

PLUCIŃSKI Michał¹

Transport wodny śródlądowy w obsłudze potoków ładunkowych polskiego handlu zagranicznego w pierwszej dekadzie XXI w

Słowa kluczowe:
transport wodny śródlądowy, handel zagraniczny polski, obsługa transportowa

Streszczenie

Artykuł przedstawia rolę transportu wodnego śródlądowego w obsłudze przewozu ładunków polskiego handlu zagranicznego w pierwszych latach XXI wieku. W artykule zidentyfikowano uwarunkowania obecnej pozycji tej gałęzi transportu w przewozach transportowych ładunków polskiego handlu zagranicznego. Główne rozważania w artykule zostały skupione na analizie wielkości oraz struktury przedmiotowej i kierunkowej ładunków polskiego handlu zagranicznego przewiezionych w analizowanym okresie przez żeglugę śródlądową. Przedstawiono w nim również perspektywy zwiększenia roli analizowanej gałęzi transportu w obsłudze transportowej polskiego handlu zagranicznego.

INLAND WATER TRANSPORT – THE CONTRIBUTION OF INLAND WATER FREIGHT TRANSPORT TO POLISH FOREIGN TRADE IN THE FIRST DECADE OF THE TWENTY-FIRST CENTURY

Abstract

This article presents the role of inland freight water transport in Poland in the twenty-first century, identifying the current status of various modes of transport in the export of Polish foreign trade. The article focuses on an analysis of the size, structure and direction of Polish foreign trade cargoes transported by inland waterways in the analyzed period, and presents the future prospects for increasing the role of the analyzed mode of transport.

1. WSTĘP

Transport wodny śródlądowy obok pozostałych gałęzi transportu (samochodowego, kolejowego, morskiego i w mniejszym stopniu lotniczego)² uczestniczy w obsłudze polskiego handlu zagranicznego (PHZ).

Pierwotnym zamierzeniem autora artykułu było ukazanie udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze przewozów polskiego handlu zagranicznego na tle pozostałych gałęzi transportu. Do rezygnacji z tak określonego celu pracy skłoniły go jednak następujące przesłanki:

- brak pełnych danych w całym okresie badawczym w odniesieniu do wszystkich gałęzi transportu (w szczególności dotyczy to transportu samochodowego oraz żeglugi śródlądowej),
- obawa o możliwość dublowania się danych przy podawaniu wielkości przewozów zrealizowanych przez poszczególne gałęzie transportu (m.in. problem z przypisaniem poszczególnym gałęziom transportu ładunków PHZ transportowanych w ramach przewozów morsko – lądowych),
- różne nomenklatury klasyfikacji ładunków stosowane przy analizie obsługi przewozów PHZ przez poszczególne gałęzie transportu,
- podawanie przy przewozach ładunków PHZ przez część gałęzi transportu wagi brutto ładunku wraz z wagą jednostki transportowej, w odróżnieniu od wagi netto podawanej przy analizie przewozów PHZ zrealizowanych drogą morską³

Mając na uwadze powyższe fakty ostatecznie jako cel artykułu przyjęto ukazanie wielkości oraz struktury przedmiotowej i kierunkowej ładunków PHZ przewiezionych w badanym okresie przez transport wodny śródlądowy. Planowana przez autora analiza w dłuższej perspektywie czasowej (1995 – 2010) została ograniczona jedynie do informacji o wielkości przewozów ładunków PHZ zrealizowanych przez badaną gałąź transportu. Ze względu na brak oficjalnych danych dla okresu czasowego przed 2000 r. nie można było ustalić informacji o strukturze kierunkowej przewozów PHZ obsługiwanych przez żeglugę śródlądową, a dla okresu przed 2004 r. również struktury przedmiotowej.

Ważne elementy przedstawionych w artykule rozważań stanowią: identyfikacja uwarunkowań wpływających na rolę transportu wodnego śródlądowego w obsłudze polskiej wymiany handlowej oraz prezentacja przykładów inicjatyw nakierowanych na zwiększenie roli tej gałęzi transportu w obsłudze wspomnianych potoków ładunkowych.

