

Agnieszka DEJA, Aleksandra KOPEĆ, Patryk MICHAŁOWSKI

ANALIZA STANU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W POLSCE

DOI: 10.24136/atest.2018.289

Data zgłoszenia: 30.08.2018. Data akceptacji: 25.09.2018.

Artykuł omawia bieżące wykorzystanie potencjału żeglugi śródlądowej w Polsce, a także analizuje możliwości rozwoju tego sektora transportu. Celem niniejszego artykułu była analiza stanu śródlądowych dróg wodnych w Polsce, w tym roli portu w Szczecinie w kontekście rozwoju tego rodzaju transportu do 2020. W pierwszej części pracy scharakteryzowano przesyłki transportem śródlądowym oraz stan ogólny śródlądowych dróg wodnych w Polsce. Druga część poświęcona jest ocenie stanu żeglugi śródlądowej w porcie w Szczecinie. Ponadto przedstawiono najważniejsze informacje dotyczące rozwoju żeglugi śródlądowej w związku z założeniami poprawy żeglowności Odry planowanymi na lata 2016-2020.

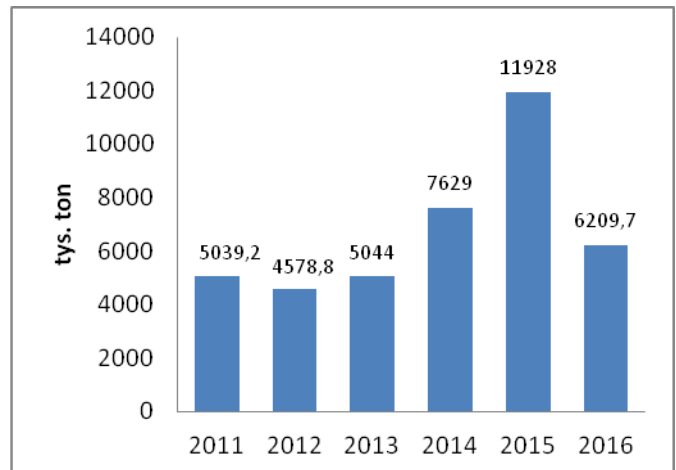
WSTĘP

PRZEWÓZ ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ

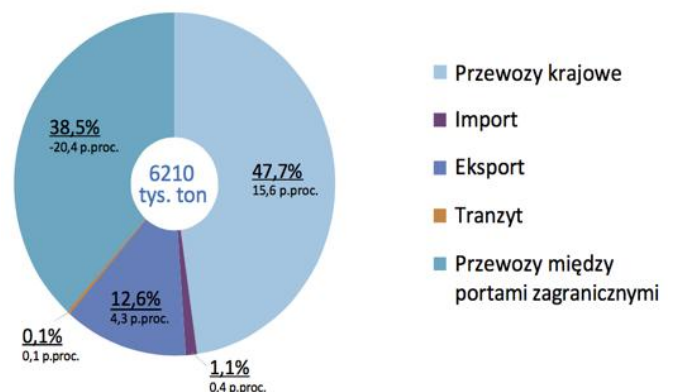
1.1. Analiza realizowanych przewozów ładunków żeglugą śródlądową w latach 2011-2016

Udział żeglugi śródlądowej w zakresie ogółu realizowanych przewozów towarowych w Polsce, w ostatnich latach ulegał systematycznemu zmniejszaniu się. W 2000 roku wskaźnik ten kształtował się na poziomie 0,8%, a obecnie (dane za rok 2016), wynosi zaledwie 0,34%. Utrzymująca się tendencja spadkowa w tym zakresie wynika m.in. z pogarszającego się z roku na rok stanu śródlądowych dróg wodnych oraz zwiększenia udziału transportu drogowego w przewozach ładunków.

Analiza danych za lata 2011-2016 obejmująca żeglugą śródlądową (Rys.1) wykazała, że rekordowym dla organizowanych przewozów barkowych był rok 2015, w stosunku do roku bazowego zaobserwowano wówczas wzrost, aż o 6888,8 tys. ton, czyli 136,7%. W latach 2011-2013 obserwowany był bardzo zbliżony poziom realizowanych przewozów. W 2016 roku żeglugą śródlądową przetransportowano łącznie 6209,7 tys. ton ładunków. Wynik ten oznacza spadek organizowanych przewozów na poziomie 47,9%, w stosunku do roku ubiegłego. W porównaniu z rokiem 2015 odnotowano także, zmniejszenie wykonanej pracy przewozowej o 61,9% [2].



