

Zbigniew Taylor, Ariel Ciechański

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN

Adres do korespondencji: Zbigniew Taylor, z.taylor@twarda.pan.pl

Transformacja systemowa a przekształcenia organizacyjno-własnościowe polskich przedsiębiorstw żegluga śródlądowej

Systemic transformation and organizational-ownership changes
in Poland's inland shipping companies

Streszczenie: Celem artykułu jest próba zrekonstruowania przekształceń organizacyjno-własnościowych przedsiębiorstw żegluga śródlądowej w Polsce po roku 1990. Na podstawie zebranych z różnych źródeł danych ustala się stan zaawansowania procesów transformacji przedsiębiorstw żeglugowych na 2010 r., obejmujących przede wszystkim prywatyzację i częściowo komunalizację, ale także zmiany organizacyjne. Obserwuje się swoistą dychotomię. Większość nowo utworzonych stanowią małe, prywatne przedsiębiorstwa żeglugowe, powstałe w wyniku podziału dawnych przedsiębiorstw państwowych i sprzedaży ich jednostek pływających nowym właścicielom. Z drugiej strony, transformacja systemowa, a także przystąpienie Polski do UE stworzyły warunki do powstania największej w Europie grupy armatorskiej Odratrans, zajmującej się śródlądowymi przewozami barkami, również poza Polską.

Abstract: The article seeks to reconstruct organisational and ownership changes affecting Polish enterprises in inland shipping since 1990. Based on data from various sources (mainly the Polish Registry of Ships and Bulletins of Public Information), it was possible to determine the extent of the transformation processes affecting shipping companies, mostly related to privatization and partial communalization, as well as organisational changes. There appears to be a dichotomy – most newly-arising entities are small private shipping enterprises created as a result of former state-owned enterprises being divided and their vessels sold to new owners. On the other hand, the systemic transformation along with Poland's accession to EU have allowed for the emergence of Europe's largest ship-owner (the Odratrans Group), which deals in inland waterways transport, also outside Poland.

Słowa kluczowe: transformacja systemowa, żegluga śródlądowa, Odratrans, prywatyzacja, komunalizacja, geografia przedsiębiorstw

Keywords: systemic transformation, inland shipping, Odratrans, privatization, communalization, geography of enterprises

Aż do 20 grudnia 2000 r. funkcjonowanie żegluga śródlądowej w Polsce regulowała *Ustawa z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych* (1950), która była poddawana wielokrotnym nowelizacjom. Dopiero w końcu 2000 r. weszła w życie nowa *Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej* (2001a). Reguluje ona sprawy związane z uprawianiem żegluga na wodach śródlądowych uznanych za żeglowne na podstawie przepisów *Prawa wodnego* (2001b). Odtąd zawieranie umów i negocjowanie cen

na czarterowanie jednostek stało się całkowicie swobodne. W dostępie do zawodu przewoźnika w krajach UE obowiązywały dwie zasady – potwierdzenie kwalifikacji zawodowych i wzajemne uznawanie dokumentów je potwierdzających (Paprocki i Pieriegud, 2004).

Od 1 maja 2004 r. polscy armatorzy mogą wykonywać bez ograniczeń przewozy kabotażowe w krajach UE. Wcześniej wymagały one pozwoleń. Uwolnienie rynku spowodowało, że w 2004 r. przewozy polskich armatorów wzrosły w stosunku do 2003 r. trzykrotnie, a w 2005 r.

– pięciokrotnie. W tymże roku polscy armatorzy w przewozach międzynarodowych przewieźli 5,1 mln ton ładunków (54% ogólnej masy przewiezionej) i odnotowali 40% wzrost przewozów

w porównaniu z 2004 r. (Bujak, 2008). W przewozach międzynarodowych dominował kabo-
taż, zwłaszcza między portami niemieckimi (Taylor i Ciechański, 2010).

Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw państwowych

Przed rokiem 1990 na terenie Polski istniało siedem państwowych przedsiębiorstw zajmujących się żeglugą śródlądową (*Diagnoza...*, bez daty). Dla Żeglugi Bydgoskiej, Żeglugi Gdańskiej¹, Żeglugi Szczecińskiej i Żeglugi na Odrze organem założycielskim był minister transportu i gospodarki morskiej. Dla Żeglugi Mazurskiej funkcję tę sprawował wojewoda suwalski, dla Żeglugi Krakowskiej wojewoda krakowski (lub prezydent miasta Krakowa), a dla Żeglugi Warszawskiej prezydent miasta stołecznego Warszawy. Interesy polskich armatorów wobec Konsorcjum Żeglugi Śródlądowej Niemiec reprezentowała spółka prawa handlowego Navatrans SA, posiadająca stałe przedstawicielstwa w Berlinie, Duisburgu i Hadze. W omawianym okresie funkcjonowało osiem portów na Odrze, dwa na Warcie, trzy na Noteci i Kanale Bydgoskim, cztery na Wiśle i Nogacie. Podporządkowane one były przedsiębiorstwom armatorskim. Podobnie kształtowała się sytuacja małych przeładowni (Kwiatkowska, 1992).

