

**STAN I PERSPEKTYWY
ROZWOJU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W POLSCE**

1. Tendencje rozwoju żeglugi śródlądowej w krajach UE

Do głównych, narastających wraz z rozwojem gospodarczym, dylematów europejskiej polityki transportowej należą:

- pogodzenie idei zrównoważonego rozwoju z rosnącym negatywnym oddziaływaniem transportu na środowisko, związanym z nadmiernym rozwojem transportu samochodowego,
- uporanie się z problemem kongestii w warunkach:
 - ⇒ z jednej strony ograniczeń terytorialnych, będących barierą rozwoju infrastruktury,
 - ⇒ z drugiej zaś, rosnącego wraz z rozwojem integracji gospodarczej oraz procesów globalizacji zapotrzebowania na transport ładunków i zwiększonego popytu na przewozy pasażerskie (będącego efektem wzrostu mobilności wraz ze wzrostem standardu życia ludności, rozwoju turystyki, zmian w budownictwie mieszkaniowym itp.),
- zwiększenie dostępności, w warunkach licznych wąskich gardel na transeuropejskiej sieci transportowej oraz braku połączeń, których likwidacja napotyka ograniczenia finansowe i bariery istniejącego zagospodarowania przestrzennego (terenowe).

Rozwiązaniem znacznej części przedstawionych problemów może być rozwój żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej.

Jednym z głównych sposobów kształtowania proekologicznego systemu transportowego w krajach Unii Europejskiej jest rozwój żeglugi śródlądowej, gałęzi przyjaznej dla środowiska, ze względu między innymi na :

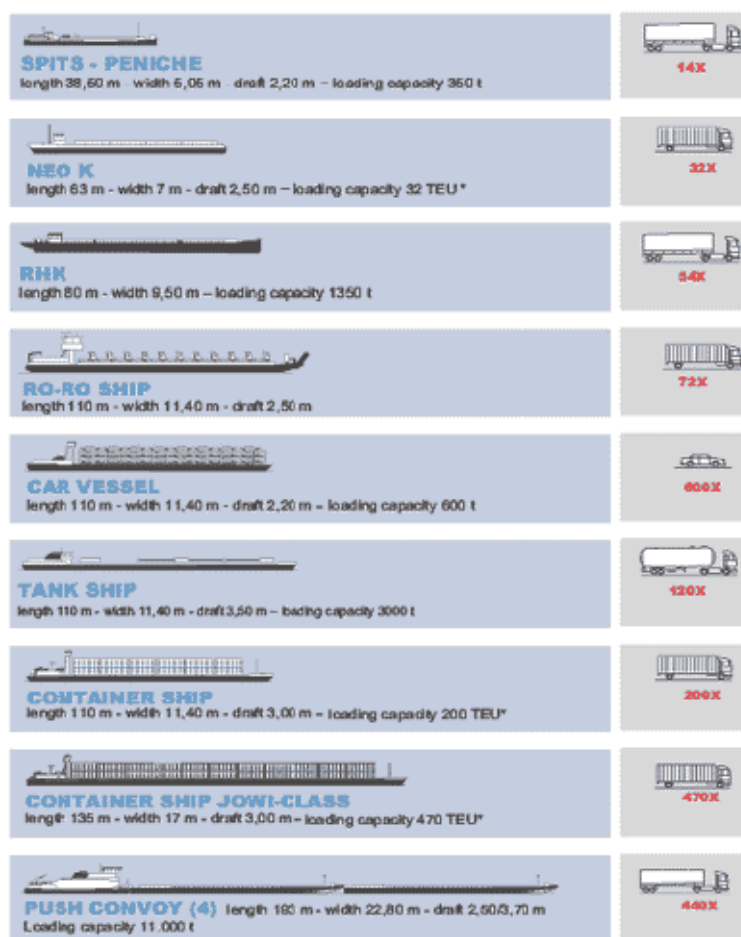
- relatywnie małe zużycie energii,
- niską emisję zanieczyszczeń powietrza,
- możliwość znacznego zmniejszenia kongestii na drogach w wyniku przejścia przewozów transportu samochodowego,
- niższe koszty zewnętrzne.

1 litr paliwa pozwala przemieścić statkiem rzeczny na odległość 1 km aż 127 ton ładunku, podczas, gdy samochodem jedynie 50 ton (koleją 97)¹. Niska energochłonność jest przyczyną kolejnych efektów w postaci znacznie mniejszej niż w transporcie samochodowym, emisji zanieczyszczeń powietrza.

¹ White Paper . European transport policy for 2010: time to decide. Luxemburg 2001, s. 41.

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.

Dużym 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 (rys.1). Mniejsze statki, eksploatowane na lokalnych drogach wodnych zastępując kilkadziesiąt samochodów też mogą przyczynić się do zmniejszenia kongestii (której koszty dla samych dróg kołowych szacowane są w krajach na 0,5 % PKB) oraz zagrożenia bezpieczeństwa na drogach kołowych (szacowanych na 2% PKB krajów UE)².