Rys.1 Przewóz ładunków transportem wodnym śródlądowym w latach 2011-2016 [tys. ton] [1]



Rys. 2. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według kierunków w 2016 r. oraz jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego [2]

Struktura organizowanych przewozów ładunków żeglugą śródlądową według kierunków (Rys. 2) wskazuje, że w 2016 roku w ramach transportu międzynarodowego przewieziono ogółem 3245,1 tys. ton ładunków, co oznacza spadek o 59,9% w stosunku do 2015 roku. Transport krajowy ładunków, w tym okresie kształtował się na poziomie 2964,6 tys. ton co oznacza spadek w stosunku do roku ubiegłego o 873,5 tys. ton, czyli 22,76 %. W 2016 roku miał miejsce także 66% spadek wielkości przewozów organizowanych między portami zagranicznymi. W stosunku do roku 2015, zaobserwowano ponadto zmniejszenie o 17,2% przewozów ładunków importowanych i o 20,4% eksportowanych [2].

Przeprowadzona analiza za lata 2011-2016 wskazuje, że w przewozach transportem wodnym śródlądowym w tym okresie dominującym ładunkiem były „rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa” (Rys.3). W latach 2011-2016 żeglugą śród-

ładową najwięcej tego rodzaju ładunku przewieziono w 2014 roku i było to 5007,2 tys. ton, czyli aż o 2545 tys. ton więcej niż w roku poprzednim, co stanowiło wzrost o 103,38%. W 2014 roku ładunek ten stanowił 66% wszystkich zrealizowanych przewozów. Zdecydowanie najmniejszą ilość tego rodzaju ładunku przewieziono w roku 2012 i było to 2032,2 tys. ton, co stanowiło 44% ogółu wszystkich przewozów barkowych zrealizowanych w tym okresie.

W latach 2011-2016 drugą grupę ładunkową, pod względem wielkości przewozów stanowiły ładunki sklasyfikowane jako „produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybolówstwa”. Druga pozycja tego ładunku w analizowanym okresie wynika z rekordowych przewozów tej grupy w 2015 roku (5173,6 tys. ton), co stanowiło wówczas 43% ogółu przewożonych ładunków.

Na trzeciej pozycji w analizowanym okresie uplasował się węgiel kamienny, którego największą ilość w ramach żeglugi śródlądowej przetransportowano w 2014 roku (ogółem 1134,8 tys. ton), co stanowiło 15% ogółu przetransportowanych ładunków w tym okresie. Najmniejszy udział w organizowanych przewozach żeglugą śródlądową, w latach 2011-2016 spośród najczęściej przewożonych grup, miały ładunki sklasyfikowane jako „drewno i wyroby z drewna, korka i papieru” oraz „koks, brykiet i produkty rafinacji ropy naftowej”.

1.2. Śródlądowe drogi wodne w Polsce

Głównym czynnikiem determinującym postęp i rozwój żeglugi śródlądowej jest specyfika szlaków żeglugowych, która niejednokrotnie przeszkadza w nadażeniu za zwiększającymi się potrzeba-

mi. Droga wodna jest użytkowana przez wielu odbiorców co pozwala nam stwierdzić, że jest drogą wielozadaniową.

