Elżbieta Załoga, Emilia Kuciaba*

DOBRE PRAKTYKI W ZAKRESIE ROZWOJU TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO W KRAJACH EUROPEJSKICH

Streszczenie

Celem artykułu jest analiza dobrych praktyk w zakresie rozwoju transportu wodnego śródlądowego oraz działań służących wzmocnieniu pozycji konkurencyjnej tej gałęzi transportu na rynku usług transportowych Unii Europejskiej. Istniejące przykłady dobrych praktyk są związane z rozwojem inteligentnych systemów transportowych, wdrażaniem finansowych instrumentów wsparcia transportu wodnego śródlądowego, rozwojem transportu intermodalnego oraz zmniejszeniem kosztów zewnętrznych transportu. Doświadczenia krajów europejskich w zakresie funkcjonowania i rozwoju żeglugi śródlądowej mogą stanowić cenną pomoc przy opracowywaniu i wdrażaniu rozwiązań modelowych w poszczególnych krajach członkowskich.

Słowa kluczowe: transport wodny śródlądowy, dobre praktyki, polityka transportowa

Wstęp

Transport wodny śródlądowy w Unii Europejskiej odznacza się dużym potencjałem rozwojowym dzięki korzyściom oferowanym użytkownikom transportu i społeczeństwu, przyjmującemu politykę zrównoważonego rozwoju jako wyzwanie obecnej generacji. W warunkach sprzyjających rozwojowi gałęzi transportu

* prof. dr hab. Elżbieta Załoga – Katedra Systemów i Polityki Transportowej, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, adres e-mail: elzbieta.zaloga@wzieu.pl; dr Emilia Kuciaba – Katedra Systemów i Polityki Transportowej, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, adres e-mail: emilia.kuciaba@wzieu.pl.

o niższych kosztach społecznych transport wodny śródlądowy nie zachowuje *status quo*, ale przyjmuje współczesne wyzwania, kreując innowacje w zakresie usług, organizacji, procesów i marketingu. Wiedza o zakresie innowacji w transporcie i poszukiwanie potencjału dla ich wdrożenia przez przedsiębiorstwo, samorząd, państwo jest źródłem ogólnego rozwoju społeczno-gospodarczego.

Benchmarking jest narzędziem identyfikacji potencjalnych usprawnień w systemie transportowym poprzez wyszukiwanie najlepszych praktyk (*best practices*), analizę różnic w stosowanych praktykach i sugerowanie potencjalnych zmian¹.

Rozwiązania modelowe w transporcie opracowywane są na podstawie analizy porównawczej rozwiązań stosowanych w krajach, sektorach gospodarki, instytucjach, przedsiębiorstwach, w których system transportowy lub jego podsystemy funkcjonują najefektywniej. Banchmarking jest stosowany przez decydentów politycznych, podmioty polityki transportowej, zarządców infrastruktury, operatorów logistycznych, spedytorów oraz przewoźników. Pozwala on na osiągnięcie przewagi konkurencyjnej poprzez stosowanie sprawdzonych działań i rozwiązań funkcjonujących na rynku. Benchmarking w transporcie jest wykorzystywany w odniesieniu do²:

- krajowych systemów transportowych (podziału gałęziowego, efektywności funkcjonowania, rozwoju infrastruktury),
- poziomu rozwoju poszczególnych gałęzi transportu w różnych krajach (analiza międzygałęziowa),
- procesu deregulacji i liberalizacji w poszczególnych gałęziach transportu w różnych krajach oraz pomiędzy gałęziami transportu,
- systemu opłat za korzystanie z infrastruktury transportu w poszczególnych krajach i gałęziach transportu,
- systemu cen i polityki cenowej w odniesieniu do usług transportowych w poszczególnych krajach i gałęziach transportu,
- modeli finansowania infrastruktury transportu stosowanych w poszczególnych krajach i gałęziach transportu,

¹ Zob. *Benchmarking Intermodal Freight Transport*, OECD 2002, s. 8, www.international-transportforum.org/pub/pdf/02BenchmarkingE.pdf (dostęp 14.09.2015).

² *Benchmarking and Best Practices in Transport Sector*, red. E. Marciszewska, J. Pieriegud, Warsaw School of Economics, Warsaw 2009, s. 29–30.