1 stycznia 1991 r. przedsiębiorstwo państwowe Żegluga Mazurska zostało podzielone na trzy przedsiębiorstwa. Stało się tak na podstawie porozumienia pomiędzy wojewodą suwalskim (organem założycielskim Żeglugi Mazurskiej) i wojewodą olsztyńskim. W wyniku tego podziału powstały:

- (1) Żegluga Augustowska z siedzibą w Augustowie, dla której organem założycielskim pozostał wojewoda suwalski. Armator ten obsługiwał pasażerskie przewozy turystyczne na Pojezierzu Suwalsko-Augustowskim,
- (2) Żegluga Ostródzko-Elbląska z siedzibą w Ostródzie, dla której organem założycielskim był wojewoda olsztyński, powołana do obsługi przewozów turystycznych m.in. na Kanale Elbląskim,

- (3) Żegluga Mazurska w Giżycku, dla której funkcje organu założycielskiego spełniał wojewoda suwalski, a działalność była skierowana na obsługę przewozów turystycznych na Wielkich Jeziorach Mazurskich.

Dwa najmniejsze przedsiębiorstwa – Żegluga Warszawską i Żegluga Krakowską w 1991 r. postawiono w stan likwidacji. Porty należące do Żeglugi Warszawskiej skomunalizowano, a flotę sprzedano firmie Trojan sp. z o.o. (Kwiatkowska, 1992). W 1991 r. z przedsiębiorstwa Żegluga Szczecińska wyodrębniono – jako zakład budżetowy gminy miejskiej Świnoujście – firmę Żegluga Świnoujska, obsługującą przewozy promowe w obrębie tego miasta (Miłkowski, 1997).

W 1992 r. nastąpiła komunalizacja Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej i włączenie jej do struktur Zakładu Komunikacji Miejskiej w Ostródzie, w których pozostaje do dnia dzisiejszego (www.zegluga.com.pl). Wobec PP Żegluga Gdańska nie podejmowano wówczas żadnych działań. Podobna sytuacja dotyczyła PP Żeglugi Szczecińskiej (Rydzkowski i Rolbiecki, 1993). W 1993 r. w wyniku zakupu majątku zlikwidowanego przedsiębiorstwa Żegluga Krakowska powstało Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe Anex w Krakowie – własność A. Kierczyńskiego. W 1994 r. powołano zarządcę komisarycznego dla PP Żegluga Gdańska. Rok później wojewoda gdański przeznaczył przedsiębiorstwo do sprzedaży – nabywcą stało się należące do dwóch osób prywatnych Przedsiębiorstwo Usług Morskich. Jednak dotychczasową nazwę Żegluga Gdańska pozostawiono dla spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. W 1995 r. przedsiębiorstwo Żegluga Bydgoska przekształcono w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa (Miłkowski, 1997). W 1997 r. nastąpiła prywatyzacja Przedsiębiorstwa Żegluga Augustowska sp. z o.o. poprzez jego wyleasingowanie. W chwili obecnej (według zapisów

¹ Żegluga Gdańska zajmowała się częściowo żeglugą śródlądową, a przede wszystkim – przybrzeżną.

Krajowego Rejestru Sądowego), co najmniej od 2003 r., firma znajduje się w rękach rodziny Aleksandrowiczów. W 1999 r. w drodze prywatyzacji pracowniczej została przekształcona

w spółkę z o.o. Żegluga Mazurska w Giżycku. Firma w tej formie prawnej pozostaje do dnia dzisiejszego. Stan prawny dawnych przedsiębiorstw państwowych przedstawia tabela 1.

Tabela 1. Forma prawna byłych państwowych przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej w 2010 r.

Table 1. Legal form of former state-owned companies involved in inland shipping in 2010

Obecna nazwa przedsiębiorstwa Present name of shipping firm	Forma prawna Legal form	Rok zmiany Year of change	Uwagi Remarks
Odratrans SA	spółka akcyjna	1992	dawna Żegluga na Odrze
Żegluga Bydgoska SA	skonsolidowana	1995	skonsolidowana z Odratrans SA
Żegluga Szczecińska sp. z o.o.	jednoosobowa spółka Skarbu Państwa	2007	odmowa komunalizacji
Żegluga Świnoujska	zakład budżetowy miasta Świnoujścia	1991	wyodrębniona z Żeglugi Szczecińskiej
Żegluga Mazurska sp. z o.o.	spółka pracownicza	1999	w 1991 r. wyodrębniona z PP Żegluga Mazurska
Żegluga Augustowska sp. z o.o.	sp. z o.o., własność prywatna	1997	w 1991 r. wyodrębniona z PP Żegluga Mazurska, w 1997 r. sprywatyzowana
Żegluga Ostródzko-Elbląska	oddział Zakładu Komunikacji Miejskiej w Ostródzie	1992	wyodrębniona z PP Żegluga Mazurska

źródło: Opracowanie własne na podstawie: Kwiatkowska (1992), Miłkowski (1997)

source: Authors' own study based on: Kwiatkowska (1992), Miłkowski (1997)