* 1 TEU = 1 "20 feet" container

Rys. 1. Możliwość zastąpienia samochodów statkami rzecznyymi równych typów i wielkości

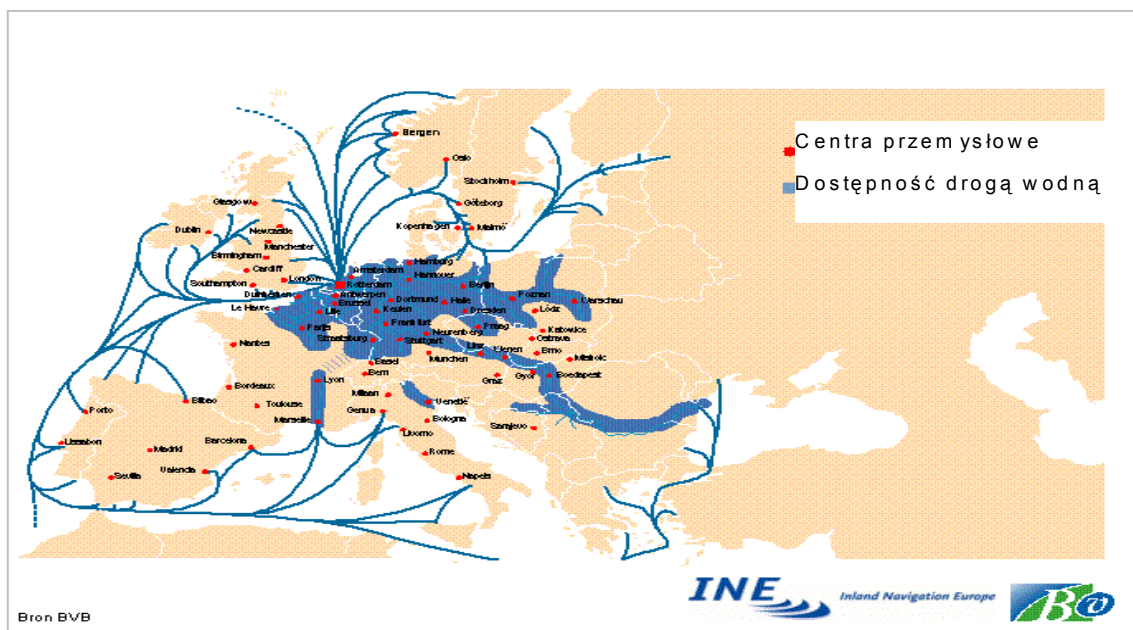
² White Paper European Transport policy for 2010. Time to decide. Brief presentation. September 2001.

Źródło: Materiały Inland Navigation Europe 2003

Również problem **ograniczonej dostępności**, będącej skutkiem brakujących ogniw i wąskich gardeł na transeuropejskiej sieci dróg transportowych (których pokonanie napotyka barierę kapitałową i wspomniane wcześniej ograniczenia terenowe), może być poważnie złagodzony dzięki wykorzystaniu śródlądowych dróg wodnych.

Co prawda drogi te, ze względu na znaczne uzależnienie od warunków naturalnych charakteryzują się znacznie mniejszą długością i gęstością sieci niż to ma miejsce w innych gałęziach 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 np. przejście przez Alpy (rys.2).



Rys.2. Dostępność drogami wodnymi śródlądowymi i żeglugą bliskiego zasięgu

Źródło: Materiały INE 2003

Rozwój transportu wodnego śródlądowego napotkał jednak barierę w postaci **niekorzystnych dla żeglugi zmian popytu na transport**.

Zmiany priorytetów w stylu i organizacji życia wpłynęły bowiem w konsekwencji na zmiany preferencji w zakresie struktury asortymentowej produkcji przemysłowej, a tym samym na perspektywy popytowe w odniesieniu do usług transportowych. W zakresie produkcji przemysłowej (a tym samym i wymiany towarowej) państw światowej czołówki

gospodarczej, w tym krajów Unii Europejskiej obserwowany jest **systematyczny wzrost udziału półproduktów i towarów wysoko przetworzonych i jednocześnie spadek udziału towarów masowych**.

Istotnym elementem wpływającym na strukturę rynku przewozów towarowych był dynamiczny rozwój sektora usług, którego rozproszenie i rozdrobnienie powoduje również wzrost zapotrzebowania na przewozy drobnych partii ładunkowych.

Likwidacja barier handlowych oraz transfer technologii spowodowały, iż wiele produktów o podobnej jakości stało się powszechnie dostępnymi. Przyczyniło się to do zmniejszenia odległości przewozowych. Przeciętna odległość przewozu w transporcie lądowym (kolejowym, samochodowym, wodnym śródlądowym, ruropociągowym) wynosi obecnie w krajach UE około 120 km³.

Zmiany te spowodowały ponadto wzrost wymagań jakościowych, również w odniesieniu do transportu. W warunkach silnej konkurencji o sukcesie wytwórcy decyduje bowiem możliwość dostarczenia klientowi produktu we właściwym miejscu i czasie oraz we właściwych warunkach.

Przedstawione zmiany popytu na przewozy ładunków były korzystne dla rozwoju transportu samochodowego i **niestety nie sprzyjały rozwojowi żeglugi śródlądowej**.

Jakie czynniki **będą kształtowały w przyszłości popyt na przewozy towarowe** w krajach Europy Zachodniej? Nastąpi **kontynuacja** dotychczasowych tendencji w zakresie:

- zmian asortymentowych popytu na transport (wzrostu udziału towarów przetworzonych w przewozach, zmniejszenia zapotrzebowania na przewozy ładunków masowych),
- rozwoju sektora usług (rozproszenie potrzeb przewozowych),
- wzrostu wymagań jakościowych w odniesieniu do usług transportowych, czego efektem będzie :
 - ⇒ rozwój usług logistycznych,
 - ⇒ budowa centrów dystrybucyjnych,
 - ⇒ wydłużenie odległości przewozu,
 - ⇒ wzrost zapotrzebowania na profesjonalne usługi spedycyjno-transportowe.

