych, i przebiegać będzie w następujących etapach:³⁷

- Etap pierwszy do 2020 r. obejmuje przygotowanie inwestycji w postaci studiów wykonalności, studiów oddziaływania na środowisko itp.
- Etap drugi lata 2020 – 2023 obejmuje przygotowanie inwestycji w postaci projektów, uzyskania pozwoleń, znalezienia źródeł finansowanie, itp.
- Etap trzeci - realizacja inwestycji w ODW w latach 2023 – 2027;
- Etap czwarty – realizacja inwestycji w DWW w latach 2025 – 2030;
- Etap piąty – połączenie Odra – Wisła – po 2030 r.
- Etap szósty – połączenie Wisła – Muchawiec i dalej – po 2030 r., itp.
- Wsparcie rozwoju portów rzecznych, centrów logistyczno – przeładunkowych – powinno być realizowane w całym okresie w miarę postępów w realizacji planów udrożnienia dróg wodnych;
- Wsparcie rozwoju żeglugi śródlądowej, budowę jednostek pływających, powstawanie i rozwój przedsiębiorstw przewozowych i armatorskich, pobudzenie innowacyjności, rozwój partnerstwa, itp. powinien być realizowany w całym okresie – lata 2018 – 2030.

W opracowaniu wskazano potencjalnych partnerów Centrum, którzy mogą być zainteresowani ścisłą współpracą z Centrum w wielu aspektach jego działalności. Centrum powinno być elementem społeczności, która chce działać na rzecz rewitalizacji dróg wodnych i odrodzenia żeglugi śródlądowej. Identyfikacja potencjalnych Partnerów jest pierwszym i podstawowym elementem strategii marketingowej Centrum. Proces identyfikacji grupy docelowej został podzielony na cztery etapy:

³⁷ Zgodnie z dokumentem: *Ekspertyza w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030*, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa 2016.

- Etap 1: określenie wymagań, potrzeb wraz z charakterystyką poszczególnych organizacji, osób z grupy docelowej,
- Etap 2: uwzględnienie różnic i podobieństw występujących między poszczególnymi organizacjami,
- Etap 3: wydzielenie segmentów żeglugi śródlądowej,
- Etap 4: wybór segmentów, do których skierowana zostanie oferta usług Centrum.

Na podstawie wywiadu środowiskowego określono również potencjalnych interesariuszy Centrum. Zostali oni podzieleni na poniższe grupy:

- I. Podmioty bezpośrednio powołujące Centrum;
- II. Administracja (rządowa, regionalna i lokalna);
- III. Eksperti i instytucje naukowe;
- IV. Organizacje społeczne i branżowe;
- V. Firmy i przedsiębiorstwa prywatne;
- VI. Społeczność lokalna.

Oprócz ogólnych zadań charakterystycznych dla tego typu instytucji, w raporcie zaproponowano pięć bazowych zadań, na których Centrum powinno się skupiać i są nimi:

1. Tworzenie ekspertyz i opiniowanie dokumentacji
2. Uczestnictwo w projektach europejskich związanych z rozwojem systemu transportowego
3. Organizacja wydarzeń branżowych
4. Prowadzenia działalności edukacyjnej
5. Publikacja corocznego raportu

Rozpatrując obecną sytuację w zakresie infrastruktury dróg wodnych i żeglugi śródlądowej w Polsce, a także fakt istnienia i funkcjonowania w mieście i w regionie wielu podmiotów związanych z drogami wodnymi najkorzystniejszym rozwiązaniem jest umiejscowienie organizacyjne Centrum w ramach organizacyjno – prawnych uczelni – **Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego**.

