



CZY W POLSCE JEST POTRZEBNY TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY?

Ryszard Rolbiecki

Streszczenie

W Polsce transport wodny śródlądowy odgrywa jedynie marginesową rolę w obsłudze potrzeb przewozowych. Mimo że Polska dysponuje znaczną długością dróg wodnych, pod względem wielkości przewozów, jak i pracy przewozowej udział tej gałęzi transportu w obsłudze przewozów ładunków wynosi jedynie 0,3%, podczas gdy jeszcze w 1980 r. wynosił 1,2%. Przyczyną tego zjawiska są zbyt niskie i zmienne parametry techniczne śródlądowych dróg wodnych a także przepisy prawne, które uniemożliwiają armatorom realizowanie opłacalnych przewozów. Zupełnie odmienna sytuacja ma miejsce w krajach, w których występują odpowiednie warunki dla transportu wodnego śródlądowego. W krajach tych gałąź ta jest postrzegana jako jeden ze sposobów rozwiązywania problemów związanych z dynamicznym rozwojem transportu drogowego. Również w Polsce istnieje konieczność podjęcia działań w kierunku przeniesienia części potoków przewozowych z transportu drogowego na transport wodny śródlądowy, zwłaszcza na zapleczu portów morskich. Ze względu na kompleksowy charakter inwestycji na śródlądowych drogach wodnych działania te pozwoliłyby jednocześnie na rozwiązanie aktualnych problemów gospodarki wodnej. Należy bowiem pamiętać, że śródlądowe drogi wodne w Polsce nie gwarantują odpowiedniej ochrony przeciwpowodziowej, a także odpowiedniego zabezpieczenia potrzeb wodnych gospodarki. Pod względem zasobów wodnych Polska należy do najbardziej suchych krajów w Europie.

Słowa kluczowe: polityka transportowa, system transportowy, transport wodny śródlądowy, śródlądowe drogi wodne, dolna Wisła.

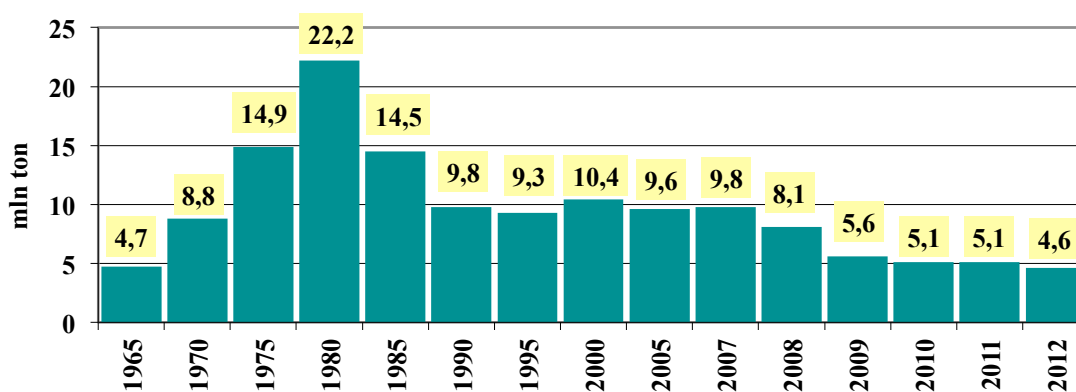
Wstęp

Zalety transportu wodnego śródlądowego sprawiają, że rozwój tej gałęzi transportu w krajach Europy Zachodniej jest postrzegany jako jeden ze sposobów rozwiązywania problemów współczesnej polityki transportowej. W efekcie w krajach Europy Zachodniej żegluga śródlądowa sukcesywnie rozszerza sfery zastosowania i umacia swoją pozycję w systemie transportowym, zwłaszcza w transporcie na zapleczu portów morskich. W świetle tych tendencji pojawia się pytanie, czy istnieje potrzeba rozwoju żeglugi śródlądowej również w Polsce, zwłaszcza

że można postawić tezę, że problemy związane z funkcjonowaniem systemu transportowego w Polsce są głębsze aniżeli w krajach UE. Aktualnie istotnym argumentem za rozwojem żeglugi śródlądowej w Polsce jest nie tylko przewidywany wzrost popytu na przewozy śródlądowymi drogami wodnymi, m.in. wynikający z dynamicznego wzrostu obrotów portów morskich w Gdańsku i Gdyni, ale także liczne problemy gospodarki wodnej.

1. Miejsce żeglugi śródlądowej w systemie transportowym

W Polsce transport wodny śródlądowy odgrywa jedynie marginesową rolę w obsłudze potrzeb transportowych. Najwyższy poziom przewozów ładunków w tej gałęzi odnotowany został w 1980 r. (22 mln ton) i od tego czasu obserwowany jest stopniowy spadek przewozów. Aktualnie przewozy ładunków żeglugą śródlądową wynoszą tylko około 5 mln ton i jedynie w niewielkiej części realizowane są na drogach krajowych (rysunek 1). Gros przewozów wykonywanych przez armatorów w Polsce związana jest bowiem z drogami krajów Europy Zachodniej. Przewozy międzynarodowe żeglugi śródlądowej w Polsce stanowią 63% ogółu przewozów (rysunek 2), w tym ponad 70% to przewozy kabotażowe realizowane pomiędzy obcymi portami rzecznyymi.

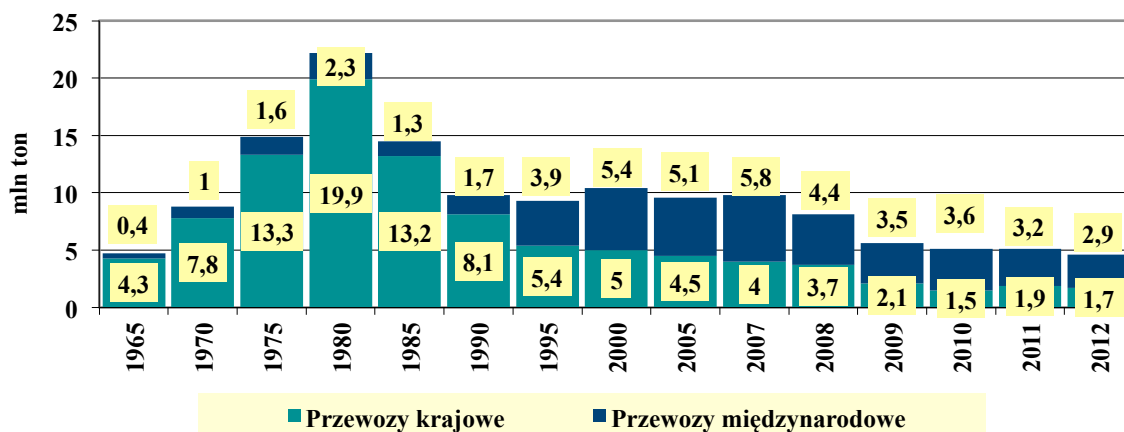


Rysunek 1. Przewozy żeglugą śródlądową w Polsce w latach 1965-2012 (mln ton)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Roczniki Statystyczne GUS, Transport wyniki działalności w 2012 r., GUS, Warszawa 2013.