Zmiany dotyczyć będą:

- relacji przewozowych - większy zakres powiązań handlowych państw Unii z krajami Europy Środkowo-Wschodniej oraz nowymi państwami członkowskimi ,
- warunków oferowanych przez różne gałęzie transportu w wyniku realizacji założeń europejskiej polityki transportowej (wspieranie rozwoju gałęzi przyjaznych dla środowiska, internalizacja kosztów zewnętrznych transportu, deregulacja transportu).

³ Obliczenia własne na podst.: EU Transport in Figures 2002. Luxemburg 2003.

Perspektywy dla żeglugi są więc optymistyczne jedynie w zakresie odległości przewozu, pod warunkiem jednak, że spełnione zostaną warunki infrastrukturalne - powstaną połączenia drogami wodnymi w relacjach z Europą Środkowo-Wschodnią.

W tej sytuacji utrzymanie pozycji żeglugi śródlądowej na rynku usług transportowych wymaga istotnych zmian mających na celu dostosowanie się tej gałęzi do nowych warunków. Polegają one przede wszystkim na zmianach technologii przewozu pozwalających na włączenie się żeglugi w obsługę nowych ładunków, relacji przewozowych:

- rozwoju przewozów kombinowanych,
- włączeniu się żeglugi śródlądowej w rozwój przewozów przybrzeżnych "short sea shipping" (sss),
- rozwoju przewozów morsko-rzecznych

oraz umocnieniu pozycji tej gałęzi w dotychczasowej sferze zastosowania.

Możliwość rozwiązania, lub przynajmniej złagodzenia zasadniczych problemów europejskiego transportu dzięki rozwojowi żeglugi śródlądowej była przyczyną wspierania rozwoju tej gałęzi w krajach UE.

Podstawowe znaczenie dla rozwoju transportu wodnego śródlądowego ma realizowana polityka tworzenia:

- spójnej europejskiej sieci dróg wodnych międzynarodowego znaczenia AGN,
- sieci dróg wodnych dla transportu kombinowanego oraz
- centrów logistycznych w portach rzecznych i morsko-rzecznych.

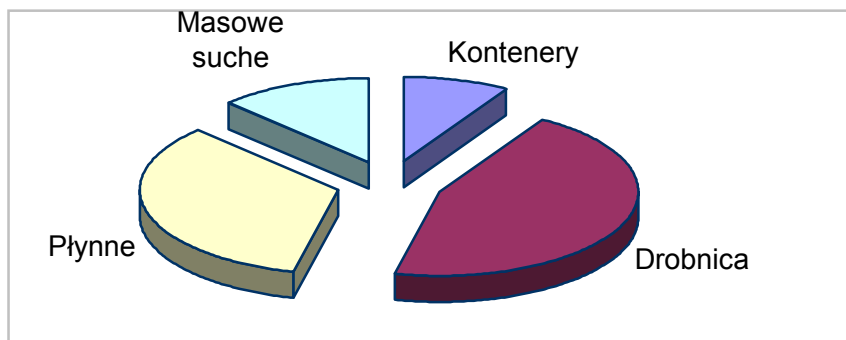
Likwidacja wąskich gardeł oraz budowa brakujących połączeń stwarzają trwałe podstawy rozwoju tej gałęzi. Inwestycje podejmowane na drogach wodnych, takie na przykład jak ukończony w październiku 2003 węzeł w Magdeburgu, oraz planowane połączenie Berlina z Odrą, umożliwią wielokrotny wzrost wielkości przewozów na modernizowanych drogach wodnych (np. na Kanale Łaba-Havela - z 4 mln ton w 1995 r. do 19 mln t w 2010 r., na Mittellandkanal - odpowiednio z 6 do 33 mln t)⁴.

Konsekwentna proekologiczna polityka transportowa krajów Unii Europejskiej, zaczyna odnosić pierwsze sukcesy. Efektem prowadzonej polityki wspierania rozwoju żeglugi śródlądowej jest wkraczanie tej gałęzi w nowe sfery zastosowania (przewozy drobnicy i kontenerów - rys.3) co pozwala na utrzymanie pozycji tej gałęzi.

Pomimo niekorzystnych dla tej gałęzi zmian struktury asortymentowej i odległościowej popytu na transport oraz zmniejszania się partii ładunkowych udało się w wielu krajach nie tylko zapobiec spadkowi przewozów tą gałęzią transportu, w niektórych rejonach

⁴ The waterway cross Magdeburg. Bundesministerium für Verkehr. Magdeburg 1997.