Zatrudnienie w okresie kilku najbliższych lat (okres trwałości) powinno być dostosowane do realizowanych zadań i tempa realizacji inwestycji rewitalizacyjnych. Kadra powinna być zdolna do realizacji celów i zadań Centrum

Nakłady na adaptację pomieszczenia dla Centrum – 210 000 zł (50 000 EUR) – zgodnie z budżetem Programu:

- a. Roboty budowlane w tym przygotowania terenu pod budowę, dostawę, obsługę, instalację i renowację - ok. 168 000 zł³⁸ (40 000 EUR)
- b. Zakup wyposażenia centrum – ok. 42 000 zł (10 000 EUR)

Koszty ogółem utrzymania i funkcjonowania Centrum.

³⁸ Obliczono według kursu 1EUR = 4,36 zł

OGÓLEM KOSZTY	KOSZT 1 ROK	ROK 2 - 3	ROK 4 - 5	KOSZT RAZEM 5 LAT
	314 000	400 400	486 000	2 086 800

Korzyści dla miasta Bydgoszcz. Podstawowym celem i zadaniem Gminy jest zapewnienie mieszkańcom możliwie najwyższego poziomu życia obecnego pokolenia jak i pokoleń przyszłych. Powołanie Centrum uwzględniłoby przewidywane przyszłe działania w kraju w zakresie rewitalizacji dróg wodnych przy których położone jest miasto i przygotowanie do wykorzystania tych działań do rozwoju społeczno – gospodarczego w następnych latach. Pozwoli to na podwyższenie poziomu życia mieszkańców Bydgoszczy w przyszłości.

Centrum zlokalizowane i prowadzone przez Uniwersytet mogłoby przyczynić się do realizacji zadań i celów UKW. Centrum służyć będzie rozwojowi funkcji naukowych, dydaktycznych, wychowawczych i społecznych Uniwersytetu.

Rekomenduje się zawarcie przez uprawnione osoby reprezentujące władze Bydgoszczy i Uniwersytet porozumienia o utworzeniu Centrum w ramach struktury UKW przez okres co najmniej 5 lat. Szczegóły funkcjonowania Centrum: lokalizację pomieszczeń, zadania, itp. Zostaną określone w oddzielnym Regulaminie.

Centrum powinno w pierwszych latach swojej działalności skupić się na wybranych, wskazanych wyżej zadaniach i współpracować z szeroko rozumianym środowiskiem interesariuszy w zakresie rewitalizacji i rozwoju infrastruktury dróg wodnych i żeglugi śródlądowej.

Pod koniec okresu pięciu lat funkcjonowania Centrum w struktura UKW, strony i inni interesariusze, uwzględniając postęp w rewitalizacji dróg wodnych w Polsce powinni podjąć decyzję o dalszym funkcjonowaniu Centrum, jego formie prawnej i organizacyjnej, sposobie finansowania, lokalizacji, itp.

Analiza zapotrzebowania na usługi Centrum wykazuje, że po spełnieniu określonych warunków, prawnych, administracyjnych i organizacyjnych, jego utworzenie jest celowe i potrzebne, szczególnie mając na uwadze wysoką pozycję Miasta Bydgoszcz w kraju pod względem wspierania rozwoju żeglugi śródlądowej.

SUMMARY

This document was created as part of the EMMA Project financed by the EU INTERREG programme for the Baltic Sea. It contains the concept of establishing in Bydgoszcz the Information and Promotion Center of Inland Waterways (also referred to as the Center).

The study contains a recommendation to create a Center within the organizational structures of the University of Kazimierz Wielki in Bydgoszcz.

The importance of waterways and inland navigation for sustainable development is emphasized in many EU strategic documents:

- a. "EUROPE 2020. A strategy for smart, sustainable and inclusive growth";
- b. "White Paper 2011 Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system" sets out transport goals in the EU by 2050. It postulates that transport over 300 km should be transferred to non-road transport modes .
- c. The TEN-T program is aimed at stimulating infrastructure investments to create an integrated transport network covering all EU countries and all modes of transport.