¹ Katedra Gospodarki Światowej i Transportu Morskiego, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin, ul. Cukrowa 8, tel. 0914443199, e-mail: michal.plucinski@wzieu.pl

² Wybrane grupy ładunkowe obsługuje również transport rurociągowy

³ W ten sposób dane przedstawia Centrum Analiz Administracji Celnej

2. UWARUNKOWANIA WPLYWAJĄCE NA ROLĘ TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO W OBSŁUDZE PHZ

Transport wodny śródlądowy posiada walory, wpływające na jego atrakcyjność ekonomiczną. Do wspomnianych walorów należy zaliczyć [6, s. 28]:

- niektóre cechy specyficzne takie jak duża nośność czy masowość,
- małe zużycie zasobów naturalnych, w tym zwłaszcza:
 - relatywnie małe zużycie energii,
 - niska pracochłonność,
- relatywnie niskie koszty zewnętrzne dzięki:
 - niskiej emisji zanieczyszczeń powietrza,
 - małej terenochłonności,
 - wysokiemu poziomowi bezpieczeństwa i tym samym niewielkim kosztom wypadków,
- niższe nakłady inwestycyjne i koszty utrzymania dróg wodnych i statków rzecznych,
- powiązanie z gospodarką wodną.

Większość z tych czynników wpływa na koszty przewozu drogami wodnymi, które w istotny sposób determinują wielkość popytu [6]. Obiektywna analiza powinna dostrzegać również słabości tej gałęzi transportu, do których należy niewątpliwie zaliczyć małą dostępność, niską prędkość techniczną, czy sezonowość.

Sfera zastosowania transportu wodnego śródlądowego jako gałęzi obsługującej wymianę handlową danego kraju z zagranicą może w aspekcie asortymentowym obejmować [6, s. 20]:

- duże partie ładunkowe,
- ładunki wykluczające zastosowanie innych gałęzi transportu,
- ładunki wielkogabarytowe,
- ciężkie,
- wrażliwe na wstrząsy.

Przenosząc rozważania na grunt polski należy zauważyć, iż transport wodny śródlądowy odgrywa niewielką rolę w obsłudze transportowej ładunków polskiego handlu zagranicznego. Na niski udział tej gałęzi transportu w międzynarodowych przewozach ładunkowych w relacji z Polską składają się następujące uwarunkowania:

- niskie parametry istniejącej infrastruktury liniowej polskich dróg wodnych (niewielki udział dróg żeglugowych klasy IV i V),
- brak możliwości uprawiania żeglugi nawet w ramach najważniejszych szlaków żeglugowych w Polsce (nieżeglowny środkowy odcinek Odry oraz większość Wisły),
- ograniczone możliwości żeglugi między głównymi rzekami Polski (niezrealizowany projekt Kanału Śląskiego, I klasa żeglugowa na części drogi wodnej Odra – Wisła) oraz w relacjach z państwami ościennymi (brak kanału łączącego Odrę z Dunajem, nieżeglowne połączenia z systemami wodnymi wschodnich sąsiadów Polski); wyjątek stanowią połączenia Odra – Hawela i Odra – Sprewa, stanowiące przejścia na zachodnioeuropejski system dróg wodnych,
- zdekapitalizowana infrastruktura punktowa transportu wodnego – śródlądowego w Polsce, jako konsekwencja braku dostępu do portów i przystani od strony wody, brak publicznego statusu portów śródlądowych⁴,
- sezonowość żeglugi śródlądowej (stany wysokiej i niskiej wody oraz zalodzenia uniemożliwiające żeglugę przez część roku),
- niski udział żeglugi śródlądowej w obsłudze zaplecza polskich portów morskich (w największych portach Trójmiasta brak takiego udziału, zaś w portach Szczecina i Świnoujścia udział na poziomie ok. 10% rocznych obrotów ładunkowych),
- brak możliwości przewozu ładunków skonteneryzowanych przez transport wodny śródlądowy w relacjach południkowych, co związane jest w przypadku Wisły z niskimi parametrami żeglugowymi drogi wodnej, a w przypadku Odry również ze zbyt małymi prześwitami pionowymi pod kilkunastoma mostami na trasie Szczecin – Gliwice,
- brakiem polityki prożeglugowej na szczeblu centralnym (żegluga śródlądowa znajduje się w kompetencjach Ministra Środowiska, co powoduje że przegrywa z priorytetami dotyczącymi ochrony środowiska i zabezpieczenia przeciwpowodziowego).

