

Natalia WÓJCIK*

ANALIZA STANU POLSKIEJ ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Słowa kluczowe: żegluga śródlądowa, transport, infrastruktura

STRESZCZENIE

System transportowy jest podstawowym elementem infrastruktury gospodarczej każdego państwa. Każdy z podsystemów ma swoje wady i zalety. Odpowiedni rozwój gospodarczy regionu czy kraju wymaga jednocześnie obopólnej współpracy przez wszystkie podsystemy na zasadach współczesnej logistyki. Po długich latach walki konkurencyjnej między określonymi systemami transportowymi występuje obecnie tendencja do ich harmonijnego współdziałania i wzajemnego uzupełniania się. W Polsce, mimo korzystnych warunków naturalnych i uwarunkowań geograficznych, transport wodny śródlądowy posiada niestety marginalne znaczenie w całym systemie transportowym kraju. Zadania w obszarze żeglugi śródlądowej są postawione dużo niżej niż potrzeby budowy autostrad czy modernizacji głównych linii kolejowych.

W artykule przedstawiono stan infrastruktury i analizę przewozów wodnych śródlądowych w Polsce w koncepcji porozumienia AGN. W artykule przedstawiono również najważniejsze kierunki rozwoju żeglugi wodnej.

1. ANALIZA STANU POLSKIEJ ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Do dróg wodnych żeglownych w Polsce należą odcinki rzek, kanałów i jezior. Statystyki wykazują wprawdzie 3656 km dróg wodnych żeglownych, jednak długość faktycznie eksploatowanych dróg wodnych drastycznie zmniejszała się, zaś ich stan po kolejnych powodziach, zwłaszcza w 1997 i 1998 roku, poważnie utrudnia żeglugę śródlądową. Śródlądowe drogi wodne mają bardzo zróżnicowane parametry i układ niedostosowany do współczesnych potrzeb [2]. Statystyki z roku 2013 przedstawiają (tab. 1), iż w Polsce liczba dróg żeglownych pozostaje bez zmian.

* Koło Naukowe Transportu i Logistyki TRANSLOG, Akademia Morska w Gdyni

Tab. 1. Drogi wodne śródlądowe żeglowne w 2013 r.*(źródło: [10])*

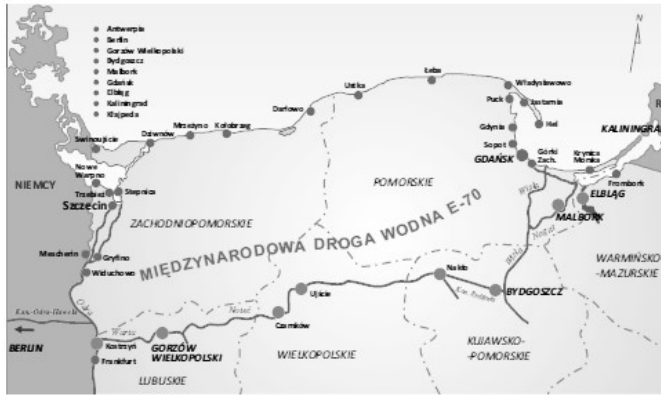
Wyszczególnienie	Ogółem w kilometrach
Rzeki żeglowne	2417
Skanalizowane odcinki rzek	644
Kanały	336
Jeziora żeglowne	259
Ogółem	3656

Tak naprawdę do bezpiecznej żeglugi nadaje się zaledwie kilka odcinków Odry, m.in. Wrocław Gliwice, górny odcinek Wisły w okolicach Krakowa (uregulowany jeszcze przez Austriaków podczas zaborów) oraz dolny bieg Wisły i Odry. Pozostałe polskie rzeki i śluzy nie spełniają najczęściej norm Unii Europejskiej, które wymagają min. 1,8 metra głębokości szlaku wodnego oraz co najmniej 12-metrowej szerokości i 120-metrowej długości śluz. Tymczasem nasze wody często mają głębokość rzędu 1,30-1,50 metrów, a śluzy zaledwie 80-85 metrów długości. Wynika to z wieloletnich zaniedbań i braku inwestycji w infrastrukturę, które od ponad 20 lat systematycznie spadają o 20 proc. rocznie. W sumie standardy spełnia ok. 5 proc. dróg wodnych, podczas gdy w Niemczech jest to 70 proc., w krajach Beneluksu 50 proc., a we Francji 30 proc.