The principle idea behind the AGN Convention ratified by Poland is to facilitate the development of international transport in Europe using inland waterways. As part of the convention, it was proposed to create a network of inland waterways of international importance, including those running through Poland:

1. **E 30** - from Świnoujście via Szczecin, Odra waterway to Wrocław and further to Koźle, taking into account the connection with the Danube river and the branch to Gliwice - E-30-01;
2. **E 31** - Szczecin - Westoder (Western Odra) - Hohensaaten - Friedrichshaller;
3. **E 40** - Gdańsk - Warsaw - Brest - Pińsk - Kiev - Kherson.
4. **E 70** - Rotterdam - Berlin - Kostrzyn - **Bydgoszcz** - Elbląg - the Vistula Lagoon - Kaliningrad.

Also there were indicated the ports lying in the course of inland waterways having an international character, these include: Świnoujście, Szczecin, Kostrzyń by Odrą, Wrocław, Koźle, Gliwice, Elbląg, Gdańsk, **Bydgoszcz** and Warsaw.

Actions towards revitalization of waterways and the increase the importance of inland waterway transport are envisaged by national strategic documents and plans

- a. Transport Development Strategy up to 2020 (with a prospect until 2030)
- b. A STRATEGY FOR RESPONSIBLE DEVELOPMENT TILL 2020 (WITH A PERSPECTIVE TO 2030) announces "... activities in the field of reconstruction of transport potential of Polish water routes (especially Odra and lower Vistula rivers). River transport will be promoted as a competitive and low-emission transport mode ...".
- c. PRECONDITIONS TO THE DEVELOPMENT PLANS FOR INLAND WATERWAYS IN POLAND FOR 2016-2020 WITH PERSPECTIVE UNTIL 2030 specify that the main objective of the development of inland waterways important from the transport point of view is their construction or modernization to the parameters of at least class IV of navigability and meeting the requirements for inland waterway transport infrastructure for the TEN-T network. Among the detailed investment tasks assigned to this priority is the creation of two logistic centers - in **Bydgoszcz** and Warsaw.

The issues of waterways and inland waterway transport are also discussed in local strategies:

- a. DEVELOPMENT STRATEGY OF KUJAWSKO-POMORSKIE VOIVODESHIP;
- b. DEVELOPMENT STRATEGY OF BYDGOSZCZ proposes the implementation of 15 sectoral programs, including the "Bydgoszcz na fali" program, which aims to create the image of Bydgoszcz as a city strongly associated with water and using its advantages and unique features of BWW to create a new tourist product. Significant programs included in this Strategy are also "Metropolitan Bydgoszcz" and "Bydgoszcz efficient communication", which also have the task of improving the condition of inland waterway transport and transport system, including the implementation of the task "Construction of a multimodal platform".

Implementation of the investments planned by the Government in the revitalization of waterways, will take place in the following stages:

- The first stage until 2020 includes preparation of investments in the form of feasibility studies, environmental impact studies, etc.
- The second stage of 2020-2023 includes preparation of investments in the form of projects, obtaining permits, finding financing sources, etc.
- Stage three - implementation of investments in the Odra Waterway in the years 2023 - 2027;
- Stage four - implementation of investments in Vistula Waterway in the years 2025 - 2030;
- Stage five - connection Odra - Wisła - after 2030.
- Stage six - connection between Wisła and Muchawiec and beyond - after 2030, etc.
- Support for the development of river ports, logistic and reloading centers - should be implemented over the entire period as the implementation of waterway releasing plans is progressing;
- Support for the development of inland navigation, construction of vessels, creation and development of transport and ship operators, stimulation of innovation, development of partnership, etc. should be implemented throughout the period - 2018 - 2030.

The study identifies potential partners of the Center who may be interested in cooperating closely with the Center in many aspects of its activities. The center should be an element of the community that wants to work for the revitalization of waterways and the revival of inland waterway transport. Identification of potential Partners is the first and basic element of the Center's marketing strategy. The identification of the target group has been divided into four stages:

- Stage 1: defining the requirements, needs along with the characteristics of individual organizations, people from the target group,
- Stage 2: taking into account the differences and similarities between particular organizations,
- Stage 3: separation of inland waterway segments,
- Stage 4: selection of segments to which the Center's services offer will be directed.