3. WIELKOŚĆ PRZEWOZÓW POLSKIEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO WYKONANA PRZEZ ŻEGLUGĘ ŚRÓDLĄDOWĄ

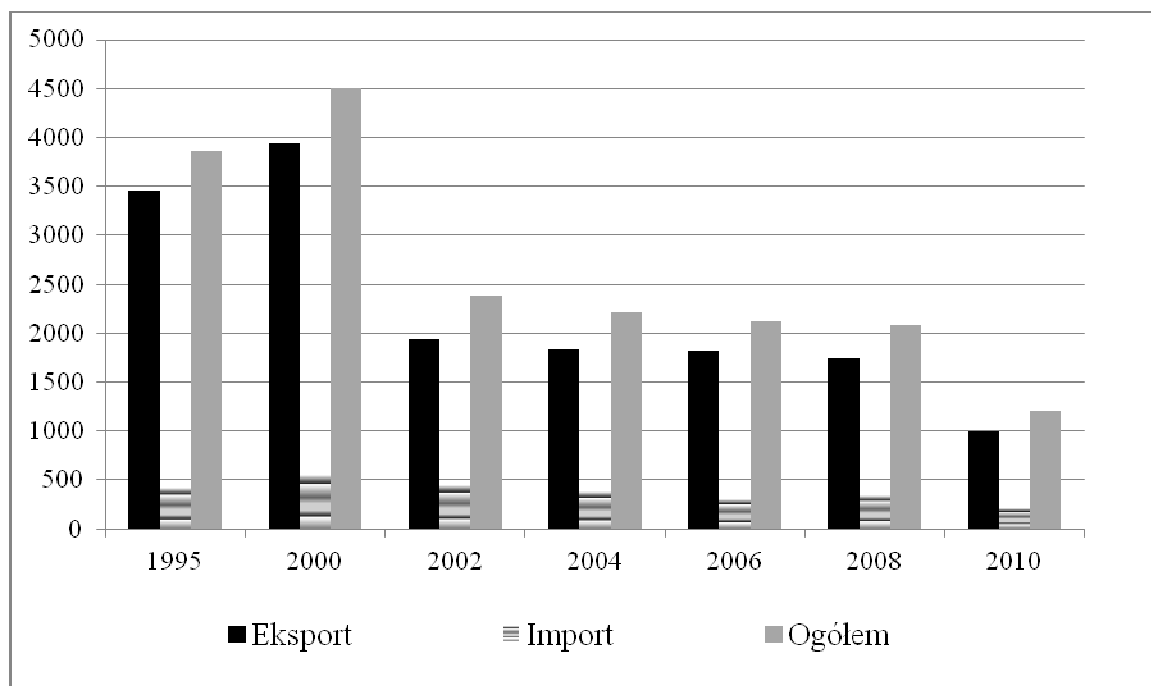
Wielkość przewozów PHZ wykonana przez transport wodny śródlądowy w roku 1995 oraz w latach 2000 – 2010 (w przewiezionych tonach i wykonanej pracy przewozowej w tkm), a także średnią odległość przewozu 1 t ładunku, ukazuje tabela 1 oraz rysunek 1.

⁴ Patrz m.in. [4].

