

Magdalena KAUP¹, Maja CHMIELEWSKA-PRZYBYSZ²

Analiza funkcjonowania śródlądowych jednostek pasażerskich obsługiwanych w porcie Szczecin

1. WSTĘP

Konkurencyjność w transporcie determinowana jest trzema podstawowymi czynnikami: ceną usługi transportowej, czasem trwania tej usługi oraz jej jakością. O znaczeniu tych czynników w dużej mierze decydują: gęstość i jakość infrastruktury transportowej a także dostępność i dobór środków transportu [3].

W Polsce, to właśnie gęstość i jakość infrastruktury transportowej sprawia, że udział transportu śródlądowego w przewozach, jest praktycznie marginalny. Wynika to przede wszystkim ze złego stanu technicznego dróg wodnych oraz zbyt małej retencji zbiornikowej dla odpowiedniego wyrównywania przepływów wody w rzekach.

Biorąc pod uwagę podstawowe wskaźniki klasyfikacyjne, zaledwie 5,5% całkowitej długości śródlądowych dróg wodnych w Polsce ma znaczenie międzynarodowe (odpowiada parametrom klasy IV i wyższej). Pozostałe drogi wodne posiadają jedynie znaczenie regionalne. Sieć ta nie tworzy jednolitego systemu komunikacyjnego, lecz zbiór odrębnych i różnych jakościowo szlaków żeglugowych, zatem odnotowywany jest tak niski udział tej gałęzi transportu zarówno w przewozach ładunków, jak i pasażerów.

Najsprawniejszym wodnym ciągiem komunikacyjnym w Polsce jest Odrzańska Droga Wodna z portem w Szczecinie i to właśnie w jej dolnym odcinku odbywa się międzynarodowa pasażerska żegluga śródlądowa.

¹ Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Wydział Techniki Morskiej i Transportu
e-mail: mkaup@zut.edu.pl

² Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Wydział Techniki Morskiej i Transportu
e-mail: m.przybysz@zut.edu.pl

2. CHARAKTERYSTYKA ŚRÓDLĄDOWYCH PRZEWOZÓW TURYSTYCZNYCH

Przewozy pasażerskie żeglugą śródlądową mogą mieć charakter przewozów turystycznych lub komunikacyjnych.

Przewozy turystyczno-wypoczynkowe drogami wodnymi śródlądowymi znane są od dawna, zjawiskiem nowym jednak jest ogromne zróżnicowanie oferty, pojawienie się wielu nowych form, dostosowanych do współczesnych oczekiwań, oraz umiejętność zaproponowania nowoczesnej kompleksowej usługi łączącej wiele tradycyjnych form turystyki i wypoczynku [2].

W ujęciu tradycyjnym rynek przewozów turystycznych śródlądowymi drogami wodnymi składa się z trzech segmentów [2]:

- przewozów wycieczkowych, podczas których turysta jest tylko pasażerem, a czas rejsu nie przekracza jednego dnia,
- przewozów wycieczkowych, w czasie których turysta ma możliwość mieszkania na odpowiednio przystosowanych do tych celów statkach z miejscami hotelowymi,
- przewozów rekreacyjnych (spływy kajakowe, wioślarstwo, żeglarstwo, rejsy motorowodne, spływy tratwą).

Coraz większą popularnością cieszy się rynek przewozów wycieczkowych statkami z miejscami hotelowymi. O jego dynamice rozwoju świadczy choćby zaobserwowany wzrost potencjału przewozowego przystosowanego do obsługi tego segmentu rynku. Rejsy te odbywają się głównie rzekami i kanałami, które tworzą dogodne relacje. Dla Polski są to głównie połączenia z Niemcami.

Z roku na rok do Szczecina przyplęwa coraz więcej statków wypełnionych turystami, które cumują przy Wałach Chrobrego. W 2010 roku w porcie Szczecin 102 razy cumowały rzeczne wycieczkowce, a statki pełnomorskie zawijały dwunastokrotnie. Przewiduje się, że w ciągu najbliższych miesięcy ma przyplęwać do Szczecina rzekami z Europy Zachodniej 8 tysięcy pasażerów. Armatorzy chwalać dobre położenie Szczecina i jego bliskość względem Berlina, Wolina czy Kamienia Pomorskiego. Pojawia się jednak problem zacumowania większych statków pasażerskich, gdyż nabrzeże przy Wałach Chrobrego jest dla nich za płytkie [1].

3. PARAMETRY TECHNICZNO-EKSPLOATACYJNE ŚRÓDLĄDOWYCH JEDNOSTEK PASAŻERSKICH ZAWIJAJĄCYCH DO SZCZECINA

Funkcje statków i tym samym ich konfiguracje determinowane są parametrami szlaków takimi jak: długość szlaku, charakter geometrii szlaku czy liczba budowli hydrotechnicznych. Natomiast ostateczne ograniczenia wymiarów statków wynikają z budowli hydrotechnicznych występujące na preferowanych szlakach pasażerskiej turystyki zbiorowej [3].