Based on the environmental interview, potential Center's stakeholders were also identified. They were divided into the following groups:

- I. Entities directly appointing the Center;
- II. Administration (governmental, regional and local);
- III. Experts and scientific institutions
- IV. Social and industry organizations;
- V. Businesses and private enterprises;
- VI. Local society.

In addition to the general tasks characteristic of this type of institution, the report proposes five basic tasks on which the Center should focus and are:

1. Creating expert opinions and reviewing documentation;
2. Participation in European projects related to the development of the transport system;
3. Organization of industry events;
4. Conducting educational activities;;
5. Publication of the annual report

Considering the current situation in the area of waterway infrastructure and inland waterway transport in Poland as well as the existence and functioning of many entities related to waterways in the city and in the region, the most convenient solution is the organizational location of the Center within the organizational and legal universities - **Kazimierz Wielki University**.

Employment during the next few years (durability period) should be adapted to the tasks and pace of implementation of revitalization investments. The staff should be able to achieve the objectives and tasks of the Center.

Adaptation costs for the Center offices - PLN 210 000 (50,000 EUR) - in accordance with the Program's budget:

- a. Construction works including site preparation for construction, delivery, service, installation and renovation - approx. PLN 168 000 (40,000 EUR)
- b. Purchase of the Center's equipment - PLN 42 000 (10,000 EUR)

Total costs of maintaining and functioning of the Center.

TOTAL COSTS	1 ST YEAR	2 ND – 3 RD YEAR	4 TH – 5 TH YEAR	TOTAL COSTS 5 YEARS
	314 000	400 400	486 000	2 088 400

The strongest point is the location of the Center within the University of Kazimierz Wielki structures, the weakest - the lack of the practice of using such institutions by stakeholders; the greatest chance is the implementation of the revitalization program for waterways in Poland and, in turn, the biggest threat - the lack of revitalization activities.

Benefits for the city of Bydgoszcz. The basic goal and the task of the commune is to provide residents with the highest possible standard of living for the present generation as well as future generations. The establishment of the Center would take into account expected future activities in the country in the field of revitalization of waterways at which the city is located and preparation for using these activities for social and economic development in the following years. This will allow the inhabitants of Bydgoszcz to increase their living standards in the future.

A center located and run by the University could contribute to the implementation of its tasks and objectives. The Center will serve to develop the academic, didactic, educational and social functions of the University.

It is recommended to sign an agreement between persons representing the authorities of Bydgoszcz and the University in which the Center is established within the framework of the University for at least 5 years. Details of the Center's operation: location of premises, tasks, etc. will be specified in the Regulations.

In the first years of its activity, the Center should focus on selected, indicated tasks and cooperate with the broadly understood stakeholders environment in the field of revitalization and development of waterway and inland waterway infrastructure.

At the end of the five years period, the Center's operations in the structures of the University, should be evaluated by stakeholder. The evaluation should take into account progress in revitalization of waterways in Poland, and it should decide on the further functioning of the Center, its legal and organizational form, financing method, location, etc.

Analysis of the demand for the Center's services shows that after meeting certain conditions, legal, administrative and organizational, its creation is expedient and necessary, especially considering the high position of the City of Bydgoszcz in the country in terms of supporting the development of inland waterway transport.

LITERATURA

1. Biała Księga. Plan Utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Rada Unii Europejskiej, Bruksela, 28 marca 2011.
2. *Ekspertyza w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030*, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa 2016.
3. EUROPA 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Komisja Europejska, Bruksela, 3.3.2010.
4. EUROPEJSKIE POROZUMIENIE w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzone w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r. DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Warszawa, dnia 13 czerwca 2017 r. Poz. 1137.
5. Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network “Blue Book” Third Revised Edition, <http://www.unece.org/index.php?id=46055> , dostęp z dnia 16.06.2018
6. Krystyna Wojewódzka – Król, Ryszard Rolbiecki, Społeczno – ekonomiczne skutki zagospodarowania dolnej Wisły, Acta Energetica 2017.
7. OŚWIADCZENIE RZĄDOWE z dnia 6 kwietnia 2017 r. w sprawie mocy obowiązującej Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu

- międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r. DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Warszawa, dnia 13 czerwca 2017 r. Poz. 1138.
8. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE.
 9. ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010
 10. ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW 695 — z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Dz. Ust. Nr 77 z 2002 r. poz. 695.
 11. STATUT UNIwersytetu KAZIMIERZA WIELKIEGO (tekst jednolity – stan na 20 kwietnia 2017 r.) *Załącznik nr 1 do Uchwały Nr 63/2016/2017 Senatu UKW z dnia 20 kwietnia 2017 r.*
 12. STRATEGIA NA RZECZ ODPOWIEDZIALNEGO ROZWOJU DO ROKU 2020 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 R Monitor Polski Warszawa, dnia 15 marca 2017 r. Poz. 260
 13. Strategia Rozwoju Bydgoszczy Załącznik do Uchwały Nr XLVIII/1045/13 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 27 listopada 2013 roku.
 14. Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+, Załącznik do uchwały Nr XLI/693/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 października 2013 r.
 15. Strona internetowa portalu „Wyborcza.pl” - <http://bydgoszcz.wyborcza.pl/bydgoszcz/7,48722,22820165,wciaz-nie-udalo-sie-wynajac-lokalu-w-okolicy-starego-ryнку.html>, dostęp z dnia 19.07.2018r.
 16. Strona internetowa Portalu Gospodarczego: https://logistyka.wnp.pl/urząd-zeglugi-srodladowej-w-bydgoszczy-zajmie-sie-cała-wisła,316319_1_0_0.html, dostęp z dnia 16.06.2018
 17. Strona internetowa Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy: <https://www.ukw.edu.pl/strona/uczelnia/misja>, dostęp z dnia 16.06.2018.
 18. Strona internetowa Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy - <https://www.ukw.edu.pl/>, dostęp z dnia 19.07.2018.
 19. Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2015 r. Opracowanie sygnałne. GUS. Warszawa, 12.08.2016 r.
 20. Ustawa Kodeks Spółek Handlowych
 21. USTAWA z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym, Dz.U. 1998 Nr 91 poz. 578.
 22. USTAWA z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, Dz.U. 2006 Nr 227 poz. 1658.
 23. Ustawa z dnia 6 kwietnia 1984 r. o fundacjach, Dz.U. 1984 Nr 21 poz. 97;
 24. Ustawa z dnia 7 kwietnia 1989 r. Prawo o Stowarzyszeniach Dz.U. 1989 Nr 20 poz. 104;
 25. USTAWA z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, Dz.U. 1990 Nr 16 poz. 95.

26. Założenia do Planów opracowano na podstawie dokumentu: EKSPERTYZA W ZAKRESIE ROZWOJU ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH W POLSCE NA LATA 2016-2020 (Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2030), MGMIŻŚ, Warszawa, 2016.
27. ZAŁOŻENIA DO PLANÓW ROZWOJU ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH W POLSCE NA LATA 2016–2020 Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2030 Załącznik do UCHWAŁY Nr 79 RADY MINISTRÓW z dnia 14 czerwca 2016 r. Monitor Polski Warszawa, dnia 22 lipca 2016 r. Poz. 711.
28. *Cywilnoprawne formy współpracy z udziałem jednostek samorządu terytorialnego*, [w:] portal internetowy Partnerstwa Samorządowe, <http://partnerstwasamorzadowe.pl/prawo/czytaj/cywilnoprawne-formy-wspolpracy-z-udzialem-jednostek-samorzadu-terytorialnego>, dostęp z dnia 24.07.2018r
29. Dz. U. z 2016 r. poz. 380 z późn. zm., art. 353¹, Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks cywilny, Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 22 marca 2016r.
30. Dz. U. z 2014 r. poz. 1649 z późn. zm., art. 28a, Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 26 listopada 2014r.
31. Dz. U. z 2014 r. poz. 1146 z późn. zm., art. 33, Ustawa o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020, Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 29 sierpnia 2014r.