Mimo że Polska dysponuje znacznym potencjałem dla rozwoju żeglugi śródlądowej (pod względem długości śródlądowych dróg wodnych żeglownych w krajach UE-27 Polska zajmuje 5 miejsce, za Finlandią, Niemcami, Holandią i Francją¹), udział tej gałęzi transportu w obsłudze przewozów ładunków jest niewielki i stale się obniża, i wynosi aktualnie zaledwie 0,3%, podczas gdy jeszcze w 1980 r. wynosił 1,2% (rysunek 3).

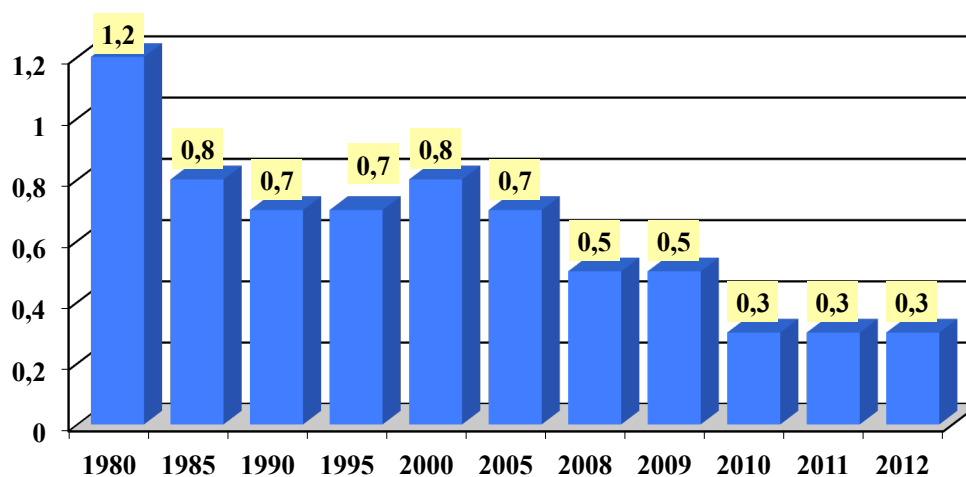
¹ *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2013, European Commission, Luksembourg 2013.



Rysunek 2. Struktura przewozów żegluga śródlądową w Polsce według relacji przewozów w latach 1965-2012

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Roczniki Statystyczne GUS, Transport wyniki działalności...

Przyczyną tego zjawiska są **zbyt niskie parametry techniczne śródlądowych dróg wodnych**. Zgodnie z umową AGN² śródlądowe drogi wodne o międzynarodowym znaczeniu powinny spełniać parametry przynajmniej klasy IV, tj. minimalną głębokość tranzytową 2,5-2,8 m, minimalny prześwit pod mostami 5,25 m, a śluzy powinny mieć wymiary 120 x 12 m. Oznacza to w efekcie, że śródlądowe drogi wodne o tych parametrach powinny być dostępna dla barek o tonażu 1500 ton. Tymczasem w Polsce zaledwie 6% śródlądowych dróg wodnych uznanych za żeglowne spełnia parametry klasy międzynarodowej, tj. klasy IV i wyższej³. Dla przykładu w Holandii wskaźnik ten wynosi 66%⁴.



Rysunek 3. Udział transportu wodnego śródlądowego w pracy przewozowej (tkm) gałęzi transportu lądowego (%) w latach 1980-2012

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Roczniki Statystyczne GUS, Transport wyniki działalności...

² AGN (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) – europejskie porozumienie w sprawie głównych międzynarodowych śródlądowych dróg wodnych, podpisane w Genewie 18 stycznia 1996 r. (porozumienie nie zostało ratyfikowane przez Polskę).

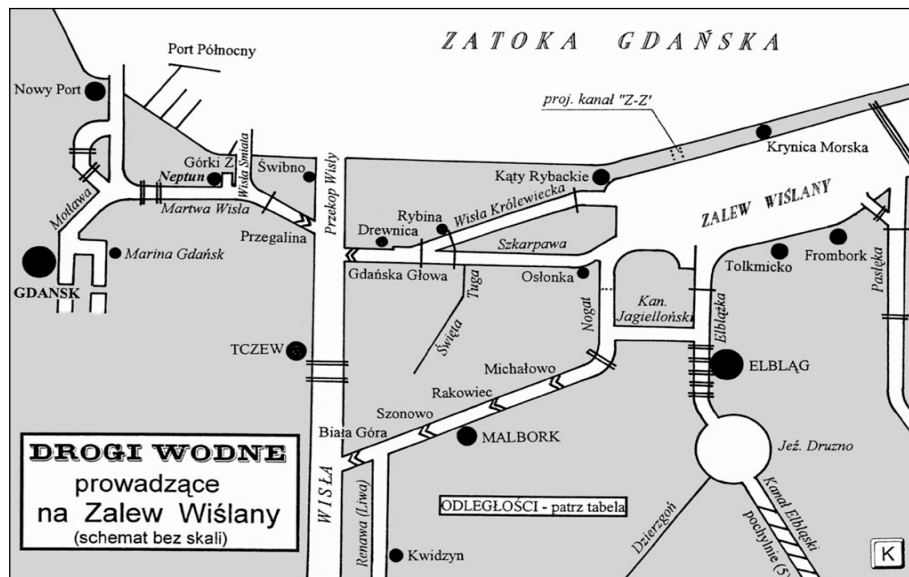
³ Transport wyniki działalności w 2012 r. GUS, Warszawa 2013.

⁴ S. Rentner, *Ein Blick auf die niederländische Binnenschifffahrt und ihre Wasserstraße*, „ErstuNavigator”, September 2013, nr 13.

Ograniczeń związanych ze zbyt niskimi parametrami technicznymi śródlądowych dróg wodnych w Polsce nie należy jednak wyolbrzymiać. Biorąc bowiem pod uwagę wielkość eksploatowanych obecnie w Polsce statków rzecznych, minimalna głębokość warunkująca opłacalną żeglugę wynosi 1,3 m. Pełne zanurzenie większości statków wykorzystywanych do przewozów ładunków w Polsce waha się od 1,6 do 1,7 m. Dlatego też głębokości większe niż 1,8 m, ze względów konstrukcyjnych obecnie eksploatowanych statków, nie mogłyby być aktualnie wykorzystane⁵. Wykorzystanie zdolności przewozowej obecnie eksploatowanych statków rzecznych w Polsce wymaga zapewnienia parametrów technicznych dla dróg wodnych śródlądowych określonych przynajmniej dla klasy III, czyli dróg wodnych uznawanych nawet jako regionalne. W Polsce wymóg III i wyższej klasy spełnia aktualnie jedynie 16,7% dróg wodnych śródlądowych⁶.

Zdecydowanie większym utrudnieniem dla armatorów żeglugi śródlądowej są natomiast **zróznicowane na poszczególnych odcinkach dróg wodnych, a co więcej, zmienne warunki nawigacyjne**, wynikające z niezachowywania parametrów przewidzianych w klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych⁷. Na przykład, aktualnie zgodnie z klasyfikacją, Odra środkowa powinna spełniać parametry przewidziane dla klasy II, a dolna Wisła dla klasy II (a od miejscowości Tczew – III klasy). Oznacza to, że głębokość tranzytowa na tych odcinkach powinna wynosić przynajmniej 1,8 m. Tymczasem w okresach niżówek na Odrze środkowej głębokości spadają do 0,6-0,7 m, a na dolnej Wiśle poniżej 1,0 m. Głębokości te, jak wcześniej wspomniano, uniemożliwiają opłacalną żeglugę towarową.