Grupa Odratrans

Ze względu na istotną rolę, jaką odgrywa na rynku żeglugi śródlądowej w Polsce i Europie przedsiębiorstwo Odratrans wymaga odrębnego potraktowania. Powstało ono na podstawie uchwały KERM w 1946 r. jako Polska Żegluga na Odrze sp. z o.o. Udziały tej spółki należały początkowo do Ministerstwa Komunikacji, Polskich Dróg Wodnych, samorządów miejskich Wrocławia, Poznania i Szczecina oraz śląskich przedsiębiorstw. W 1948 r. spółkę zlikwidowano, ale w ostatnich dniach 1947 r. powołano do życia przedsiębiorstwo pod nazwą Państwowa Żegluga na Odrze z siedzibą we Wrocławiu. Do tego przedsiębiorstwa trafił przede wszystkim majątek likwidowanej spółki należący do Skarbu Państwa (Odratrans – prospekt emisyjny, 2005). 16 marca 1992 r. do ówczesnego rejestru handlowego została wpisana jednoosobowa spółka Skarbu Państwa Odratrans SA. Jednocześnie wykreśleniu uległo dotychczasowe przedsiębiorstwo Żegluga na Odrze.

Kolejnym krokiem miało być rozdzielenie akcji przedsiębiorstwa pomiędzy narodowe fundusze inwestycyjne. Do tej formy miało być przeznaczone około 60% akcji spółki, z których jeden NFI posiadałby pakiet kontrolny w wielkości 27–33% akcji. Do dyspozycji pracowników, inwestorów zagranicznych i strategicznych przeznaczono 15% akcji, zaś 25% miało pozostać w rękach Skarbu Państwa. W 1993 r. najsilniej zaawansowany był właśnie proces przekształceń przedsiębiorstwa Odratrans, dla którego za najważniejszą uznano prywatyzację metodą kapitałową.

Podobnemu procesowi już w 1991 r. chciano poddać państwowe przedsiębiorstwo Żegluga Bydgoska. Jednak ze względu na ujemny wynik finansowy, procedury tej zaniechano. Na kiepskie wyniki finansowe rzutowały porty rzeczne w Ujściu, Krzyżu i Malborku, które bezskutecznie próbowano skomercjalizować (Rydzkowski i Rolbiecki, 1993), a które dopiero niedawno udało się sprzedać (*Diagnoza*, bez daty).

W 1995 r. Odratrans została wniesiona do narodowych funduszy inwestycyjnych, a wiodący pakiet akcji przyznano VII NFI. W czerwcu 2003 r. VII NFI sprzedał 50,36% kapitału zakładowego spółki na rzecz spółek z ograniczoną odpowiedzialnością IZO Erg i IZO Invest. W kolejnych latach firmy te dokonały zakupów akcji należących do pozostałych funduszy, Skarbu Państwa i pracowników, tak że we wrześniu 2004 r. uzyskały łącznie 93,9% akcji spółki. W 2004 r. Odratrans posiadała 77,46% akcji swojego dotychczasowego największego konkurenta – Żegluga Bydgoskiej SA. Dokupując kolejne pakiety Odratrans stała się w 2005 r. łącznie właścicielem 85,17% akcji Żegluga Bydgoskiej (Odratrans – prospekt emisyjny, 2005).

Pierwotnie zakładano, że 70–80% całej floty Żegluga Bydgoskiej, liczącej 199 jednostek (1998), zostanie wdzierżawione ich załogom. Jednak już w 2000 r. (Wojewódzka-Król, Rydzkowski i Rolbiecki, 2000) Żegluga Bydgoska dzierżawiła załogom prawie całą flotę motorową (z wyjątkiem 3 barek z własnym napędem). Dzierżawa polegała na tym, że załoga zajmowała się stroną eksploatacyjno-techniczną, natomiast armator – sferą handlową, czyli pozyskiwaniem zleceń i frachtowaniem statków. Przynosiło to pozytywne skutki, jak skrócenie czasu rejsów, obniżenie kosztów eksploatacji floty i poprawę sprawności technicznej taboru.