ZAŁĄCZNIK 1 - ANKIETA

SPOTKANIE W SPRAWIE KONCEPCJI UTWORZENIA CENTRUM INFORMACJI I PROMOCJI ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH W BYDGOSZCZY

Urząd Miasta Bydgoszczy 30.05.2018

Otrzymano wypełnionych 16 ankiet.

Uczestnicy wskazali następujące preferencje

1. Proszę o zaznaczenie do trzech najważniejszych zadań jakie powinno realizować Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy.

- 5 1. Wsparcie inwestycji w drogi wodne;
- 4 2. Rozwój transportu drogami wodnymi;
- 1 3. Rozwój turystyki i wszechstronnego wykorzystania dróg wodnych;
- 7 4. Wsparcie rozwoju regionu i miasta w oparciu o zasoby dróg wodnych;
- 5 5. Koordynacja współpracy interesariuszy;
- 4 6. Informowanie społeczeństwa, polityków i media o korzyściach z korzystania z dróg wodnych;
- 2 7. Współpraca z użytkownikami dróg wodnych;
- 1 8. Opiniowanie dokumentów dotyczących dróg wodnych i żeglugi;
- 5 9. Organizacja spotkań, kongresów i konferencji;
- 2 10. Zachęcanie użytkowników i potencjalnych użytkowników do wyboru transportu wodnego śródlądowego i intermodalności;
- 4 11. Promowanie wiedzy i innowacji i doskonalenia w sektorze żeglugi śródlądowej;
- 5 12. Lobbing w zakresie decyzji dotyczących rozwoju dróg wodnych i żeglugi śródlądowej;
- 2 13. Identyfikacja wąskich gardeł rozwoju dróg wodnych i żeglugi śródlądowej;

14. Współpraca z instytucjami naukowymi i edukacyjnymi;

15. Współpraca w ramach UE;

2. Która z wskazanych form organizacji prawnej byłaby Pani/Pana zdaniem najkorzystniejsza dla Centrum? Proszę wskazać maksymalnie 2 propozycje

4 1. Samodzielne stowarzyszenie;

1 2. Samodzielna fundacja;

1 3. Samodzielna spółka (SA, z o.o.);

1 4. W ramach już istniejącej spółki;

5. W ramach podmiotu wspierającego rozwój gospodarczy;

2 6. W ramach organizacji gospodarczej (izba, klaster, stowarzyszenie, fundacja. itp.);

10 7. W ramach uczelni;

1 8. Jako jednostka samorządowa miejska;

1 9. Jako jednostka samorządowa regionalna;

10. Jako jednostka administracji rządowej;

11. Forma działalności gospodarczej;

3. Czy Pani/Pana zdaniem istnieje potrzeba utworzenia Centrum w Bydgoszczy?

Proszę zaznaczyć odpowiednią odpowiedź:

Tak 13

Nie 1

DZIĘKUJEMY

ZAŁĄCZNIK 2 – LISTA UCZESTNIKÓW KONSULTACJI

Lista uczestników spotkania w dniu 30 maja 2018 r

Urząd Miasta Bydgoszcz



Bydgoszcz Spotkanie dot. utworzenia Centrum
30.05.2018r. Informacji i Promocji Śródlądowych
Wodnych w Bydgoszczy