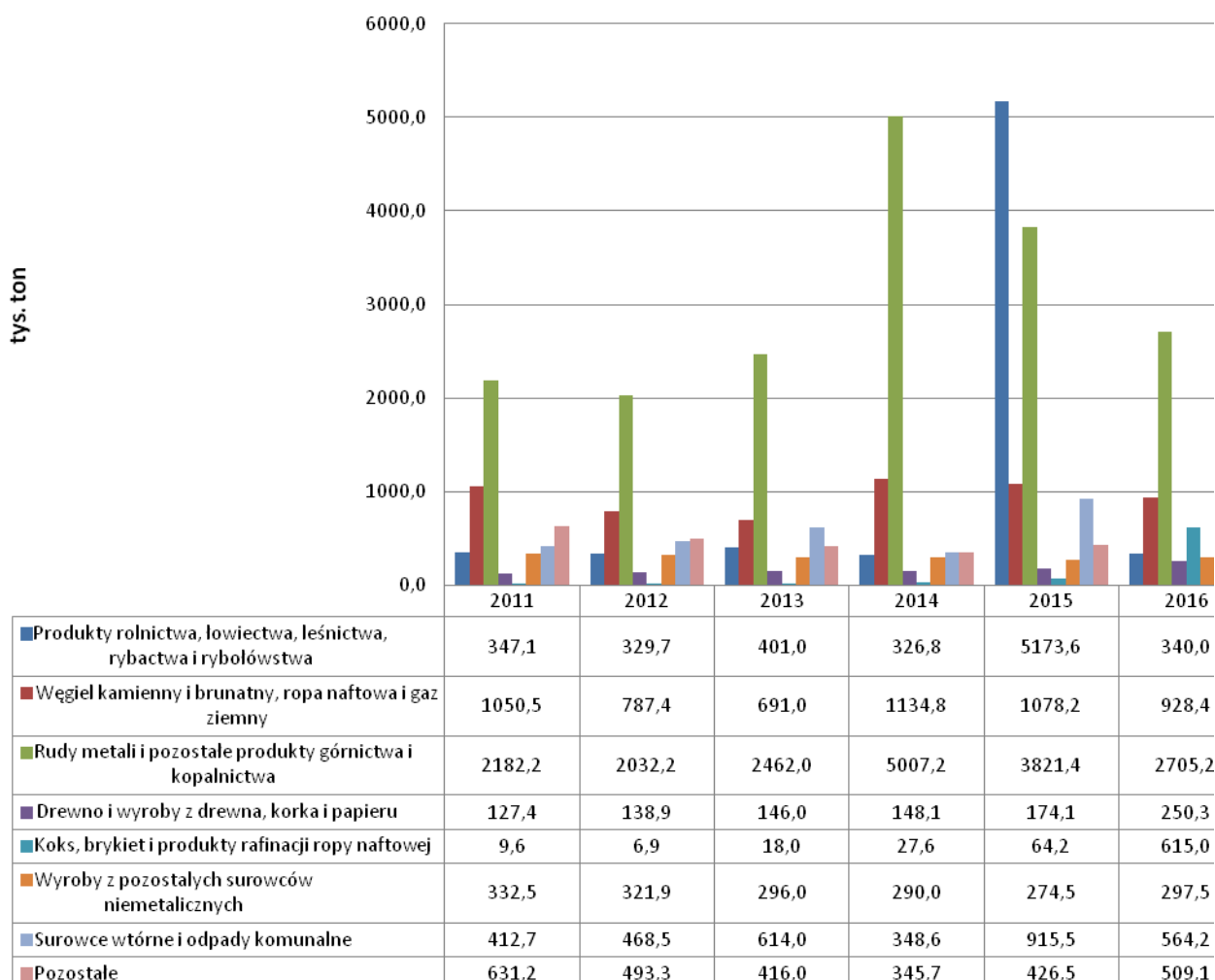
W Polsce od lat na podobnym poziomie utrzymuje się układ oraz długość dróg wodnych. W 2016 roku długość sieci śródlądowych dróg wodnych wyniosła 3655 km dróg wodnych, spośród których uregulowanych rzek żeglownych było 2417 km, skanalizowanych odcinków rzek 644 km, kanałów wodnych 336 km oraz 259 km jezior [2].

Najwięcej spośród eksploatowanych dróg śródlądowych ma znaczenie regionalne, są to klasy I, II i III, które umożliwiają sprawne przemieszczenie się, tylko jednostkom o niewielkich wymiarach. Najmniej jest dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (drogi klasy IV, V, VI i VII) umożliwiających uprawianie nowoczesnego transportu śródlądowego według wymogów konwencji AGN (Umowa Europejska o Głównych Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia), której celem jest stworzenie europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych [3].

2. ROLA PORTU W SZCZECINIE W OBSŁUDZE ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

2.1. Charakterystyka obsługi ładunków w porcie Szczecin

Port w Szczecinie obsługuje zarówno statki żeglugi morskiej jak i jednostki żeglugi śródlądowej. Całkowita powierzchnia portu wynosi 902 ha, natomiast akweny wodne zajmują łączną powierzchnię 127 ha. Odcinki rzek Parnicy, Duńczycy oraz Odry zachodniej wy-



Rys 3. Przewozy transportem wodnym śródlądowym poszczególnych grup ładunków w latach 2011- 2016 [tys. ton] [1]

noszą 7150 metrów a maksymalne zanurzenie wynosi 9,15 metra.

W szczecińskim porcie barki obsługiwane są, przy nabrzeżach, gdzie odbywa się także obsługa statków morskich [3]. Obsługa barek zazwyczaj jest realizowana w rejonie przeładunków masowych przy nabrzeżach: Katowickim, Chorzowskim, Gliwickim oraz Wałbrzyskim [4]. Jednostki pływające żegluga śródlądowej ponadto obsługują się wzdłuż nabrzeży i w terminalach pełniących funkcje przemysłowe, przeładunkowe, dystrybucyjne oraz na terenie elektrowni i stoczni remontowej.