Dużym ograniczeniem dla rozwoju żeglugi są również istniejące **przepisy prawne, które uniemożliwiają armatorom realizowanie opłacalnych przewozów**. Przykładem tej sytuacji są utrudnienia związane z wpływaniem statków żeglugi śródlądowej do portu morskiego w Gdańsku. Jak wynika z rysunku 4, wpływanie statków rzecznych do Zatoki Gdańskiej i portu w Gdańsku jest możliwe przez Martwą Wisłę, Wisłę Śmiałą lub Przekop Wisły.



Rysunek 4. Śródlądowe drogi wodne ujścia Wisły

Źródło: J Kuliński, M. Kuliński, *Zalew Wiślany. Przewodnik dla żeglarzy*. Wydanie elektroniczne II, http://www.kulinski.zagle.pl/zw/spis_tresci.htm (10.03.2014).

⁵ Wybór między Odrą a Wisłą? „Polska Gazeta Transportowa” 2014, nr 17.

⁶ Transport wyniki działalności w 2012 r ...

⁷ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Dz. U. 2002, nr 77, poz. 695.

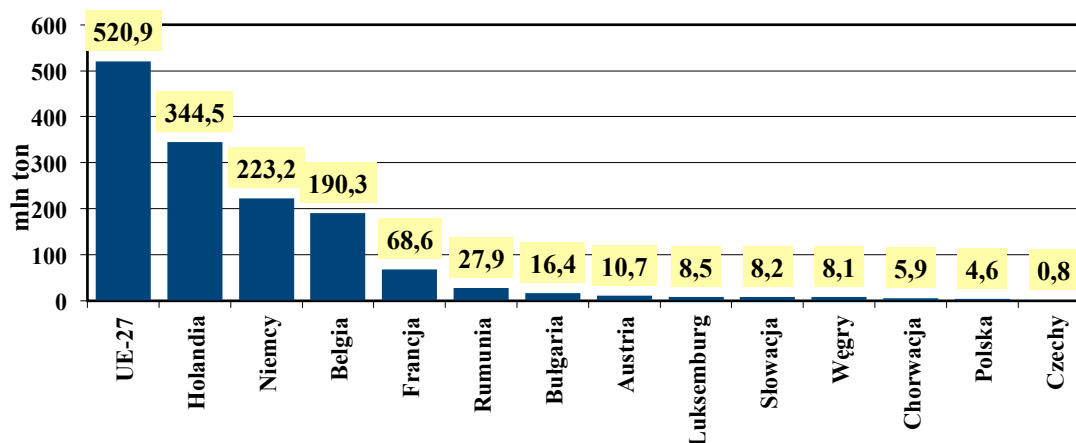
Drogi te traktowane są jednak jako drogi morskie. W efekcie korzystanie z nich wiąże się z koniecznością posiadania:

- statków z odpowiednim świadectwem zdolności żeglugowej, potwierdzającym spełnienie przez statki rzeczne określonych wymagań przewidzianych dla żeglugi morskiej;
- odpowiednich patentów, uprawniających kapitana statku do prowadzenia żeglugi na drogach morskich.

Mimo spełnienia tych wymagań, wpłynięcie statku żeglugi śródlądowej do portu w Gdańsku nie jest możliwe, bez uzyskania odrębnego zezwolenia. Armator każdorazowo jest zobowiązany przedłożyć w kapitanacie portu stosowane uprawnienia i wystąpić z pismem o wydanie zezwolenia. Procedura ta nie tylko komplikuje proces przewozowy, ale także, ze względu na ponoszone opłaty (za wydanie zezwolenia, opłaty portowe) powoduje, że transport wodny śródlądowy staje się nie konkurencyjny w stosunku do innych gałęzi transportu.

Ponadto znaczną komplikację stanowi fakt, że przepisy administracji morskiej zakazują wpływania do portu morskiego w Gdańsku oraz Elblągu zestawów złożonych z pchacza oraz dwóch barek pchanych. Przepisy zezwalają bowiem na wpływanie tylko pchacza z jedną barką. A zatem w sytuacji gdy zestaw składa się z dwóch barek pchanych jedna z nich musi być pozostawiona najczęściej w miejscu, które nie jest przystosowane do postoju barki⁸.

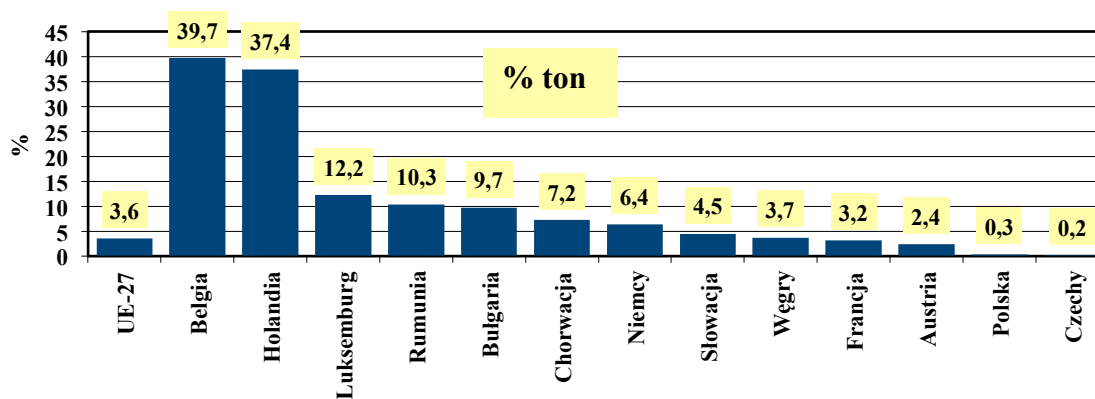
Zupełnie odmienna sytuacja występuje w krajach Europy Zachodniej. W krajach, w których występują odpowiednie warunki dla transportu wodnego śródlądowego, gałąź ta stanowi ważne ogniwo systemu transportowego. Jak wynika z rys 5, największe przewozy transportem wodnym śródlądowym realizowane są w Holandii (344,5 mln ton), Niemczech (223,2 mln ton), Belgii (190,3 mln ton), Francji (68,6 mln ton). W skali UE-27 gałąź ta obsługuje około 4% ogólnej masy ładunkowej (rysunek 6) i 7% łącznej pracy przewozowej wykonanej przez transport wodny śródlądowy, kolejowy i drogowy (rysunek 7), mimo że wyraźniejsze przewozy żegluga śródlądową realizowane są tylko w 13 krajach UE. Szczególnie duży udział transportu wodnego śródlądowego w systemie transportowym notowany jest w Holandii, Belgii, Rumunii, Bułgarii, Niemczech i Chorwacji.



