

ZESZYTY NAUKOWE NR 9(81)
AKADEMII MORSKIEJ
W SZCZECINIE

INLAND SHIPPING 2005

Krystyna Wojewódzka-Król, Ryszard Rolbiecki

**Kierunki rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce w świetle
tendencji europejskich**

Słowa kluczowe: transport wodny śródlądowy, żegluga śródlądowa, śródlądowe drogi wodne, europejska polityka transportowa

W Polsce transport wodny śródlądowy, niezależnie od niskiego udziału w obsłudze łącznych potrzeb przewozowych, może odegrać bardzo ważną rolę w wybranych segmentach rynku. Wzrost znaczenia żeglugi śródlądowej jest uwarunkowany zagospodarowaniem dróg wodnych, a jednocześnie stworzeniem polskim armatorom śródlądowym takich warunków funkcjonowania, aby byli w stanie konkurować z innymi przewoźnikami. Wstąpienie Polski w struktury UE stanowi szansę rozwiązania tego problemu dzięki możliwości wykorzystania środków pomocowych w tym środków funduszu spójności.

**Development Trends in Polish Inland Navigation and European
Developments**

Key words: inland waterway transport, inland navigation, inland waterways, european transport policy

Irrespective of its small share in total transport, Polish inland navigation can play an important role in some segments of the transportation market. Its importance depends upon the level of waterways infrastructure as well as competitive power of Polish inland navigation operators. The latter may be capable of competing with other carriers only if appropriate conditions are created. Having joined the European Union, Poland can solve this problem with the financial help of dedicated aid funds.

Tendencje rozwoju transportu wodnego śródlądowego w krajach UE

Współczesne tendencje rozwoju transportu wodnego śródlądowego kształtują się przede wszystkim pod wpływem oddziaływania dwóch przeciwstawnych grup czynników, które obejmują:

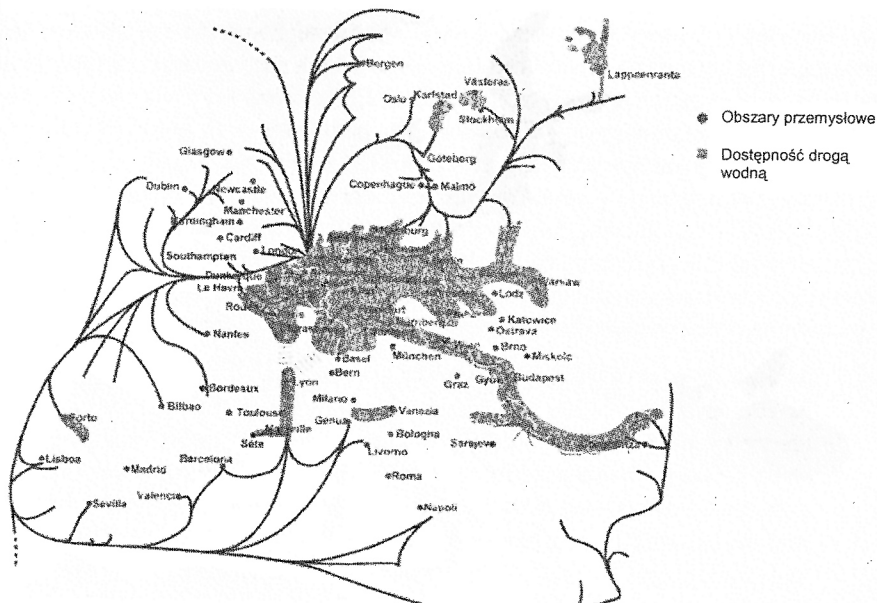
- sprzyjającą rozwojowi tej gałęzi transportu jej specyfikę, stwarzającą duże szanse na pokonanie lub złagodzenie istotnych problemów europejskiej polityki transportowej;
- niekorzystne dla tej gałęzi transportu zmiany struktury popytu na transport.

Transport wodny śródlądowy jest jedną z najtańszych, a jednocześnie najbardziej przyjaznych dla środowiska gałęzi. Relatywnie mały degradacyjny wpływ na środowisko znajduje w efekcie wyraz w znacznie niższych kosztach zewnętrznych tej gałęzi transportu.