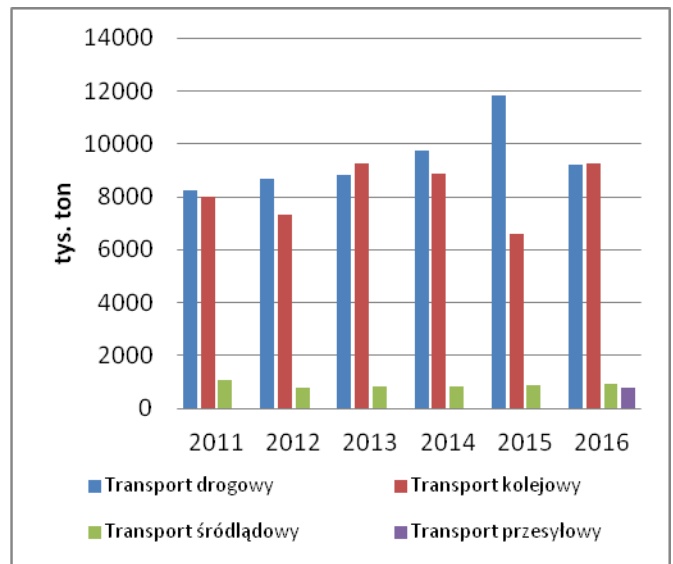
Port w Szczecinie, ze względu na swoje usytuowanie przy ujściu rzeki Odry, pełni funkcję portu morsko - rzeczno. Przewozy realizowane żegluga śródlądową, w Porcie Szczecin można podzielić na trzy, opisane poniżej podstawowe grupy:

1. *Obsługa polskiego handlu zagranicznego.* Dużą rolę w przewozach międzynarodowych odgrywa węgiel, który dostarczany jest do portu transportem kolejowym, a następnie za pośrednictwem żegluga śródlądowej trafia do portów m.in. w Niemczech.
2. *Obsługa transportu morskiego (funkcja pośrednika w obrocie ładunków przewożonych transportem morskim).* Ograniczone pod względem technicznym warunki do uprawiania żegluga na Odrze swobodnie płynącej powodują, że przewozy barkami w relacjach importowo-eksportowych na całej długości rzeki Odry realizowane są w niewielkim zakresie.
3. *Przewozy barkowe realizowane między portami Szczecin i Świnoujście (most barkowy).* Przewozy realizowane w ramach mostu barkowego, mają swoje zastosowanie w relacji importowej m.in. przy przewozie rudy żelaza, która po wyładunku z jednostek morskich w Świnoujściu jest przeładowywana na barki, a następnie przewożona do Szczecina. W relacjach eksportowych most barkowy pozwala na obsługę takich ładunków jak wyroby hutnicze oraz zboże. Operacja załadunku rozpoczyna się w Szczecinie, gdzie ładunek trafia na barki, a te po dopłynięciu do Świnoujścia przeładowują posiadany tonaż na większe jednostki.

Do najważniejszych armatorów realizujących przewozy żegluga śródlądową, w relacjach z zespołem portowym Szczecin-Świnoujście zaliczamy:

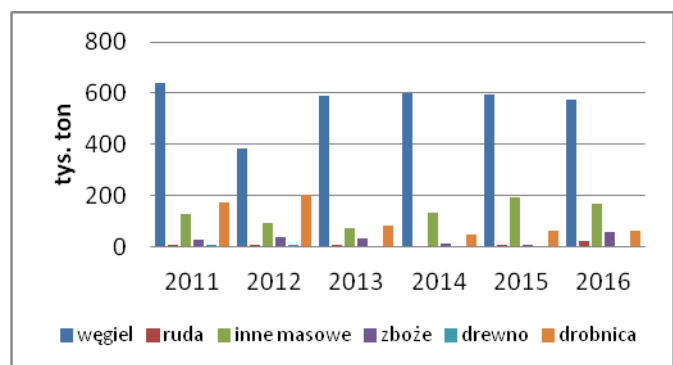
- OT Logistics,
- Żegluga Bydgoska,
- Żegluga Szczecińska,
- Odra Lloyd.

W strukturze rodzajowej przewozów ładunków ogółem realizowanych w ramach połączenia zespołu portowego Szczecin-Świnoujście z zapleczem od lat żegluga śródlądowa posiada najmniejszy udział. W relacjach tych dominują przewozy realizowane transportem samochodowym i kolejowym (zależność tę w latach 2011-2016 można zaobserwować na Rys. 4). Głównym powodem, tak znikomego wykorzystania żegluga śródlądowej w przewozach na większe odległości, jest pogarszający się, z roku na rok stan śródlądowych dróg wodnych w Polsce.



