

Paweł FOEDKE<sup>1</sup>

## Zasadność inwestycji w żeglugę śródlądową w Polsce

---

### 1. WPROWADZENIE

Bardzo dynamiczny rozwój transportu wodnego śródlądowego zachwiał równowagą systemu transportowego. Utrzymanie jego równowagi wymagałoby zwiększenia znaczenia transportu kolejowego i żeglugi śródlądowej, które ze względu na mniejszą szkodliwość dla środowiska naturalnego w porównaniu z transportem drogowym i niewielki udział w generowaniu kosztów zewnętrznych jest najbardziej przyjazny społecznie. Innym problemem europejskiej polityki transportowej jest ograniczenie terytorialne, które jest barierą w rozwoju infrastruktury, zapotrzebowanie na transport pasażerski i transport ładunków wobec integracji gospodarczej i procesów globalizacji.

Rozwiązaniem tych problemów może być właśnie rozwój żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej.

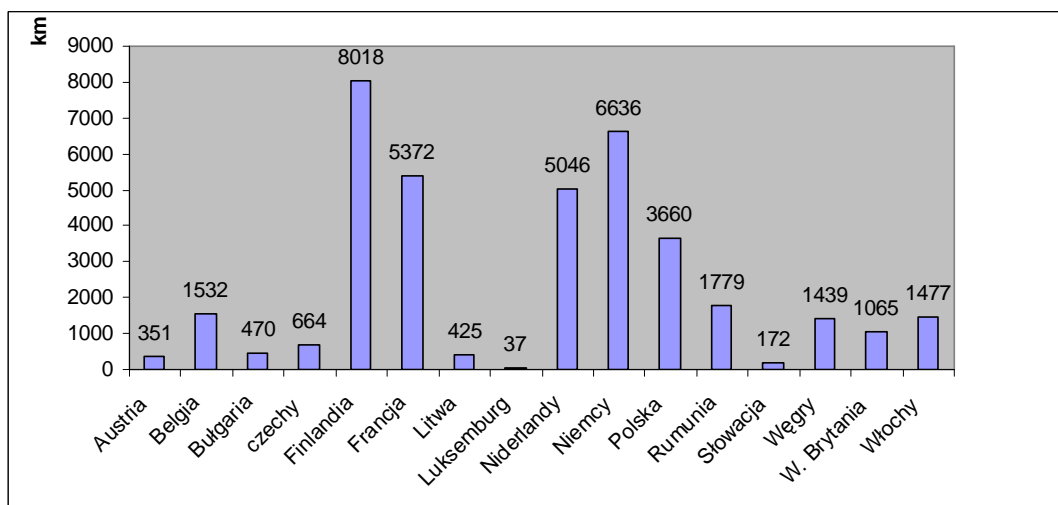
### 2. POLSKA ŻEGLUGA WODNA ŚRÓDLĄDOWA A ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA W INNYCH PAŃSTWACH EUROPY– CZY INNYM ŁATWIEJ?

Żegluga wodna śródlądowa stanowi ważny alternatywny rodzaj transportu przyjazny środowisku i pozwala na przewożenie towarów o równowartości od 14 do 500 ciężarówek, a jego koszt, to około 10 euro na 1000 tonokilometrów[10]. Przewóz towarów drogami wodnymi śródlądowym jest bezpieczniejszy (mniejsze prawdopodobieństwo kolizji niż na drogach lądowych), tym bardziej dla materiałów niebezpiecznych i chemikaliów, wcale nie jest też na Zachodzie Europy uważany za zbyt powolny rodzaj transportu [2]. Jednak mimo to przewozi się w krajach Unii Europejskiej tylko 7 % ładunków śródlądowymi drogami wodnymi (drogą lądową 79%, a koleją 15%) [8].

---

<sup>1</sup> Społeczna Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania w Łodzi