Przejęcie części przewozów samochodowych przez statki rzeczne w istotny sposób może zmniejszyć kongestię na drogach, zwłaszcza w zatłoczonych rejonach zapleczy portów morskich, gdzie rozbudowa infrastruktury innych gałęzi napotyka barierę w postaci braku wolnych terenów, a drogi wodne dysponują znacznymi rezerwami przepustowości. Problem ograniczonej dostępności, będącej skutkiem brakujących ogniw i wąskich gardeł na transeuropejskiej sieci dróg transportowych może być poważnie złagodzony dzięki wykorzystaniu śródlądowych dróg wodnych. Co prawda drogi te, ze względu na duże uzależnienie od warunków naturalnych, charakteryzują się mniejszą długością i gęstością sieci niż drogi innych gałęzi transportu, jednak istotna rola cieków wodnych i żeglugi śródlądowej w procesie zagospodarowania przestrzennego powodują, że znaczna część wysoko uprzemysłowionych obszarów Europy jest zlokalizowana nad drogami wodnymi. Wykorzystanie dodatkowo żeglugi przybrzeżnej może tę dostępność znacznie zwiększyć, a jednocześnie umożliwić ominięcie szczególnie trudnych dla transportu obszarów, takich jak na przykład przejście przez Alpy (rys.1).

Atutem transportu wodnego śródlądowego jest duża ładowność i masowość floty rzecznej pozwalająca na sprawną obsługę nawet największych statków morskich. Jeden duży statek rzeczny lub zestaw pchany zastąpić może bowiem nawet kilkaset samochodów. Mniejsze statki, eksploatowane na lokalnych drogach wodnych, zastępując kilkadziesiąt samochodów też mogą przyczynić się do zmniejszenia kongestii oraz zagrożenia bezpieczeństwa na drogach kołowych¹.

¹ Koszty dla samych dróg kołowych szacowane są w 15 krajach UE: kongestii na 0,5 % PKB i zagrożenia bezpieczeństwa – 2% PKB.



Rozwój transportu wodnego śródlądowego napotkał jednak barierę w postaci niekorzystnych dla żeglugi zmian popytu na transport, przejawiających się:

- zmniejszeniem udziału ładunków masowych, będących domeną żeglugi śródlądowej i zwiększeniem udziału półproduktów i towarów wysoko przetworzonych, które wcześniej stanowiły margines w przewozach drogami wodnymi;
- tendencją do zmniejszania wielkości partii ładunkowej;
- zmniejszeniem odległości przewozu (przeciętna odległość przewozu w transporcie lądowym – kolejowym, samochodowym, wodnym śródlądowym i rurociągowym wynosi obecnie w krajach UE około 120 km)².

W tej sytuacji utrzymanie pozycji żeglugi śródlądowej na rynku usług transportowych wymagało istotnych zmian mających na celu dostosowanie się tej gałęzi do nowych warunków. Polegały one przede wszystkim na zmianach technologii przewozu pozwalających na włączenie się żeglugi w obsługę nowych ładunków (np. kontenerów), technologii (np. przewozy morsko-rzeczne) i relacji przewozowych.

Wyzwaniem a jednocześnie szansą dla żeglugi śródlądowej stał się rozwój centrów logistycznych. Większość z nich lokalizowana jest w portach morsko-rzecznych i rzecznych, które dysponują niezbędnymi do ich budowy znacznymi

² Obliczenia własne na podstawie: EU Transport in Figures 2003. Luxemburg 2004.

rezerwami terenowymi. Nową szansą na uniknięcie kongestii i zmniejszenie zagrożenia bezpieczeństwa na drogach jest włączenie żeglugi w procesy zaopatrywania miast dzięki wykorzystaniu do tego celu niewielkich statków rzecznych, np. paletowców³. Drogi wodne jako istotny czynnik lokalizacji osadnictwa, zazwyczaj przebiegają przez miasta, pozwalają więc, na sprawną ich obsługę z logistycznych centrów dystrybucji towarów.

Możliwość rozwiązania lub przynajmniej złagodzenia zasadniczych problemów europejskiego transportu dzięki wykorzystaniu żeglugi śródlądowej jest przyczyną wspierania rozwoju tej gałęzi w krajach Europy Zachodniej. Wspieranie to przejawia się głównie w:

- dążeniu do poprawy infrastruktury dróg wodnych,
- tworzeniu korzystnych warunków dla rozwoju portów i przeładowni rzecznych decydujących o dostępności transportu wodnego śródlądowego i tym samym wpływających na popyt na przewozy i wyniki ekonomiczne przedsiębiorstw żeglugowych,
- stosowaniu specjalnych cen paliw dla przedsiębiorstw żeglugowych (np. w Holandii paliwo nie obciążone akcyzą i podatkiem VAT jest 4-5-krotnie tańsze niż paliwo dla innych gałęzi transportu)⁴,
- innych formach pomocy świadczonej na rzecz tej gałęzi transportu w wybranych krajach.⁵

Podstawowe znaczenie dla rozwoju transportu wodnego śródlądowego ma realizowana polityka tworzenia spójnej europejskiej sieci dróg wodnych międzynarodowego znaczenia AGN. Likwidacja wąskich gardeł oraz budowa brakujących połączeń stwarzają trwałe podstawy rozwoju tej gałęzi. Inwestycje podejmowane na drogach wodnych, takie na przykład jak ukończony w październiku 2003 roku węzeł w Magdeburgu oraz planowane połączenie Berlina z Odrą, umożliwią wielokrotny wzrost wielkości przewozów na modernizowanych drogach wodnych (np. na Kanale Łaba-Havela – z 4 mln ton w 1995 r. do 19 mln ton w 2010 r., na Mittellandkanal – odpowiednio z 6 do 33 mln ton).