Rysunek 5. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w krajach UE-27 w 2012 r. (mln ton)

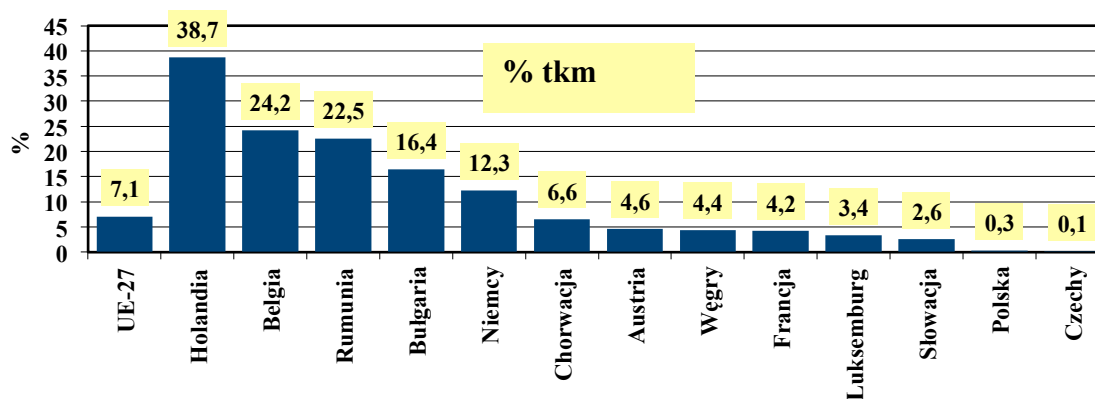
Źródło: Inland waterways transport measurement - goods - annual data, Eurostat, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database (5.05.2014).

⁸ J. Sieński, *Po drugie: Autostrada wodna na Wiśle. Kłopoty statków pływających na Wiśle*, http://www.dziennikbałtycki.pl/artykul/1616414,po-drugie-autostrada-wodna-na-wisle-klopoty-statkow-plywajacych-na-wisle,1_id,t,sa.html (10.03.2014).



Rysunek 6. Udział żeglugi śródlądowej w przewozach ładunków w krajach UE-27 w 2012 r. (%)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Transport, Eurostat,
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database (5.05.2014).



Rysunek 7. Udział żeglugi śródlądowej w pracy przewozowej w transporcie ładunków w krajach UE-27 w 2012 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Transport, Eurostat,
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database (5.05.2014).

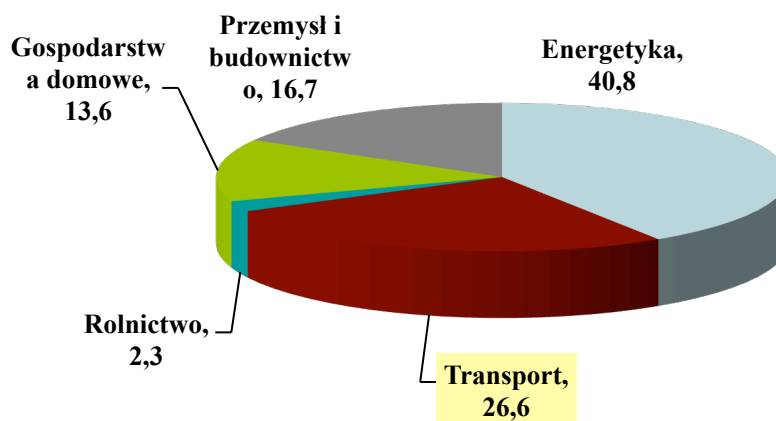
Tak znaczna pozycja tej gałęzi transportu w systemie transportowym krajów UE wynika z doceniania licznych zalet tej gałęzi transportu, do których należą, m.in. znaczna masowość środków transportu, relatywnie niska energochłonność, brak kongestii, wyraźnie mniejszy wpływ degradacyjny na środowisko, a w efekcie niższe koszty eksploatacji i niższe koszty zewnętrzne transportu.

2. Problemy współczesnej polityki transportowej jako przesłanka wspierania rozwoju żeglugi śródlądowej

Współczesne problemy rozwoju transportu w dużym stopniu są związane z dominacją transportu drogowego w systemie transportowym. Problemy te dotyczą przede wszystkim:

- dużego poziomu emisji zanieczyszczeń
- dużego uzależnienia od ropy naftowej i w efekcie znacznego poziomu energochłonności transportu
- znacznej kongestii i w efekcie dużej wypadkowości w transporcie drogowym.

W świetle przedstawionych problemów jednym z priorytetowych celów współczesnej polityki transportowej krajów UE jest stworzenie gospodarki niskoemisyjnej. Zgodnie z tym priorytetem kraje UE powinny do 2050 r. ograniczyć emisję gazów cieplarnianych o 80-95% porównaniu z poziomem z 1990 r. W odniesieniu do transportu oznacza to, że należy ograniczyć emisję do 2050 r. o co najmniej 60%. Transport, obok energetyki, należy bowiem do działań gospodarki narodowej najbardziej odpowiedzialnych za poziom emisji gazów cieplarnianych⁹. Jak wynika z rys. 8, w krajach UE-27 na transport przypada bowiem 26,6% ogólnej emisji tego typu zanieczyszczeń w krajach UE-27.



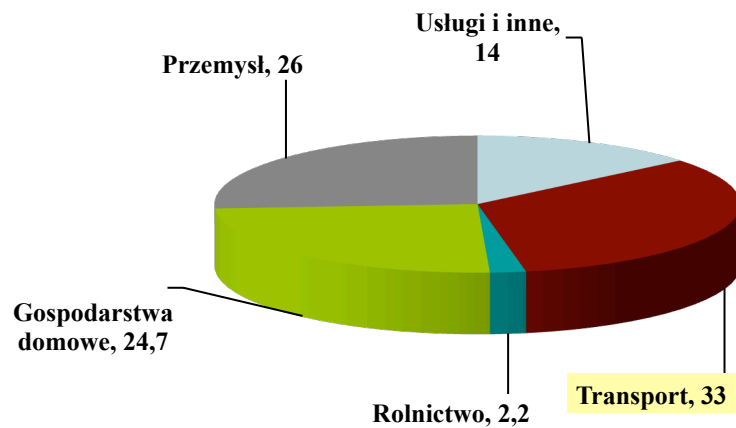
Rysunek 8. Udział działów gospodarki narodowej w emisji gazów cieplarnianych w wyniku spalania paliw w krajach UE-27 w 2011 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *EU energy in figures*. Statistical Pocketbook 2013, European Commission, Luxemburg 2013.

Poziom emisji jest w znacznym stopniu uwarunkowany poziomem zapotrzebowania na energię. Dlatego też kluczowym celem europejskiej polityki transportowej jest ograniczenie energochłonności transportu oraz promowanie niezależności od ropy naftowej. Spośród wszystkich działów gospodarki transport jest największym konsumentem energii. W krajach UE-27 na transport przypada bowiem 33% ogólnego zużycia energii (rysunek 9).