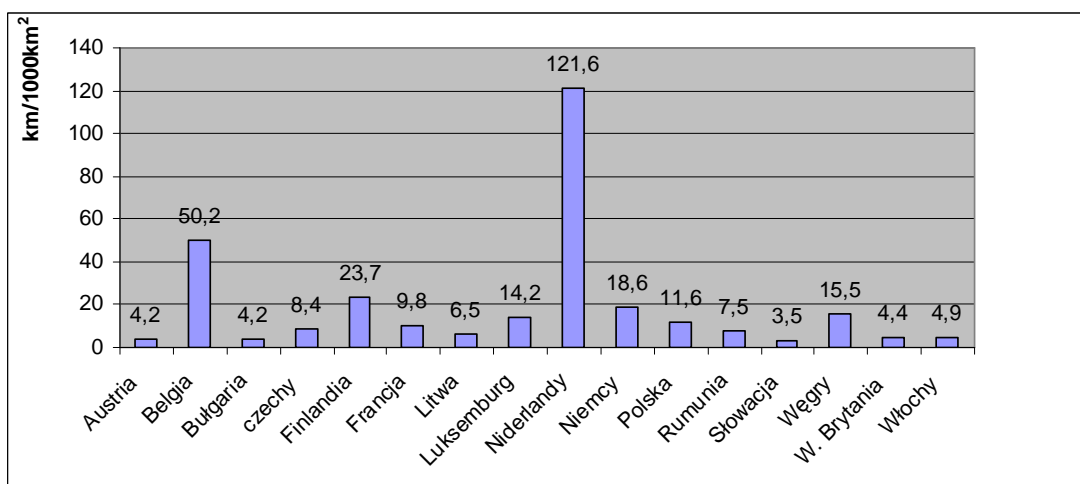
Nasza krajowa sieć dróg żeglownych obejmuje 3366km, choć ich długość była większa, bo w latach 2000-2009 długość dróg żeglownych zmniejszyła się o 447km [3]. Sytuację na tle wybranych państw UE pokazuje rysunek.1.



**Rys.1. Długość dróg wodnych śródlądowych w niektórych państwach UE -27.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z : Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2006-2009, GUS, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Informacje i Opracowania Statystyczne, Warszawa, 2010

Ważna jest dla rozwoju żeglugi nie tylko długość dróg, ale też ich gęstość. O ile długość dróg żeglownych w Polsce nie wypada jeszcze najgorzej w porównaniu z innymi państwami europejskimi, to gęstość sieci dróg żeglownych jak widać na rys.2 u nas w Polsce oscyluje koło średniej w państwach UE -27 i wynosi 11,6 km na 1000 km<sup>2</sup> (w UE -27 9,3 km na 1000 km<sup>2</sup>) [3].



**Rys.2. Gęstość sieci dróg wodnych śródlądowych w niektórych państwach UE -27.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z : Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2006-2009, GUS, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Informacje i Opracowania Statystyczne, Warszawa, 2010

Jak widać wyższym wskaźnikiem gęstości dróg wodnych śródlądowych odznaczają się: Niderlandy, Belgia , Finlandia, Niemcy, Węgry oraz Luksemburg.

### 3. EFEKTYWNOŚĆ TRANSPORTU ŚRÓDLĄDOWEGO

Koszty transportu można zminimalizować i podnieść jego efektywność stosując tabor, który maksymalnie dostosowany jest swymi wymiarami do parametrów drogi wodnej, czyli głównie zanurzenie konstrukcyjne i długość barki motorowej, zestawu pchanego. Oczywiście ważnym elementem jest także zapewnienie stałej i niezmięniającej w czasie głębokości tranzytowej [5]. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów wymagania klas IV i V drogom wodnym o znaczeniu międzynarodowym, pozwalające na eksploatacje statków o tonażu powyżej 1000 ton, spełnia w Polsce około 6% ich długości, czyli 205,9 km tych dróg [3]. Oczywiście wykorzystanie floty zależy od możliwości jej pływania, a funkcjonowanie żeglugi śródlądowej w Polsce uzależnione jest od właściwego utrzymania i modernizacji zabudowy dróg wodnych by powstrzymać jej postępującą degradację, a także od stopniowej poprawy parametrów eksploatacyjnych szlaków żeglugowych [1].

Jednym z ograniczeń transportu wodnego śródlądowego są niskie stany wody, które uniemożliwiają pełne wykorzystanie zdolności transportowych. W polskich rzekach dodatkowym ograniczeniem porównując z rzekami europejskimi są duże i częste zmiany przepływów, długie okresy występowania nieodpowiednich głębokości oraz długi spadek podłużny [1].

### 4. ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA –EKONOMIA I OCHRONA ŚRODOWISKA

Zagospodarowanie dróg wodnych śródlądowych ma istotny wpływ zróżnicowany rozwój gospodarki wodnej, ponieważ jest integralną częścią gospodarki wodnej wraz z:

- ochroną przeciwpowodziową,
- przemysłem, który wymaga zaopatrzenia w wodę,
- gospodarką komunalną,
- rolnictwem,
- leśnictwem,
- energetyką, która wykorzystuje energię rzek,
- sportem i turystyką wykorzystująca akweny dla rekreacji;

Jak wspomniano wyżej zagospodarowanie dróg wodnych ma wpływ na ochronę przeciwpowodziową. Zaniedbanie i zaniechanie w tej dziedzinie prowadzą do ogromnych strat o czym zdążyliśmy się w ostatnich latach przekonać i zwiększających się zagrożeń powodziowych choćby przez zarośnięte brzegi rzek, które utrudniają spływ wód powodziowych, brak zbiorników retencyjnych i terenów zalewowych oraz błędy

w gospodarce przestrzennej kraju. Straty które wyrządziły powodzie w 2010 roku szacuje się na około 10mld złotych w odniesieniu do dróg krajowych, nie uwzględniając dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, które stanowią 53% wszystkich dróg w kraju, nie uwzględniając także strat mieszkańców i innych elementów infrastruktury. Wspomniane 10 mld złotych wystarczyłoby na inwestycje pozwalające drodze E70 [9].