³ W 2002 roku holenderska firma Riverhopper zwodowała paletowiec do przewozu 680 palet. Statek o niewielkich rozmiarach (63m długości, 72 m szerokości) jest w stanie kursować nawet po drogach wodnych o niewielkich parametrach.

⁴ W Polsce nie tylko nie stosuje się specjalnych ulg dla żeglugi, przeciwnie, armatorzy płacą zawarty w cenie paliwa podatek drogowy.

⁵ W Niemczech w czasie postoju statku, spowodowanego przyczynami niezależnymi od armatora (załodzenie, niskie lub wysokie stany wód itp.), załoga otrzymuje rekompensatę od państwa, podobną do zasiłku dla bezrobotnych (od 200 od 600 DM/dobę); w Holandii korzystanie z dróg wodnych jest bezpłatne (armatorzy nie ponoszą żadnych kosztów związanych ze służowaniem statków, opłat kanałowych itp.).

Konsekwentna proekologiczna polityka transportowa krajów Unii Europejskiej zaczyna odnosić pierwsze sukcesy. W wielu krajach odnotowano wyraźny wzrost przewozów, głównie dzięki dynamicznie rozwijającym się przewozom kombinowanym, które przekroczyły wszelkie wcześniejsze prognozy. Żegluga śródlądowa w obsłudze portu w Antwerpii przewiozła w 2001 r. tyle kontenerów, ile planowano na 2010 r., zaś w obsłudze portu w Rotterdamie znacznie ten poziom przewyższyła.

Roczne przewozy drogami wodnymi Europy Zachodniej w ostatnich latach rosną średnio o 2,5% i jest to trzecia po transporcie samochodowym i morskim gałąź, której przewozy systematycznie zwiększają się. Obecnie utrzymanie się tej tendencji przewidują zarówno prognozy średnioterminowe (2004-2007 r.), jak i długoterminowe (do 2020 r.), choć wzrost ten będzie odmienny na różnych rynkach:

- największy wzrost przewidziany jest w segmencie rynku przewozów kontenerowych (o 50 % w 2007 r. w porównaniu do roku 1998),
- w przewozach ładunków masowych suchych (węgla i rudy) spodziewany jest umiarkowany wzrost około 6% do 2007 r.,
- przewozy ładunków takich jak ropa, produkty petrochemiczne, płynne chemikalia i inne masowe będą wzrastały wolniej, w tempie zbliżonym do PKB,
- tempo wzrostu przewozów będzie przestrzennie zróżnicowane od 10-30%.

Przewiduje się, że do 2020 r. przeciętne tempo wzrostu przewozów żegluga śródlądową wyniesie 3% rocznie, co pozwoli na podwojenie wielkości przewozów w ciągu dwudziestu lat.

Problemy rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce

Na tle tendencji europejskich polska żegluga śródlądowa przedstawia się nadzwyczaj skromnie i to nie tylko w stosunku do wysoko rozwiniętych krajów UE, w których gałąź ta od lat zajmuje poważną pozycję w obsłudze potrzeb przewozowych, ale nawet w porównaniu z krajami Europy Środkowo-Wschodniej, które w przyspieszonym tempie starają się nadrobić zaległości w tej dziedzinie.

W zasadzie żadna z przedstawionych tendencji rozwoju europejskiej żeglugi śródlądowej nie jest w Polsce realizowana. Przewozy żeglugi śródlądowej w stosunku do najkorzystniejszego okresu spadły o ponad 10 mln ton, w tym przewozy krajowe ponad trzykrotnie (tabela 1). Udział tej gałęzi w obsłudze portów morskich zmniejszył się czterokrotnie pomimo zapotrzebowania na tego typu przewozy w relacji na przykład Szczecin-Berlin oraz faktu, iż korzystne

położenie Berlina w stosunku do tego portu daje mu przewagę nad Hamburgiem, do którego odległość jest prawie dwa razy większa.