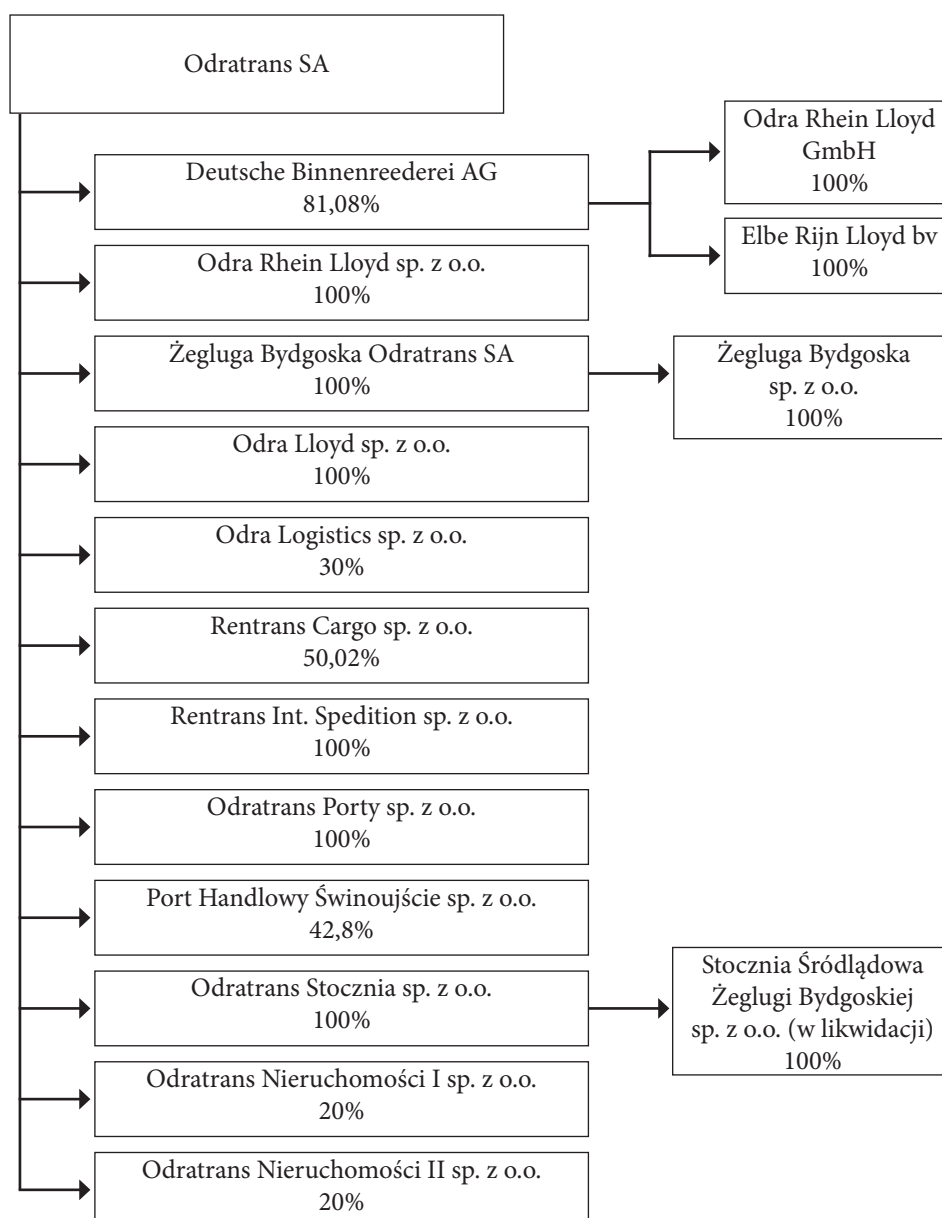
W 2007 r. Odratrans stała się nabywcą 72% akcji niemieckiej spółki Deutsche Binnenreederei AG z Berlina. Nieco później, w 2009 r. Żegluga Bydgoska została skonsolidowana z Odratrans. W 2010 r. właścicielami Odratrans były: I NFI Mistral SA (75% akcji) i zarejestrowany w Luksemburgu fundusz inwestycyjny NPN II s.a.r.l. (25% akcji).

W 2009 r. w skład grupy kapitałowej, której właścicielem była Odratrans wchodziło 16 przedsiębiorstw (ryc. 1). Dla porównania, w 2005 r. było ich zaledwie 10. Na terenie Niemiec Odratrans posiada spółkę zależną Deutsche Binnenreederei AG (81,08% akcji), zajmującą się masowymi przewozami towarów drogą śródlądową. Ta ostatnia jest jedynym udziałowcem Odra Rhein Lloyd GmbH, będącego przedstawicielem handlowym grupy na Niemcy. Druga spółka zależna od Deut-

sche Binnenreederei (51%) – Elbe Rijn Lloyd bv jest zarejestrowana w Holandii i zajmuje się transportem między Łabą a Renem.

Pozostałe 13 spółek zarejestrowane jest w Polsce. Działalność polskich spółek można podzielić na działalność transportową śródlądową, transportową pozostałą i pozatransportową. W żegludze śródlądowej dominującą rolę odgrywa spółka Żegluga Bydgoska, mająca identyczny profil działalności jak Odratrans. Ponadto z krajowych spółek w działalność tego typu zaangażowana jest Odra Lloyd. Transportem kolejowym i drogowym zajmują się powołana w 2004 r. Odra Logistics (obecnie 30% udziałów ma Odratrans SA) oraz Rentrans Cargo sp. z o.o. (w której mniejszościowymi udziałowcami są firmy grupy Trade Trans, w tym z udziałowcem zagranicznym zarejestrowanym na Słowacji). Ta ostatnia firma wraz Rentrans International Spedition zajmuje się także logistyką. Z działalnością transportową związane są także firmy portowe Odratrans Porty i Port Handlowy Świnoujście. Pierwsza z nich zajmuje się eksploatacją portów śródlądowych należących do grupy. Druga, będąca w ponad 85% własnością Odratrans i dawnego Przedsiębiorstwa Transportu Kolejowego Holding SA w Zabrzu, jest typowym morskim portem handlowym. Ponadto w skład grupy wchodzi spółki Odratrans Stocznia oraz Stocznie Śródlądowe Żegluga Bydgoskiej (w likwidacji). Pierwsza z nich powstała na bazie części majątku istniejącej jeszcze od czasów przedwojennych Wrocławskiej Stoczni Rzecznej. Druga spółka dysponuje bazami remontowymi należącymi wcześniej do Żegluga Bydgoskiej (m.in. w Bydgoszczy, Czarnkowie i Chełmnie).