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND

Lp.	Imię i nazwisko	Institucja	Podpis
1	PAWEŁ RETKOWSKI	UM BYDGOSZCZY	<i>[Signature]</i>
2	B. Katarzyna Napiewojska	UM Bydgoszcz	<i>[Signature]</i>
3	Henryk Hohl	UM BYDGOSZCZY	<i>[Signature]</i>
4	Rafał Koba	EU-CONDUCT	<i>[Signature]</i>
5	KWIECJA MECICKA	KLASTERLTTP	<i>[Signature]</i>
6	JERZY UZIĘBŁO	KLASTER L-T P-P	<i>[Signature]</i>
7	Jedrej Stępa	Stowarzyszenie Młodzi w Bydgoszczy	<i>[Signature]</i>
8	Lesław Wond	ICI	<i>[Signature]</i>
9	Andrzej Poligabli	BPPT	<i>[Signature]</i>
10	Piotr Terlecki	IPH WK-P	<i>[Signature]</i>
11	Teresa Smborska	Gmina Sołec Kujawski	<i>[Signature]</i>
12	Robert Brulwicki	Województwo Kujawsko-Pomorskie	<i>[Signature]</i>
13	Edyta Hinczajewska	ŻAKK Sp. z o.o.	<i>[Signature]</i>
14	Julia Kowal	MKPiZ	<i>[Signature]</i>
15	Leszek Turkowski	OMWK-P	<i>[Signature]</i>
16	Rafał Modrzyński	OMWK-P	<i>[Signature]</i>
17	Michał Marchewka	UMW	<i>[Signature]</i>
18	Krzysztof Bukowski	K-PIW	<i>[Signature]</i>
19	MARIA WĄSIK	UM Bydgoszcz	<i>[Signature]</i>
20	Gregorz Boroni	UM Bydgoszcz	<i>[Signature]</i>
21	Monika Kypriusowa	RZGW w Bydgoszczy	<i>[Signature]</i>
22	Anita Starmus	RZGW w Bydgoszczy	<i>[Signature]</i>
23	PAWAŁ WOLPIAL	ZSIS - Państw. Instytut Wodny	<i>[Signature]</i>
24			
25			
26			
27			
28			
29			
30			
31			
32			
33			
34			
35			
36			

ZAŁĄCZNIK 3 – RAMOWA UMOWA O WSPÓŁPRACY

RAMOWA UMOWA O WSPÓŁPRACY (PROJEKT)

Umowę zawarto w dniu w pomiędzy:

GMINĄ MIASTA BYDGOSZCZ

z siedzibą w

reprezentowanym przez:

a

UNIWERSYTETEM KAZIMIERZA WIELKIEGO

z siedzibą w

zwanym dalej UKW,

reprezentowanym przez:

**w celu utworzenia Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych
zwanym dalej „Centrum”:**

§ 1

Strony zawierają niniejszą umowę biorąc pod uwagę następujące okoliczności:

1. Miasto Bydgoszcz realizuje międzynarodowy projekt pn. *„Zwiększenie mobilności towarów i logistyki w Regionie Morza Bałtyckiego poprzez wzmocnienie transportu śródlądowego i morskiego oraz promocję nowych międzynarodowych usług żeglugowych”* (akronim EMMA) realizowanego w ramach programu Europejskiej Współpracy Terytorialnej Interreg Region Morza Bałtyckiego, współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
2. UKW dysponuje wiedzą oraz doświadczonym personelem z zakresie rewitalizacji śródlądowych dróg wodnych.

3. Rozwój śródlądowych dróg wodnych, jest istotny nie tylko dla rozwoju żeglugi, lecz też przynosi szereg pozytywnych innych efektów dla innych dziedzin życia gospodarczego i społecznego.
4. Miasto Bydgoszcz i UKW od lat podejmowało i podejmuje nadal inicjatywy wspierające rewitalizację dróg wodnych i rozwój żeglugi śródlądowej. Miasto Bydgoszcz jest aglomeracją zlokalizowaną na przecięciu i styku dwóch dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (MDW E40 i MDW E70).
5. Znaczenie śródlądowych dróg wodnych i żeglugi śródlądowej dla zrównoważonego rozwoju podkreślane jest w wielu dokumentach o charakterze strategicznym UE
6. Działania na rzecz rewitalizacji dróg wodnych i wzrostu znaczenia żeglugi śródlądowej przewidują krajowe dokumenty strategiczne i plany
7. Rząd Polski ratyfikował w 2017 roku Konwencje AGN której celem jest ułatwienie rozwoju transportu międzynarodowego w Europie z wykorzystaniem dróg wodnych śródlądowych
8. Miasto Bydgoszcz i UKW wyrażają wolę współpracy i wspólne utworzenie Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych na terenie Miasta Bydgoszcz.