W sezonie 2011 do portu Szczecin zawinie 9 śródlądowych statków pasażerskich (tabela 1). Łącznie w sezonie od kwietnia do października będzie 93 – 95 zawinieć tych jednostek.

Wszelkie trasy i plany podróży jednostek wycieczkowych oraz terminy są ustalane z dużym wyprzedzeniem (nawet około jednego roku przed planowanym sezonem). Związane jest to z umożliwieniem zapoznania się potencjalnych klientów z propozycją danego armatora lub przewoźnika i wybrania dla siebie najbardziej odpowiadającej trasy lub rejsu. Dużo wcześniejsza wiedza na temat terminów pobytu statku w porcie umożliwia właściwe zabezpieczenie oraz zagwarantowanie nabrzeża postojowego.

Niektóre jednostki zawijają systematycznie do tych samych portów przez cały sezon, a niekiedy w pewnych okresach mają zmienione trasy – są przenoszone na inne szlaki. Taka sytuacja ma miejsce w przypadku jednostki M/s Johannes Brahms, która w sezonie 2011 będzie przesunięta na trzy miesiące (czerwiec, lipiec, sierpień) na trasę Gdańsk – Kaliningrad.

Tabela 1. Zestawienie zawinieć pasażerskich jednostek śródlądowych do portu Szczecin w sezonie 2011

L.p.	Jednostka śródlądowa	Ilość zawinieć
1.	M/s Frederic Chopin	10
2.	M/s Johannes Brahms	9
3.	M/s Katharina von Bora	12
4.	M/s Mona Lisa	12
5.	M/s Princess	4 – 6
6.	M/s Sans Souci	14
7.	M/s Swiss Coral	12
8.	M/s Saxonia	16
9.	M/s Victor Hugo	4

Źródło: opracowanie własne na podstawie [1]

Generalnie większość jednostek pływa na bardzo popularnej trasie śródlądowej z Berlina, przez kanał Odra – Havela, następnie Odrą w górę rzeki, aż na Rugię (rys. 1.). Najbardziej popularna trasa zajmuje ok. 7 – 8 dni (są oczywiście dłuższe podróże).



Rys. 1. Porty na trasie Berlin – Stralsund [4]

Wielkość jednostek zależy jest od możliwości podnośni statków znajdującej się w niemieckim Niederfinow oraz ograniczeń kanału Odra-Havela. Podstawowe wymiary jednostek przedstawiono w tabeli 2, natomiast w tabeli 3 przedstawiono ilość kabin oraz maksymalne ilości pasażerów.

Tabela 2. Podstawowe parametry wybranych pasażerskich jednostek śródlądowych

L.p.	Jednostka śródlądowa	Długość [m]	Szerokość [m]	Zanurzenie [m]
1.	M/s Frederic Chopin	83,00	9,50	1,10
2.	M/s Johannes Brahms	82,00	9,50	1,30
3.	M/s Katharina von Bora	83,00	9,50	1,10 – 1,37
4.	M/s Mona Lisa	82,00	10,00	1,30
5.	M/s Sans Souci	82,00	9,50	1,10 – 1,60
6.	M/s Swiss Coral	82,00	9,50	1,40
7.	M/s Saxonia	82,00	9,50	1,20
8.	M/s Victor Hugo	82,00	10,00	1,30

Źródło: opracowanie własne na podstawie [4], [5]

Tabela 3. Podstawowe parametry wybranych pasażerskich jednostek śródlądowych

L.p.	Jednostka śródlądowa	Ilość kabin	Ilość pasażerów
1.	M/s Frederic Chopin	41	79
2.	M/s Johannes Brahms	40	80
3.	M/s Katharina von Bora	41	79
4.	M/s Mona Lisa	50	100
5.	M/s Sans Souci	41	81
6.	M/s Swiss Coral	45	90
7.	M/s Saxonia	45	88
8.	M/s Victor Hugo	50	100

Źródło: opracowanie własne na podstawie [4], [5]

4. UWARUNKOWANIA OBSŁUGI ŚRÓDLĄDOWYCH JEDNOSTEK PASAŻERSKICH W PORCIE SZCZECIN

Wszystkie jednostki cumują na Wałach Chrobrego – przy nabrzeżu Bulwar Chrobrego, nabrzeżu Pasażerskim lub w razie konieczności przy nabrzeżu Wieleckim (przy zjeździe z Trasy Zamkowej) [6]. W tabeli 3 przedstawiono dopuszczalne bezpieczne zanurzenia statków przy wybranych nabrzeżach.