- dobrych praktyk stosowanych przez liderów w poszczególnych krajach i gałęziach transportu lub adaptowanych z jednej gałęzi transportu do innej,
- jakości usług i poziomu satysfakcji klientów w przedsiębiorstwach przewozowych jednej gałęzi transportu, pomiędzy gałęziami transportu oraz w poszczególnych krajach,
- strategii rozwojowych stosowanych w przedsiębiorstwach transportowych, gałęziach transportu oraz odnośnie do infrastruktury i systemów transportowych,
- efektów rozwoju przedsiębiorstw transportowych w poszczególnych krajach i gałęziach transportu.

Dobre praktyki dotyczące rozwoju transportu wodnego śródlądowego w krajach europejskich widoczne są w szczególności w krajach nadreńskich. W państwach tych udział żeglugi śródlądowej w podziale gałęziowym rynku przewozów lądowych wynosi od 38,9% w Holandii, 20,4% w Belgii, 12,6% w Niemczech do 0,1% we Włoszech i Szwajcarii³. Wzrost przewozów kontenerowych na Renie jest proporcjonalny do wzrostu obrotów kontenerowych w portach morskich delty Renu⁴. W wielu relacjach żegluga śródlądowa wygrywa konkurencję z transportem kolejowym z uwagi na możliwość wykorzystania efektów skali. Przeładunek burta-burta pozwala zaoszczędzić czas i zmniejszyć koszty transportu.

W Unii Europejskiej można odnaleźć dużo przykładów dobrych praktyk w zakresie rozwoju transportu wodnego śródlądowego oraz działań służących wzmocnieniu pozycji konkurencyjnej tej gałęzi transportu na rynku usług transportowych. Do najważniejszych z nich należą:

- wykorzystanie żeglugi śródlądowej do obsługi ładunków skonteneryzowanych oraz włączenie w morsko-lądowe łańcuchy logistyczne,
- rozwijanie portów śródlądowych w funkcji intermodalnych węzłów transportowych,
- obsługa ładunków nowych lub rozwijających się segmentów gospodarki, takich jak energetyka wiatrowa, przemysł samochodowy, energetyczny (biomasa),
- włączenie żeglugi śródlądowej do systemu obsługi transportowej miast,

³ <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/statistics-illustrated> (dostęp 15.07.2015).

⁴ Europäische Binnenschifffahrt. Marktbeobachtung Nr. 18, Zentralkommission für die Rheinschifffahrt 2014, s. 26.

- finansowanie rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego przy wykorzystaniu funduszy unijnych i programu TEN-T oraz tworzenie źródeł finansowania przedsięwzięć proekologicznych armatorów żeglugi śródlądowej,
- integracja wewnątrz- i międzygałęziowa w zastosowaniu inteligentnych systemów transportowych (ITS).

Działania te przejawiają się także we wdrażaniu innowacji technologicznych oraz w działaniach proekologicznych. Za najważniejsze innowacje technologiczne należy uznać budowę statków przystosowanych do coraz bezpieczniejszego przewozu ładunków płynnych na wzór tendencji obserwowanych w transporcie morskim, budowę niskoemisyjnych silników dla statków rzecznych, poszukiwanie alternatywnych źródeł zasilania statków (LNG) oraz wdrażanie systemów informacyjnych i komunikacyjnych (RIS, AIS). W celu przyspieszenia implementacji prawa unijnego tworzone są finansowe instrumenty wsparcia działań innowacyjnych. Dzięki tym instrumentom do 2011 roku RIS objął cały Ren.

Dobre praktyki w zakresie działań proekologicznych widoczne są w szczególności w działalności holenderskich portów morskich. Praktyki te polegają na tworzeniu stref ekologicznych w portach, wprowadzaniu zróżnicowanych opłat portowych dla statków o różnych standardach emisji spalin oraz dobrowolnym wdrażaniu standardów ekologicznych na zasadzie społecznej odpowiedzialności biznesu. W Norwegii w celu wyrównania konkurencji międzygałęziowej w poszczególnych gałęziach transportu stosuje się podatek emisyjny i fundusz emisyjny. W Niemczech widoczne są działania w kierunku wyrównania opłat z tytułu użytkowania infrastruktury we wszystkich gałęziach transportu. We wszystkich krajach nadreńskich wprowadzony został system elektroniczny umożliwiający pobieranie opłat za odprowadzanie nieczystości ze statków podczas bunkrowania (opłata wliczona w cenę paliwa).

Poniżej przedstawiono przykłady dobrych praktyk w zakresie rozwoju żeglugi śródlądowej w Europie w odniesieniu do wybranych obszarów.

Finansowanie rozwoju infrastruktury dróg wodnych oraz portów rzecznych

Dla rozwoju dróg wodnych śródlądowych w Europie istotne znaczenie ma program TEN-T. Dzięki dodatkowej linii budżetowej dedykowanej transeuropejskim sieciom transportowym możliwa jest sprawniejsza eliminacja brakujących połączeń i wąskich gardeł w europejskiej sieci dróg wodnych. Obecnie,

w ramach projektów żeglugowych sieci TEN-T, budowane są kanały Sekwana – Europa Północna (Paryż – Amsterdam) oraz Saona – Mozela i Saona – Ren (SMSR) w środkowej Francji. Oba projekty będą bardzo ważnym ogniwem sieci dróg wodnych Europy Zachodniej. Kanał Sekwana – Europa Północna osiągnie długość 106 km oraz będzie dostępny dla jednostek o nośności do 4400 t. Kanał połączy region Paryża z Renem i Niemcami (przez Belgię), tj. basen Sekwany z basenem Skaldy i Renu, tworząc w ten sposób 20 000 km nowych tras żeglugi śródlądowej w Europie. Kanał ten ma być otwarty w 2017 roku. Przewiduje się, że do 2020 roku kanałem będzie przewożonych 15 mln t ładunków. Korytarz ten znajduje się na liście 30 priorytetowych korytarzy TEN-T. Drugi projekt to dwa kanały o wysokich parametrach techniczno-eksploatacyjnych: Saona – Mozela i Saona – Ren (SMSR). Oba kanały umożliwią połączenie wodne Niemiec z południem Europy (przez Francję). Będzie to połączenie Ren – Mozela – Saona – Rodan – Morze Śródziemne. Oba kanały będą miały łączną długość ok. 220 km, szerokość całkowitą 70 m i szerokość użyteczną dla statków 36 m. Różnica poziomów wyniesie 300 m. Kanałami o takich wymiarach mogą pływać barki o długości do 185 m i zanurzeniu do 4,5 m. W finansowaniu budowy kanałów SMSR ma brać udział osiem regionów Francji i trzy kraje związkowe Niemiec. Budowy tych kanałów podjęła się firma zarządzająca kanałami.

Oprócz programu TEN-T i funduszy strukturalnych Unii Europejskiej ważnym źródłem finansowania transportu wodnego śródlądowego są programy promocji i rozwoju tej gałęzi transportu. Koncentrują się one na promocji budowy „ekologicznej” floty, wsparciu transportu kombinowanego oraz wdrażaniu nowych technologii w żegludze śródlądowej. Finansowanie portów jest wykonywane w ramach programów promocji transportu kombinowanego i w dużej mierze skupia się na formule PPP.

Programy wsparcia dróg wodnych i portów rzecznych funkcjonują w Holandii, Belgii oraz Niemczech i obejmują bezzwrotne dofinansowanie od 20 do 80% kosztów kwalifikowanych. Wytyczne, którymi są obwarowane, dotyczą m.in.: przyznania dofinansowania jedynie portom państwowym oraz pełniącym funkcję portów publicznych (Holandia), świadczenia usług przy wykorzystaniu finansowanej inwestycji infrastrukturalnej przez okres 10 lat (Belgia), pozostania nabrzeża we własności państwa (Belgia), publicznego dostępu do finansowanego urządzenia transportu kombinowanego (Niemcy)⁵.

⁵ Witryna internetowa programu NAIADES, Funding Database, www.naiades.info (dostęp 28.05.2014).

Rządowe programy wsparcia inwestycji w transporcie wodnym śródlądowym zwiększają dostępność żeglugi dla użytkownika, pobudzają rozwój tej gałęzi transportu oraz stwarzają szansę rozwoju przedsiębiorstwom funkcjonującym w sektorze.

Modernizacja floty, działania proekologiczne i wdrażanie innowacji technologicznych

Obecnie kierunki zmian technologii przewozu są związane zarówno z trendami dotyczącymi proekologicznego rozwoju transportu, jak również z rozwojem gospodarczym, który wywołał zmiany jakościowe i ilościowe w wymianie towarowej. Innowacje technologiczne i komunikacyjne w żegludze śródlądowej można dostrzec w konstrukcji statków podnoszącej ich sprawność, budowie nowych typów statków specjalistycznych, budowie statków uniwersalnych, poprawie bezpieczeństwa przewozu ładunków płynnych, budowie niskoemisyjnych silników oraz katalizatorów i filtrów cząstek stałych, poszukiwaniu alternatywnych źródeł zasilania statków (LNG), wdrażaniu systemów informacyjnych i komunikacyjnych (RIS, AIS). W przypadku niepodjęcia w Europie działań służących modernizacji floty i wdrażaniu innowacji w 2040 roku poziom emisji zanieczyszczeń w żegludze śródlądowej przypadający na 1 tkm może być wyższy niż w transporcie samochodowym⁶.

Innym rozwiązaniem na rzecz zmniejszenia emisji jest tworzenie stref ekologicznych w portach, dostępnych dla statków o niskim poziomie zanieczyszczeń (w porcie Rotterdam system będzie wdrożony do 2025 roku, aktualnie stosowany jest system różnicowania opłat portowych dla statków w zależności od standardu emisji spalin).

W głównych portach morskich Holandii podejmowane są próby wdrażania standardów ekologicznych na zasadzie społecznej odpowiedzialności biznesu. Funkcjonują one w oparciu o certyfikaty dla statków, dzięki którym armatorzy odnoszą różnego rodzaju korzyści w portach oraz w kontaktach z usługobiorcami. W Norwegii od 2007 roku przedsiębiorstwa żeglugowe wpłacają podatki do funduszu emisyjnego, z którego korzystają przy realizacji przedsięwzięć służących ochronie środowiska. W krajach nadreńskich wprowadzony został system

⁶ Medium and Long Term Perspectives of IWT in the European Union, Final Report, NEA, CE Deft, Planco, MDS Transmodal, Viadonau, Zoetermeer 2011, s. 138.

elektroniczny umożliwiający pobieranie opłat za odprowadzanie nieczystości ze statków podczas bunkrowania (opłata wliczona w cenę paliwa).

Programy wsparcia modernizacji floty i wdrażania innowacji technologicznych koncentrują się na⁷:

- rozwoju innowacji w towarowym transporcie kombinowanym (Austria),
- budowie urządzeń przeładunkowych w transporcie intermodalnym (Austria, Niemcy, Francja, Belgia, Wielka Brytania),
- budowie statków przyjaznych środowisku, dofinansowaniu zakupu niskoemisyjnych silników (Austria, Niemcy, Holandia),
- budowie innowacyjnych statków (Niemcy, Francja),
- inwestycji w niskoemisyjne wyposażenia statku (Holandia).

Innowacje technologiczne podnoszące konkurencyjność żeglugi śródlądowej, oprócz budowy statków i ich wyposażenia, dotyczą także optymalizacji ich ruchu. Usługi i systemy służące wspomaganie zarządzania ruchem statków na arenie międzynarodowej zostały zharmonizowane pod nazwą *River Information System* (RIS).

W ramach realizacji systemu RIS w Austrii uruchomiony został w 2009 roku Elektroniczny System Zarządzania Śluzami (*Electronic Lock Management System* – LMS), który wspiera operatorów śluz w planowaniu, realizacji i dokumentowaniu operacji śluzowania, umożliwia poprawę poziomu usług dla użytkowników drogi wodnej oraz zbieranie danych statystycznych.

W Polsce pilotażowy projekt wdrożenia RIS na Dolnej Odrze finansowany był ze środków TEN-T. Został on zrealizowany przez Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. Projekt obejmuje 97,3 km rzeki Odry o międzynarodowych parametrach, które objęte są obowiązkiem wdrożenia RIS. W roku 2013 Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie rozpoczął pracę nad projektem „Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry – prace przygotowawcze”. W ramach pełnego wdrożenia zasięg systemu zostanie rozszerzony terytorialnie o odcinek od miejscowości Ognica do miejscowości Hohensaaten, tj. o 30 km⁸.

RIS rozwija się w zróżnicowanym tempie w poszczególnych krajach europejskich. Tworzenie aplikacji służących multimodalnemu planowaniu logistycznemu jest kolejnym krokiem rozwoju systemu. W przyszłości RIS zostanie

⁷ Opracowano na podstawie informacji z witryny internetowej programu NAIADES, www.naiades.info (dostęp 30.05.2014).

⁸ Witryna internetowa pilotażowego programu wdrażania RIS na Dolnej Odrze, www.ris-odra.pl (dostęp 25.07.2015).

zintegrowany z innymi systemami, takimi jak informacje portowe, systemy śledzenia i wyszukiwania (*Vessel Tracking and Tracing*) oraz eFreight⁹.

Od 1 grudnia 2014 roku Centralna Komisja Żeglugi na Renie wprowadziła obowiązek wyposażenia statków pływających po Renie w system AIS (*Automatic Identification System*) oraz ECDIS (*Electronic Chart Display and Electronic Information System*)¹⁰. System AIS służy automatycznemu rozpoznawaniu i kontroli ruchu statków na śródlądowych drogach wodnych. W systemie ECDIS ruch statków może być wyświetlany na elektronicznych mapach dróg wodnych. Systemy AIS oraz ECDIS działają komplementarnie oraz mają na celu poprawę bezpieczeństwa żeglugi – dzięki bezpośredniemu przekazowi informacji pomiędzy statkami, jak też usprawnieniu procesów kontroli ruchu statków oraz usuwania skutków katastrof.

Z badań Dyrekcji Wodnej i Żeglugowej Południe-Zachód wynika, że w 2012 roku na Renie 92% statków było wyposażonych w transpondery AIS. W 71% sterówek informacje z AIS były pokazywane na elektronicznych mapach dróg wodnych (ECDIS)¹¹. W Polsce nie istnieje obowiązek wyposażania statków w systemy AIS i ECDIS.

Poszczególni armatorzy zachodnioeuropejscy wdrażają bardziej specjalistyczne systemy, np. *Intermodal Tariff Information System* (IMTIS), wspomagający najbardziej korzystny wybór gałęzi transportu, czy też przepływomierze – umożliwiające śledzenie zależności między prędkością statku i zużyciem paliwa (system jest wprowadzany od 2006 roku w obszarze Renu i portów ARA (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpia).

W krajach nadreńskich obserwowane jest rozszerzanie zakresu innowacji informacyjnych i komunikacyjnych o kolejne aplikacje w celu integracji międzygałęziowej systemów informacyjnych, a w efekcie wzrost efektywności eksploatacji floty.

⁹ Freight Transport Logistics Action Plan, Communication from the Commission COM (2007) 607 final, www.efreightproject.eu (dostęp 29.07.2013).

¹⁰ Erläuterungen zur Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS Geräten und Inland ECDIS Geräten oder vergleichbaren Kartenanzeigeräten, Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, März 2015, s. 1.

¹¹ Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS), www.elwis.de (dostęp 27.07.2015).

Włączenie żeglugi śródlądowej do obsługi potrzeb transportowych miast

Przykłady europejskie pokazują, że żegluga śródlądowa może efektywnie włączać się w obsługę ładunków w miastach, w których istnieją odpowiednie warunki infrastrukturalne. Najczęściej jest to transport na małą skalę do lokalnych sklepów i restauracji. Warunkiem sprzyjającym jest dostępność terminali lub portów, w których konsolidowane są ładunki. Barki wyposażone w dźwigi wykluczają konieczność występowania tych urządzeń na nabrzeżach i często poszarzają zakres przestrzenny działalności. Struktura asortymentowa ładunków przewożonych transportem wodnym śródlądowym w miastach jest szeroka i obejmuje ładunki skonteneryzowane, przewożone na paletach, odpady komunalne, makulaturę, papier, produkty spożywcze, farmaceutyczne, kosmetyki, artykuły biurowe, przesyłki kurierskie oraz rowery miejskie.