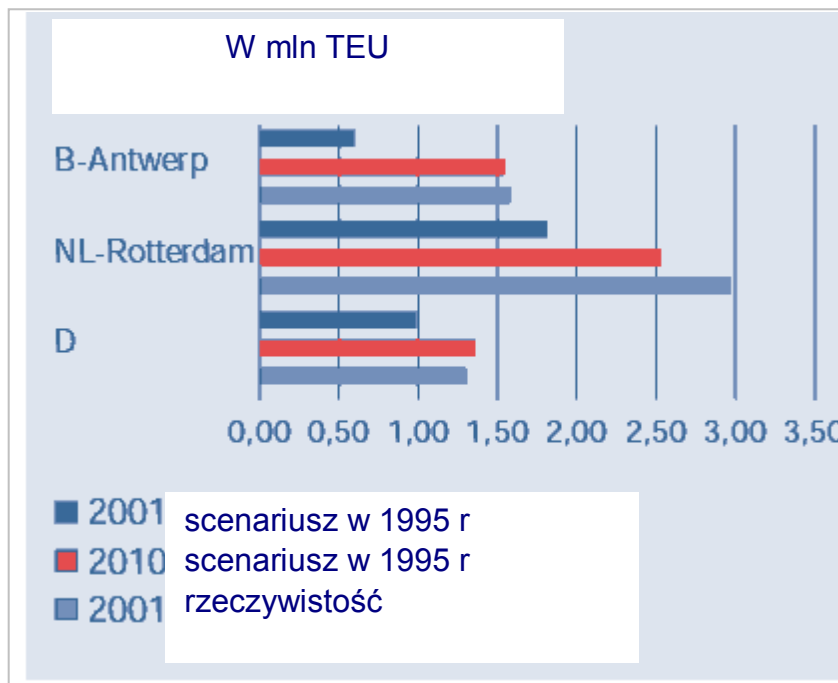
odnotowano wręcz wyraźny wzrost przewozów, głównie dzięki dynamicznie rozwijającym się przewozom kombinowanym, które przekroczyły wszelkie wcześniejsze prognozy.



Rys.3. Struktura asortymentowa przewozów żeglugi śródlądowej w krajach UE w 2001 r.

Źródło: Materiały Inland Navigation Europe, 2003

Żegluga śródlądowa w obsłudze portu Antwerpia przewiozła w 2001 roku tyle kontenerów, ile planowano na 2010, zaś w obsłudze portu Rotterdam znacznie ten poziom przewyższyła (rys.4).



Rys.4. Porównanie przewozów kontenerowych żeglugi śródlądowej w prognozami

Źródło: opracowanie własne na podst. materiałów INE 2003

W 2001 roku przewozy żeglugi śródlądowej wzrosły o 13 % osiągając w rejonach dostępnych drogami wodnymi znaczną pozycję:

- ⇒ w Holandii - 42%,
- ⇒ w Belgii - 12%,
- ⇒ w Niemczech - 14 %,
- ⇒ we Francji w rejonie dróg wodnych 15-20%,
- ⇒ w Austrii w rejonie dróg wodnych - 18,5%⁵ .

W Niemczech w 2001 roku osiągnięty został poziom prawie taki, jak prognozowany na 2010 rok. Obecne prognozy przewidują do 2010 roku wzrost przewozów kontenerowych o 40% .

Kolejną gałęzią transportu, która ma stworzyć alternatywę dla przewozów samochodowych jest transport morski w przewozach przybrzeżnych (short sea shipping). Już dziś żegluga przybrzeżna zajmuje bardzo poważną pozycję w przewozach w ramach Wspólnoty (około 41%)⁶ .

Koncepcja rozwijania "autostrad na morzu" (motorways of the sea) przewiduje aktywizację przewozów morskich we współpracy z wodnymi śródlądowymi. Uwzględniając kraje kandydujące do UE rozwój przewozów drogami wodnymi śródlądowymi i morskimi mógłby rozwijać się w 12 państwach, dając łączną wielkość przewozów 425 mln ton⁷.

Rozwój tego typu przewozów ma być wspierany z programu Marco Polo i Funduszy Strukturalnych.

Włączenie się Polski w proces kształtowania proekologicznych kierunków rozwoju transportu w Europie w przededniu wstąpienia do Unii Europejskiej jest wyzwaniem, ważnym między innymi z punktu widzenia powiązań transportowych z krajami UE jak i kształtowania pozycji naszych armatorów na rynku europejskim.

⁵ Materiały INE Europe 2003

⁶ White Paper..., s.41-42

⁷ Ibidem..., s.42

2. Stan sektora żeglugi śródlądowej w Polsce

Na tle tendencji europejskich polska żegluga śródlądowa przedstawia się 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 wśród krajów Europy Środkowo-Wschodniej, które, dążąc do integracji z UE, w przyspieszonym tempie starają się nadrobić zaległości w tej dziedzinie. Węgry, Czechy, Słowacja a także Rosja i Ukraina, podejmują wiele działań umożliwiających wzrost roli żeglugi śródlądowej w systemie transportowym.

W Polsce transport wodny śródlądowy obsługuje mniej niż 1% (w 2002 roku 0,6% przewozów liczonych w tonach i 0,5% - w tkm) ogólnokrajowych potrzeb przewozowych mierzonych zarówno w tonach, jak i tkm. Zasadniczym powodem marginalnego znaczenia żeglugi śródlądowej w systemie transportowym Polski są występujące od lat problemy rozwoju śródlądowych dróg wodnych.

Przeznaczane na transport wodny śródlądowy nakłady inwestycyjne nie tylko nie pozwalały na rozwój tej gałęzi, ale także były zbyt małe aby zapobiec dekapitalizacji istniejących obiektów infra- i suprastrukturalnych. Polityka ta doprowadziła w efekcie do degradacji dróg wodnych, a tym samym do zaostrzenia się dysproporcji w rozwoju transportu wodnego śródlądowego, kolejowego i samochodowego.