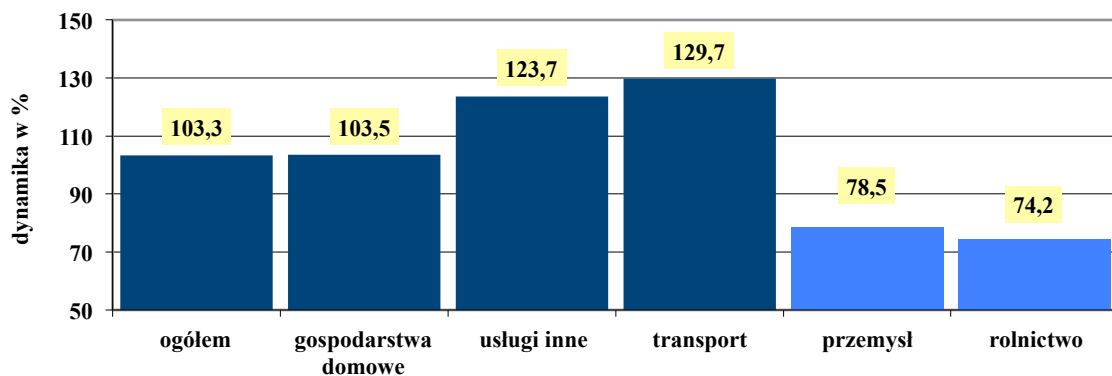
Trzeba jednak mieć świadomość, że problemy współczesnego transportu są niejednokrotnie znacznie głębsze w Polsce aniżeli w krajach UE. Podczas gdy w latach 1990-2011 poziom energochłonności transportu w krajach UE-27 wzrósł o 29,7% (rysunek 10), to w Polsce w tym okresie zużycie energii w transporcie wzrosło 2,4-krotnie (rysunek 11). Podobnie, emisja gazów cieplarnianych w analizowanym okresie wzrosła w transporcie krajów UE-27 o 26,8%, a w Polsce wzrost ten był ponad 2-krotnie wyższy (rysunek 12).

⁹ W skład gazów cieplarnianych przede wszystkim wchodzi: dwutlenek węgla (CO₂), związki metanu (CH₄), podtlenek azotu (N₂O), sześćfluorek siarki (SF₆), fluoropochodne węglowodorów (HFC), nadwęglan fluoru (PFC).



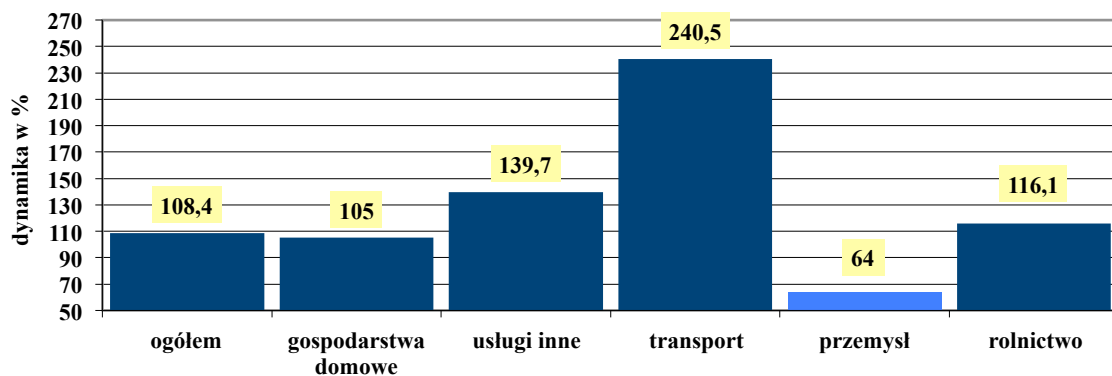
Rysunek 9. Udział transportu w zużyciu energii finalnej w krajach UE-27 w 2011 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: EU transport in figures. Statistical Pocketbook 2013. European Commission, Luxemburg 2013.



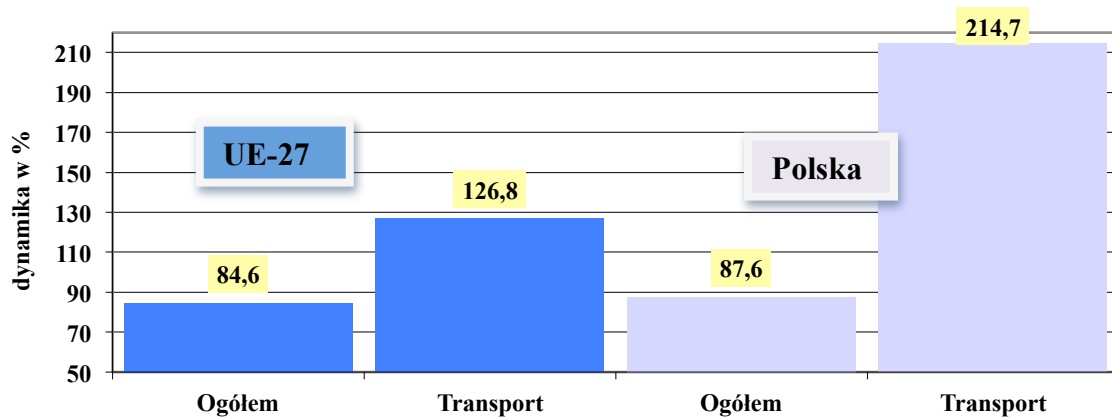
Rysunek 10. Dynamika zużyciu energii finalnej w poszczególnych działach gospodarki narodowej w krajach UE-27 w latach 1990-2011 r. (1990 = 100)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: EU energy and transport in figures. Statistical Pocketbook 2010. European Commission, Luxemburg 2010; EU transport in figures. Statistical Pocketbook 2013...



Rysunek 11. Zmiany zużyciu energii finalnej w poszczególnych działach gospodarki narodowej w Polsce w latach 1990-2011 r. (1990 = 100)

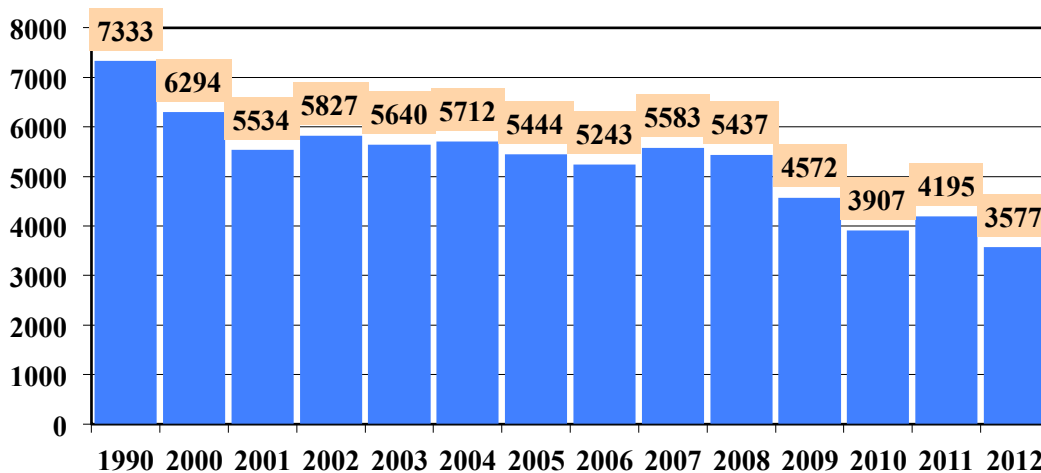
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: EU energy and transport...; EU transport in figures....



Rysunek 12. Zmiana emisji gazów cieplarnianych w UE-27 i w Polsce w latach 1990-2011 (1990 =100)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: EU transport in figures...