Do czynności, które są podejmowane w celu poprawy żeglugi na śródlądowych drogach wodnych w Polsce należy przede wszystkim projekt rewitalizacji Międzynarodowej Drogi wodnej E 70. Połączenie to ma stanowić węzeł pomiędzy Europą Zachodnią, od Antwerpii przez berliński węzeł śródlądowych dróg wodnych i przez północną Polskę, z rejonem Kaliningradu i dalej z systemem drogi wodnej Niemna (Pregoła i Dejma do Kłajpedy). Polski odcinek zawiera obszar kilku województw: zachodniopomorskiego, wielkopolskiego, lubuskiego, pomorskiego, kujawsko-pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, które stanowią około 41% powierzchni Polski i zamieszkiwanych przez ok. 31% ludności kraju[6].

Obecnie drogę E 70 (rys. 1) zaliczyć należy do II klasy, choć odcinek Noteci od ujścia Drawy do połączenia z Kanałem Bydgoskim, spełnia tylko wymagania klasy Ib. Celem jest dokładna rozbudowa polskiego odcinka E 70 do parametrów wymaganych dla międzynarodowych dróg wodnych, czyli do uzyskania IV klasy. Daje to gwarancję, całodobowej żeglugi jednostek (zestawów pchanych i barek motorowych) o ładowności do 1500 ton, przez ponad 300 dni w roku. Głównym celem programu re-

witalizacji MDW E-70 jest zrównoważony rozwój obszarów umiejscowionych wzdłuż drogi wodnej E-70 poprzez rozwój rozmaitych form żeglugi śródlądowej oraz innych form aktywności.



Rys. 1. Międzynarodowa droga wodna E-70

(źródło: [7])

Udział przewozów za pośrednictwem żeglugi śródlądowej w Polsce wynosi około 0,1% w strukturze przewozu ładunków. Takie same wyniki mają Włosi, Wielka Brytania oraz Czesi. Na pierwszym miejscu klasyfikują się takie państwa jak Niemcy, Rumunia, Bułgaria, Belgia, Niemcy i Węgry. Głównymi ładunkami, które są transportowane za pośrednictwem transportu wodnego śródlądowego w Unii Europejskiej są rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa, koks i produkty rafinacji ropy naftowej, chemikalia i produkty chemiczne oraz produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa. Nieco inną strukturę przewozów ładunków obserwuje się w Polsce – są to w 80% rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa oraz węgiel brunatny i kamienny.

Rozszerzenie UE, ukazało jak ogromne różnice infrastrukturalne występują między wschodem a zachodem. W obrębie państw „starej unii” transport wodny śródlądowy był wykorzystywany w przewozach w około 9% ruchu towarowego. Włączając w to nowe państwa członkowskie basenu Dunaju aż do Morza Czarnego całoroczna wielkość przewozów śródlądowych jest nieco wyższa niż 400 mln ton, a stworzona sieć obejmuje 12 państw. Ten typ transportu jest swoistym uzupełnieniem dla transportu morskiego. Obszary współpracy tych dwóch rodzajów transportu są zauważalne w obsłudze głównych portów Morza Północnego, które ko-

rzystają z dróg wodnych w ruchu kontenerowym z zapleczem portowym. Inne kraje UE są wyposażone we własny systemy wodne śródlądowe (na rzekach Pa, Rodan, Douro), które obsługują przewozy regionalne, mając jednocześnie perspektywy rozwoju transportu morsko-rzecznego. Sporą nadzieją na kolejne umocnienie żeglugi śródlądowej w obsłudze towarowego handlu europejskiego jest umiejscowienie największych centrów dystrybucji ładunków [3].

Reasumując, do najistotniejszych celów należy: poprawa stanu środowiska naturalnego i jakości przestrzennej obszarów przywodnych, przywrócenie żeglugi, stwarzanie narzędzi, które wspierają rozwój kooperacji, zmiany prawne porządkujące zasady korzystania ze śródlądowych wód, stworzenie systemu nadzoru, kontroli, monitoringu oraz zintegrowanego zarządzania zasobami środowiska naturalnego terenów przyległych. Cały proces rewitalizacji został podzielony na III etapy, które będą realizowane w latach 2010 - 2025.