Tabela 3. Dopuszczalne zanurzenie jednostki przy nabrzeżu w porcie Szczecin

L.p.	Nabrzeże	Długość nabrzeża [m]	Zanurzenie [m]
1.	Bulwar Chrobrego	270	6,0 – 6,4
2.	Pasażerskie	377,5	4,1 – 5,1
3.	Wieleckie	235	2,1 – 3,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Wykazu bezpiecznych zanurzeń statków przy nabrzeżach w porcie Szczecin 2011* [7]

Jednostki mające długość powyżej 50m lub statki pasażerskie, które przewożą co najmniej 12 pasażerów, poruszające się po akwenach portu Szczecin i na torze wodnym muszą podczas wejścia/wyjścia korzystać z usługi pilotowej. Wobec powyższego niezbędne jest zamówienie pilota przez agenta statku podczas wejścia/wyjścia statku z portu Szczecin. W sytuacji gdy jednostka płynie z południa (najczęściej w takiej sytuacji portem poprzednim jest Schwedt) wówczas pilot okrętuje na statek na wysokości nabrzeża Regalica (jest to początek wód portowych) i wysiada w Szczecinie (na nabrzeżu docelowym). W przypadku gdy statek płynie z północy (z portów niemieckich na wyspie Rugii) do Szczecina, wówczas pilot okrętuje na statek najczęściej w Ueckermunde i wysiada w Szczecinie (na nabrzeżu docelowym).

Do pewnego momentu przyjęte było przyjmowanie lub oddawanie pilota w porcie Trzebież, jednakże ze względu na przepisy portowe zgodnie, z którymi pilot powinien znajdować się na statku od/do wysokości pławy TW – 2 (środek Zalewu Szczecińskiego), Urząd Morski nie zgodził się na dalsze korzystanie z portu w Trzebieży do przyjmowania i zdawania pilotów.

Podczas cumowania jednostek, zgodnie z przepisami portowymi, jako jednostki powyżej 50m, niezbędne jest korzystanie z usług cumowniczych, które muszą zostać zamówione i zaaranżowane przez agenta jednostki.

Przed wejściem Polski do Strefy Schengen niezbędne było aranżowanie pasażerskim jednostkom śródlądowym odprawy granicznej. Statki płynące z południa, przed wejściem do portu Szczecin odprawiały się zazwyczaj w własnym zakresie (bez angażowania agenta

jednostki) na specjalnym śródlądowym przejściu granicznym Gryfino – Mescherin. Odprawa wyjściowa z portu Szczecin była aranżowana przez agenta na miejscu. Po wejściu Polski do Unii Europejskiej i wejściu do strefy Schengen obecnie odpraw granicznych w ruchu śródlądowym się nie aranżuje.

Po zacumowaniu takich jednostek w porcie jednymi z głównych zadań agenta jest aranżacja odbioru odpadów ze statku (śmieci) oraz dostawa wody słodkiej. Kapitanowie jednostek przed zawinięciem informują agenta o ilości oraz rodzaju śmieci jakie statek planuje zdać w porcie.

Mimo, że zgodnie z procedurą odbioru odpadów Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, system odbioru odpadów w porcie nie obejmuje statków śródlądowych, to przyjęło się zwyczajowo, na podstawie informacji otrzymanych od kapitana statku, sporządzać *Waste form* – formularz śmieciowy i przesyłać go do ZMPSiŚ (tak jak w przypadku zwykłych statków pełnomorskich).

Wodę pitną podaje się z instalacji wodnej zlokalizowanej na nabrzeżu (w skrajnych przypadkach tzn. przy braku możliwości podłączenia jednostki za pomocą węży do ujęcia wody wówczas aranżuje się taką dostawę przy pomocy beczkowozu – jest to rozwiązanie dużo droższe, o ograniczonej pojemności do 9m³, ale możliwe i czasami stosowane).

Statki żeglugi śródlądowej nie podlegają kodeksowi ISPS (*International Ship and Ports Security Code*) wprowadzonemu przez IMO (*International Maritime Organization*), gdyż kodeks ten dotyczy tylko jednostek pełnomorskich, wobec czego nie muszą posiadać planu ochrony i spełniać wszystkich wymogów z tym związanych.

Przed przyjsiem statku kapitan jednostki przysyła do agenta *Listę załogi* oraz *Listę pasażerów*. Dokumenty te przekazywane są wraz z danymi jednostki oraz detalami zawinięcia takimi jak:

- data i godzina zacumowania,
- planowana data i godzina odcumowania,
- poprzedni port,
- następny port itd.