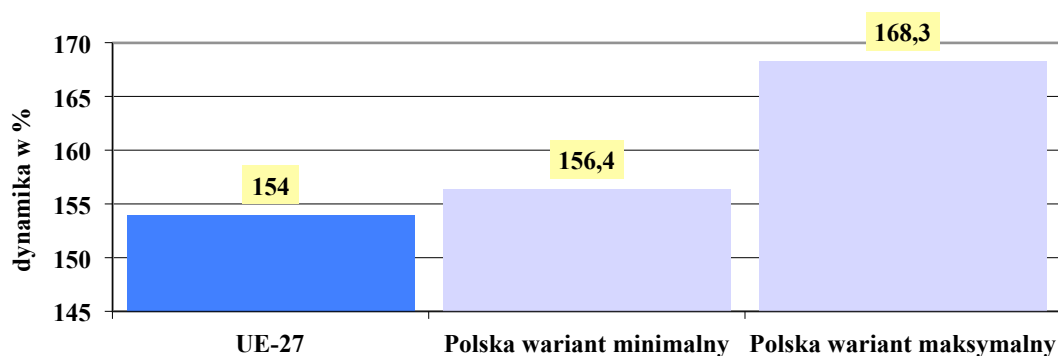
Poważnym problemem w Polsce jest niski poziom bezpieczeństwa w transporcie drogowym (rysunek 13). W 2011 r. na drogach w Polsce zginęło 4189 osób, mimo że jest to poziom wyraźnie niższy aniżeli w latach wcześniejszych, to jednak jest to wynik znacznie gorszy niż w innych krajach UE. Od 2007 r. Polska pod względem liczby ofiar śmiertelnych znajduje się na ostatnim miejscu w grupie krajów UE-27. W 2011 r. Polska znajdowała się także na ostatniej pozycji pod względem liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w przeliczeniu na 1 mln mieszkańców (109 ofiar w Polsce, 60 ofiar w UE-27). Co więcej tempo spadku liczby wypadków śmiertelnych w tej gałęzi transportu w Polsce jest wyraźnie niższe aniżeli przeciętnie w krajach UE. Podczas gdy w latach 2001-2011 liczba ofiar śmiertelnych w krajach UE obniżyła się o 44,3%, to w Polsce w porównywalnym okresie w znacznie mniejszym stopniu – o 24,3%, a w okresie 2001-2012 – o 35,4%.



Rysunek 13. Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w Polsce

Źródło: EU transport in figures...; Transport wyniki działalności w 2012 r., GUS, Warszawa 2013.

Problemów tych nie można ignorować. W związku z prognozowanym wzrostem przewozów istnieje wręcz obawa, że problemy te się nasilą. Przewiduje się, że w porównaniu do 2010 r., praca przewozowa w Polsce do 2030 r. może nawet wzrosnąć o 68,3%, podczas gdy w krajach UE-27 w mniejszym stopniu – o 54%, a (rysunek. 14).



Rysunek 14. Prognozowana zmiana pracy przewozowej w latach 2010-2030 (2010=100)

Źródło: European Energy and Transport: trends to 2030 – update 2007. Office for Official Publications of the European Communities. Luxembourg 2008; Strategia Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 roku). Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2012.

Kontynuacja dotychczasowego modelu rozwoju transportu, a więc zaniechanie działań w kierunku włączenia transportu wodnego śródlądowego do systemu transportowego będzie oznaczać narastanie problemów związanych ze wzrostem energochłonności, emisją zanieczyszczeń, kongestią, a w konsekwencji wzrostem kosztów zewnętrznych. Łącznie w krajach UE-27 oraz w Norwegii i Szwajcarii koszty kongestii w transporcie drogowym stanowią od 1,1 – 1,7% PKB rocznie. Natomiast koszty, jakie ponosi gospodarka w tych krajach z powodu wypadków drogowych szacowane są na 1,7% PKB¹⁰. Koszty te dotyczą nie tylko napraw zniszczonej podczas wypadku infrastruktury (straty majątkowe), akcji ratowniczych, wypłacanych rent i odszkodowań, akcji prewencyjnych (zatrudnianie większej liczby funkcjonariuszy policji w okresach długich weekendów i świąt), ale także strat jakie ponoszą przedsiębiorcy w związku z absencją w pracy i mniejszą sprawnością poszkodowanych osób.

W tej sytuacji uzasadniona staje się konieczność podjęcia działań w kierunku przeniesienia części potoków przewozowych z transportu drogowego na inne bardziej energooszczędne, bezpieczniejsze i mniej uciążliwe dla środowiska gałęzie transportu, w tym na transport wodny śródlądowy. Niestety gałąź ta w Polsce jest niedoceniana. Głoszone są często opinie, że stworzenie w Polsce dróg wodnych odpowiadających standardom europejskim jest mało prawdopodobne ze względu na lobby środowiskowe i znaczne nakłady finansowe¹¹. Tymczasem fakt objęcia znacznej części dróg wodnych programem Natura 2000 wcale nie oznacza, że nie mogą być podejmowane w tych obszarach prace inwestycyjne. Inwestycje w tych regionach mogą być realizowane lecz muszą spełniać określone wymagania. Ponadto zarzuty dotyczące zbyt wysokich nakładów finansowych mają charakter dyskusyjny. Śródlądowe drogi wodne nie tylko pełnią funkcję czysto transportową, ale również szereg innych ważnych zadań gospodarczych.

Jedną z podstawowych funkcji gospodarki wodnej jest zapewnienie odpowiednich zasobów wodnych. Pod tym względem Polska należy do najbardziej suchych krajów w Europie. Średni roczny odpływ wód powierzchniowych w Polsce, przy uwzględnieniu dopływu z spoza kraju, wynosi 63,4 mld m³. W przeliczeniu na mieszkańca zasoby te stanowią ok. 1,7 tys. m³. W porównaniu z przeciętną w Europie poziom ten w Polsce jest 2,7-krotnie niższy¹². Spośród

¹⁰ Obliczenia własne na podstawie: EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2013...; External costs of Transport in Europe. Update study for 2008. Delft, CE Delft, September 2011, http://ecocalc-test.ecotransit.org/CE_Delft_4215_External_Costs_of_Transport_in_Europe_def.pdf (6.05.2014).

¹¹ Wszystkie drogi prowadzą do Gdańska, „Polska Gazeta Transportowa” 2014, nr 15.

¹² Mały Rocznik Statystyczny 2013, GUS, Warszawa 2013.

krajów UE-27 mniejszymi zasobami w przeliczeniu na 1 mieszkańca charakteryzują się jedynie Cypr i Czechy, a w przeliczeniu na jednostkę powierzchni – tylko Cypr i Rumunia¹³.

Aktualny stan zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych nie gwarantuje właściwego zaspokojenia potrzeb wodnych, ale także odpowiedniej ochrony przeciwpowodziowej. Wały przeciwpowodziowe, wymagające niejednokrotnie modernizacji, znajdują się jedynie na około 20% całkowitej długości rzek, podczas gdy np. w Austrii ponad 70% długości rzek jest obwałowana¹⁴. Podstawową jednak rolę w walce z powodzią odgrywają zbiorniki retencyjne. Jednakże przeciętny poziom retencji w Polsce stanowi jedynie 6% krajowego odpływu¹⁵.

W latach 1958-1992 przeciętnie straty powodziowe wynosiły 13 mln zł rocznie (kwota po denominacji złotego). Znacznie większe straty poniosła polska gospodarka w związku z powodzią w 1982 r.; wyniosły one, po denominacji złotego, ponad 79 mln zł¹⁶. Najbardziej dotkliwe skutki były jednak wynikiem powodzi w lipcu 1997 r. Powódź ta należała do największych zaobserwowanych dotychczas w dorzeczu Odry. Szacuje się, że poniesione w wyniku powodzi straty wyniosły około 13,6 mld zł. Z kolei powódź w 2001 r. była przyczyną strat na poziomie 4,2 mld zł, a w 2010 r. – 12,8 mld zł¹⁷. Rzeki w Polsce charakteryzują się względnie dużym ryzykiem powodziowym. Dlatego należy mieć świadomość, że w związku z rozwojem potencjału gospodarczego w regionach położonych w sąsiedztwie dróg wodnych, zaniechanie zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych, będzie powodowało, że rozmiary szkód powodziowych będą dla gospodarki coraz bardziej dotkliwsze.