2. ŻEGLUGA POLSKI W ŚWIETLE POROZUMIENIA AGN

Pomimo procesu zagospodarowania dróg wodnych w Polsce, w którym popełniono wiele błędów, nie wykluczają one jednak możliwości dostosowania ich do wymagań europejskich (jak przykładowo w Holandii czy Francji) i stworzenia tym samym warunków do ewolucji żeglugi śródlądowej. Układ dróg wodnych w Polsce jest, przynajmniej w części, korzystny z punktu widzenia układu ciągów ładunkowych i co bardzo ważne, nasze drogi wodne mają powiązania z siecią europejską i stanowią istotne ogniwo europejskiej sieci dróg wodnych AGN. Fakt ten może częściowo ułatwić rozwiązanie problemów finansowania rozwoju infrastruktury dróg wodnych dzięki wykorzystaniu środków przeznaczonych na realizację europejskiej sieci transportowej.

Porozumienie AGN jest bardzo istotną inicjatywą, która ma na celu ujednoczenie europejskich dróg wodnych. Obecnie w Europie trwają prace na przyspieszenie realizacji tej sieci i w tym celu dokonano analizy stanu dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Przeprowadzona inwentaryzacja międzynarodowych dróg wodnych „E” umowy AGN [1] wykazała, jakie są na 27 711 km europejskich dróg wodnych (tab. 2):

- podstawowe wąskie gardła, które zawierają te elementy dróg E, których parametry w obecnym czasie nie odpowiadają wymaganiom dróg wodnych międzynarodowego znaczenia zgodnie z klasyfikacją europejskich dróg wodnych (kl. IV),
- strategiczne wąskie gardła, czyli drogi, które obecnie odpowiadają wymaganiom klasy IV, aczkolwiek powinny być stale modernizowane

- w celu poprawienia jakości dróg wodnych lub dać możliwość osiągnięcia wzrostu przewozów,
- brakujące ogniwa – drogi przyszłej europejskiej sieci dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu, które obecnie nie istnieją.

Tab. 2. Drogi wodne E w Europie
(źródło: [1])

	Brakujące połączenia	Klasa niższa niż IV	Klasa IV	Klasa Va	Klasa Vb	Klasa VIa	Klasa VIb	Klasa VIc	Klasa VII	Razem
km	1489	4286	3969	3270	5051	667	5766	1592	1621	27711
%	5,37	15,47	14,32	11,80	18,23	2,41	20,81	5,74	5,85	100

Porozumienie AGN nadaje rangę dróg międzynarodowych w Polsce następującym drogom wodnym [5]:

- Odrze (E-30) wraz z jej odgałęzieniem obejmującym Kanał Gliwicki (E-30-01),
- Wiśle dolnej (Warszawa-Gdańsk) – E-40,
- Wisła-Odra (Kostrzyn-Bydgoszcz)(E-70).

Porozumienie przewiduje także nowe połączenia – brakujące ogniwa w kierunku [5]:

- wschodnim (Warszawa-Brześć – E-40),
- północno-wschodnim (Zalew Wiślany – Kalingrad – E-70).

We wskazanym raporcie o stanie dróg wodnych śródlądowych o międzynarodowym znaczeniu polskie drogi wodne porozumienia AGN sklasyfikowano następująco [1]:

- brakujące połączenia:
 - połączenia Dunaj – Odra - Łaba (E-30),
- podstawowe wąskie gardła:
 - Odra (E 30) od Widuchowej do Koźła – niezbędne podwyższenie klasy II i II do Vb,
 - Kanał Gliwicki (E 30-01) – konieczne podwyższenie z klasy III do Vb,
 - Wisła (E 40) od Białej Góry do Włocławka I od Płocka do Warszawy – niezbędne podwyższenie klasy z I i II do Vb,
 - Kanał Żerański (E 40) od Żerania do Jeziora Zegrzyńskiego – konieczne podwyższenie klasy z III do Vb,