Rys.4 Struktura gałęziowa transportu zaplecza zespołu portowego Szczecin-Świnoujście w latach 2011-2016 [tys. ton] [5]

W latach 2011-2016 przewóz ładunków żegluga śródlądową w obrębie zaplecza zespołu portowego Szczecin-Świnoujście kształtował się na zbliżonym poziomie. Najwięcej przewozów, w ramach żegluga śródlądowej obsługiwano w 2011 roku (ogółem 1069,987 tys. ton ładunku), co stanowiło 6,2% ogółu transportowanych wszystkimi gałęziami transportu ładunków. W 2016 roku w ramach żegluga śródlądowej w porcie w Szczecinie obsługiwano łącznie 954,085 tys. ton ładunków, co oznacza wzrost w stosunku do roku poprzedniego 54,09 tys. ton, czyli 6,01%. W tym okresie żegluga śródlądowa stanowiła 5,52% ogółu przewozów zapleczowych. W latach 2011- 2016, średnie roczne tempo obsługiwanych ładunków w ramach transportu śródlądowego wynosiło – 2,27%, co oznacza, że w badanym okresie z roku na rok następował spadek realizowanych przewozów średnio o 2,27%.



Rys.5 Przewozy barkowe w relacjach z portem w Szczecinie według grup ładunkowych w latach 2011-2016 [tys. ton] [5]

Przeprowadzona analiza za lata 2011-2016 wskazuje, że w przewozach barkowych obsługiwanych przez port w Szczecinie, dominującym ładunkiem był węgiel kamienny, który w całym badanym okresie stanowił ponad połowę przewożonych ładunków (Rys.5). W latach 2011-2016, żegluga śródlądową najczęściej węgla przewieziono w 2011 roku i było to 639,056 tys. ton, ładunek ten stanowił wówczas 66 % wszystkich przewozów barkowych. Największy udział procentowy węgla w przewozach żegluga śródlądową zaobserwowano w 2014 i 2015 roku, kiedy to węgiel obejmował

75% ogółu przewozów. Zdecydowanie najmniejszą ilość przewożonego węgla obsłużono w roku kolejnym i było to 382, 617 tys. ton, co stanowiło 53% ogółu wszystkich przewozów barkowych zrealizowanych w 2012 roku. W 2016 roku w stosunku do roku bazowego nastąpił spadek o 122,1 tys. ton, czyli o 11,62%. W latach 2011-2016 drugą grupą ładunkową, pod względem wielkości przewozów stanowiły ładunki sklasyfikowane jako „inne masowe” (m.in. nawozy, złom). Największą ilość tych ładunków w relacjach z portem w Szczecinie, przewieziono w 2015 roku i było to 192,422 tys. ton, a stanowiło to wówczas 22% ogółu przewożonych ładunków. Na trzeciej pozycji w badanym okresie uplasowały się ładunki drobnicowe, których największą ilość żeglugą śródlądową przetransportowano w 2012 roku, łącznie 203,253 tys. ton, czyli 28% ogółu obsłużonych w tym okresie ładunków. Najmniejszy udział w organizowanych przewozach w analizowanym okresie miały ruda (brak przewozu w 2014r.) oraz drewno (transportowane wyłącznie w latach 2011-2012).

Analizując przewozy realizowane żeglugą śródlądową w obrębie portu w Szczecinie w latach 2011-2016, należy podkreślić, że w większości były to przewozy importowe. Węgiel eksportowany był jedynie w 2012 roku w ilości 1,902 tys. ton, natomiast regularnie w eksporcie występowały ładunki inne masowe oraz drobnica. W relacjach z zespołem portowym Szczecin-Świnoujście, realizowanych jest obecnie większość przewozów organizowanych transportem wodnym śródlądowym [3].

Możliwości przeładunkowo - składowe Portu Szczecin w pełni sprzyjają obsłudze transportu wodnego śródlądowego. Flota śródlądowa może być obsługiwana niemal przy każdym nabrzeżu eksploatacyjnym, co daje duże możliwości rozwojowe dla żeglugi śródlądowej w porcie. Wspomniany atut mógłby przyczynić się do większego wykorzystania barek w realizacji przewozów w polskim handlu zagranicznym z Europą Zachodnią poprzez przejęcie ładunków z transportu drogowego.

Z uwagi na ograniczone możliwości żeglugi śródlądowej w górę Odry, zanika możliwość transportu ładunków między portami, a zapleczem polskim. Potencjał takich przewozów jest duży, ponieważ zaplecze naszych portów stanowią m.in. Czechy.

Żeglugą śródlądową w szczecińskim porcie ma szansę również odgrywać główną rolę przy przewozie ładunków ponadgabarytowych, np. elementów instalacji przemysłowych oraz generatorów mocy, które miałyby być transportowane z Wrocławia do Szczecina a następnie ładowane na jednostki transportu morskiego [3].