Tabela 1

Przewozy towarowe żeglugą śródlądową w Polsce
Transport of goods by inland waterways in Poland

Wyszczególnienie	1980	1985	1990	1995	1999	2000	2001	2002	2003
Przewozy [mln ton]	22,2	14,5	9,8	9,3	8,4	10,4	10,2	7,7	7,9
Praca przewozowa [mln tkm]	2325	1413	1034	876	1028	1172	1264	1125	872
Średnia odległość przewozu 1 tony [km]	104,7	99,4	105,5	94,2	122,4	112,7	123,9	146,1	110,4

Źródło: roczniki statystyczne GUS

Przewozy morsko-rzeczne są incydentalne, zaś przewozy kontenerowe nie są realizowane, pomimo iż pierwsze próby wprowadzenia tej technologii na Odrze podejmowano już w latach siedemdziesiątych. Obecnie ta gałąź transportu obsługuje mniej niż 1% ogólnokrajowych potrzeb przewozowych mierzonych zarówno w tonach, jak i tkm (w 2003 r. 0,6% przewozów liczonych w tonach i 0,4% – w tkm).

Armatorzy śródlądowi przestali być konkurencyjni wobec kolei w przewozach na duże odległości. W związku ze stale pogarszającymi się warunkami nawigacyjnymi, przedsiębiorstwa armatorskie zmuszone są coraz częściej ograniczać swoją działalność do przewozów lokalnych, a więc konkurencyjnych w stosunku do transportu samochodowego. W ostatnich latach żegluga śródlądowa w Polsce zaczęła tracić swą pozycję również i na tym rynku przewozowym, w związku z brakiem możliwości zapewnienia regularnych i terminowych przewozów.

Obecnie znaczna część przewozów żeglugi śródlądowej w Polsce jest związana ze sferą jej wyłącznej działalności, obejmującą przewozy piasku i żwiru wydobywanego z dna rzeki. Udział piasku i żwiru w ogólnych przewozach żeglugi śródlądowej stanowi największą pozycję wśród grup ładunkowych i kształtował się w 2003 r. na poziomie 47,9%.

Istniejące obecnie w Polsce firmy żeglugowe to głównie przedsiębiorstwa związane funkcjonalnie z Odrą, które ze względu na uwarunkowania infrastrukturalne w kraju coraz częściej szukają zatrudnienia za granicą. Od roku 1990 wolumen przewozów transportem wodnym śródlądowym w relacjach międzynarodowych wzrósł z 1,7 mln ton do 3 mln ton w roku 2003. Udział tego typu przewozów w przewozach ogółem wzrósł odpowiednio z 17,3% do prawie 40%.

Główne bariery rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce wynikają przede wszystkim:

- ze stanu infrastruktury dróg wodnych,
- trudnej sytuacji finansowej armatorów ograniczającej możliwości odnowienia floty rzecznej.

Częste zmiany programów rozwoju śródlądowych dróg wodnych, brak konsekwencji w realizacji rozpoczętych już programów inwestycyjnych, niskie nakłady i brak koordynacji inwestycji spowodowały, iż pomimo licznych prac prowadzonych w różnych okresach na drogach wodnych, ich stan systematycznie pogarszał się. Statystyki wykazują wprawdzie 3659,1 km dróg wodnych żeglownych, jednak długość faktycznie eksploatowanych dróg wodnych drastycznie zmniejszyła się, zaś ich stan po kolejnych powodziach, zwłaszcza w 1997 i 1998 r., poważnie utrudnia żeglugę śródlądową. Śródlądowe drogi wodne mają bardzo zróżnicowane parametry i układ niedostosowany do współczesnych potrzeb. Drogi wodne o międzynarodowym znaczeniu powinny mieć parametry klas IV i V, zaś wszelkie inwestycje realizowane na drogach wodnych mają zapewniać przynajmniej parametry IV klasy, które pozwalają na eksploatację statków wielkości powyżej 1000 t. Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, dostosowującym klasyfikację polską do standardów międzynarodowych, obowiązujących w krajach UE wymagania stawiane drogom klasy IV i V spełnia około 5% ich długości (tabela 2).

Tabela 2

Śródlądowe drogi wodne w Polsce
Navigable inland waterways in Poland

Rodzaj drogi		Klasa drogi	Długość w km	Udział w ogólnej długości dróg
Ogółem			3813	100%
Drogi wodne uznane za żeglowne	o znaczeniu regionalnym	Ia	1126,4	29,%
		I b	892,9	23,4%
		II	1036,3	27,2%
		III	402,2	10,5%
	o znaczeniu międzynarodowym	IV	37,5	1%
		Va	55	1,4%
		Vb	108,8	2,8%
Pozostałe drogi wodne śródlądowe			153,9	4%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Dz.U.2002, nr 77, poz.695

Pewną pozytywną zmianę w zakresie infrastruktury dróg wodnych odnotować można na górnej Wiśle, gdzie w kwietniu 2003 roku ukończono trwającą 25 lat budowę stopnia wodnego Smolice. Tym samym zakończona została budowa 90 km kaskady górnej Wisły. Niestety inwestycji tej nie skoordynowano z przystosowaniem portów do nowych potrzeb. W Oświęcimiu dopiero będzie budowany port Broszkowice², potrzebna jest modernizacja portu Kujawy w Nowej Hucie i budowa kilku przeładowni dla lokalnych odbiorców węgla, którego docelowo ma być przewożone w tym rejonie około 3 mln ton rocznie. Do czasu zrealizowania infrastruktury punktowej transport na tym odcinku ogranicza się do lokalnych przewozów piasku i kruszywa.