Transport wodny śródlądowy jest coraz bardziej doceniany w niektórych portach morskich np. Rotterdamie, Amsterdamie, Antwerpii jako transport zapleczy portów morsko-rzecznych ( 80% obsługi obrotów portowych i 40 % w obsłudze kontenerów wymienionych portów). Transport wodny może również służyć jako ogniwo w komunikacji miejskiej wykorzystując drogi wodne w zatłoczonych miastach do przewozów komunikacyjnych odciażając komunikację samochodową z korzyścią dla społeczeństwa generując mniejsze koszty zewnętrzne transportu [9].

## 5. ZAKOŃCZENIE

Komunikat końcowy Komisji Wspólnot Europejskich w sprawie promocji żeglugi śródlądowej (NAIADES - Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej) przewiduje, że należy edukować społeczeństwo przybliżając wiedzę o korzyściach płynących z żeglugi śródlądowej. Upowszechnienie tej wiedzy może ukształtować korzystny wizerunek też branży, który szczególnie w Polsce mocno jest zniekształcony przez lobby samochodowe i niektórych ekologów [6]. Poza tym Polska musi uczestniczyć w procesie kształtowania proekologicznych kierunków rozwoju transportu w Europie ze względu na powiązania transportowe z innymi państwami Unii Europejskiej. Cytując prof.dra hab.inż. Janusza Zaleskiego „...Pytanie o rzekę, to również pytanie o nasze kulturowe dziedzictwo. To jakby nasza legitymacja do funkcjonowania w Europie ojczyzn.” [7].

## ZASADNOŚĆ INWESTYCJI W ŻEGLUGĘ ŚRÓDLĄDOWĄ W POLSCE

### Streszczenie

Argumenty ekonomiczne jak i korzyści dla ochrony środowiska są oczywiste, jeśli chodzi o wspieranie rozwoju żeglugi wodnej śródlądowej. Nie bez znaczenia jest również mała przepustowość dróg lądowych i bezpieczeństwo ich użytkowników. Problemy z jakimi musi poradzić sobie środowisko wspierające rozwój żeglugi śródlądowej oprócz braku odpowiedniej infrastruktury i jakości dróg wodnych, to również zmiana struktury przewożonych towarów i struktura organizacyjna dotycząca transportu wodnego śródlądowego. Ale czy to jedyne argumenty? A może nie bez znaczenia jest także ochrona zabytków kultury i techniki, rekreacja?

## THE ADVISABILITY OF INVESTING IN INLAND SHIPPING IN POLAND

### Summary

The economic arguments, as well as environmental benefits of developing inland water transport are obvious. The low traffic capacity and safety of road transport is also a factor. The problems that the community working on developing inland ship transport is facing include the lack of proper infrastructure and quality water routes, as well as the changing structure of cargo and the organisational structure of inland water transport. But are these the only arguments? Or maybe the protection of cultural and technological monuments, as well as recreational benefits should also be taken into consideration?

### BIBLIOGRAFIA

- [1] Bolt A., Program rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej E70[w]”Inżynieria morska i geotechnika” 2010, nr 6.
- [2] European Conference of Ministers of Transport , Ecomic Research Centre, What markets are there for transport by inland waterways ?, Round Table 108, OECD Publication Service, Paris, 1999.
- [3] Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Żegluga Śródlądowa w Polsce w latach 2006-2009, Informacje i opracowania statystyczne, Warszawa, 2010.
- [4] Hofman L., Rydzkowski W., Ekonomika transportu wodnego śródlądowego, Wyd. Komunikacyjne, Warszawa , 1987.
- [5] Kulczyk J., Winter J., Śródlądowy transport wodny, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław, 2003.
- [6] Podgórski A., [http://www.zegluga.wroclaw.pl/articles.php?article\\_id=191](http://www.zegluga.wroclaw.pl/articles.php?article_id=191)
- [7] Red. Januszewski S.: Zabytki Przemysłu i Techniki w Polsce. 4, Odra czasu „Nadborą”, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Biuro Studiów i Dokumentacji Zabytków Techniki, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław,2001.
- [8] The 72nd annual session of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) Inland Transport Committee, 23-25 February 2010, Geneva, [www.unece.org](http://www.unece.org)
- [9] Wojewódzka-Król K., Transport wodny śródlądowy w świetle idei zrównoważonego rozwoju, [w] „Inżynieria morska i geotechnika” 2010, nr 6.
- [10] [www.live.unece.org](http://www.live.unece.org)