2.2. Odrzańska Droga Wodna- jej znaczenie dla portów ujścia Odry oraz perspektywy rozwoju

Na terytorium Polski znajdują się trzy główne drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym (Rys. 6):

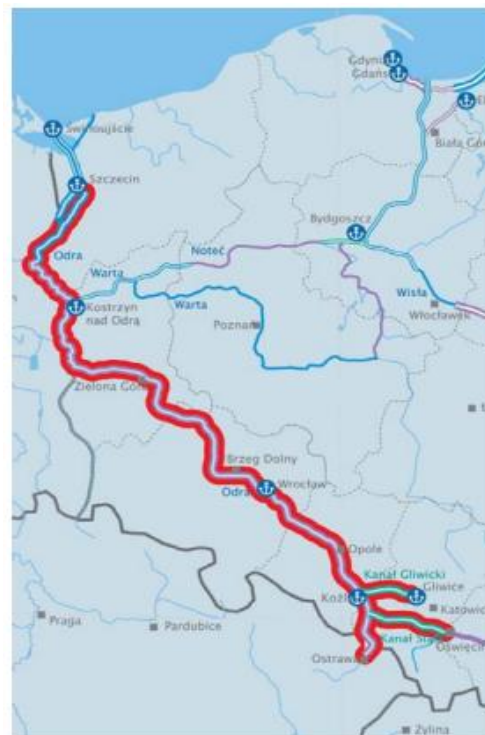
1. Droga wodna E40 – łącząca Morze Bałtyckie od Gdańska z Morzem Czarnym w Odessie;
2. Droga wodna E30 – przebiegająca Odrzańską Drogą Wodną, łączącą Morze Bałtyckie w Świnoujściu z Dunajem w Bratysławie;
3. Droga wodna E70 – łącząca Odrę z Zalewem Wiślanym i stanowiąca część europejskiego szlaku komunikacyjnego wschód-zachód, łączącego Kłajpedę z Rotterdamem.

W skutek wielu lat zaniedbań inwestycyjnych w zakresie utrzymania żeglowności polskich dróg wodnych żegluga śródlądowa realizuje swoje przewozy na niewielkie odległości (do 50km) głównie na lokalnych odcinkach Odry, a te stanowią 90% krajowych przewozów tą gałęzią transportu [7].



Rys. 6 Klasyfikacja dróg wodnych w Polsce [10]

Odrzańska Droga Wodna stanowi śródlądowy szlak żeglugowy na Odrze mający swój początek ("0" kilometr) przy ujściu rzeki Opawy do Odry, a kończący się na 854,3 km przy ujściu do Zalewu Szczecińskiego. Odcinek Odry od Kędzierzyna-Koźła utracił cechy drogi wodnej. Aktualnie jej początek ma miejsce w Gliwicach i kończy się w Szczecinie. Całkowita długość szlaku wynosi 687 km, w tym Kanał Gliwicki – 41 km, Odra skanalizowana – 187 km, Odra uregulowana, o biegu swobodnym, odcinek od Brzegu Dolnego do Szczecina – 459 km [Rys.7]. Na 553,4 kilometrze znajduje się połączenie z kanałem Odra-Sprewa, za na 667,2 kilometrze z kanałem Odra-Hawela co sprawia, iż jest włączona jest w europejski system dróg wodnych [8].



Rys. 7 Przebieg Odrzańskiej Drogi Wodnej [7]

Punktem wyjściowym dla rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, są plany przywrócenia roli żeglugi śródlądowej określone w „Założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030” przyjętych przez Rząd w dniu 14 czerwca 2016 r. W dokumencie tym prioryte-

towo potraktowane zostało osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności na całej długości rzeki Odry i włączenie jej w europejską sieć dróg. W celu przywrócenia regularnej żeglugi śródlądowej na ODW, niezbędna jest realizacja szeregu inwestycji. In. likwidujących tzw. wąskie gardła (np. niewymiarowe łuki o promieniu poniżej 650 m, miejsca limitujące głębokości tranzytowe) uwzględnione w 11 projektach dofinansowanych z Funduszu Spójności (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko- Oś priorytetowa III: Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego) [11], w tym:

- Modernizacja śluz odrzańskich na Kanale Gliwickim w celu przystosowania ich do III klasy drogi wodnej;
- Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej w celu przystosowania do III klasy drogi wodnej;
- Prace modernizacyjne na odcinku Odry granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania;
- Roboty remontowo- modernizacyjne na stopniu wodnym Brzeg Dolny;
- Modernizacja jazów odrzańskich w województwie opolskim (2 etapy);
- Budowa na terytorium Polski brakującego odcinka połączenia Dunaj- Odra- Łaba (w tym celu konieczne będzie ustalenie ze stroną czeską harmonogramu prac, zaś ze strony niemiecką re-negocjowanie umowy międzynarodowej o kwestie związane z kanalizacją Odry granicznej);
- Budowa Kanału Śląskiego.