§ 2

Strony ustalają następujące warunki współpracy:

1. UKW udostępni (przekaze nieodpłatnie/ użyczy, wynajmie) na okres 5 lat odpowiednie pomieszczenie będące siedzibą Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych. Pomieszczenie musi spełniać warunki określone z przepisach Bezpieczeństwa i Higieny Pracy oraz posiadać ogólnodostępny charakter.
2. UKW zobowiązuje wydelegować do obsługi Centrum odpowiednio wykwalifikowaną kadrę oraz zobowiązuje się do pokrycia wszystkich kosztów eksploatacyjnych oraz utrzymania pomieszczenia Centrum,
3. Miasto Bydgoszcz zobowiązuje się do pokrycia kosztów prac remontowo/budowlanych niezbędnych do przystosowania pomieszczeń do pełnienia funkcji Centrum w kwocie 40.000 Euro,
4. Miasto Bydgoszcz zobowiązuje się do wyposażenia Centrum w niezbędny sprzęt biurowy w kwocie 10.000 Euro,
5. UKW zobowiązuje się, iż udostępnione pomieszczenie oraz wyposażenie Centrum nie będzie wykorzystywane do celów komercyjnych,
6. Szczegółowy zakres działania i pracy Centrum zostanie określony w oddzielnym regulaminie

§ 3

Ponadto w celu nawiązania i rozwijania wzajemnej współpracy w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych strony ponadto postanawiają:

1. Zapewnić warunki sprzyjające wymianie doświadczeń oraz prowadzenia wspólnych działań w zakresie rozwoju dróg wodnych śródlądowych.
2. Podejmować wspólne przedsięwzięcia o charakterze rozwojowym w dziedzinach interesujących Strony umowy

3. W ramach działalności Centrum organizować wspólne przedsięwzięcia mające na celu popularyzację wiedzy i osiągnięć Stron takie, jak: konferencje, seminaria, odczyty, wykłady itp.
4. Kierować pracowników Stron do wspierania procesu rozwoju śródlądowych dróg wodnych.
5. Umożliwić zainteresowanym mieszkańcom miasta i pracownikom Stron korzystanie ze zbiorów bibliotek obu instytucji na zasadzie wzajemności.
6. Podejmować wspólne działania zmierzające do nawiązania wielostronnej współpracy z zagranicznymi instytucjami.

§ 4

Strony umowy nie będą ponosiły odpowiedzialności wobec drugiej strony za szkody wynikłe z działania lub zaniechania, jeżeli określone zachowanie leżało w najlepszym interesie dla realizacji celu umowy, oparte było na dobrej wierze strony i nie było wynikiem zaniedbania lub złego zarządzania.

§ 5

Niniejsza umowa została zawarta na czas nieokreślony i obowiązuje do chwili wypowiedzenia jej przez jedną ze stron.

§ 6

Wszelkie zmiany niniejszej umowy muszą mieć formę pisemną zaakceptowaną przez obie strony umowy.

§ 7

Sądem właściwym do rozpoznawania wszelkich sporów wynikłych na tle realizacji niniejszej umowy jest sąd właściwy dla miasta Bydgoszczy.

§ 8

Umowę sporządzono na podstawie przepisów prawa cywilnego w art. 3531 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny -Dz. U. z 2016 r. poz. 380 z późn. zm.; art. 28a ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2014 r. poz. 1649 z późn. zm.) oraz art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020.

§ 9

Umowę sporządzono w 2 jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla obu stron.

.....
Prezydent Miasta Bydgoszcz

.....
Rektor Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego