

**Magdalena Kaup<sup>1</sup>****ZNACZENIE INFRASTRUKTURY TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO  
W OBSŁUDZE RUCHU PASAŻERSKIEGO W POLSCE****Streszczenie**

Istniejący stan infrastruktury liniowej i punktowej transportu wodnego śródlądowego w Polsce sprawia, że system żeglugi śródlądowej ma marginalne znaczenie, a jej dotychczasowy udział w obsłudze ruchu pasażerskiego jest niewielki. Rozwój śródlądowej żeglugi pasażerskiej jest możliwy jedynie w portach o dobrej dostępności komunikacyjnej i odpowiednio wyposażonych, co wymaga dużych nakładów inwestycyjnych i wspólnych inicjatyw regionów.

W niniejszym artykule przeanalizowano wpływ stanu infrastruktury transportu wodnego śródlądowego na realizację przewozów pasażerskich w Polsce oraz dokonano oceny dotychczasowych działań z wykorzystaniem analizy statystycznej i badania ankietowego.

Przedstawiono w nim aktualny stan polskiej infrastruktury transportu wodnego śródlądowego i wskazano istniejące problemy żeglugi wynikające z braku inwestycji w infrastrukturę i wieloletnich zaniedbań. Ponadto opisano drogi wodne dostępne dla żeglugi pasażerskiej, zarówno w celach komunikacyjnych, jak i turystycznych. Przedstawiono także wielkość realizowanych przewozów oraz liczbę śródlądowych statków pasażerskich i liczbę pasażerów przewiezionych żegluga śródlądową w Polsce w ostatnich latach.

W artykule w celu oceny dotychczasowych działań miast i regionów, wpływających na poprawę infrastruktury transportu wodnego śródlądowego i podwyższenie stopnia jej wykorzystania, zastosowano badania ankietowe. Badania te przeprowadzono w czterech nadodrzańskich miastach: Szczecinie, Nowej Soli, Wrocławiu i Gliwicach. Wyniki badań ukazały oczekiwania społeczeństwa wobec transportu wodnego śródlądowego w sferze obsługi pasażerów.

---

<sup>1</sup> Dr inż. Magdalena Kaup, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Wydział Techniki Morskiej i Transportu, e-mail: mkaup@zut.edu.pl.

**Słowa kluczowe:** infrastruktura, transport śródlądowy, ruch pasażerski

## **Wstęp**

Rozbudowana sieć polskich śródlądowych dróg wodnych oraz jej łączność z siecią dróg europejskich sprzyja realizacji krajowych i zagranicznych przewozów pasażerskich drogami wodnymi. Niestety, Polska jest jednym z krajów o najniższym stopniu wykorzystania żeglugi śródlądowej w obsłudze pasażerów, ale także i ładunków. Mimo iż podkreśla się wciąż znaczenie tej gałęzi transportu i sprzyja jej prowadzona polityka transportowa, to jednak parametry techniczne istniejącej infrastruktury ograniczają możliwości techniczne wykonywania transportu przez jednostki pasażerskie.

W ostatnich latach obserwuje się wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań w żegludze śródlądowej. Dotyczą one zarówno rozwiązań konstrukcyjnych samych statków śródlądowych, w celu obniżenia kosztów, podniesienia efektywności i wydajności ich pracy, jak również poszczególnych elementów infrastruktury, prowadzących do podniesienia stopnia ich wykorzystania w obsłudze pasażerów czy ładunków.

Kierunkiem ożywienia pasażerskiej żeglugi śródlądowej może być zainicjowanie eksploatacji statków o napędzie solarnym, elektrycznym czy z kadłubem w kształcie katamaranu, z aluminium, o małym zanurzeniu. Są to jednak rozwiązania, które wymagają określonych warunków i parametrów akwenów śródlądowych, a ich eksploatacja jest możliwa jedynie na wybranych odcinkach polskiej sieci śródlądowych dróg wodnych.

Celem artykułu jest analiza istniejącej w Polsce infrastruktury transportu wodnego śródlądowego i jej dotychczasowego wykorzystania w obsłudze ruchu pasażerskiego, a także przedstawienie społecznej oceny dotychczas zrealizowanych inwestycji. W artykule wykorzystano metody analizy statystycznej oraz badania ankietowe.

## **Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego w Polsce**

Infrastrukturę transportu wodnego śródlądowego stanowią obiekty liniowe, w tym naturalne i sztuczne drogi wodne, oraz obiekty punktowe, tj. porty, przystanie, przeładownie itp. Prawidłowe jej funkcjonowanie współtworzy lub warunkuje

realizację założeń programów i polityki rozwoju transportu w krótko- i długoterminowej perspektywie. Cechami charakterystycznymi infrastruktury transportu wodnego śródlądowego są niepodzielność techniczna, długi okres powstawania, długi okres żywotności itp.<sup>2</sup>

Ze względu na długi okres powstawania infrastruktury w trudnych warunkach (środowisko lądowe i wodne) oraz czas zwrotu inwestycji, pożądany jest długi okres jej żywotności. Wymaga ona jednak modernizacji i wprowadzania nowych innowacyjnych rozwiązań dostosowanych do zmieniających się uwarunkowań w transporcie, aby przez cały czas mogła być efektywnie eksploatowana.

Na przestrzeni lat, wpływ wielu czynników, zarówno wewnętrznych, jak i zewnętrznych, spowodował, że istniejący w Polsce stan infrastruktury portów śródlądowych i dróg wodnych jest wysoce niezadowolający i nie pozwala na realizację śródlądowych przewozów pasażerskich w stopniu dostatecznym.

Pomimo iż większość terytorium kraju ma dostęp do dróg wodnych, co stanowi doskonale warunki dla rozwoju tej gałęzi transportu, to jednak wieloletnie zaniedbania inwestycyjne w infrastrukturę przyczyniły się do coraz mniejszego wykorzystywania jej w obsłudze zarówno ładunków, jak i pasażerów – oraz nadały charakter wyłącznie lokalny.

W Polsce śródlądowe drogi wodne dzielą się na klasy (Ia, Ib, II, III, IV, Va, Vb), w zależności od maksymalnych parametrów statków, jakie mogą być dopuszczone do żeglugi, wielkości minimalnego prześwitu pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną. Klasyfikacja ta wyróżnia drogi wodne o znaczeniu regionalnym (Ia, Ib, II, III) i międzynarodowym (IV, Va, Vb)<sup>3</sup>. Im wyższa jest klasa drogi wodnej, tym wyższe są parametry statków śródlądowych i lepsze warunki żeglugowe.

W zachodniej części Polski istnieje lepiej rozwinięta infrastruktura, znajduje się tam znacznie więcej odcinków dróg wodnych o III klasie żeglowności i wyższych – niż w części wschodniej. Jednak drogi te nie stanowią zwartego systemu i nie ma możliwości żeglugi większymi jednostkami śródlądowymi.

---

<sup>2</sup> L. Tołkacz, *Infrastruktura transportu wodnego. Tom I. Infrastruktura transportu śródlądowego*, Szczecin 2010, s. 10–11, <http://zbc.ksiaznica.szczecin.pl/Content/19461/Tołkacz%20L.-Infrastruktura.pdf> (07.01.2015).

<sup>3</sup> *Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej* (Dz.U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43).

Obecnie długość szlaków wodnych dostępnych dla żeglugi śródlądowej wynosi 3659 km (w roku 1990 było 3997 km)<sup>4</sup>. Długość ta jest wystarczająca, aby można było uprawiać sprawną żeglugę śródlądową. Jednak istotnym problemem na tych drogach jest duże zróżnicowanie techniczne istniejących rozwiązań i ich niskie parametry oraz małe głębokości tranzytowe. Ponadto, zróżnicowane są szerokości szlaków żeglownych, promienie zakoli, wysokości pod mostami czy parametry śluz. Wiele budowli hydrotechnicznych jest niesprawnych i przestarzałych, co nie sprzyja prowadzeniu bezpiecznej i bezbarierowej żeglugi.

Liczne zaniedbania związane z nieinwestowaniem i niemodernizowaniem infrastruktury, ale także brak bieżących prac utrzymaniowych, doprowadziły do zniszczenia infrastruktury wodnej oraz utraty na wielu odcinkach dróg minimalnych parametrów, określonych w przepisach ustawy o żegludze śródlądowej. Te niekorzystne zjawiska doprowadziły do częstego blokowania tras, uniemożliwiły żeglugę, nawet w sezonie żeglownym, co w konsekwencji spowodowało nawet upadek niektórych portów śródlądowych.

### Śródlądowe drogi wodne w Polsce dostępne dla żeglugi pasażerskiej

W Polsce, pod względem dostępności dla żeglugi śródlądowej, należy rozważać trzy główne drogi wodne, a mianowicie:

- Odrzańską Drogę Wodną,
- Wiślańską Drogę Wodną,
- Drogę Wodną Wisła – Odra.

W śródlądowej żegludze pasażerskiej wymagana jest głębokość tranzytowa powyżej 1 m. Warunek ten powoduje, że obecnie jest ona utrzymywana głównie w rejonie Szczecina (Dolna Odra, Zalew Szczeciński), w okolicach Wrocławia (na Odrze), Krakowa, Warszawy i Płocka (na Wiśle), na Kanale Elbląskim, na Jeziorach Mazurskich oraz w Zatoce Gdańskiej i na Zalewie Wiślanym<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2012 r.*, Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa 2013, [http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/TL\\_transport\\_wodny\\_srodladowy\\_w\\_Polsce\\_2012.pdf](http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/TL_transport_wodny_srodladowy_w_Polsce_2012.pdf) (07.01.2015).

<sup>5</sup> *Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Część I. Analiza funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego oraz turystyki wodnej w Polsce*, Ecorys [dla Ministerstwa Infrastruktury], Rotterdam, Warszawa 2011, [https://www.mir.gov.pl/Transport/Zegluga\\_srodladowa/Documents/Program\\_rozwoju\\_infrastruktury\\_transportu\\_wodnego\\_srodladowego\\_cz\\_1.pdf](https://www.mir.gov.pl/Transport/Zegluga_srodladowa/Documents/Program_rozwoju_infrastruktury_transportu_wodnego_srodladowego_cz_1.pdf) (07.01.2015).

Dla statków pasażerskich odległości między przystaniami zapewniające optymalne podróżowanie śródlądowymi szlakami wodnymi wynoszą do 70 km<sup>6</sup>.

W tabeli 1 przedstawiono odcinki Odry i Wisły, z uwzględnieniem głębokości tranzytowej, na których może odbywać się żegluga pasażerska.

Tabela 1

## Śródlądowe drogi wodne dla żeglugi pasażerskiej

Lp.	Śródlądowe drogi wodne zapewniające głębokość tranzytową powyżej 1 m	Śródlądowe drogi wodne niezapewniające głębokości tranzytowej powyżej 1 m
1.	<b>Wisła</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– w górnym biegu od ujścia Przemszy do Kanału Łącząńskiego – 37,5 km (IV klasa)</li> <li>– w środkowym biegu od Płocka do Włocławka – 42,8 km (Va klasa)</li> <li>– w dolnym biegu Martwa Wisła – 11,5 km (Vb klasa)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– odcinek Kraków – Oświęcim (90 km)</li> <li>– wody delty Wisły</li> </ul>
2.	<b>Odra</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– w dolnym biegu od Ognicy do Widuchowej – 7,1 km (Vb klasa),</li> <li>– Odra Zachodnia za Widuchową od 3 km (wejście HFW) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi – 36,3 km (Vb klasa),</li> <li>– Odra Wschodnia z Regalicą od Widuchowej do jeziora Dąbie – 37,5 km (Vb klasa),</li> <li>– jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi – 9,5 km (Vb klasa)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kanał Gliwicki – 41,2 km,</li> <li>– Kanał Kędzierzyński – 5,9 km,</li> <li>– skanalizowana Odra na odcinku Kędzierzyn Koźle – Brzeg Dolny – 183,7 km</li> <li>– swobodnie płynąca Odra od ujścia Warty do Ognicy – 79,4 km</li> </ul>

Źródło: M. Czerny, *Turystyka wodna a żegluga profesjonalna*, [http://www.zegluga.wroclaw.pl/articles.php?article\\_id=500](http://www.zegluga.wroclaw.pl/articles.php?article_id=500) (07.010.2015).

Należy również pokreślić, że w celach turystycznych dla jednostek o małym zanurzeniu wykorzystywane są następujące śródlądowe drogi wodne<sup>7</sup>:

1. Wiślańska Droga Wodna – od Oświęcimia do Gdańska, ponad 947 km;
2. Odrzańska Droga Wodna – od Kędzierzyna Koźła do Szczecina, ponad 644 km (z Kanałem Gliwickim ponad 685 km);
3. Droga Wodna Wisła – Odra, 294 km, w tym: skanalizowana Brda 14 km, Kanał Bydgoski 25 km, skanalizowana Noteć 138 km, Noteć swobodnie płynąca 49 km, Warta swobodnie płynąca 68 km (szlak ten połączony jest z Wartą, tworząc Wielką Pętlą Wielkopolską);

<sup>6</sup> M. Czerny, *Turystyka wodna a żegluga profesjonalna*, [www.zegluga.wroclaw.pl/articles.php?article\\_id=500](http://www.zegluga.wroclaw.pl/articles.php?article_id=500) (07.01.2015).

<sup>7</sup> Tamże.

4. Droga Wodna Warta – Odra od 68 km do 406 km z Kanałem Ślesińskim i jez. Gopło;
5. Wielkie Jeziora Mazurskie;
6. Kanały: Elbląski, Augustowski, Żerański i Zalew Zegrzyński;
7. Pętla Żuławska;
8. Nysa Łużycka, Bug i Narew, Dunajec, Wda, Brda, Drwęca, Drawa, Pilica, Obra i inne.

Biorąc pod uwagę podstawowe wskaźniki klasyfikacyjne, zaledwie 5,5% całkowitej długości śródlądowych dróg wodnych w Polsce ma znaczenie międzynarodowe (odpowiada parametrom klasy IV i wyższej). Pozostałe drogi wodne posiadają jedynie znaczenie regionalne. Na Odrzańskiej Drodze Wodnej, w jej dolnym odcinku, odbywa się międzynarodowa pasażerska żegluga śródlądowa<sup>8</sup>. Realizowane są również rejsy Berlin–Wrocław, jednak obecnie, ze względu na remonty śluz na Wrocławskim Węźle Wodnym, statki nie mogą dopłynąć do centrum miasta, a jedynie do Cigacic. Ponadto od niedawna prowadzona jest żegluga międzynarodowa na terenie województwa lubuskiego, pomiędzy portami w Krośnie Odrzańskim, Eisenhuttenstadt, Frankfurtu, Słubicach i Kostrzynie nad Odrą.

Wysoki poziom bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej, duży zasięg oraz relatywnie niskie zużycie energii przemawiają za jej wykorzystaniem w większym stopniu niż dotychczas. Istniejący stan infrastruktury liniowej i punktowej transportu śródlądowego w Polsce sprawia jednak, że system żeglugi śródlądowej ma marginalne znaczenie, a jej dotychczasowy udział w obsłudze ruchu pasażerskiego jest niewielki.

### Śródlądowe przewozy pasażerskie w Polsce

Do Polski każdego roku, na pasażerskich statkach żeglugi śródlądowej i bałtyckiej przybrzeżnej, przybywa 1,5 mln osób. Wielkie znaczenie ma Żegluga Mazurska, Elbląsko-Ostródzka i Augustowska, obsługujące nawet ponad 200 tys. pasażerów rocznie, podobnie jak flisacy pienińscy. Istnieją także coraz liczniejsi inni armatorzy żeglugi pasażerskiej, często dysponujący pojedynczymi statkami, pływającymi stosownie do bieżących zamówień, bez stałego rozkładu rejsów<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> M. Kaup, M. Chmielewska-Przybysz, *Analiza funkcjonowania śródlądowych jednostek pasażerskich obsługiwanych w porcie Szczecin*, „Logistyka” 2011, nr 6, s. 4745.

<sup>9</sup> M. Czerny, *Turystyka wodna...*

Przewozy pasażerskie żeglugą śródlądową mogą mieć charakter przewozów turystycznych lub komunikacyjnych<sup>10</sup>. Do przewozów komunikacyjnych zaliczane są przewozy regionalne, miejskie i promowe. Natomiast w przewozach turystycznych wyróżnia się rejsy jednodniowe, kilkudniowe itp. Każdy z tych rodzajów przewozów stawia inne warunki infrastrukturze transportowej. Ponadto w niektórych miastach Polski (Bydgoszcz, Warszawa itp.) na śródlądowych drogach wodnych realizowane są przewozy tramwajami wodnymi, kursującymi po wyznaczonych trasach według ustalonego rozkładu. Przewozy te są elementem miejskiego systemu komunikacji zbiorowej i/lub jedną z głównych atrakcji turystycznych. Więcej informacji na ten temat można znaleźć w publikacjach naukowych piszącej te słowa.

Jednym z warunków rozwoju przewozów pasażerskich żeglugą śródlądową jest modernizacja istniejącej floty oraz infrastruktury. Obecnie w sezonie letnim odbywają się codziennie rejsy wzdłuż polskiego wybrzeża na mniejszych jachtach i statkach białej floty. Poczucie bezpieczeństwa i komfortu to główne warunki właściwego docenienia przez społeczeństwo roli i znaczenia jednostek śródlądowych w obsłudze ruchu pasażerskiego.

Specyfika transportu wodnego śródlądowego, związana ściśle z warunkami naturalnymi, powoduje, że w obsłudze potrzeb przewozowych rola tej gałęzi transportu ma charakter lokalny. Warunki infrastrukturalne bardzo często stanowią barierę w wykorzystaniu tej żeglugi w obsłudze ruchu turystycznego. Zlikwidowanie wąskich gardeł oraz budowa brakujących połączeń może stworzyć trwałe podstawy do rozwoju tej gałęzi transportu.

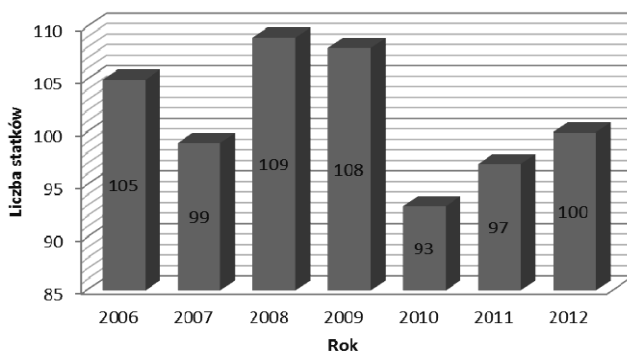
Najsprawniejszym ciągiem komunikacyjnym jest Odrzańska Droga Wodna, którą wykorzystują także niemieccy armatorzy. Organizują oni rejsy po wodach Europy Zachodniej oraz Odry w kierunku Głogowa i Wrocławia. Ponadto ze sporym powodzeniem rozwija się żegluga turystyczna dużymi statkami pasażerskim na trasie Berlin – Szczecin – porty Zalewu Szczecińskiego<sup>11</sup>.

Przewozy pasażerskie szlakami śródlądowymi w Polsce mają niewielkie znaczenie. W roku 2001 przewozy te, łącznie z żeglugą przybrzeżną, wynosiły 1 637 tys. pasażerów, czyli nastąpił wzrost o 129,4 % w stosunku do roku ubiegłego. Jednak w roku 2002 i 2003 nastąpiło zahamowanie tempa rozwoju, co

<sup>10</sup> M. Kaup, M. Chmielewska-Przybysz, *Analiza funkcjonowania...*, s. 4746.

<sup>11</sup> *Program rozwoju infrastruktury...*

wynikało ze stanu floty pasażerskiej<sup>12</sup>. W roku 2009 statkami pasażerskimi przewieziono już tylko 1096,2 tys. pasażerów, natomiast w roku 2010 – 879,1 tys. pasażerów. Spadek wyniósł 19,8%<sup>13</sup>. Rok 2011 przyniósł jednak wzrost o 13,6% w stosunku do roku poprzedniego i wyniósł 998 tys. pasażerów<sup>14</sup>. W kolejnym roku również zanotowano wzrost, chociaż zaledwie o 0,7%. Przewieziono wówczas łącznie 1005,7 tys. pasażerów, a średnia odległość przewozu jednego pasażera w roku 2011 i 2012 wynosiła 14 km<sup>15</sup>. Na rys. 1 przedstawiono liczbę śródlądowych statków pasażerskich, natomiast rys. 2 ukazuje liczbę pasażerów przewiezionych w Polsce w ostatnich latach żegluga śródlądową.



Rys. 1. Liczba śródlądowych statków pasażerskich w Polsce w latach 2006–2012

Źródło: dane Głównego Urzędu Statystycznego.

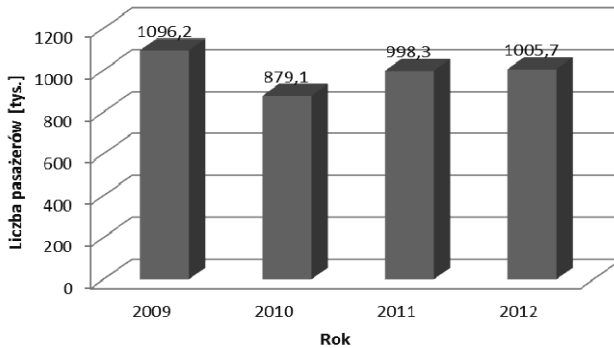
<sup>12</sup> *Stan i perspektywy rozwoju żegluga śródlądowej w Polsce*, [http://www.maritime.com.pl/prawo\\_morskie/zs\\_stan\\_i\\_perspektywy\\_rozwoju\\_zegluga\\_srodladowej\\_w\\_polsce.pdf](http://www.maritime.com.pl/prawo_morskie/zs_stan_i_perspektywy_rozwoju_zegluga_srodladowej_w_polsce.pdf) (07.01.2015).

<sup>13</sup> *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2010 r. Opracowanie sygnałne*, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2011, [http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/tl\\_transport\\_wodny\\_srodladowy\\_w\\_Polsce\\_w\\_2010r.pdf](http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/tl_transport_wodny_srodladowy_w_Polsce_w_2010r.pdf) (07.01.2015).

<sup>14</sup> *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2011 r. Opracowanie sygnałne*, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2012, [http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/TL\\_transport\\_wodny\\_srodladowy\\_w\\_Polsce\\_w\\_2011r.pdf](http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/TL_transport_wodny_srodladowy_w_Polsce_w_2011r.pdf) (07.01.2015).

<sup>15</sup> *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2012 r.*, Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa 2013, [http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/TL\\_transport\\_wodny\\_srodladowy\\_w\\_Polsce\\_w\\_2012r.pdf](http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/TL_transport_wodny_srodladowy_w_Polsce_w_2012r.pdf) (07.01.2015).





Rys. 2. Liczba pasażerów przewiezionych żeglugą śródlądową w Polsce w latach 2009–2012

Źródło: dane Głównego Urzędu Statystycznego.

Niestety, Polska posiada nieliczną i zarazem przestarzałą pasażerską flotę śródlądową. Wiek ponad 60% jednostek przekracza 35 lat. Jej obecny stan jest przede wszystkim związany z brakiem inwestycji w zakup czy budowę nowych jednostek, jak również z brakiem funduszy na remonty jednostek istniejących.

### **Obecny stan infrastruktury transportu wodnego śródlądowego a oczekiwania społeczeństwa**

Wzrost śródlądowych przewozów pasażerskich jest silnie uzależniony od poprawy stanu liniowej i punktowej infrastruktury oraz suprastruktury. Priorytetem jest więc inwestowanie w rozbudowę i modernizację portów i przystani śródlądowych oraz poprawa żeglowności szlaków śródlądowych. Są to zadania wysoce czasochłonne i kapitałochłonne. Bez zewnętrznego wsparcia, np. w postaci funduszy unijnych, realizacja wielu inwestycji jest niemożliwa. Ponieważ polskie porty śródlądowe nie posiadają statusu portów publicznych, a są własnością armatorów śródlądowych i gmin nadrzecznych – wynajmujących je w ramach zapotrzebowania różnym podmiotom gospodarczym<sup>16</sup> – samofinansowanie ich rozbudowy i rozwoju jest w zasadzie niemożliwe.

<sup>16</sup> K. Woś, *Żegluga śródlądowa – szanse rozwoju*, Szczecin 2010, [http://www.am.szczecin.pl/userfiles/File/aktualnosci/news\\_2010\\_03\\_02/KW-zezluga\\_srodladowa-szanse\\_rozwoju.pdf](http://www.am.szczecin.pl/userfiles/File/aktualnosci/news_2010_03_02/KW-zezluga_srodladowa-szanse_rozwoju.pdf) (07.01.2015).

Podstawowym warunkiem rozwoju tego sektora jest modernizacja floty i dostosowanie jej do wymagań pożądaných przez pasażerów z zapewnieniem szerokiego wachlarza świadczonych usług, tak aby czuli się oni bezpiecznie i komfortowo. Rejsy po akwenach śródlądowych czy niewielkie wyprawy wzdłuż polskiego wybrzeża na mniejszych jachtach i statkach białej floty cieszą się coraz większym zainteresowaniem. Pozwalają na miłe spędzenie czasu, ale także realizację marzeń i żeglarskich pasji.

Przewozy pasażerskie drogami wodnymi śródlądowymi stanowią istotny element oferty turystycznej. Ważne jest jednak, aby jednostki pasażerskie i infrastruktura transportowa przyciągały turystów atrakcyjną ofertą, a nie odstraszały wyglądem, wyposażeniem czy wysokim stopniem ryzyka awarii lub wypadku. Konieczne są inwestycje infrastrukturalne w nabrzeża oraz pogłębianie torów wodnych, aby mogła odbywać się żegluga na większych statkach wycieczkowych, trwająca po kilka dni. W chwili obecnej dominują rejsy kilkugodzinne na małych jednostkach i o małym zasięgu pływania.

W Polsce istnieje duży potencjał inwestycyjny dla rozwoju pasażerskiej żeglugi śródlądowej. Opracowano już wiele programów i strategii dotyczących budowy lub rozbudowy infrastruktury wodnej na obszarach wielu województw. Nie można zatem stwierdzić, że nie podejmuje się działań w tym kierunku. Jednak sprawność i skuteczność podjętych założeń i realizacja planów nie zaspokaja istniejącego zapotrzebowania i nie pozwala na rozszerzenie oferty pasażerskich przewozów śródlądowych. Zarządy i społeczności lokalne miast i regionów nadwodnych podjęły wiele inicjatyw w kierunku rozwoju turystyki wodnej, jednak – aby mówić o żegludze pasażerskiej na szeroką skalę – potrzebna jest wspólna inicjatywa miast Odry czy Wisły, aby stworzyć odpowiednią infrastrukturę wodną pozwalającą na eksploatację śródlądowych statków pasażerskich, jakie w chwili obecnej zawijają jedynie do portu w Szczecinie.

Wiadomym jest, że okres zwrotu inwestycji nie będzie krótki i nie można liczyć, w tym przypadku, na specjalnie duże korzyści ekonomiczne.

W celu oceny dotychczasowych działań miast i regionów nadwodnych, mających na celu poprawę stanu infrastruktury transportu śródlądowego i podwyższenie stopnia jej wykorzystania, przeprowadzono badania ankietowe w czterech nadodrzańskich miastach: Szczecinie, Nowej Soli, Wrocławiu i Gliwicach. W grupie badanych (96 osób) byli zarówno mieszkańcy miast, jak i turyści z różnych województw. Udzielili oni odpowiedzi na 5 pytań, których wyniki zamieszczono w tabeli 1.

Tabela 1

## Wyniki badania ankietowego dotyczącego inwestycji w infrastrukturę śródlądową w Polsce

Lp.	Wyszczególnienie	Tak	Nie	Nie mam zdania
1.	Czy społeczeństwo dostrzega inwestycje w infrastrukturę śródlądową?	47	34	15
2.	Czy dotychczasowe inwestycje można uznać za wystarczające?	5	82	9
3.	Czy istnieje potencjał dla zwiększenia oferty śródlądowych przewozów pasażerskich?	72	7	17
4.	Czy społeczeństwo dostrzega korzyści z rozwoju turystyki wodnej?	55	27	14
5.	Czy społeczeństwo dostrzega wpływ rozwoju infrastruktury wodnej na poprawę wizerunku miasta i regionu?	66	20	10

Źródło: opracowanie własne.

Przeprowadzone badania ankietowe wykazały, że społeczeństwo jest bardzo pozytywnie nastawione do zrealizowanych dotychczas inwestycji infrastrukturalnych. Według opinii osób biorących udział w badaniach, regiony mają duży większy potencjał, a rozwój turystyki wodnej jest niezbędny, aby podnieść atrakcyjność regionu i przyciągnąć nowych turystów. Ankietowani uznali także, że dotychczasowe działania zmieniły wizerunek żeglugi śródlądowej, jednak zrealizowanych inwestycji nie można uznać za wystarczające.

Śródlądową żeglugę pasażerską utożsamiano przede wszystkim z rejsami kilkugodzinnymi, a nie z ofertą kilku- lub kilkunastodniową, z możliwością odwiedzenia wielu ciekawych miejsc. Spośród ankietowanych wiele osób wyraziło negatywną opinię o stopniu wykorzystania śródlądowych dróg wodnych w przewozach oraz o stanie infrastruktury śródlądowej.

## Wnioski

Wzrost śródlądowych przewozów pasażerskich jest uzależniony od poprawy stanu infrastruktury portów i dróg wodnych, co wymaga dużych nakładów inwestycyjnych oraz wspólnych inicjatyw województw ze sobą sąsiadujących w obszarze akwenów śródlądowych.

Zarówno społeczeństwo, jak i władze lokalne dostrzegają rolę infrastruktury transportu śródlądowego w rozwoju społeczno-gospodarczym miasta i regionu.

Dotychczas zrealizowane inwestycje były konieczne, jednak nie można ich uznać za wystarczające. Wsparcie z funduszy unijnych jest niezbędne, aby wspomóc prywatnych inwestorów i władze lokalne w przywróceniu sprawnej żeglugi na polskich śródlądowych drogach wodnych oraz stworzyć oferty pasażerskich przewozów śródlądowych, odpowiadające wymaganiom i preferencjom społeczeństwa.

Rozwój śródlądowej żeglugi pasażerskiej jest możliwy w portach o dobrej dostępności komunikacyjnej i odpowiednio wyposażonych, zlokalizowanych na szlakach śródlądowych o parametrach odpowiadających co najmniej III i IV klasie żeglowności.

## Bibliografia

- Czerny M., *Turystyka wodna a żegluga profesjonalna*, [http://www.zegluga.wroclaw.pl/articles.php?article\\_id=500](http://www.zegluga.wroclaw.pl/articles.php?article_id=500) (07.01.2015).
- Kaup M., Chmielewska-Przybysz M., *Analiza funkcjonowania śródlądowych jednostek pasażerskich obsługiwanych w porcie Szczecin*, „Logistyka” 2011, nr 6.
- Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Część 1. Analiza funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego oraz turystyki wodnej w Polsce*, Ecorys [dla Ministerstwa Infrastruktury], Rotterdam, Warszawa 2011, [https://www.mir.gov.pl/Transport/Zegluga\\_srodladowa/Documents/Program\\_rozwoju\\_infrastruktury\\_transportu\\_wodnego\\_srodladowego\\_cz\\_1.pdf](https://www.mir.gov.pl/Transport/Zegluga_srodladowa/Documents/Program_rozwoju_infrastruktury_transportu_wodnego_srodladowego_cz_1.pdf) (07.01.2015).
- Stan i perspektywy rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce*, [http://www.maritime.com.pl/prawo\\_morskie/zs\\_stan\\_i\\_perspektywy\\_rozwoju\\_zeglugi\\_srodladowej\\_w\\_polsce.pdf](http://www.maritime.com.pl/prawo_morskie/zs_stan_i_perspektywy_rozwoju_zeglugi_srodladowej_w_polsce.pdf) (07.01.2015).
- Tołkacz L., *Infrastruktura transportu wodnego. Tom I. Infrastruktura transportu śródlądowego*, Szczecin 2010, <http://zbc.ksiaznica.szczecin.pl/Content/19461/Tolkacz%20L.-Infrastruktura.pdf> (07.01.2015).
- Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2010 r. Opracowanie sygnalne*, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2011, [http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/tl\\_transport\\_wodny\\_srodladowy\\_w\\_Polsce\\_w\\_2010r.pdf](http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/tl_transport_wodny_srodladowy_w_Polsce_w_2010r.pdf) (07.01.2015).
- Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2011 r. Opracowanie sygnalne*, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2012, [http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/TL\\_transport\\_wodny\\_srodladowy\\_w\\_Polsce\\_w\\_2011r.pdf](http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/TL_transport_wodny_srodladowy_w_Polsce_w_2011r.pdf) (07.01.2015).
- Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2012 r.*, Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa 2013, [http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/TL\\_transport\\_wodny\\_srodladowy\\_w\\_Polsce\\_2012.pdf](http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/TL_transport_wodny_srodladowy_w_Polsce_2012.pdf) (07.01.2015).

*Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej* (Dz.U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43).

Woś K., *Żegluga śródlądowa – szanse rozwoju*, Szczecin 2010, [http://www.am.szczecin.pl/userfiles/File/aktualnosci/news\\_2010\\_03\\_02/KW-zegluga\\_srodladowa-szanse\\_rozwoju.pdf](http://www.am.szczecin.pl/userfiles/File/aktualnosci/news_2010_03_02/KW-zegluga_srodladowa-szanse_rozwoju.pdf) (07.01.2015).

*Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2006–2009*, Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa 2010, [http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/tl\\_zegluga\\_srodladowa\\_2006-2009.pdf](http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/tl_zegluga_srodladowa_2006-2009.pdf) (07.01.2015).

## THE IMPORTANCE OF INLAND WATER INFRASTRUCTURE IN HANDLE PASSENGER TRAFFIC IN POLAND

### Summary

The present state of inland transport infrastructure in Poland makes that inland transport system has marginal importance, and its current share in the use of passenger traffic is low. The development of inland passenger transport is only possible in the ports, which has good transport accessibility and suitably equipped, which requires large investment and joint initiatives.

This article analyzes the impact of inland transport infrastructure on the realization of inland passenger transport in Poland and presents an assessment of previous activities with the use of statistical analysis and survey research.

It presents the current state of the Polish inland waterways transport infrastructure and indicates the problems arising from the lack of investment in infrastructure and numerous negligence. Moreover, it describes waterways available for shipping passenger, both for communication and tourism and shows the volume of freight carried by the number of inland passenger ships and the number of passengers transported inland waterways in Poland in recent years.

In this article in order to assess the current activities of cities and regions, aimed at improving the infrastructure of inland waterways and increase the degree of use survey research has been applied. These studies have been carried out in four Oder cities: Szczecin, Nowa Sól, Wrocław and Gliwice. The results show expectations of society towards inland waterway transport in passenger service.

**Keywords:** infrastructure, inland waterways transport, passenger traffic

*Translated by Magdalena Kaup*