3. Stan infrastruktury dróg wodnych

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych⁸, dostosowującym klasyfikację polską do standardów międzynarodowych, obowiązujących w krajach UE wymagania stawiane drogom klasy IV i V spełnia około 5% ich długości (tabela 2). Klasa IV jest od lat podstawową dla międzynarodowych dróg wodnych i, zgodnie z ustaleniami, wszelkie inwestycje realizowane na drogach wodnych miały zapewniać przynajmniej parametry tej klasy. W wielu krajach zachodnioeuropejskich udział dróg tej klasy w ogólnej długości dróg eksploatowanych systematycznie rośnie i wynosi obecnie we Francji- 29%, w Belgii - 55%, w Holandii - 50%, w Niemczech - 70%. Drogi te zapewniają parametry niezbędne dla nowoczesnej żeglugi, pozwalając na eksploatację statków wielkości powyżej 1000 t (tabela 1).

⁸ Dz.U. z 2002r. Nr 77, poz.695

Tabela 1

Parametry dróg wodnych śródlądowych klasy IV-V

Klasa drogi	Statki z napędem i barki				Zestawy pchane				Min. prześwit pod mostami
	Długość maks.L (m)	Szerokość maks.B (m)	Zanurzenie maks.d (m)	ŁadowośćT (t)	Długość maks.L (m)	Szerokość maks.B (m)	Zanurzenie maks.d (m)	ŁadowośćT (t)	H ponad WWŻ m
IV	80-85	9,5	2,5	1000-1500	85	9,5**	2,5-2,8	1250-1450	5,25 lub 7***
Va	95-110	11,4	2,5-2,8	1500-3000	172-185*	11,4	2,5-3,0	3200-4000	
Vb					172-185*	11,4	2,5-3	3200-4000	

*Wartość druga stan perspektywiczny; **Niektóre drogi o większej szerokości i głębokości mogą być zaliczone do klasy IV ze względu na długość statku; ***dla przewozu kontenerów 5,25 - w dwóch warstwach i 7 m - w trzech warstwach

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

Do dróg wodnych o parametrach klas międzynarodowych należą w Polsce:

- **Wisła** od ujścia Przemszy do połączenia z Kanalem Łączyńskim - **37,5 km** (klasa IV),
- **Wisła** od Płocka do Włocławka - **55 km** (klasa V a),
- **Martwa Wisła** - **11,5 km** (klasa V b)
- **Jezioro Dąbie** do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi - **9,5 km** (klasa V b),
- **Odra** od miasta Ognica do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej jako Regalica do ujścia do jeziora Dąbie - **44,6 km** (klasa V b),
- **Odra Zachodnia** - **36, 3 km** (klasa V b),
- **Rzeka Parnica** i Przekop Parnicki od Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi - **11,5 km** (klasa V b).

Tabela 2

Struktura śródlądowych dróg wodnych w Polsce według klas

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 podst.: Dz.U. z 2002r. Nr 77, poz. 695

Jest to łącznie 205,9 km na ponad 3659,1 km dróg żeglownych obejmujących trzy niepołączone ze sobą niewielkie odcinki Wisły (w tym najdłuższy Włocławek - Płock nieeksploatowany przez żeglugę, a pozostałe dwa zlokalizowane w dwóch końcach Wisły - w tym oddany w 2003 roku do eksploatacji odcinek górnej Wisły) i ujściowe odcinki drogi wodnej Odry.

4. Sytuacja armatorów

Obecnie znaczna część przewozów żeglugi śródlądowej w Polsce jest związana ze sferą jej wyłącznej działalności, obejmującą przewozy piasku i żwiru wydobywanego z dna rzeki. Tego typu przewozy są bowiem technologicznie łatwiejsze do realizacji, gdyż z reguły nie są uzależnione od stabilności warunków nawigacyjnych, jak to ma miejsce w przypadku przewozu innych grup asortymentowych. Co więcej, dzięki wydobyciu kruszywa z dna rzeki uzyskuje się poprawę warunków nawigacyjnych.

Udział piasku i żwiru w ogólnych przewozach żeglugi śródlądowej stanowił największą pozycję wśród grup ładunkowych i kształtował się w 2002 na poziomie roku 42,1% (tabela 3). Przeciętna odległość przewozu ładunków tej grupy wyniosła w 2002 roku 22 km i była znacznie mniejsza niż w latach 1996-2000 , kiedy stopniowo zmniejszała się z 61km do 39 km.

Tabela 3

Struktura asortymentowa przewozów ładunków żegluga śródlądową (w %)

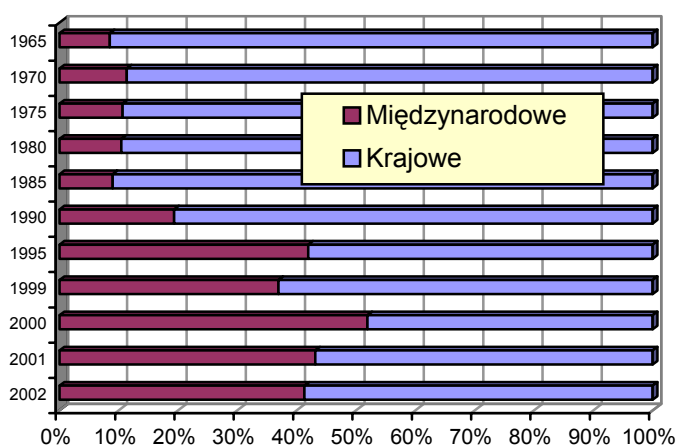
Grupa ładunkowa	1996	1998	2000	2002
Ogółem	100	100	100	100
Węgiel kamienny	15,9	19	16,7	21,7
Węgiel brunatny i koks	0,2	1,3	0,7	0,6
Rudy	6,3	9,9	6,6	8,1
Kamienie	0,9	1,2	5,6	0,9
Piasek i żwir	53,6	48,2	47,4	42,1
Metale i wyroby z metali	7,2	7,1	10,8	10,1
Cement	1,3	2,5	1,3	0,6
Nawozy	3,1	8,8	6,2	6,5
Zboże	0,2	0,6	2,2	2,3
Drewno i wyroby z drewna	0,2	0,1	0,1	0,4
Inne	11,1	5,3	2,4	6,7