Tab. 1 Wielkość i ogólna struktura przewozów transportem wodnym śródlądowym ładunków polskiego handlu zagranicznego w latach 1995 - 2010

		1995	2000	2002	2004	2006	2008	2010
Przewozy w eksporcie z Polski	tys. ton	3 452	3 946	1 936	1 832	1 824	1 741	994
	tys. tkm	531 692	554 118	488 145	464 866	431 716	381 319	254 339
	średnia odległość przewozu 1t (km)	154	140	252	254	237	219	256
Przewozy w imporcie do Polski	tys. ton	415	551	444	386	300	342	210
	tys. tkm	101 124	170 503	181 278	121 122	81 013	78 664	51 348
	średnia odległość przewozu 1t (km)	244	309	408	314	270	230	244
Przewozy ogółem)	tys. ton	3 867	4 497	2 380	2 218	2 124	2 083	1 204
	tys. tkm	632 816	724 621	669 423	585 988	512 729	459 983	305 687
	średnia odległość przewozu 1t (km)	164	161	281	264	241	221	254

Źródło: [5]



Rys.1 Przewozy transportem wodnym śródlądowym ładunków polskiego handlu zagranicznego w latach 1995 – 2010 (w tys. ton)

Źródło: [5]

Wielkość przewozów ładunkowych PHZ zrealizowanych przez transport wodny śródlądowy porównując wyniki pierwszego i ostatniego roku okresu badawczego zmalała o 68,9%. Wykonana praca przewozowa w tym samym okresie zmniejszyła się o 51,7%, a średnia odległość przewozu 1 tony ładunku zwiększyła się o 54,9%.

Wolumen przewiezionych ładunków nie rozkładał się proporcjonalnie pomiędzy eksport i import. W całym okresie badawczym odnotowano wyraźną przewagę eksportu nad importem. Udział eksportu kształtował się w badanym okresie w przedziale między 81,3% (2002 r.), a 89,3% (1995 r.) całości eksportowanych ładunków. Porównując wartości osiągnięte w pierwszy i ostatnim roku okresu badawczego wielkość przewozów w eksporcie zmalała o 71,2%, a wykonana praca przewozowa o 52,2%. Średnia odległość przewozu 1 tony eksportowanego przy obsłudze żeglugi śródlądowej ładunku wzrosła o 66,2%. Import w żadnym roku badanego okresu nie przekroczył 20% udziału w całości przewozów. Porównując wartości osiągnięte w pierwszy i ostatnim roku okresu badawczego wielkość przewozów w imporcie zmalała o 49,4%, a wykonana praca przewozowa o 49,2%. Średnia odległość przewozu 1 tony importowanego przy obsłudze żeglugi śródlądowej ładunku nie zmieniła się.

O ile do 2002 r. przewozy polskiego handlu zagranicznego odgrywały kluczową rolę w przewozach międzynarodowych realizowanych przez polskich armatorów śródlądowych (przewozy między portami obcymi nie

przekraczały poziomu 0,5 mln ton rocznie), o tyle w kolejnych latach okresu badawczego wielkość przewozów między portami obcymi ukształtowała się na poziomie 2,3 – 2,7 mln ton, czyli wyższym niż wielkość przewożonej w tym samym czasie masy ładunkowe PHZ. Jest to dowód, iż wobec zaniedbań infrastrukturalnych w polskim systemie transportu wodnego – śródlądowego polscy armatorzy szukają możliwość uprawiania żeglugi poza tym systemem.

4. STRUKTURA PRZEDMIOTOWA ŁADUNKÓW PHZ PRZEWIEZIONYCH PRZEZ ŻEGLUGĘ ŚRODLĄDOWĄ

Do roku 2003 w oficjalnych statystykach GUS nie ukazywano struktury przedmiotowej polskiego handlu zagranicznego obsługiwanego przez żeglugę śródlądową. Taki podział dotyczył ogółu przewiezionych ładunków (wraz z komunikacją krajową oraz przewozami pomiędzy portami obcymi). Dopiero roczniki GUS publikowane od 2004 roku taką strukturę ukazują, choć pewne utrudnienie dla badających stanowi zmiana po 2006 r. nomenklatury wg. której klasyfikowano dane dotyczące ładunków.