Warto zwrócić uwagę, że po przejściu Deutsche Binnenreederei Odratrans stała się największą w Europie grupą armatorską prowadzącą przewozy barkami. W chwili obecnej, dzięki połączeniu flot polskiej i niemieckiej, grupa dysponuje flotą ponad 900 jednostek pływających o łącznym tonażu ponad 450 000 ton, w skład której wchodzi 260 barek motorowych i pchaczy oraz 550 barek bez napędu. Tabor ten wykorzystywany jest przede wszystkim na obszarze między Renem i Odrą, łącznie z obsługą portów morskich w Hamburgu, Bremie i Szczecinie (Łepek, 2009).



Ryc. 1. Struktura grupy kapitałowej Odratrans SA w 2009 r.
źródło: www.odratrans.com.pl, zmienione

Fig. 1. The structure of the Odratrans SA capital group in 2009
source: www.odratrans.com.pl, altered

Przewoźnicy żeglugi śródlądowej

W 1992 r. w transporcie śródlądowym funkcjonowało zaledwie 6 firm prywatnych. Rok później było ich już 56 (Bąkowski, 1995; Miłkowski, 1997). Do 1998 r. powstało w sumie około 150 prywatnych firm żeglugowych. Do 2004 r. ich liczba wzrosła do blisko 200 (Paprocki i Pieriegud, 2004).

Do celów niniejszego artykułu, przewoźników śródlądowych podzielono na: (1) przewoźników pasażerskiej żeglugi rozkładowej (regularnej); (2) przewoźników pasażerskiej żeglugi

nieregularnej; i (3) przewoźników żeglugi towarowej.

Przewoźnicy pasażerskiej żeglugi regularnej

Wśród 38 zidentyfikowanych podmiotów zaledwie kilka prowadziło działalność przed 1989 r. Jak już wspomniano, Żegluga Mazurska, Żegluga Augustowska i wchodząca w skład

Zakładu Komunikacji Miejskiej – Żegluga Ostródzko–Elbląska stanowiły niegdyś jedno państwowe przedsiębiorstwo Żegluga Mazurska. Żegluga Świnoujska została wyodrębniona

z Żeglugi Szczecińskiej. Pozostałe przedsiębiorstwa od powstania są inicjatywą prywatną. Posiadają zazwyczaj jedną lub kilka jednostek pływających (ryc. 2).



Ryc. 2. Rozmieszczenie śródlądowej floty regularnej żeglugi pasażerskiej
 źródło: Opracowanie własne na podstawie www.prs.pl i stron internetowych przewoźników
 Fig. 2. Distribution of inland shipping regular passenger fleet
 source: Authors' own study based on www.prs.pl and carriers' webpages

Można wyróżnić kilka geograficznych obszarów działania prywatnych armatorów. Na Odrze praktycznie cała żegluga skupia się w rejonie Wrocławia. Operują tutaj takie przedsiębiorstwa, jak Żegluga Pasażerska Flis Adama Rysiewa, Żegluga Pasażerska Hordejuk Rafał czy Retman Żegluga Pasażerska. Ich oferta praktycznie nie wykracza poza granice miasta Wrocławia. Drugi odcinek odrzańskiej drogi wodnej wykorzystywany w rozkładowym ruchu pasażerskim stanowią okolice Szczecina i Świnoujścia. Miasta te łączy turystyczna linia wodolotowa obsługiwana przez firmę Wodoloty. Ponadto firma Usługi Morskie ze Szczecina oferuje rejsy rozkładowe po porcie szczecińskim i Jeziorze Dąbie. Żegluga Świnoujska w ramach transportu miejskiego w Świnoujściu wykonuje przewozy promowe pasażerów i samochodów w centrum miasta i w rejonie Karsiboru.

Nieco korzystniej wygląda sytuacja przewoźowa na Wiśle. W Krakowie regularne połączenie oferuje dwóch przewoźników. Firma Ster obsługuje rejsy do podkrakowskiego Tyńca i w granicach miasta Krakowa. Podobny zakres usług świadczy firma należąca do Marka Morawca. W rejonie Kazimierza Dolnego usługi świadczy Żegluga Pasażerska należąca do Henryka Skoczka. Żegluga Stołeczna oferuje godzinne rejsy po Wiśle w Warszawie, a także usługi tramwaju wodnego. Należąca do Jana Popończyka firma Emmet Cruise obsługuje rozkładową linię łączącą Warszawę z Serockiem, natomiast flota Stanisława Jurkowskiego zajmuje się obsługą rozkładowych przewozów pasażerskich na Zalewie Zegrzyńskim. W Toruniu wycieczki po Wiśle oferuje firma Usługi Żeglugowe Trans-Wod Czesław Błocki z Zielonki. W Bydgoszczy, na zlecenie władz miasta, dawna Żegluga Bydgoska obsługuje tramwaj wodny kursujący pomiędzy Astorią a hipermarketem Tesco.

Odrębną grupę przewoźników stanowią firmy funkcjonujące na zbiornikach wodnych – najczęściej z nich operuje na terenie Pojezierza Mazurskiego. Są to przede wszystkim przewoźnicy wywodzący się z dawnego przedsiębiorstwa Żegluga Mazurska. Oprócz nich przewozy na Jezioraku wykonuje Iławskie Centrum Sportu, Turystyki i Rekreacji, a Port Jachtowy u Faryja regularną linią żeglugową łączy Ruciane-Nidę z Mikołajkami. Ofertę stałych rejsów uzupełnia PPH Armator, operujący na jeziorze Wigry.