Źródło: Roczniki Statystyczne GUS

Istniejące obecnie w Polsce firmy żeglugowe to głównie przedsiębiorstwa związane funkcjonalnie z Odrą, które ze względu na uwarunkowania infrastrukturalne w kraju w coraz większym stopniu szukają zatrudnienia za granicą. O ile w latach 1965-1980 żegluga

Rys 5. Udział przewozów międzynarodowych i krajowych w ogólnych przewozach żeglugi śródlądowej w Polsce

Źródło: opracowanie własne na podst.: Roczników Statystycznych GUS.



śródlądowa związana była głównie z rynkiem krajowym, realizując jedynie ok. 10% całości swych przewozów w relacjach międzynarodowych, to w latach 80-tych zaobserwowano wzrost

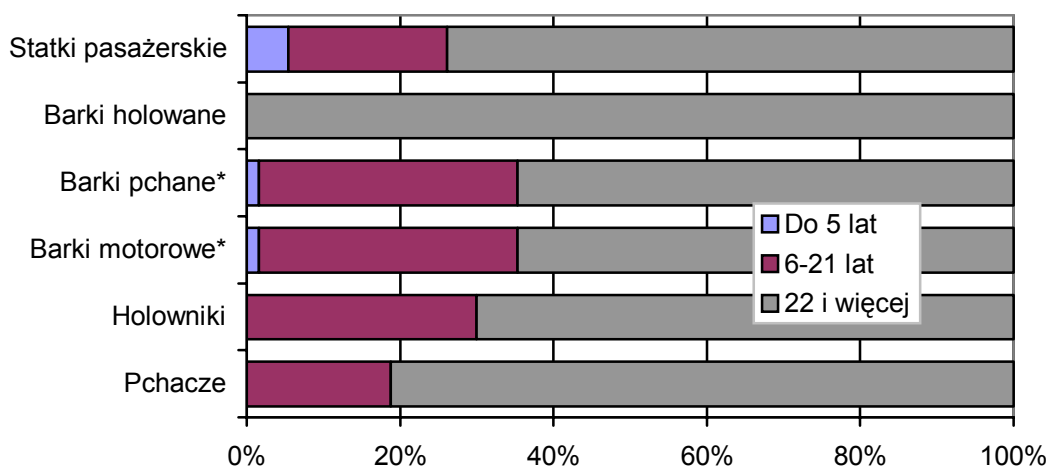
udziału przewozów w obsłudze handlu zagranicznego. Było to spowodowane przede wszystkim załamaniem się w tym okresie przewozów wewnątrz krajowych, ale również pogorszeniem warunków nawigacyjnych na drogach wodnych śródlądowych.

Wyraźna tendencja do umacniania się pozycji polskiej żeglugi śródlądowej na międzynarodowym rynku żeglugowym wystąpiła w latach 90-tych. Od roku 1990 wolumen przewozów transportem wodnym śródlądowym w relacjach międzynarodowych wzrósł z 1,7 mln ton do 3,2 mln ton w roku 2002. Udział tego typu przewozów w przewozach ogółem, wzrósł odpowiednio z 17,3% do 41,3% (rys.5).

Wzrost znaczenia żeglugi śródlądowej na rynku krajowym jest uwarunkowany zagospodarowaniem dróg wodnych, a jednocześnie stworzeniem polskim armatorom śródlądowym takich warunków funkcjonowania, aby byli w stanie konkurować z innymi przewoźnikami.

Większość floty jest zdekapitalizowana (rys.6.), jej wiek przekracza znacznie normatywny okres użytkowania i choć statki spełniają warunki dopuszczenia ich 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, zdekapitalizowanej floty na nową, nowoczesną, przystosowaną do współczesnych wymagań żeglugi.



* dane z 2001 r.

Rys. 6. Struktura wiekowa floty rzecznej w 2002 r. (w % szt.)

Źródło: Opracowanie własne na podst.: E. Załoga M. Rusak, T. Kwarciański Analiza wielkości i struktury tonażowej krajowej floty śródlądowej, Szczecin 2003, s 7 i Roczniki Statystyczne GUS

Systematycznie zmniejsza się stan ilościowy floty (tabela 4), wycofywane są bowiem z eksploatacji te jednostki, dla których koszty remontu przekraczają możliwości firmy bądź nie znajdują uzasadnienia ekonomicznego. Pomimo to firmy nie angażują się w zakup nowej floty z przynajmniej dwóch powodów:

- ze względu na problemy finansowe związane z przedstawioną wcześniej sytuacją infrastrukturalną i fiskalizmem państwa,
- ze względu na brak perspektyw rozwoju związany z niekonsekwentną i mało zdecydowaną polityką rozwoju śródlądowych dróg wodnych oraz brakiem jednoznacznych sygnałów o wspieraniu rozwoju tej gałęzi transportu jako przyjaznej dla środowiska (analogicznym jak w Unii Europejskiej).

Tabela 4

Zmiany stanu floty rzecznej w Polsce (szt.)