Strukturę przedmiotową eksportu przewożonego w latach 2004 – 2010 transportem wodnym śródlądowym ukazuje tabela 2.

Tab. 2. Struktura przedmiotowa eksportu przewożonego transportem wodnym śródlądowym z Polski w latach 2004 - 2010 (w tys. ton)

Grupy ładunków	2004	2006	2008	2010
Ogółem, w tym:	1 832	1 824	1 741	994
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	58	54	22	59
Węgiel kamienny	827	1 041	1 172	543
Drewno i wyroby z drewna i korka (bez mebli) wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe	0	0	41	48
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	286	196	226	172
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	108	87	78	54
Surowce wtórne, odpady komunalne	258	207	138	109
Minerały surowe i przetworzone	181	180	51	4
Pozostałe	114	59	13	5

brak danych dotyczących struktury przedmiotowej w latach 1995, 2000-2003

Źródło: [5]

W eksporcie obsługiwanym przez transport wodny śródlądowy w całym badanym okresie wyraźnie dominował węgiel kamienny, przewożony przede wszystkim do odbiorców zlokalizowanych w regionie Berlina (udział w całości przewozów eksportu w przedziale między 45,1% w 2004 r., a 67,3% w 2008 r.). Można w tym przypadku mówić o łańcuchu kolejowo – wodnym, gdyż węgiel najpierw z południa Polski trafiał transportem kolejowym do portu morskiego w Szczecinie, a następnie po załadowaniu na barki do odbiorów w Niemczech. Kolejną grupą ładunkową występującą w eksporcie były chemikalia i produkty chemiczne (udział w całości przewozów eksportu w przedziale między 10,7% w 2006 r., a 17,3% w 2010 r.), wśród których istotną rolę odgrywały nawozy sztuczne. Ważną rolę w eksporcie odgrywały również surowce wtórne (udział w całości przewozów eksportu w przedziale między 7,9% w 2008 r., a 14,1% w 2004 r.), w tym przede wszystkim złom. Mniejsze znaczenie w przewozach eksportu transportem wodnym – śródlądowym w badanym okresie miały produkty rolnictwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa (udział w całości przewozów eksportu w przedziale między 1,3% w 2008 r., a 5,9% w 2010 r.), metale i wyroby metalowe (udział w całości przewozów eksportu w przedziale między 4,5% w 2008 r., a 5,9% w 2004 r.) oraz szczególnie w ostatnich dwóch latach badanego okresu minerały surowe i przetworzone (udział w całości przewozów eksportu w przedziale między 0,4% w 2010 r., a 9,9% w latach 2004 i 2006). Ładunki z grupy drewno i wyroby z drewna, słomy i papieru nie przekroczyły w żadnym roku badanego okresu 5% udziału.

Przewożąc dominujący w eksporcie obsługiwany przez żeglugę śródlądową węgiel kamienny wykonano prace przewozowa kształtująca się w przedziale 101,9 mln tkm (2010 r.) - 223,8 mln tkm (2008 r.). Średnia odległość przewozu węgla transportem wodnym – śródlądowym w latach 2004 – 2010 nie przekroczyła 200 km.

Strukturę przedmiotową importu przewożonego transportem wodnym – śródlądowym w okresie 2004 – 2010 ukazuje tabela 3.

Tab. 3 Struktura przedmiotowa importu przewożonego do Polski transportem wodnym – śródlądowym w latach 2004 - 2010 (w tys. ton)

Grupy ładunków	2004	2006	2008	2010
Ogółem, w tym:	386	300	342	210
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	64	7	9	10
Ruda żelaza, złom żelaza, pył wielkopiecowy	5	29	12	5
Ruda i złom metali nieżelaznych	15	19	0	0
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	217	214	202	163
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	0	0	55	4
Surowce wtórne, odpady komunalne	0	0	25	20
Minerały surowe i przetworzone	32	1	0	0
Pozostałe	53	30	39	8

brak danych dotyczących struktury przedmiotowej w latach 1995, 2000-2003

Źródło: [5]