Z wieloletniego planu rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce wynika np., że kaskada dolnej Wisły zapewniająca właściwą ochronę przeciwpowodziową, wykorzystanie potencjału energetycznego tej drogi wodnej oraz uzyskanie parametrów nawigacyjnych IV klasy, wymaga nakładów finansowych od 18-20 mld zł. Biorąc pod uwagę duże zainteresowanie koncernów energetycznych współfinansowaniem tego przedsięwzięcia, można założyć, że należałoby z budżetu przeznaczyć od 3,6 – 4 mld zł na inwestycje bezpośrednio powiązane z ochroną przeciwpowodziową, zaopatrzeniem w wodę i zapewnieniem odpowiednich warunków dla żeglugi śródlądowej¹⁸. Do zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych w Polsce powinien więc skłaniać fakt, że straty jakie ponosi gospodarka w związku z powodzią są porównywalne z wielkością budżetowych nakładów finansowych na zagospodarowanie dróg wodnych, zwłaszcza w odniesieniu do realizacji podstawowych funkcji gospodarki wodnej.

3. Popyt na przewozy śródlądowymi drogami wodnymi w Polsce

Mimo ogólnej niechęci kreatorów polityki transportowej w odniesieniu do transportu wodnego śródlądowego coraz częściej podejmowane są dyskusje na temat możliwości rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce. W strategii rozwoju transportu z 2013 r. zakłada się, w pierwszym etapie do 2020 r., dokończenie realizacji zaktualizowanego „Programu dla Odry 2006” oraz

¹³ Obliczenia własne na podstawie: Rocznik Statystyczny RP 2013, GUS, Warszawa 2013; Ochrona Środowiska 2012, GUS, Warszawa 2012.

¹⁴ P. Parasiewicz, *Zadania gospodarki rzecznej w Polsce w perspektywie wstąpienia do Unii Europejskiej*. „Gospodarka Wodna” 1999, nr 4.

¹⁵ Mały Rocznik Statystyczny 2013.

¹⁶ T. Jarzębińska, W. Majewski, *Hydrologia i gospodarka wodna Dolnej Wisły*, [w:] *Problemy przyszłego zagospodarowania i wykorzystania Dolnej Wisły. Materiały z konferencji naukowo-technicznej*, Bydgoszcz 1994.

¹⁷ Plany zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszarów dorzeczy i regionów. Część I, RZGW, Warszawa, <http://warszawa.rzgw.gov.pl/OKI/upload/browser/aktualnosci/Prezentacja1%20dla%20Warszawy.pdf> (25.04.2013).

¹⁸ Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Część 2. Propozycja wieloletniego programu rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce, Ministerstwo Infrastruktury, ECORYS, Warszawa – Rotterdam, lipiec 2011.

przygotowanie, a w drugim etapie do 2030 r., realizację wieloletniego programu dotyczącego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych pełniących funkcję transportową.

W pierwszym etapie realizacji strategii rozwoju transportu wskazywana jest także potrzeba rozpoczęcia zagospodarowania dolnej Wisły. Jako argument realizacji tego przedsięwzięcia wskazuje się zagrożenie bezpieczeństwa stopnia wodnego we Włocławku¹⁹. Istotną przesłanką zagospodarowania tego odcinek Wisły jest również istniejący i przewidywany popyt na przewozy ładunków związany z obsługą zaplecza portów morskich w Gdańsku i Gdyni.

Porty morskie w Gdańsku i Gdyni są dominującymi portami w obrotach kontenerowych w Polsce. Jak wynika z tablicy 1, aktualnie przeładunki kontenerów w tych portach wynoszą łącznie ok. 1,9 mln TEU i stanowią 96,8% przeładunków kontenerów realizowanych łącznie w portach morskich.

Tablica 1. Przeładunki kontenerów w portach morskich w Polsce w latach 2000-2013 w tys. TEU

Porty	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Gdynia	188,3	400,2	461,2	619,5	610,5	378,3	485,2	616,4	676,3	729,5
Gdańsk	18,1	70,0	78,4	96,4	185,6	240,6	508,6	685,6	928,4	1177,6
Szczecin – Świnoujście	21,9	36,5	42,4	56,7	62,9	52,6	56,5	55,1	52,2	62,3
Razem	228,2	506,6	582,0	772,6	859,0	671,5	1050,3	1357,2	1656,9	1969,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: M. Matczak: Porty morskie w 2006 r. „Logistyka” 2007, nr 2;

M. Matczak, B. Ołdakowski, M. Rozmarynowska: Raport. Polskie porty morskie w 2013 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość. Acta Forum, Gdynia, marzec 2014.

Zgodnie z założeniami programowymi resortu transportu obroty kontenerowe w portach morskich w Polsce w perspektywie do 2020 r. mogą wzrosnąć od 3 do 4 mln TEU²⁰. W porównaniu z wynikami z 2013 r. oznacza to, odpowiednio 1,5-krotny i 2-krotny wzrost przeładunków. Zakładając, że utrzyma się dotychczasowy udział portu morskiego w Gdańsku w łącznych obrotach kontenerowych, w 2020 r. przeładunki kontenerów w Gdańsku i Gdyni mogą wzrosnąć do 2,9 – 3,9 mln TEU. Opierając prognozę obrotów kontenerowych na założeniu, że obroty te będą średniorocznym wzrastały w w granicach 10-15%, można spodziewać się, że w 2020 r. przeładunki kontenerów w portach morskich w Gdańsku i Gdyni osiągną poziom od 3,7 do nawet 5,1 mln TEU.

Z uzyskanych informacji z portu morskiego w Gdańsku wynika, że 60% obrotów kontenerowych jest powiązanych z zapleczem. Stąd też zakładając, że udział ten utrzyma się, można przyjąć, że popyt na przewozy kontenerów na zapleczu portów morskich do 2020 r. może wzrosnąć nawet do poziomu 3,1 mln TEU.

W Polsce do przewozów kontenerów mogłyby być wykorzystywane obecnie eksploatowane jednostki do przewozów konwencjonalnych, z wyjątkiem barek BM-500, ze względu na niedostateczną liczbę i małe wymiary luków ładunkowych. Do tego celu mogłyby natomiast służyć barki pchane BP-500 oraz BP-800, których jednorazowa zdolność przewozowa wynosi, odpowiednio: 26 TEU oraz 35 TEU²¹. Wielkość tych barek jest porównywalna z jednostkami obecnie wykorzystywanymi w krajach Europy Zachodniej na drogach wodnych o niskich parametrach technicznych. Na przykład na kanałach rzecznych w Niemczech

¹⁹ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013.

²⁰ Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, lipiec 2013.

²¹ J. Kulczyk, J. Winter, M. Turek, *Żegluga śródlądowa w systemie transportu zintegrowanego*, „Logistyka” 2000, nr 4.

eksploatowane są barki pchane o zdolności przewozowej 24 TEU w zestawach, w zależności od warunków nawigacyjnych, od 48 TEU do 192 TEU²².