	Holowniki	Pchacze	Barki z napędem	Barki pchane	Barki holowane
1996	11	327	167	583	6
2002	20	239	92	484	6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych GUS

Do przedstawionych problemów transportu wodnego śródlądowego dochodzą jeszcze utrudnienia związane z uzyskiwaniem uprawnień do poruszania się na zagranicznych drogach wodnych oraz odmienną obsługą dokumentacyjną przewozów.

W efekcie wielkość przewozów żeglugą śródlądową w 2002 roku spadła o 24,6% w stosunku do roku ubiegłego osiągając jedynie 7,7 mln ton, a prognozy na rok 2003 są również bardzo pesymistyczne, bowiem w I półroczu przewozy żeglugi śródlądowej stanowiły jedynie 90,6 % analogicznych w roku 2002. Panująca w 2003 roku susza i związane z nią niskie stany wód pozwalają przypuszczać, że rok 2004 przyniesie kolejny spadek przewozów.

Podobna sytuacja jest na rynku przewozów pasażerskich. Po okresie dynamicznego rozwoju, przewozy w 2002 roku utrzymały się na poziomie 100,7 % przewozów z roku ubiegłego, jednak już w 2003 roku w I półroczu stanowiły one jedynie 91,4 % analogicznych w roku 2002.⁹

⁹ A.Atras: Przewozy w II kwartale i całym I półroczu 2003."Przegląd Komunikacyjny" 9/2003

5. Perspektywy rozwoju 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 utożsamiany z marginalnym 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** (na przykład we Francji przy niskim udziale żeglugi w obsłudze łącznych potrzeb przewozowych gałąź ta, jak wcześniej wspomniano, w rejonie dróg wodnych obsługuje około 20% przewozów).

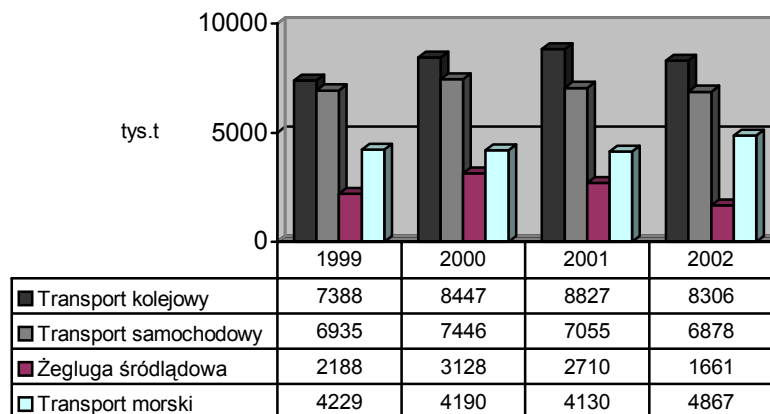
W Polsce transport wodny śródlądowy, niezależnie od niskiego udziału w obsłudze łącznych potrzeb przewozowych, może odegrać bardzo ważną rolę w wybranych segmentach rynku. Do szczególnie ważnych sfer zastosowania tej gałęzi transportu w Polsce należą:

- obsługa portów morskich, zwłaszcza Szczecina-Świnoujścia,
- obsługa obrotów handlu zagranicznego, zwłaszcza w relacji z Niemcami,
- przewozy turystyczne w relacji Niemcy - Polska - (Kaliningrad),
- przewozy pasażerskie przybrzeżne,
- przewozy kruszywa wydobywanego z dna rzeki.

Ponadto, o ile spełnione zostaną określone warunki, transport wodny śródlądowy mógłby, podobnie jak w krajach UE, przystosować się do obsługi przewozów kombinowanych, w tym kontenerowych, rozwiązując tym samym problemy występujące z obsługą tego rodzaju ładunku w transporcie samochodowym (niedostosowanie dróg do nacisków 11,5 t na oś) i kolejowym (brak taboru i infrastruktury dla transportu kombinowanego).

Obsługa portów morskich jest, jak wcześniej wspomniano, w krajach UE podstawową sferą zastosowania tej gałęzi, wynikającą z licznych korzyści, jakie niesie ta współpraca (niski koszt transportu, wysoka wydajność prac przeładunkowych i związane z tym korzyści w postaci wzrostu przepustowości portu oraz zdolności przewozowej statków morskich, możliwość przeładunku poza portem, na redzie itp.). Ranga portów morskich w Europie wręcz wiązana jest z możliwością powiązań drogami wodnymi z zapleczem.

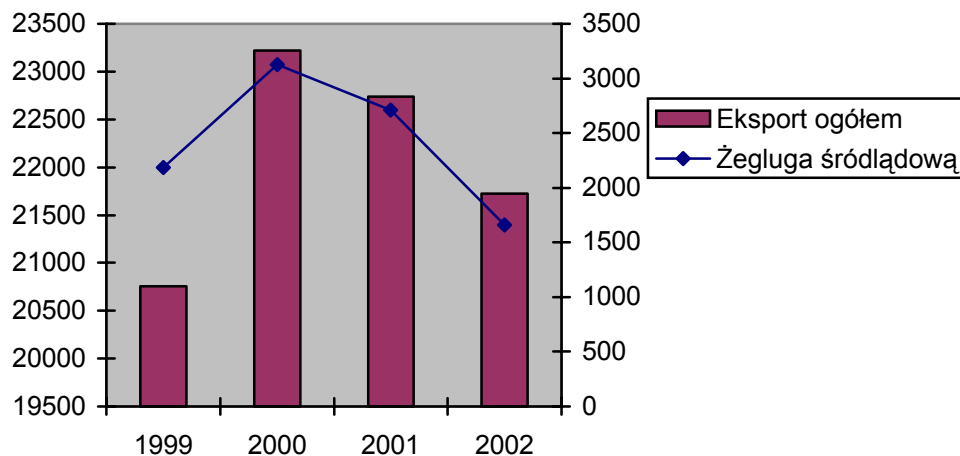
Porty, które nie mają powiązań z europejską siecią dróg wodnych, jak na przykład porty francuskie, uważane są za drugorzędne pomimo znakomych pozostałych warunków (położenia i zagospodarowania).