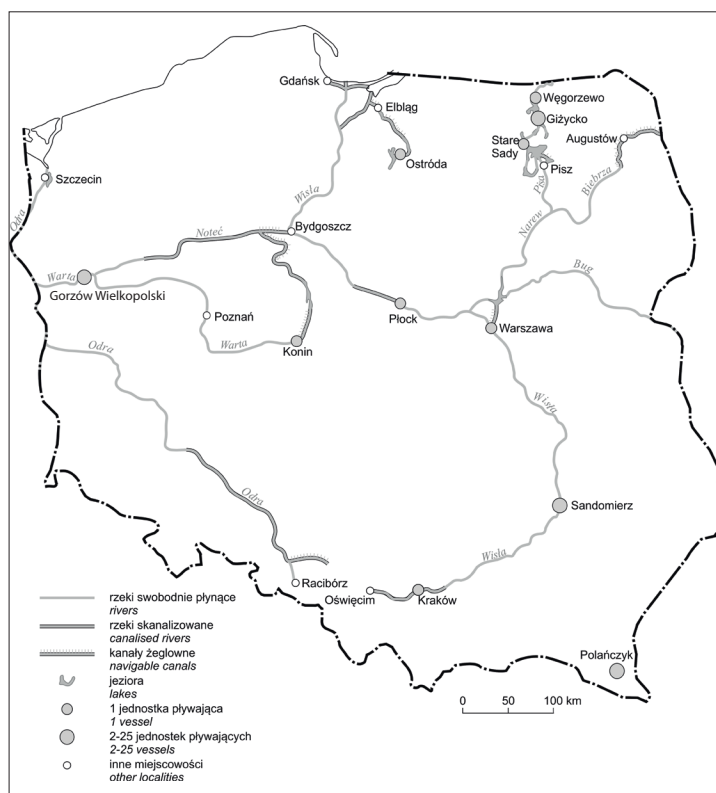
Drugim dużym skupiskiem regularnej żeglugi pasażerskiej jest zbiornik Soliński, na którym regularne przewozy wykonują: należąca do Jerzego Czerskiego Biała Flota, firma Tramp i Wypożyczalnia Sprzętu Wodnego w Solinie. Na zbiorniku Czorsztyńskim przewozy pasażerskie wykonują firmy Żegluga i Turystyka oraz Przedsiębiorstwo Kamieniarskie Kazimierza Wolskiego.

Na pozostałych akwenach występują pojedynczy przewoźnicy. Pierwszą grupę stanowią samorządy i podmioty od nich zależne (jeziora: Jamno, Pakoskie, Trzesiecko, Żarnowieckie i Gopło). Na jeziorach Jamno i Trzesiecko działalność żeglugowa jest wykonywana w ramach

przedsiębiorstw zajmujących się transportem miejskim. Drugą grupę stanowią przewoźnicy prywatni operujący na jeziorach lub zbiornikach: Niedzięgiel, Kórnickim, Wdzydze, Różnowskim i Żywieckim. Ponadto funkcjonuje prywatny prom zapewniający łączność ze światem kempingowi położonemu na Wyspie Sołtyziej na jeziorze Lubie (ryc. 2).

Przewoźnicy pasażerskiej żeglugi nieregularnej

W żegludze nieregularnej funkcjonuje znacznie mniejsza liczba przewoźników (16), wszyscy będący własnością kapitału prywatnego. Czterech z nich oferuje rejsy czarterowe po Wiśle w okolicach Sandomierza (dwie firmy), Krakowa i Płocka (po jednej). Dwa inne podmioty świadczą usługi na zbiorniku Solińskim, a jeden na zbiorniku Czorsztyńskim. Znaczącą grupę (6 podmiotów) stanowią przewoźnicy realizujący przewozy po Wielkich Jeziorach Mazurskich. Pozostali przewoźnicy oferują swoje usługi na szlaku Konin – Kruszwica, na jeziorze Łebsko i na Zalewie Szczecińskim (ryc. 3).



Ryc. 3. Rozmieszczenie śródlądowej floty nieregularnej żeglugi pasażerskiej
 źródło: Opracowanie własne na podstawie www.prs.pl i stron internetowych przewoźników
 Fig. 3. Distribution of inland shipping irregular passenger fleet
 source: Authors' own study based on www.prs.pl and carriers' webpages

Przewoźnicy żeglugi towarowej

Ograniczenia w zakresie infrastruktury żeglugi śródlądowej sprawiają, że spełnia ona marginalną rolę na polskim rynku transportowym. Szacuje się, że jej udział w przewozach ładunków w latach 1995–2001 oscylował na poziomie 0,7% (Paprocki i Pieriegud, 2004).

Przewoźników śródlądowych realizujących przewozy towarowe można podzie-

lić na trzy grupy. Pierwszą z nich stanowią Odratrans (w 2009 r. 291 jednostek) i spółki zależne (ok. 100), dysponujące największą w Polsce flotą liczącą łącznie prawie 400 jednostek. Drugą grupę stanowią przewoźnicy dysponujący co najmniej dwiema jednostkami pływającymi. Trzecią grupę stanowią podmioty posiadające tylko jedną jednostkę (ryc. 4).