- Bug (E 40) od Jeziora Zegrzyńskiego do Brześcia – konieczne podwyższenie klasy do Vb,
 - Droga Warta - Noteć - Kanał Bydgoski (E 70) od Kostrzyna do Bydgoszczy – niezbędne podwyższenie klasy z II do VB,
 - Wisła (E 70) od Bydgoszczy do Białej Góry – niezbędna modernizacja z klasy II do Vb,
 - Szkarapawa (E 70) od Gdańskiej Głowy do Elbląga – niezbędna podwyższenie klasy z III do Vb,
- strategiczne wąskie gardła:
- Odra (E 30) od Szczecina do Widuchowej – niezbędne podwyższenie klasy z IV do VB.

Tylko dwa odcinki dróg Wisły Gdańsk – Bydgoszcz i Włocławek – Płock nie znalazły się na tej liście.

Całość inwestycji, które mają na celu dostosowanie polskich dróg wodnych do wymagań międzynarodowych jest projektem wymagającym, stąd niezbędne wydaje się być dokładne zdefiniowanie inwestycji priorytetowych i przygotowanie rozporządzenia Rady Ministrów definiującego harmonogram dostosowujący polskie drogi wodne do występujących standardów europejskich w celu przyspieszenia kompletnego procesu zagospodarowania dróg wodnych jak i uwiarygodnienia woli rządu w tym obszarze [8].

W obrębie utrzymania dróg wodnych, konieczna jest implementacja norm prawnych zmuszających do przestrzegania zasad, które obowiązują w klasyfikacji i przygotowanie decyzji właściwego ministra do spraw gospodarki wodnej w drodze rozporządzenia znoszącego lub (zawieszającego) pobieranie opłat za korzystanie z dróg wodnych nie spełniających standardowych parametrów żeglugowych.

Niestety obecnie żadna z tych dróg nie spełnia w całości wymagań porozumienia AGN. Drogi wodne Odra i Odra –Wisła zostały jednak uwzględnione w porozumieniu jako drogi istniejące – do modernizacji zaś pozostałe odcinki – jako ogniwa brakujące.

3. KIERUNKI ROZWOJU POLSKIEJ ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Jest wiele istotnych przesłanek, które przemawiają za uwzględnieniem w polskiej polityce transportowej tendencji europejskich w zakresie rozwoju żeglugi śródlądowej. Polska, jak członek Unii Europejskiej, nie może nie dostrzegać zmian, jakie zachodzą w tej gałęzi transportu. Dlatego też ratyfikacja umowy AGN i opracowanie programu zagospodarowania polskich dróg wodnych śródlądowych jako istotnego elementu sieci europejskich dróg wodnych jest pilnym zadaniem.

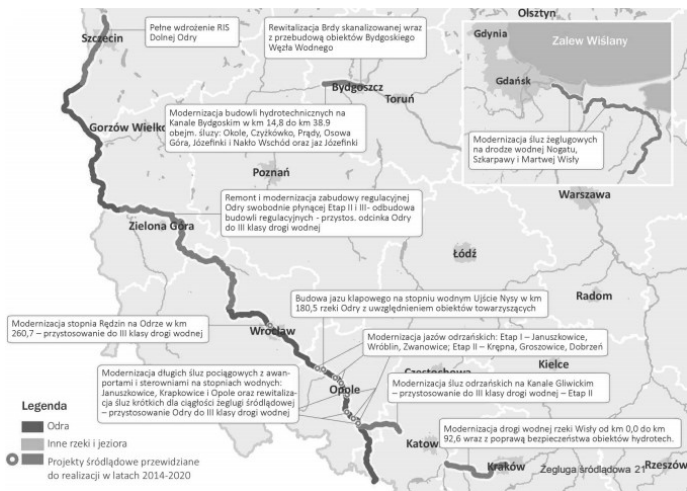
Wstąpienie w struktury UE stworzyło szansę na pozyskanie znacznych środków pomocowych na rozwój infrastruktury transportu Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Funduszu Spójności. Zgodnie z zasadą programowania podstawą ubiegania się o te środki są wieloletnie programy rozwoju regionalnego. W Polsce odpowiednikiem takiego programu jest Narodowy Plan Rozwoju (NRP), w skład którego wchodzi m.in. Sektorowy Program Operacyjny „Transport” [4].