Popyt na przewozy dolną Wisłą związany jest nie tylko z przewozami kontenerów, ale także z obsługą portów morskich w odniesieniu do ładunków masowych. W 2013 r., jak wynika z tablicy 2, obroty te w porcie morskim w Gdańsku i Gdyni wynosiły 26,4 mln ton i prognozuje się (przy założeniu dotychczasowego udziału tych portów w obrotach ładunków masowych ogółem), że w perspektywie do 2020 r. mogą wzrosnąć do poziomu 28,5 - 36,3 mln ton²³. Szacuje się, że 70% tych przewozów powiązana jest z zapleczem portów morskich.

Tablica 2. Obroty portów morskich w Polsce w zakresie ładunków masowych w latach 2000-2013, w mln ton

Porty	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Gdańsk i Gdynia	25,9	25,8	24,2	20,5	21,9	27,6	24,4	23,9	26,4
Szczecin – Świnoujście	12,2	11,7	10,9	11,4	9,4	12,4	12,1	11,8	13,4
Razem	38,1	37,5	35,1	31,9	31,3	40,0	36,5	35,7	39,8

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: M. Matczak: Porty morskie w 2006 r. „Logistyka” 2007, nr 2;

M. Matczak, B. Ołdakowski, M. Rozmarynowska: Raport. Polskie porty morskie w 2013 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość. Acta Forum, Gdynia, marzec 2014.

W tych warunkach wykorzystanie nawet niewielkich jednostek pływających do obsługi zaplecza portów morskich w Gdańsku i Gdyni pozwoliłoby nie tylko na uzyskanie licznych korzyści wynikających ze współpracy portów morskich z transportem wodnym śródlądowym, ale także na znaczną poprawę bezpieczeństwa na drogach samochodowych na zapleczu portów. Zwłaszcza, że statki żeglugi śródlądowej ze względu na znaczny tonaż i możliwość formowania zestawów pozwalają na zastąpienie znacznej liczby pojazdów drogowych.

Zakończenie

W świetle aktualnych problemów wynikających z dynamicznego rozwoju transportu drogowego, a także ze względu na niebezpieczeństwo nawarstwiania się tych problemów w związku z prognozowanym wzrostem popytu na przewozy, transport wodny śródlądowy powinien także w Polsce być postrzegany jako jeden ze sposobów kształtowania zrównoważonego systemu transportowego. Potrzeba rozwoju tej gałęzi w Polsce powinna wynikać jednak nie tylko z atutów tej gałęzi transportu, ale także z problemów gospodarki wodnej. Jak wynika z przeprowadzonej analizy aktualny stan zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych nie gwarantuje odpowiedniego zabezpieczenia potrzeb wodnych gospodarki a także właściwej ochrony przeciwpowodziowej. Istnieje więc potrzeba rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce, a tym samym umocnienia pozycji tej gałęzi w systemie transportowym, w tym zwłaszcza w obsłudze zaplecza portów morskich.

Literatura

1. EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2013, European Commission, Luksembourg 2013

²² Konzeptstudie zur Verkehrsverlagerung vom Lkw auf Binnenschiffe und zur Stärkung der Hinterlandverkehrsre. UNICONSULT, Hamburg 2009, <http://www.hamburg.de/contentblob/1547242/data/studie-binnenschiffahrt.pdf> (15.04.2013).

²³ Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020...

2. External costs of Transport in Europe. Update study for 2008. Delft, CE Delft, September 2011
http://ecocalctest.ecotransit.org/CE_Delft_4215_External_Costs_of_Transport_in_Europe_def.pdf (6.05.2014)
3. Jarzębińska T., Majewski W., *Hydrologia i gospodarka wodna Dolnej Wisły*, [w:] *Problemy przyszłego zagospodarowania i wykorzystania Dolnej Wisły*, Materiały z konferencji naukowo-technicznej, Bydgoszcz 1994
4. Konzeptstudie zur Verkehrsverlagerung vom Lkw auf Binnenschiffe und zur Stärkung der Hinterlandverkehre. UNICONSULT, Hamburg 2009,
<http://www.hamburg.de/contentblob/1547242/data/studie-binnenschiffahrt.pdf> (15.04.2013)
5. Kulczyk J., Winter J., Turek M., *Żegluga śródlądowa w systemie transportu zintegrowanego*, „Logistyka” 2000, nr 4
6. Mały Rocznik Statystyczny 2013, GUS, Warszawa 2013
7. Ochrona Środowiska 2012, GUS, Warszawa 2012
8. Parasiewicz P., *Zadania gospodarki rzecznej w Polsce w perspektywie wstąpienia do Unii Europejskiej*, „Gospodarka Wodna” 1999, nr 4
9. Plany zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszarów dorzeczy i regionów. Część I, RZGW, Warszawa,
<http://warszawa.rzgw.gov.pl/OKI/upload/browser/aktualnosci/Prezentacja1%20dla%20Warszawy.pdf> (25.04.2013)
10. Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Część 2. Propozycja wieloletniego programu rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce, Ministerstwo Infrastruktury, ECORYS, Warszawa – Rotterdam, lipiec 2011
11. Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, lipiec 2013
12. Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku). Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, lipiec 2013
13. Rentner S., *Ein Blick auf die niederländische Binnenschiffahrt und ihre Wasserstraße*, „ErstuNavigator” 13, September 2013
14. Rocznik Statystyczny RP 2013, GUS, Warszawa 2013
15. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Dz. U. 2002, nr 77, poz. 695
16. Sieński J., *Po drugie: Autostrada wodna na Wiśle. Kłopoty statków pływających na Wiśle*, <http://www.dziennikbaltycki.pl/artykul/1616414,po-drugie-autostrada-wodna-na-wisle-klopoty-statkow-plywajacych-na-wisle,1,id,t,sa.html> (10.03.2014)
17. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013
18. Transport wyniki działalności w 2012 r. GUS, Warszawa 2013
19. Wszystkie drogi prowadzą do Gdańska, „Polska Gazeta Transportowa” 2014, nr 15
20. *Wybór między Odrą a Wisłą?* „Polska Gazeta Transportowa” 2014, nr 17

IS INLAND SHIPPING NEEDED IN POLAND?

Summary

In Poland, inland shipping plays only a marginal role in transport needs fulfillment. Inland shipping has a share of mere 0,3% in goods transport modal split. The reason for this is poor and variable technical parameters of inland waterways together with adverse legal regulations. Different situation takes place in Western European countries, in which the development of this mode of transport is viewed as a way of road transport development restraint. In Poland, the need to move some of the volume from road transport to inland shipping is specifically observed within marine ports surroundings. Because of their complex nature, the investments in inland shipping infrastructure would also be helpful in solving the current problems of water management. Inland waterways in Poland guarantee neither an adequate level of flood protection, nor the water needs fulfillment of domestic economy. When it comes to water reserves, Poland is one of the most deficient countries in Europe. Thus there is a need to invest in inland waterways in Poland.

Keywords: transport policy, transport system, inland shipping, inland waterways, lower Wistula River.

prof. UG, dr hab. Ryszard Rolbiecki
Uniwersytet Gdański
Wydział Ekonomiczny
Katedra Polityki Transportowej,
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot
e-mail:rychur@panda.bg.univ.gda.pl