Na pozostałych drogach wodnych panują gorsze warunki nawigacyjne. Na przykład, droga wodna Odra – Wisła, będąca elementem łączącym europejskie drogi wodne w relacji wschód – zachód ze względu na zbyt niskie parametry techniczne nie jest obecnie eksploatowana.

Realne perspektywy rozwojowe żeglugi śródlądowej są także determinowane trudną sytuacją finansową armatorów, która istotnie ogranicza możliwości prowadzonej przez przedsiębiorstwa żeglugowe polityki inwestycyjnej w odniesieniu do floty rzecznej.

Większość floty jest zdekapitalizowana, jej wiek przekracza znacznie normatywny okres użytkowania i choć statki spełniają warunki dopuszczenia do eksploatacji, to przystosowanie ich do tych wymagań jest coraz trudniejsze i bardziej kosztowne. Polityka nieustannych, kosztownych remontów nie zapewnia firmom przyszłości, jaką dawałaby wymiana starej floty na nową, nowoczesną, przystosowaną do współczesnych wymagań żeglugi.

Cele rozwojowe żeglugi śródlądowej w Polsce

Wiele problemów rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce wynika z faktu, iż niski udział tej gałęzi transportu w obsłudze potrzeb przewozowych jest niesłusznie utożsamiany z marginesowym jej znaczeniem w systemie transportowym Polski.

Ranga tej gałęzi w Polsce jest często niedoceniana, tymczasem specyfika transportu wodnego śródlądowego powoduje, że możliwości jej rozwoju są związane z warunkami naturalnymi, czego konsekwencją jest często brak związku między udziałem tej gałęzi w obsłudze potrzeb przewozowych a jej faktyczną rolą na poszczególnych rynkach (przy niskim udziale żeglugi w obsłudze łącznych potrzeb przewozowych gałęzi ta w rejonie dróg wodnych może zajmować bardzo wysoką pozycję, jak na przykład we Francji).

W Polsce transport wodny śródlądowy, niezależnie od niskiego udziału w obsłudze łącznych potrzeb przewozowych, może odegrać bardzo ważną rolę

w wybranych segmentach rynku. W świetle europejskich tendencji podstawowe cele rozwojowe żeglugi śródlądowej w Polsce powinny być skoncentrowane na:

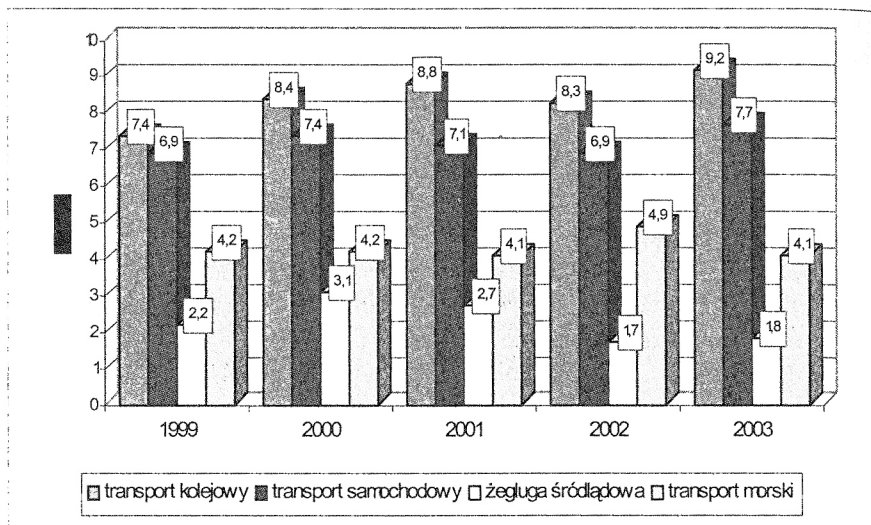
- wzroście udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze portów morskich,
- wzroście wielkości przewozów zagranicznych żeglugą śródlądową, zwłaszcza w relacji z Niemcami,
- rozwoju przewozów kruszywa wydobywanego z dna rzeki oraz materiałów budowlanych,
- obsłudze zaopatrzenia aglomeracji zlokalizowanych nad drogami wodnymi z centrów dystrybucji położonych w portach rzecznych,
- rozwoju przewozów pasażerskich i dywersyfikacji oferty przez dostosowanie jej do warunków żeglugowych i popytu.