Jednakże, śródlądowe drogi wodne, pomimo faktu, iż stanowią element infrastruktury transportowej kraju, nie zostały objęte programami rozwoju infrastruktury transportu w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego „Transport” na lata 2004-2006. W dokumencie kolejnej strategii rozwoju transportu na lata 2007-2013 również nie uwzględniono dotychczas żadnych konkretnych inwestycji na drogach wodnych zmierzających do dostosowania ich do standardów unijnych. Przewidziano jedynie opracowanie programów rozwoju dróg wodnych.

Utudnia to w efekcie wykorzystywanie szansy, jaką dla rozwoju dróg wodnych stanowią fundusze unijne na rozwój Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN-T) i ochronę środowiska. Oznaczać to może, że przez kolejne lata dystans między poziomem zagospodarowania dróg wodnych w Polsce i ich standardem w krajach Europy Zachodniej pogłębi się jeszcze bardziej. Z kolei w najnowszym dokumencie w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego „Transport” na lata 2014-2020 w obszarze żeglugi śródlądowej cele skoncentrowane zostaną na ujednoczeniu parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych poprzez usuwanie tak zwanych wąskich gardel oraz poprawie bezpieczeństwa żeglugi. Najważniejsze inwestycje zostały przedstawione na rysunku 2.

Do najważniejszych projektów śródlądowych do realizacji ze środków UE w przedziale czasowym 2014-2020 zaliczyć należy [9]:

- całkowite wdrożenie RIS Dolnej Odry,
- rewitalizacja Brdy skanalizowanej wraz z przebudową obiektów Bydgoskiego Węzła Wodnego,
- modernizacja budowli hydrotechnicznych na Kanale Bydgoskim w km 14,8 do km 38,9 obejmujące śluzy: Okole, Czyżkówko, Prądy, Oscowa Góra, Jmodernizacja budowli hydrotechnicznych na Kanale Bydgoskim w km 14,8 do km 38,9 obejmujące śluzy: Okole, Czyżkówko, Prądy, Oscowa Góra, jaz Józefinki,
- modernizacja śluz żeglugowych na drodze wodnej Nogatu, Szkarpawy i Martwej Wisły,
- remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej; w etapie II i III planowana jest odbudowa budowli regulacyjnych poprzez przystosowanie odcinka Odry do III klasy drogi wodnej,



Rys. 2. Mapa projektów śródlądowych planowanych do realizacji ze środków Unii Europejskiej na lata 2014-2020

(źródło: [8])

- budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,5 rzeki Odry z uwzględnieniem obiektów towarzyszących,
- modernizacja stopnia Rędzin na Odrze w km 260,7 – przystosowanie do III klasy drogi wodnej,
- modernizacja jazów odrzańskich: etap I – Januszkowice, Wróblin, Zwanowice; etap II – Krępna, Groszowice, Dobrzeń,
- modernizacja długich śluz pociągowych z awanportami i sterowniami na stopniach wodnych: Januszkowice, Krapkowice i Opolo oraz rewitalizacja śluz krótkich dla ciągłości żegluga śródlądowej – przystosowanie Odry do III klasy drogi wodnej,
- modernizacja śluz odrzańskich na Kanale Gliwickim – przystosowanie do III klasy drogi wodnej – etap II,
- modernizacja drogi wodnej rzeki Wisły od km 0,0 do km 92,6 wraz z poprawą bezpieczeństwa obiektów hydrotechnicznych.

4. PODSUMOWANIE

System transportowy obszaru czy państwa, powinien być oparty na możliwie ja najliczniejszej liczbie gałęzi, aby w razie przypadków losowych skutecznie minimalizować napotymane zakłócenia. Z tego też wzglę-

du szczególnie istotne jest równomierny rozwój wszystkich gałęzi transportu.

Udział transportu śródlądowego w całkowitej pracy przewozowej krajów Unii Europejskiej wynosi w przybliżeniu 6%, natomiast w Polsce wartość ta od lat nie osiągnęła nawet 1%. Należy mieć na uwadze, iż nieraz transport śródlądowy jest wymagany i preferowany przez odbiorców towarów.