W przypadku importu obsługiwane przez żeglugę śródlądową odnotować należy dominację jednej grupy ładunkowej – metali i wyrobów z metali (udział w całości przewozów importu w przedziale między 56,2% w 2004 r., a 77,6% w 2010 r.). Ładunki z pozostałych grup ładunkowych odegrały w imporcie znacznie mniejszą rolę osiągając następujące udziały w całości przewozu ładunków żeglugą śródlądową do Polski:

- produkty rolnictwa, łowiectwa, rybactwa i rybołówstwa - udział w przedziale między 2,3% w 2006 r., a 16,6% w 2004 r.,
- ruda żelaza, złom żelaza, pył wielkopiecowy - udział w przedziale między 1,3% w 2006 r., a 9,7% w 2004 r.,
- ruda i złom metali nieżelaznych - udział w przedziale między 3,9% w 2004 r., a 6,3% w 2006 r.,
- wyroby z metali nieżelaznych - udział w przedziale między 1,9% w 2010 r., a 16,1% w 2008 r.,
- surowce wtórne i odpady komunalne - udział w przedziale między 7,3% w 2008 r., a 9,5% w 2010 r.,
- minerały surowe i przetworzone - udział w przedziale między 0,3% w 2006 r., a 8,3% w 2004 r.

Przewożąc dominującą w imporcie grupę ładunkową jaką są wyroby stalowe wykonano prace przewozowa kształtująca się w przedziale 35,3 mln tkm (2010 r.) - 47,6 mln tkm (2004 r.). Średnia odległość przewozu wyrobów stalowych w badanym okresie wyniosła 221 km.

Pomimo braku szczegółowych danych za lata 1995 – 2002 statystyka dotycząca ogólnych przewozów pozwala domniemywać, iż w eksporcie podobnie jak w statystyce od 2004 r. dominował węgiel kamienny, a w imporcie wyroby stalowe.

W końcowej części rozważań odnoszących się do struktury przedmiotowej przewozów PHZ obsługiwanych przez żeglugę śródlądową warto również wspomnieć, iż analizowana gałąź transportu uczestniczy w realizacji przewozów w relacjach z portami morskimi w Szczecinie i Świnoujściu (przy symbolicznym jej udziale obsłudze przewozów w relacjach z portami Gdańska i Gdyni). Udział żeglugi śródlądowej w przewozach w relacjach z największymi portami morskimi Pomorza Zachodniego ukazuje tabela 4.

Tab. 4 . Udział transportu zaplecza w obsłudze portów Szczecin/Świnoujście w latach 2000 - 2010 (w tys. ton)

Lata	Przeładunki ogółem	Kolej		Barki		Samochody	
		tys. ton	%	tys. ton	%	tys. ton	%
1995	15569	13873	89,1	1378	8,9	318	2,0
2000	15565	14122	90,7	959	6,2	484	3,1
2001	16143	14279	88,4	1125	7,0	739	4,6
2002	15959	14221	89,1	916	5,7	821	5,2
2003	14311	10360	72,4	1249	8,7	2702	18,9
2004	15571	10644	68,4	1559	10	3368	21,6
2005	16081	10769	67	1619	10	3693	23
2006	14 894	9 125	61,3	1 394	9,4	4 375	29,4
2007	13 696	8 125	59,3	1 125	8,2	4 446	32,5
2008	14 811	8 344	56,3	1 213	8,2	5 256	35,5
2009	11970	5 490	45,9	1 347	11,3	5 133	42,9
2010	11899	8 981	56,5	936	5,9	5 982	37,6

Źródło: [2]

W analizowanym okresie udział żeglugi śródlądowej w obsłudze transportowej zaplecza portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu kształtował się w przedziale między 5,7% (2002 r.), a 11,3% (2009 r.). Należy jednak dodać, iż znacząca część spośród przewiezionych ładunków stanowił węgiel transportowany w łańcuchu kolejowo – wodnym – śródlądowym, a spośród ładunków obrotu morsko – lądowego znaczący udział miały ładunki tranzytu niemieckiego.