Polskie porty morskie, zwłaszcza Szczecin i Świnoujście takie powiązania mają i w korzystnym dla żeglugi śródlądowej okresie jej udział w obsłudze tych portów sięgał 25%. Trudno określić więc jej rolę w tym segmencie rynku jako marginesową. W ostatnich latach co prawda udział ten spadł znacząco do 6,5% - 7%, jednak odbudowanie pozycji żeglugi śródlądowej w tej relacji jest podstawowym, realnym wyzwaniem.

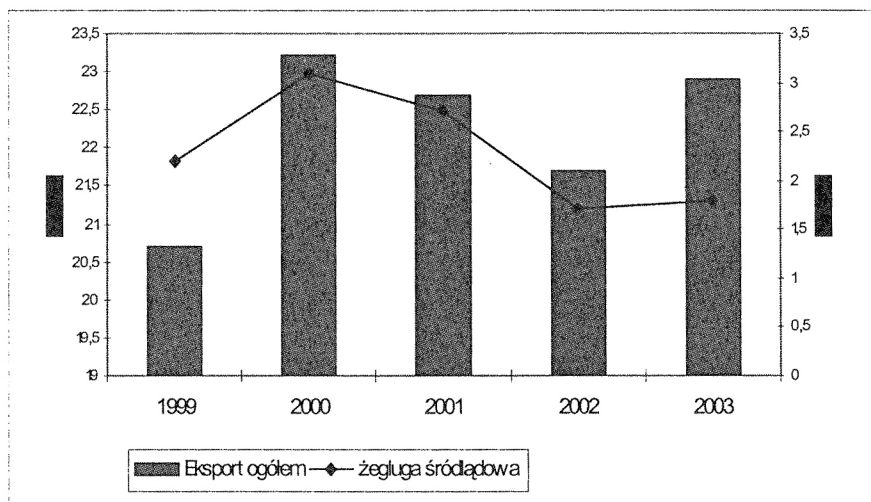
Obsługa obrotów handlu zagranicznego, zwłaszcza w relacji z Niemcami należy do kolejnej bardzo ważnej sfery zastosowania polskiej żeglugi śródlądowej. Żeglugą śródlądową przewozi około 10% eksportu Polski do Niemiec (rys.2), a łącznie z żeglugą przybrzeżną - ponad 30%. Analiza zależności między wielkością przewozów żeglugą śródlądową a wielkością eksportu do Niemiec (rys.3) wskazuje na ich silne powiązania świadczące o tym, że część eksportu jest wyraźnie predestynowana do przewozu drogami wodnymi i brak możliwości zaspokojenia tych potrzeb przez żeglugę śródlądową oznaczać może utratę części kontraktów handlowych.

Przewozy kruszywa wydobywanego z dróg wodnych należą do sfery wyłącznej działalności żeglugi śródlądowej. Dodatkową przesłanką dla rozwoju tego typu przewozów jest możliwość oddziaływania na poprawę warunków nawigacyjnych na drogach wodnych.

Perspektywicznie przewozy takie rozwijać się mogą w związku z pojawieniem się nowego, względnie stałego i znacznego zapotrzebowania na kruszywo niezbędne dla realizacji programu budowy dróg ekspresowych i autostrad. Znaczna część trasy planowanej autostrady A1 przebiega wzdłuż drogi wodnej Wisły i rozpoczęcie jej budowy przewidywane na 2005 r. zapewniłoby przez wiele lat potrzeby przewozowe, których realizacja drogą wodną zapobiegłaby kongestii, zagrożeniu bezpieczeństwa na drogach i dewastacji ciężkim sprzętem dróg kołowych. Analogiczne możliwości istnieją wzdłuż planowanej drogi ekspresowej S3, przebiegającej równoległe do drogi wodnej Odry.



Rys.2. Eksport ładunków z Polski do Niemiec wg gałęzi transportu
 Fig.2. Export of goods from Poland to Germany by modes of transport
 Źródło: opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych GUS



Rys.3. Przewozy żegluga śródlądowa i wielkość eksportu z Polski do Niemiec
 Fig.3. Transport by inland waterways and export from Poland to Germany
 Źródło: opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych GUS

Duże możliwości rozwiązania problemów transportowych związanych z zaopatrzeniem miast stwarza nowa, przedstawiona wcześniej, koncepcja wykorzystania do tego celu małych statków rzecznych. Statki takie bowiem nie mają dużych wymagań odnośnie do infrastruktury, co ważne zapewniają tani transport, terminowy (brak kongestii) mało uciążliwy dla środowiska (ze względu na niski poziom hałasu i zanieczyszczeń). Ważne jest jednak, ażeby koncepcja ta została uwzględniona już na etapie lokalizacji centrów dystrybucji towarów, które analogicznie jak to ma miejsce w krajach Europy Zachodniej powinny być budowane przede wszystkim w rejonie dróg wodnych. W dużych aglomeracjach, takich jak Kraków, Warszawa, Wrocław, Szczecin - Świnoujście, Gliwice, Gdańsk, można byłoby dzięki tej koncepcji rozwiązać wiele problemów transportowych.