Ryc. 4. Rozmieszczenie śródlądowej floty żeglugi towarowej

źródło: Opracowanie własne na podstawie www.prs.pl i stron internetowych przewoźników

Fig. 4. Distribution of inland shipping cargo fleet

source: Authors' own study based on www.prs.pl and carriers' webpages

Ogółem autorzy zidentyfikowali 24 firmy dysponujące flotą liczącą co najmniej dwie jednostki. Trzy z nich (Przedsiębiorstwo Comal, Ryszard Marczewski i Przedsiębiorstwo Usług Wodnych M. Jurkowski) posiadają jedynie barki bez napędu – w pierwszym przypadku zbiornikowe do przewozu paliw płynnych. Większość przewoźników dysponuje parkiem składającym się z dwóch pchaczy i kilku barek. Rekordziści, jak Navigar czy Fabico, mają po pięć lub sześć pchaczy. Przedsiębiorstwo AGT ze Szczecina oprócz pchacza dysponuje czterema barkami motorowymi. Najmniejsi przewoźnicy mają do dyspozycji jeden pchacz i jedną barkę. Anali-

zując rozkład przestrzenny należy stwierdzić, że najwięcej przewoźników ma zarejestrowane jednostki pływające w Szczecinie, w tym są podmioty posiadające pojazdy wyposażone we własny napęd mechaniczny. Drugimi co do znaczenia portami są Wrocław i Gdańsk, w których swoje jednostki ma zarejestrowanych po trzech przewoźników, w tym jeden wspólny dla Szczecina i Wrocławia. Ponadto w Krakowie zarejestrowane są statki dwóch przewoźników. W Wyszogrodzie, Stepnicy, Uradzie, Kędzierzynie-Koźlu, Szczucinie, Połańcu, Sandomierzu, Zegrzu i Bydgoszczy stacjonują jednostki pojedynczych właścicieli.

Nieco liczniejszą grupę stanowią przewoźnicy dysponujący wyłącznie jedną jednostką pływającą o charakterze handlowym. Brano pod uwagę tylko jednostki pływające służące do transportu ładunków masowych, jak pchacze, holowniki, barki pchane i motorowe. W analizie nie uwzględniono motorówek i pontonów zakładając, że nie służą one usługowemu przewożeniu ładunków. Spośród 28 pojazdów, 15 stanowią barki motorowe. Siedem z nich

przypisanych jest do portów w Bydgoszczy, a po cztery w Szczecinie i Wrocławiu. Ponadto w rękach prywatnych przewoźników znajdowało się sześć pchaczy stacjonujących w portach w Kędzierzynie-Koźlu, Szczecinie, Januszkowicach, Płocku i Warszawie. Holowniki przypisano do portów w Opatowcu i Wrocławiu. Warto zwrócić także uwagę, że pięciu właścicieli dysponowało wyłącznie barkami pchanymi.

Podsumowanie

W ruchu śródlądowym towarowym odnotowuje się znaczący spadek przewozów krajowych. W ślad za nim idzie duża redukcja posiadanej przez polskich przewoźników śródlądowych floty. Jednocześnie, aby uniknąć całkowitego unicestwienia, polscy armatorzy musieli pomyśleć o zjednoczeniu sił zarówno na rynku krajowym (stworzenie grupy z udziałem dwóch największych podmiotów – Odratrans i Żegluga Bydgoskiej), jak i międzynarodowym (poprzez wykup niemieckiego konkurenta Deutsche Binnenreederei). Szczególnie to ostatnie posunięcie należy ocenić jako bardzo korzystne. Otwarcie rynków Unii Europejskiej dla polskiego kabotażu z pewnością przyczyniło się do znaczącej zmiany w strukturze przewozów – obecnie polscy armatorzy ponad połowę przewozów wykonują w obrocie międzynarodowym, z czego większość w przewozach kabotażowych na terenie Niemiec. Niestety, niezbyt korzystne jest w tym przypadku uzależnienie od jednego, niemieckiego rynku. Także struktura przewozów na rynku krajowym wydaje się niezbyt korzystna – dominują na nim surowce nieprzetworzone, przewożone głównie na znacznie mniejsze niż na zachodzie odległości. Bardzo niepokojący jest fakt ciągłego starzenia się floty i praktycznie braku jej restytucji – dalsze utrzymanie się takiego stanu rzeczy może zachwiać w przyszłości pozycją polskich armatorów na rynku zarówno krajowym, jak i międzynarodowym.