Wskazane w Szczegółowym opisie III osi priorytetowej POIiŚ wskaźniki produktu zakładają, iż z przekazanych środków do roku 2023 powinny zostać wykonane następujące inwestycje [11]:

- Budowa i/lub modernizacja śródlądowych dróg wodnych o łącznej długości 199 km;
- Budowa 16 obiektów hydrotechnicznych na śródlądowych drogach wodnych.

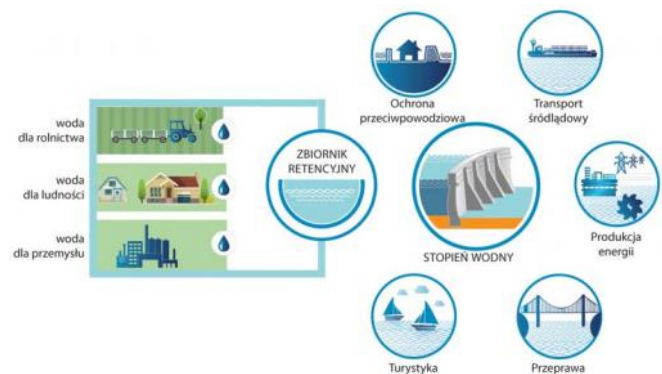
Jednocześnie z wymienionymi działaniami należy prowadzić prace związane z przystosowaniem drogi wodnej E-30 do minimum IV klasy żeglowności (przy remoncie stopni wodnych zakłada się poprawę parametrów śluz do wymogów IV klasy, a głębokość tranzytowa powinna wynosić minimum 2,5 m na całej długości szlaku.). Szacowany łączny koszt inwestycji wynosi 1,171 mld zł (na realizację założeń III osi priorytetowej POIiŚ przewidziano ponad 9,532 mld EUR).

Dla właściwego rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej niezbędne są także prace na tzw. granicznych odcinkach w celu stopniowej poprawy warunków nawigacyjnych oraz dolnych odcinkach, w tym między innymi pogłębienie przekopu Klucz-Ustowo i szlaku żeglugowego na jeziorze Dąbie oraz przebudowa kolejowego mostu zwodzonego na Regalicy w dzielnicy Szczecina Podjuchy – często powtarzające się awarie przęsła uniemożliwiają przepływanie pod nim większości statków towarowych i pasażerskich do portów ujścia Odry. Dostosowanie ODW do parametrów drogi wodnej o znaczeniu międzynarodowym umożliwi przywrócenie jej do europejskiej sieci dróg wodnych oraz włączenie do Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T.

Istotnym aspektem rozwoju parametrów rzeki Odry jest perspektywa znacznego wzrostu konkurencyjności portów morskich ujścia Odry. Aby sprostać wymogom rynkowym konieczne jest także jednocześnie prowadzenie inwestycji ukierunkowanych na udoskonalanie infrastruktury przeładunkowej oraz zaplecza magazynowego w portach. Zakładany rozwój żeglugi śródlądowej wypełni niszę w polskim systemie transportowym, szczególnie w zakresie zapewnienia efektywnych połączeń na pograniczu polskich portów mor-

skich i stale powiększającej się strefy przemysłowej, gdzie swoje siedziby mają polskie firmy, które swoim potencjałem mogą konkurować by zdobywać światowe rynki.

Ponadto na korzyści wynikające z modernizacji i rozbudowy szlaku żeglugowego składają się m.in. podniesienie parametrów przeciwpowodziowych, wyższy poziom pozyskiwania energii ze źródeł odnawialnych oraz poprawa stosunków wodnych potrzebnych dla rolnictwa, przemysłu i na potrzeby ludności [Rys. 8].



Rys. 8 Korzyści wynikające z modernizacji i rozbudowy śródlądowych szlaków żeglugowych [7]

Poprawa parametrów eksploatacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej do roku 2020 może przełożyć się na wzrost przewozów za jej pośrednictwem nawet do 20 mln ton, z których aż 13 mln ton ładunków transportowanych będzie w relacji z zespołem portów w Szczecinie i Świnoujściu: 10 mln ton ładunków konwencjonalnych i 1 mln ton ładunków skonteneryzowanych w układzie południkowym oraz 2 mln ton ładunków w układzie równoleżnikowym do portów niemieckich. Zakłada się także, że milion ton ładunków transportowany będzie Odrą do portu w Policach, 5 mln ton znajdzie się w relacjach poza portami morskimi, a więc transportowanych będzie między portami odrzańskimi i milion ton w relacjach porty odrzańskie – porty Europy Zachodniej. W perspektywie długoterminowej poziom przewozów na drodze wodnej E-30 może osiągnąć wielkość do 25 mln ton [3,9].