Ważną w przyszłości sferą zastosowania żeglugi śródlądowej są przewozy pasażerskie, które są istotnym elementem oferty turystycznej. Według prognoz Instytutu Turystyki średnioroczna dynamika przyjazdów turystów do Polski w latach 2003 - 2007 wyniesie 3%. Istotnego wzrostu liczby turystów oczekuje się z krajów Unii Europejskiej (w tempie 8% rocznie). Prognozowana liczba przyjazdów będzie oscylowała w granicach 13,7 – 15,5 mln turystów. Wzrost przyjazdów zagranicznych turystów do Polski byłby okazją do promowania i rozwoju tego typu usług jako atrakcji turystycznej.

W dalszej perspektywie do roku 2020 celami ogólnymi rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce będą:

- dostosowanie oferty przewozowej do standardów UE,
- wzrost konkurencyjności polskich armatorów na rynku europejskim, czego efektem będzie dalszy wzrost udziału żeglugi w obsłudze potrzeb przewozowych.

Cele te będą osiągnięte dzięki realizacji następujących celów szczegółowych obejmujących:

- rozwój przewozów kontenerowych,
- rozwój przewozów kombinowanych morsko-rzecznych i przewozów typu ro - ro.

Rozwój nowoczesnych technologii przewozu w transporcie wodnym śródlądowym będzie podstawą budowania trwałej pozycji tej gałęzi na konkurencyjnym rynku transportowym Unii Europejskiej, a jednocześnie będzie źródłem wielu korzyści społeczno - gospodarczych, a wśród nich i sposobem realizacji idei zrównoważonego rozwoju. Długofalowym wyzwaniem dla żeglugi śródlądowej jest budowanie swojej pozycji jako transportu zapleczewego polskich portów morskich nie tylko w zakresie obsługi ładunków masowych, ale również skonteneryzowanych, podobnie jak to ma miejsce w krajach Europy Zachodniej. Szansą na trwały rozwój tego

typu przewozów jest między innymi budowa terminalu kontenerowego w porcie w Gdańsku (planowane przeładunki 500 tys. TEU) i modernizacja terminalu kontenerowego w Gdyni (docelowe przeładunki również 500 tys. TEU).

Obecnie żadna gałąź transportu nie jest przystosowana do obsługi tak znacznego popytu, a specyfika transportu wodnego śródlądowego polegająca między innymi na możliwości przewozu w naszych warunkach jednorazowo kilkudziesięciu TEU (w Europie Zachodniej - kilkuset), pozwoliłaby na przynajmniej częściowe rozwiązanie problemu transportu zapleczewego kontenerów w sposób przyjazny dla środowiska.

Kolejną technologią przewozu, mającą duże perspektywy rozwoju w świetle tendencji unijnych, jest powiązanie rozwoju żeglugi morskiej bliskiego zasięgu (SSS) z transportem wodnym śródlądowym. Opłacalność żeglugi morskiej bliskiego zasięgu jest ściśle uzależniona od sprawnego transportu zapleczewego. Najkorzystniejszym rozwiązaniem tego problemu jest żegluga morsko-rzeczna pozwalająca na ograniczenie czasu i kosztów postoju statków w portach morskich.

Priorytety inwestycyjne

Wzrost znaczenia żeglugi śródlądowej jest uwarunkowany zagospodarowaniem dróg wodnych. Na podstawie przedstawionej diagnozy stanu transportu wodnego śródlądowego w Polsce oraz biorąc pod uwagę omówione tendencje rozwoju w Europie, można wnioskować, że do najpilniejszych zadań należy realizacja "Programu dla Odry 2006". Odra bowiem:

- jest elementem AGN,
- stanowi bezpośrednie ogniwo łączące polskie drogi wodne z siecią europejską,
- stan obiektów infrastrukturalnych nie gwarantuje ciągłości żeglugi,
- inne efekty to ochrona przeciwpowodziowa, stymulowanie rozwoju społeczno-gospodarczego, ze względu na rolę w obsłudze portów i handlu zagranicznego.

Dostosowanie drogi wodnej Odry do potrzeb żeglugi śródlądowej wymaga przede wszystkim przyspieszenia realizacji "Programu dla Odry 2006" zapewniającego jego ukończenie do 2013 r. Program ten jest pierwszym pozytywnym krokiem w kierunku zatrzymania dekapitalizacji śródlądowych dróg wodnych, jednak stan jego zaawansowania pozostawia wiele do życzenia. W obecnym kształcie potrzeby żeglugi śródlądowej uwzględnione są w nim tylko w minimalnym zakresie. Jedynie 11,5% planowanych wydatków ma być przeznaczonych bezpośrednio na żeglugę – regulację i dokończenie

stopnia wodnego w Malczycach (40% planowanych wydatków przeznaczonych ma być na budowę oczyszczalni cieków w dorzeczu, drugie tyle na ochronę przeciwpowodziową).