5. STRUKTURA KIERUNKOWA PRZEWOZU ŁADUNKÓW PHZ OBSŁUGIWANYCH PRZEZ ŻEGLUGĘ ŚRÓDLĄDOWĄ

W oficjalnych danych publikowanych przez GUS brakuje informacji o strukturze kierunkowej przewozu ładunków PHZ zrealizowanych przez transport wodny śródlądowy przed 2000 r. Strukturę kierunkową przewozu ładunków polskiego handlu zagranicznego żeglugą śródlądową w latach 2000 – 2010 ukazuje tabela 5.

Tab. 5 Struktura kierunkowa eksportu i importu przewożonego transportem wodnym śródlądowym w latach 2000 - 2010 (w tys. ton)

Kraje		2000	2002	2004	2006	2008	2010
Ogółem, w tym:	Eksport	3 946	1 936	1 832	1 824	1 741	994
	Import	551	444	386	300	342	210
Belgia	Eksport	6,0	23	24,0	18,0	3,0	2,0
	Import	3,0	3,0	2,0	1,0	1,0	0,3
Holandia	Eksport	49,0	43,0	35,0	18	1,0	5,0
	Import	15	18	4,0	3	0	2,4
Niemcy	Eksport	3889	1 859	1 773	1 788	1 737	986,9
	Import	533	423	380	296	341	207,5

brak danych dotyczących struktury kierunkowej w roku 1995

Źródło: [5]

W przypadku struktury kierunkowej przewozów PHZ żeglugą wodną śródlądową była ona w badanym okresie zawiązana do trzech krajów, z których wyraźną dominacją odznaczał się kierunek niemiecki. Przewozy do Niemiec osiągnęły w badanym okresie udział w całości przewozów eksportu żeglugą śródlądową kształtujący się w przedziale między 96,0% w 2002 r., a 99,8% w 2008 r. oraz importu między 95,3% w 2002, a 99,7% w 2008 r. Pozostałe kierunki przewozu ładunków PHZ obsługiwanych przez transport wodny śródlądowy to Belgia (udział w całości przewozów eksportu w przedziale między 0,2% w latach 2000, 2008 i 2010 r., a 1,3% w 2004 r., oraz importu między 0,1% w 2010 r., a 0,7% w 2002) i Holandia (udział w całości przewozów eksportu w przedziale między 0,05% w roku 2008 r., a 2,2% w 2002 r. oraz importu między 1% w latach 2004 i 2006, a 4,0% w 2002). Poza wymienionymi krajami jedynie w latach 2000 i 2002 odnotowano niewielkie przewozy w imporcie z Francji. Zdecydowana większość ładunków przewożonych w relacjach międzynarodowych transportem wodnym śródlądowych transportowana była w relacjach z województwem zachodniopomorskim, choć przykład kolejowo – wodnego łańcucha przewozu węgla pokazuje, iż nie chodzi jedynie o ładunki generowane lub odbierane przez podmioty zlokalizowane na terenie tego województwa.

6. WNIOSKI

Wybór środka transportu do realizacji konkretnego procesu przewozowego zależy od wielu czynników. Transport wodny śródlądowy posiada zarówno atuty (m.in. możliwości osiągnięcia efektu skali przy transporcie dużych partii ładunkowych), jak i cechy zniechęcające część gestorów do skorzystania z jego usług. W przypadku polskiego systemu transportowego efektywne wykorzystanie walorów analizowanej gałęzi transportu uniemożliwiają ogromne zaniechania w

infrastrukturze liniowej i punktowej transportu wodnego śródlądowego (w przypadku przewozów kontenerowych również parametry budowli infrastrukturalnych zlokalizowanych na przebiegu infrastruktury liniowej). Czynnikiem infrastrukturalnym powoduje również, iż rola transportu wodnego śródlądowego w obsłudze polskiej wymiany handlowej z zagranicą jest nieadekwatna do potencjalnych możliwości jakie wynikają z atrakcyjności tej gałęzi transportu, zarówno o charakterze ekonomicznym, jak i społeczno - środowiskowym.