Brak istotnego połączenia sieci polskich dróg śródlądowych z drogami wodnymi Europy sprawia, iż konkurencyjność polskich firm eksportowych się pogarsza, a regularnemu wzrostowi ulegają koszty produkcji. Obserwacje i analiza dotycząca umiejscowienia nowych regionów intensywności gospodarczych, zdecydowanie wskazują, iż tereny z możliwością czynnego wykorzystania transportu wodnego rekomendowane są przez potencjalnych inwestorów.

Należy mieć na uwadze, że transport wodny śródlądowy generuje niskie koszty zewnętrzne i w związku z tym jest wypada o wiele korzystniej aniżeli inne rodzaje transportu. Pamiętać należy również, iż transport śródlądowy charakteryzuje się znikomą energochłonnością, dużą trwałością infrastruktury i środków transportu oraz niską ilością kolizji. System transportowy państwa, wraz z jego infrastrukturą to podstawowy czynnik warunkujący rozwój państwa. To on ma realny wpływ na jakość życia oraz wzrost zamożności społeczeństwa. Z tych powodów, wszystkie działania, powinny być ukierunkowane do zrównoważonego rozwoju wszystkich systemów transportowych, ponieważ brak inwestycji w równomierną infrastrukturę transportową skutkuje ucieczką podmiotów gospodarczych, czego następstwem jest zmniejszenie znaczenia gospodarczego określonego terenu. Dlatego tak istotny jest zrównoważony rozwój wszystkich gałęzi transportu w tym przede wszystkim transportu wodnego śródlądowego.

LITERATURA

- [1] Inventory of most important bottlenecks and missing links in the waterway network ,resolution no. 49,as rectified by corrigendum 1, economic commission for Europe inland transport committee Working Party on Inland Water Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva, 2005
- [2] Rydzkowski W., Wojówódzka-Król K., Rolbiecki R. (red.), „Transport wodny śródlądowy” WUG, Gdańsk 2007, s. 68
- [3] Sienica P., Znaczenie wodnego transportu śródlądowego w transporcie multimodalnym, Materiały z Konferencji Naukowej: Rola transportu

- wodnego śródlądowego w rozwoju regionów zjednoczonej Europy, Wrocław 19-20 czerwca 2008, s. 2.
- [4] „Transport a UE. Polski transport w europejskiej perspektywie”, Zeszyty naukowe UG, *Ekonomika Transportu Lądowego*, zeszyt nr 33, FRUG, Gdańsk 2006, s. 73
- [5] Wojewódzka-Król K., *Rozwój infrastruktury transportu*, Wydawnictwo UG, Gdańsk 2002, s.343
- [6] http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/PUBL_tl_zegluga_srodladowa_2006-2009.pdf dostęp 27.10.2015
- [7] http://kanaly.info/pl/index/id_contentnews=124 dostęp 28.10.2015
- [8] <http://www.mi.gov.pl/files/0/106/IV1sposobyistategia.pdf> dostęp 27.10.2015
- [9] https://www.mir.gov.pl/rozwoj_regionalny/Polityka_rozwoju/System_zarzadzania_rozwojem/Debata_Strategiczna_Krajowe_Forum_Terytorialne/Documents/kft_transport_19112013.3.pdf dostęp 28.10.2015
- [10] <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-laczynosc/transport/transport-wodny-srodladowy-w-polsce-w-2013-r-4,4.html> dostęp: 02.11.2015

ANALYSIS OF THE STATUS POLISH INLAND WATERWAY

Keywords: inland waterways, transport, infrastructure

ABSTRACT

The transport system is an essential part of the economic infrastructure of each state. Each subsystem has its advantages and disadvantages. Suitable economic development of the region or country requires mutual co-operation of all subsystems on the principles of modern logistics. After long years of competitive struggle between specific transport systems there is now a trend to their harmonious cooperation and complementarity. In Poland, despite the favorable natural and geographical conditions, inland waterways has unfortunately marginal in the whole transportation system of the country.

The article presents an analysis of the state of infrastructure and inland water transport in Poland in the concept of AGN agreement. The paper also presents the main directions of development of the inland waterway.