Jednym z istotnych warunków przywrócenia funkcji transportowej Odrze jest zwiększenie zakresu finansowania inwestycji infrastrukturalnych, uwzględniających potrzeby żeglugi śródlądowej. Wstąpienie Polski w struktury UE stanowi szansę rozwiązania tego problemu dzięki możliwości wykorzystania środków pomocowych, w tym środków funduszu spójności. Fundusz ten z założenia dotyczy dwóch obszarów: przedsięwzięć z dziedziny ochrony środowiska oraz infrastruktury transportu, dlatego też przeznaczany jest przede wszystkim na wspieranie rozwoju infrastruktury gałęzi przyjaznych dla środowiska, a więc dróg wodnych i kolejowych.

Do najpilniejszych przedsięwzięć inwestycyjnych na Odrze należą:

- budowa stopnia wodnego w Malczycach i Lubiążu,
- modernizacja budowli hydrotechnicznych na Odrze skanalizowanej i Kanale Gliwickim,
- uzupełniające prace regulacyjne.

Kolejnym priorytetem, ze względu na istniejące zagrożenie i znaczne efekty społeczno-gospodarcze (budowa autostrady A1), powinna być realizacja następnego stopnia wodnego na Wiśle dolnej (będącej również elementem AGN), zlokalizowanego na przykład w Nieszawie. Brak kontynuacji rozpoczętej budowy kaskady dolnej Wisły spowodowało bowiem poważne zagrożenie bezpieczeństwa istniejącego stopnia (będącego integralnym elementem szerszego programu inwestycyjnego). Uwzględniając rozwój nowych technologii w transporcie wodnym śródlądowym należałoby zweryfikować dotychczasowe programy modernizacji pod kątem możliwości uruchomienia przewozów kontenerowych. Tego typu przewozy wymagają bowiem dodatkowych inwestycji infrastrukturalnych, głównie przebudowy mostów. Bez inwestycji infrastrukturalnych trudno liczyć na realizację w Polsce europejskich tendencji w zakresie kształtowania i rozwoju systemów transportowych w ścisłej współpracy z przyjazną dla środowiska żegluga śródlądową.

W zakresie finansowania inwestycji taborowych bardzo pozytywnie należy ocenić uruchomienie Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego w Polsce. Trzeba mieć jednak świadomość, że sam fundusz nie rozwiąże problemu floty, bowiem aby armatorzy chcieli skorzystać z preferencyjnych kredytów na zakup floty muszą być przekonani o korzystnych perspektywach rozwoju żeglugi śródlądowej, nie tylko w krajach UE, ale również w Polsce. Nie ma innego sposobu na zapewnienie ich o intencjach wspierania rozwoju transportu wodnego śródlądowego, jak zdecydowane działania na rzecz poprawy infrastruktury dróg wodnych.

Wspomniane wcześniej, pominięcie dróg wodnych w Sektorowym Programie Operacyjnym Transport na lata 2004-2006 pozbawiło tę gałąź potencjalnych środków pomocowych, odsuwając perspektywy rozwoju dróg wodnych o kolejne lata. Należy zapobiec powtórzeniu się tej sytuacji w kolejnym programie na lata 2007-2013.

Literatura

1. *European Transport Forwcast 2020 - Freight Transport* (NEA Transport, research and training, 18 November 1999).
2. *EU Transport in Figures 2003*.Luxemburg 2004.
3. *Freight transport embarking on a new course*. INE 2004
4. *Inland Waterway Transport. A transport solution that works*. European Communities. Brussels 2003.
5. Stec T., *Górna Wisła czeka na przewoźników*. "Polska Gazeta Transportowa" 2003 nr 27.
6. *The waterway cross Magdeburg*. Bundesministerium für Verkehr. Magdeburg 1997.
7. *White Paper European Transport Policy for 2010. Time to decide*. European Commission, Luxembourg 2001.

Wpłynęło do redakcji w grudniu 2005 r.

Recenzent

prof. dr hab. inż. Jan Kulczyk

Adresy autorów

prof. zw. dr hab. Krystyna Wojewódzka-Król

dr Ryszard Rolbiecki

Katedra Polityki Transportowej

Wydział Ekonomiczny UG

ul. Armii Krajowej 119/121

81-824 Sopot

tel. (058) 551-56-45

e-mail:krystyna@panda.bg.univ.gda.pl

e-mail:rychur@panda.bg.univ.gda.pl