PODSUMOWANIE

W latach 2011-2016 prawie o połowę spadł udział przewozów ładunków organizowanych żeglugą śródlądową w Polsce, osiągając w 2016 r. pułap 0,34 % ogółu realizowanych przewozów. W analogicznym okresie w ramach transportu drogowego obsłużono 84,21% ładunków, a transportem kolejowym 12,12%. Należy podkreślić, że zgodnie z założeniami UE, do roku 2030 przyjaznymi dla środowiska gałęziami transportu (w tym drogą wodną) ma odbywać się 30% przewozów ładunków na odległości powyżej 300km na terenie Unii Europejskiej, zaś w roku 2050 przewozy te powinny stanowić ponad 50%.

Przystosowanie międzynarodowej drogi wodnej E-30 do minimum IV klasy żeglowności to bardzo istotne działanie, które umożliwiłoby w przyszłości zdecydowane zwiększenie udziału żeglugi śródlądowej w przewozach ładunków ogółem. W osiągnięciu parametrów przewidzianych dla wspomnianej klasy, bardzo istotna jest realizacja strategicznych inwestycji w obrębie Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Dla rozwoju tej gałęzi transportu w obrębie portów w Szczecinie i Świnoujściu, bardzo ważna jest planowana budowa Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu. Obsługa statków oceanicznych z

pewnością wygenerowałyby popyt na przewóz ładunków skonteneryzowanych żeglugą śródlądową.

BIBLIOGRAFIA

4. <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-laczynosc/transport>(dostęp 2.11.2017)
5. Transport - wyniki działalności w 2016 r., GUS, Warszawa 2017
6. Praca zbiorowa pod redakcją Michała Płucińskiego, *Możliwości wykorzystania transportu wodnośródlądowego w obsłudze zespołu portowego Szczecin - Świnoujście*, Szczecin 2016
7. Żabkoliczka J., Przybylska H., *Ekonomika Portów Śródlądowych, Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie*, Szczecin 2001
8. Dane ZMPSiŚ SA
9. Raport „Żegluga Śródlądowa- Odra” (<http://ungc.org.pl/wp-content/uploads/2016/10/%C5%BBegluga-%C5%9Ar%C3%B3dl%C4%85dowa-Odra-2016.pdf>, dostęp: 27.03.2017)
10. Uchwała Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016 - 2020 z perspektywą do roku 2030”
11. *Odrzańska droga wodna w obszarze regionu wodnego Środkowej Odry*, Stefan Bartosiewicz, Janusz Bogucki, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, Wrocław 2008
12. Salon żeglugi śródlądowej w Szczecinie (<http://www.infomare.pl/salon-zezlugi-srodladowej-w-szczecinie/>, dostęp: 15.04.2017)
13. Śródlądowe drogi wodne (http://www.wikiwand.com/pl/%C5%9Ar%C3%B3dl%C4%85dowe_drogi_wodne, dostęp: 20.10.2017)
14. Szczegółowy opis osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (<http://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/dokumenty/szczegolowy-opis-osi-priorytetowych-programu-operacyjnego-infrastruktura-i-srodowisko-2014-2020/>, dostęp: 21.10.2017)
15. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20020770695/O/D20020695.pdf>, dostęp: 21.10.2017)
16. *Biała księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu* KOM(2011)144, marzec 2011.
17. Dyr T., Europejska polityka transportowa na pierwszą połowę XXI wieku, *Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe* 2011, nr 10.
18. Dyr T., Infrastruktura transportu w koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju, *Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe* 2013, nr 11.
19. Królikowski A., Wawruch R., Zmiany strukturalne transportu multimodalnego: potrzeby wykorzystania śródlądowego transportu wodnego *Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe* 2013, nr 11.

Analysis of the status of inland waterway transport in Poland

The article discusses the current use of inland waterway potential in Poland and also analyzes the opportunities for the development of this transport sector.

The purpose of this article was to analyze the state of inland waterways in Poland, including the role of the port in Szczecin, in the context of the development of this mode of transport by 2020.

In the first part of the paper was characterized shipments by inland transport and the general condition of the inland waterways in Poland. The second part is devoted to the assessment of the status of inland waterway transport in the Port of Szczecin. In addition are presented the most important information about the development of inland waterway transport in relation to the assumptions of improvement of navigability of the Odra River planned for 2016-2020.

Autorzy:

Dr inż. **Agnieszka Deja** – Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu

Mgr inż. **Aleksandra Kopeć** – Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Mechaniczny

Inż. **Patryk Michałowski** – Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynieryjno –Ekonomiczny Transportu