Doświadczenia zachodnioeuropejskie wskazują, że partnerstwo publiczno-prywatne jest najbardziej odpowiednią formułą finansowania takich przedsięwzięć ze względu na występowanie trudności finansowych w początkowych fazach projektu.

Rozwojowi żeglugi śródlądowej na obszarach miejskich, oprócz warunków infrastrukturalnych, sprzyjają ograniczenia administracyjne dotyczące transportu samochodowego, w tym zielone strefy w centrach miast, ograniczenie liczby miejsc rozładunku w miastach, czasu poruszania się pojazdów w centrach miast oraz wymagania dotyczące norm emisji spalin przez środki transportu samochodowego.

Chcąc zmniejszyć negatywny wpływ transportu na środowisko i jakość życia mieszkańców, pięć europejskich stolic: Bruksela, Paryż, Berlin, Budapeszt i Wiedeń, wraz z zarządcami portów miejskich, zobowiązało się w 2011 roku do wykorzystania transportu wodnego śródlądowego jako elementu logistyki miasta w koncepcji *green logistics*. Najszerze jest wykorzystanie barek do obsługi transportowej centrów handlowych i dystrybucyjnych (Paryż, Amsterdam, Londyn), składów budowlanych (Paryż), browarów (Utrecht), przewozu odpadów komunalnych (Amsterdam, Lille, Paryż).

Jak wskazano, żegluga śródlądowa posiada znaczący potencjał, jeśli chodzi o obsługę logistyczną miast. Może ona przyczynić się do rozwiązania problemów związanych z zatłoczeniem, kongestią, hałasem i rosnącym zanieczyszczeniem powietrza.

Zakończenie

Omówione przykłady dobrych praktyk w zakresie funkcjonowania i rozwoju transportu wodnego śródlądowego tworzą perspektywy wzrostu pozycji konkurencyjnej tej gałęzi transportu oraz wskazują nowe segmenty jej wykorzystania. Finansowe instrumenty wsparcia transportu wodnego śródlądowego oraz promocji transportu kombinowanego stymulują popyt ciężący do transportu wodnego śródlądowego i rozwój podaży usług tej gałęzi. Produktywność i niskoemisyjność floty rzecznej będzie wzrastała na skutek budowy nowoczesnych jednostek, wymiany silników na niskoemisyjne oraz instalowania katalizatorów i filtrów cząstek stałych. W szczególności rozwój systemu RIS przyczyni się do optymalnego wykorzystania potencjału dróg wodnych, poprawy bezpieczeństwa żeglugi, usprawnienia procesów transportowych z udziałem transportu wodnego śródlądowego przez zwiększenie prędkości przewozu, sprawne zarządzanie ruchem oraz zwiększenie efektywności przeładunków. Doświadczenia krajów europejskich w zakresie funkcjonowania i rozwoju żeglugi śródlądowej mogą stanowić cenną pomoc przy opracowywaniu i wdrażaniu rozwiązań modelowych w poszczególnych krajach członkowskich.

Bibliografia

- Benchmarking Intermodal freight transport, OECD 2002, www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/02BenchmarkingE.pdf.
- Benchmarking and Best Practices in Transport Sector, red. E. Marciszewska, J. Pieriegud, Warsaw School of Economics, Warsaw 2009.
- Europäische Binnenschifffahrt. Marktbeobachtung nr 18, Zentralkommission für die Rheinschifffahrt 2014.
- <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/statistics-illustrated>.
- Medium and Long Term Perspectives of IWT in the European Union, Final Report, NEA, CE Delft, Planco, MDS Transmodal, Viadonau, Zoetermeer 2011.
- www.efreightproject.eu.
- www.elwis.de.
- www.naiades.info.
- www.ris-odra.pl.

BEST PRACTICES FOR INLAND WATER TRANSPORT DEVELOPMENT IN EUROPEAN COUNTRIES

Abstract

In the European Union can be found examples of good practice in the development of inland waterway transport and measures to strengthen the competitive position of this mode of transport in the transport market. They are related to the development of intelligent transport systems, the implementation of financial support mechanisms, the development of intermodal transport and the reduction of external costs of transport. The experience of European countries in the functioning and development of the inland waterway transport can be a valuable help in developing and implementing model solutions for individual Member States.

Keywords: inland waterway transport, best practices, transport policy