Obsługa polskiej wymiany handlowej przez transport wodny śródlądowy nie jest zrównoważona kierunkowo, charakteryzując się wyraźną przewagą eksportu nad importem. W eksporcie w całym badanym okresie dominującą grupę ładunkową stanowił węgiel kamienny, a w imporcie metale i wyroby metalowe. W aspekcie kierunkowym w całym analizowanym okresie dominowały przewozy realizowane między województwem zachodniopomorskim a Niemcami. W latach 1995 – 2010 wielkość przewozów bezwzględnych ładunków PHZ realizowana przez armatorów transportu wodnego śródlądowego spadała.

Zmiana niekorzystnej sytuacji w zakresie udziału transportu wodnego śródlądowego w obsłudze PHZ przyświecała inicjatorom opracowania powstałego w Ministerstwie Infrastruktury RP w 2011 roku, sfinansowanego ze środków Międzynarodowego Banku Odbudowy i Rozwoju. Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce został przygotowany przez ekspertów holenderskiej firmy Ecorys [3]. W II etapie badań przedstawiono propozycję wieloletniego programu rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Program ten został podzielony na dwie perspektywy czasowe:

- do roku 2027 - przywrócenie parametrów eksploatacyjnych określonych w klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych,
- do roku 2047 – rozwój i dostosowanie polskich śródlądowych dróg wodnych do wymagań europejskiej sieci dróg wodnych (IV i V klasa żegluga), budowa południowego połączenia Odry z Wisłą (Kanału Śląskiego) oraz połączenia Odry z Dunajem.

Obok ww. inicjatywy odnoszącej się do całego systemu transportu wodnego śródlądowego Polski odnotować można inicjatywy dedykowane poszczególnym jego elementom. Przykład takiej inicjatywy stanowią działania nakierowane na rewitalizację infrastruktury polskiego odcinka drogi wodnej E70 [1]. Zakres przestrzenny tej inicjatywy objął drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany. Główny cel jaki przyświecał inicjatorom to aktywizacja turystyki w oparciu o ten szlak wodny. Za nie mniej znaczący cel przyjęto aktywizację żeglugi towarowej na polskim odcinku E-70. Pierwszym etapem przedsięwzięcia było opracowanie w 2009 r. strategii programowej, koncepcji programowo-przestrzennej oraz prognozy oddziaływania na środowisko projektu określonego w koncepcji programowo – przestrzennej. W 2011 roku powstały kolejne dwa dokumenty, tj. analiza popytu oraz analiza społeczno – ekonomicznego oddziaływania planowanych działań rewitalizacyjnych.

Należy mieć nadzieję, że wraz z likwidacją podstawowej bariery infrastrukturalnej dla rozwoju przewozów realizowanych przez transport wodny śródlądowy, wspomniana gałąź transportu zwiększy swój udział nie tylko w przewozach wewnątrz krajowych ale również w obsłudze polskiej wymiany handlowej, wpisując się w ten sposób w realizację priorytetów polityki transportowej Unii Europejskiej.

7. BIBLIOGRAFIA

- [1] Koncepcja programowo-przestrzenna rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód – zachód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana droga wodna E70 na terenie Polski)”, Szczecin 2009 (materiał niepublikowany).
- [2] Materiały wewnętrzne Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
- [3] Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce, Ecorys Warszawa, Rotterdam 2011.
- [4] Rzeki dobro publiczne, rozmowa z kpt. ż. ś. K. Wosiem, Dyrektorem Urzędu Żegluga Śródlądowej w Szczecinie, Namiary na Morze i Handel nr 16/2010.
- [5] „Transport- wyniki działalności” za lata 1995-2010, GUS Warszawa.
- [6] Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., Rydzkowski W., Transport wodny śródlądowy, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2007.