Przekazanie następuje przy pomocy systemu PHICS (*Polish Harbours Information and Control System* – system elektronicznego obiegu dokumentów) do Kapitanatu Portu, a następnie dalej do Urzędu Morskiego. Dodatkowo, zarówno po zacumowaniu i odcumowaniu, agent przygotowuje dokument w programie *TransAge – System ewidencyjny w transporcie morskim*, zawierający detale zawinięcia jednostki (data, godzina, porty, liczba

pasażerów itp.) i przesyła go do Kapitanatu Portu do działu rejestratury – informacje te są zbierane dla celów statystycznych) [1].

Długość postoju statków waha się od kilku do około 16 godzin. W tym czasie bardzo często aranżowane są zorganizowane wycieczki autokarowe trwające około 2 – 3 godzin i zawierające zwiedzanie Szczecina z udziałem szczecińskich przewodników. Autokary, którymi poruszają się pasażerowie najczęściej są niemieckich przewoźników lub Tour-operatorów. Najczęściej autokary jednej, wybranej firmy jadą za statkiem do wszystkich portów zawinięć w czasie trwania całego rejsu.

5. WNIOSKI

1. Niezależnie od niskiego udziału, transport wodny śródlądowy może odegrać ważną rolę w przewozach turystycznych Niemcy – Polska i w pasażerskich przewozach przybrzeżnych. Wymaga to jednak stworzenia odpowiednich technicznie warunków do regularnego funkcjonowania pasażerskich przewozów śródlądowych.
2. Zarówno port morski w Szczecinie, jak i w Świnoujściu, mają powiązania z europejską siecią dróg wodnych. To dogodne położenie geograficzne oraz wyjątkowy charakter stwarzają szansę wykorzystania ich jako portów potencjalnych zawinięć wycieczkowców.
3. Obecnie istniejąca w Polsce infrastruktura transportu śródlądowego nie sprzyja rozwojowi żeglugi pasażerskiej na szeroką skalę. Funkcjonujące nabrzeża, w szczególności mniejszych portów śródlądowych, mają charakter prowizoryczny, umożliwiają zazwyczaj zatrzymanie się i wyjście na ląd, ale nie zapewniają kompleksowej obsługi dla pasażerów statków śródlądowych.
4. Obsługa śródlądowych statków pasażerskich nie wymaga specjalnych nakładów pracy i dodatkowych inwestycji, natomiast jednostki te przysparzają dla miasta i regionu dodatkowe dochody z turystyki, ożywiają bulwary nadodrzańskie oraz wpływają na wizerunek Szczecina jako miasta „otwartego na wodę”.

ANALIZA FUNKCJONOWANIA ŚRÓDLĄDOWYCH JEDNOSTEK PASAŻERSKICH OBSŁUGIWANYCH W PORCIE SZCZECIN

Streszczenie

Efektywne funkcjonowanie śródlądowych przewozów pasażerskich jest uwarunkowane dostępnością, gęstością i jakością infrastruktury transportowej, zarówno liniowej, jak i punktowej oraz możliwościami i wyposażeniem statków po nich pływających. Odpowiednie wyposażenie portów wpływa na sprawność obsługi statków pasażerskich i zapewnia właściwe warunki i zorganizowany postój statku w porcie, natomiast pasażerskie statki śródlądowe mają zagwarantować bezpieczeństwo i komfort podróżowania. W artykule przedstawiono cechy i parametry techniczno-eksploatacyjne śródlądowych statków pasażerskich wpływających do Szczecina oraz uwarunkowania ich obsługi w porcie.

ANALYSIS OF INLAND PASSENGER VESSELS FUNCTIONING OPERATED IN PORT OF SZCZECIN

Summary

Effective functioning of inland passenger transport depends on availability, density and quality of transport infrastructure, both liner, and pointwise as well as potentiality and equipment of inland vessels. Proper ports equipment affects inland vessels port handling efficiency, provides appropriate conditions and organizes vessel stay in the port, whereas passenger inland vessels have to guarantee safe and comfort of travelling.

The article shows features as well as technical and operating parameters of passenger inland vessels calling of the port of Szczecin. Moreover it describes vessels handling determinants.

LITERATURA:

- [1] Materiały wewnętrzne firmy Polsteam Shipping Agency
- [2] Opracowanie Ministerstwa Infrastruktury pt. *Mapa Śródlądowych Dróg Wodnych. Diagnoza Stanu i Możliwości Wykorzystania Śródlądowego Transportu Wodnego w Polsce*. 2011.
- [3] Tołkacz L.: *Szanse rozwoju żeglugi śródlądowej*, Wydawnictwo sponsorowane przez Petro-Trans sp. z o.o., Szczecin 2007.
- [4] <http://www.cruiseportal.de>
- [5] <http://www.kreuzfahrten.de>
- [6] <http://www.port.szczecin.pl>
- [7] <http://www.ums.gov.pl>