Rys.7. Struktura gałęziowa obsługi eksportu z Polski do Niemiec
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Roczników Statystycznych GUS

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% w 2000r. i 7% w 2001r. , jednak odbudowanie pozycji żeglugi śródlądowej w tej relacji jest podstawowym, realnym wyzwaniem.

Obsługa obrotów handlu zagranicznego, zwłaszcza w relacji z Niemcami (które stanowiły w 2002 r. 96% przewozów zagranicznych żeglugi śródlądowej w eksporcie i 95,3% - w imporcie) należy do kolejnej bardzo ważnej sfery zastosowania polskiej żeglugi śródlądowej (rys.7.).



Rys.8. Zależność między przewozami żeglugi śródlądowej a wielkością eksportu do Niemiec

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych GUS

Żegluga śródlądowa **przewozi około 10% eksportu do Niemiec** (w 2000 -13,4%, w 2001 - 11,9 %, w 2002 7,6%), **a łącznie z żeglugą przybrzeżną - ponad 30%** (w 2000 r 31,5%, a w 2001 - 30,1%, w 2002 - 30%). Analiza zależności między wielkością przewozów żegluga śródlądową a wielkością eksportu do Niemiec (rys.8.) 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.

Ważną w przyszłości sferą zastosowania żeglugi śródlądowej są **przewozy pasażerskie**, które są istotnym elementem oferty turystycznej. Przewozy te w ostatnich latach dynamicznie rosły. W 2001 roku przewozy pasażerskie żeglugi śródlądowej , łącznie z żeglugą przybrzeżną wyniosły 1 637 tys. pasażerów , zwiększając się o 129,4 % w stosunku do roku ubiegłego. Zahamowanie tempa rozwoju w 2002 i 2003 roku być może związane jest ze stanem floty pasażerskiej.

Znaczenie przewozów białą flotą dla rozwoju turystyki jest niezwykle istotne, pod warunkiem jednak, że będą, jak dotąd przyciągały turystów atrakcyjną ofertą, a nie odstraszały ryzykiem awarii czy wypadków, jakie miały miejsce seryjnie w 2003 roku. Ten segment rynku jest szczególnie wrażliwy na ewentualne zagrożenie bezpieczeństwa, dlatego też warunkiem rozwoju tych przewozów jest modernizacja floty i dostosowanie jej do szerokiego wachlarza świadczonych usług pozwalających na urozmaicenie oferty.

Przyjęcie programu dla Odry 2006 jest **pozytywnym krokiem** w kierunku zatrzymania dekapitalizacji śródlądowych dróg wodnych. Jednak trzeba mieć świadomość, że program ten potrzeby żeglugi uwzględni w minimalnym zakresie, (40 % planowanych wydatków przeznaczonych ma być na budowę oczyszczalni ścieków w dorzeczu, drugie tyle na ochronę przeciwpowodziową, zaś bezpośrednio na żeglugę - regulację i dokończenie stopnia wodnego w Malczycach - 11,5%) a stan jego zaawansowania też pozostawia wiele do życzenia.

Przyspieszenie realizacji nawet tak skromnego z punktu widzenia żeglugi śródlądowej programu jest podstawowym warunkiem wzrostu udziału tej gałęzi w obsłudze portów morskich Szczecina i Świnoujścia, włączenia polskiej żeglugi śródlądowej do systemu

przewozów kombinowanych, w tym kontenerowych i wykorzystania szans, jakie dla żeglugi stworzyć może planowana budowa centrum logistycznego nad Odrą w rejonie Gliwic¹⁰.

Pozytywnie należy ocenić inicjatywy zmierzające do uruchomienia **Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego** w Polsce. Fundusz może rozwiązać jeden z podstawowych problemów przedsiębiorstw armatorskich - problem odnowy floty.

Ustawa z 28 października 2002r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. Nr 199, poz. 1672) daje podstawy prawne dla wprowadzenia do polityki transportowej państwa w odniesieniu do żeglugi śródlądowej instrumentu regulacyjnego, istniejącego w państwach członkowskich Unii Europejskiej. Ustawa stworzyła instytucjonalne warunki, zgodne z priorytetami wspólnej polityki transportowej UE, dla promowania nowoczesnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego oraz dla umożliwienia polskim armatorom śródlądowym wykonywania usług na drogach wodnych państw członkowskich UE.

Oczekuje się, że dzięki zastosowaniu przepisów ustawy nastąpi stopniowa modernizacja floty towarowej, przede wszystkim w drodze zakupów nowych jednostek przy równoczesnym złomowaniu jednostek najbardziej wyeksploatowanych. Ustawa pozwoli w ten sposób na podniesienie konkurencyjności polskiej żeglugi śródlądowej na rynku europejskim i krajowym i przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska na śródlądowych drogach wodnych.

¹⁰ K.Kłosek: Koncepcja Śląskiego Centrum Logistycznego CeLT - Gliwice. W: Centra Logistyczne w Polsce I Ogólnopolska Konferencja . Wrocław 2001