Również w żegludze pasażerskiej odnotowuje się pewne zmiany przewozów i floty. Przewozy nie zmalały w takim stopniu, jak w przypadku żeglugi towarowej – w ostatnich latach można wręcz mówić o stopniowym wzroście liczby przewiezionych osób. Towarzyszy temu pewna rozbudowa floty, niestety, w dużej mierze

o jednostki stare, niejednokrotnie pochodzące prawdopodobnie z przebudowy jednostek towarowych. W przypadku tego typu przewozów obserwuje się jednak spadek udziału przewozów międzynarodowych. Jest to zapewne skutkiem wstąpienia Polski do UE i zanikiem rejsów z ofertą sklepów wolnołowych (głównie w okolicach Szczecina i Świnoujścia). W zasadzie brakuje również popularnej na Zachodzie żeglugi o charakterze publicznego transportu miejskiego. U nas ten rodzaj transportu dopiero się rozwija, przede wszystkim pod postacią uruchamianych m.in. w Warszawie, Bydgoszczy i Trójmieście tzw. tramwajów wodnych. Jedynie w Świnoujściu, ze względu na warunki fizjograficzne, można mówić o dużym znaczeniu żeglugi śródlądowej. W pozostałych przypadkach przewoźnicy oferują rejsy okrężne w rejonie dużych miast i na obszarach przyrodniczo atrakcyjnych. Tylko w nielicznych przypadkach, głównie na Kanale Elbląskim i Wielkich Jeziorach Mazurskich, realizowane są rejsy o charakterze wahadłowym.

Obecnie na rynku dominują przedsiębiorstwa prywatne żeglugi śródlądowej, zarówno w przewozach towarowych, gdzie dominującą rolę odgrywa grupa Odratrans, jak również w przewozach pasażerskich. W wielu rejonach Polski, zwłaszcza w przewozach osób, funkcjonują wyłącznie firmy prywatne, zaś udział sektora publicznego ogranicza się do obsługi połączeń wahadłowych w ramach usług transportu miejskiego (włączając w to rejsy po Kanale Elbląskim). W ruchu towarowym niewielką rolę odgrywa Żegluga Szczecińska, będąca jednoosobową spółką Skarbu Państwa. Jednocześnie w Polsce można zaobserwować znacznie większą koncentrację taboru żeglugi śródlądowej

w jednych rękach niż ma to miejsce w krajach „dawnej” UE.

Reasumując, żeglugę śródlądową należy uznać za jedną z najbardziej zderegulowanych gałęzi transportu w Polsce, gdzie własność prywatna zdecydowanie dominuje. Jednocześnie trzeba sobie uświadomić, że jest to zarazem jedna z najbardziej zaniedbanych dziedzin transportu – praktycznie od wielu lat nie przeprowadza się większych inwestycji w jej infra-

strukturę. Brakuje też państwowej polityki, która pozwoliłaby osiągnąć żegludze śródlądowej należne jej miejsce w systemie transportowym kraju, choćby ze względów ekologicznych. Kontynuowanie obecnego stosunku władz do tej gałęzi transportu sprawi, że jej rola zostanie sprowadzona do atrakcji turystycznej i taniego przewoźnika towarowego dla bardziej rozwiniętych gospodarek.

Literatura

- Bąkowski W., 1995. Rola małych, średnich i dużych firm w transporcie. Materiały międzynarodowej konferencji „Wspólna Europa: szanse i zagrożenia dla transportu”, SGH, Warszawa, s. 367–379.
- Bujak A., 2008. Żegluga śródlądowa w ujęciu pragmatycznym, *Przegląd Komunikacyjny*, 9, s. 16–19.
- Diagnoza stanu istniejącego rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce, bez daty, Departament Transportu Morskiego i Żeglugi Śródlądowej, Ministerstwo Infrastruktury, maszynopis powielony.
- Kwiatkowska E., 1992. Przemiany w żegludze śródlądowej, *Przegląd Komunikacyjny*, 7–8, s. 10–13.
- Łepek H., 2009. Rola żeglugi śródlądowej w europejskim systemie transportowym, [w:] Z. Babiński (red.), *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła–Odra szansą dla gospodarki regionu*, Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Instytut Geografii UKW, Bydgoszcz, s. 13–30.
- Miłkowski M., 1997. Dylematy i szanse polskiej żeglugi rzecznej, *Przegląd Komunikacyjny*, 2, s. 10–17.
- Odratrans – prospekt emisyjny, 2005. Odratrans SA, Wrocław.
- Paprocki W., Pieriegud J., 2004. Perspektywy rozwoju polskiej żeglugi śródlądowej w rozszerzonej Unii Europejskiej, *Problemy Ekonomiki Transportu*, 32, 1, s. 57–69.
- Rydzkowski W., Rolbiecki R., 1993. Przekształcenia własnościowe i strukturalne w transporcie wodnym śródlądowym, *Przegląd Komunikacyjny*, 12, s. 14–16.
- Taylor Z., Ciechański A., 2010. Przekształcenia organizacyjno-własnościowe polskich przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej po 1990 r., *Przegląd Geograficzny*, 82, 2, s. 191–220.
- Ustawa z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych, 1950, *Dziennik Ustaw PRL*, 10, poz. 108.
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, 2001a, *Dziennik Ustaw RP*, 5, poz. 43.
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, 2001b, *Dziennik Ustaw RP*, 115, poz. 1229.
- Wojewódzka-Król K., Rydzkowski W., Rolbiecki R., 2000. Polskie przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej przed przyjęciem RP do Unii Europejskiej, *Przegląd Komunikacyjny*, 10, s. 19–22.
- www.odratrans.com.pl – serwis internetowy Grupy Odratrans (30.01.2010).
- www.prs.pl – Polski Rejestr Statków, Dane ze świadectwa klasy statków śródlądowych, (5.02.2010).
- www.zegluga.com.pl – serwis internetowy Żegluga Elbląsko-Ostródzkiej (30.01.2010).