

Wysokość i forma opłat za korzystanie z dróg wodnych śródlądowych w Polsce oraz ich wpływ na ekonomikę realizowanych przewozów

Wstęp

Korzystanie z infrastruktury transportowej w Polsce związane jest z ponoszeniem opłat przez poszczególnych użytkowników. Opłaty te w zdecydowanej większości stanowią dochody budżetu państwa oraz jednostek samorządowych. W odniesieniu do autostrad zasilają one konta właścicieli ujętych w określone podmioty. W minionych dziesięcioleciach przybierały różne formy dla podmiotów gospodarczych oraz osób fizycznych. Był okres, że część użytkowników nie była objęta opłatami, a także czas kiedy to wноси się opłaty w kilku postaciach niejako podwójnie. Społeczny odbiór tych rozwiązań nie wykazywał zrozumienia, a to m.in. dlatego, że uzyskiwane przez pobierających opłaty nie wpływały na stan i jakość infrastruktury transportowej poszczególnych gałęzi. Celowość opłat pobieranych za korzystanie z infrastruktury trudno kwestionować pod warunkiem, że wysokość ich jest odpowiednio ustalana w zależności od stopnia zużywania zasobów i nie stanowi narzędzia fiskalnego dla pobierających je.

Ostatnie lata to okres nowych rozwiązań opartych na rozliczeniach elektronicznych, szczególnie w transporcie drogowym. Intensywny rozwój transportu drogowego w szczególności w zakresie przewozu ładunków niewątpliwie uzasadniał tempo zmian w tym obszarze. Infrastruktury transportowe przyporządkowane są centralnie do odpowiednich resortów, stąd niewątpliwie uzyskiwane środki z opłat mogą być dystrybuowane zgodnie z ich celem i zasadnością pozyskiwania. Stosownym podmiotem jest minister właściwy do spraw transportu z wyjątkiem infrastruktury transportu wodnego śródlądowego, którą to zarządza Minister Środowiska za pośrednictwem Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej. Zarząd ten jest organem pobierającym opłaty za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz szlaków i pochylni. Opłaty te obejmują zarówno obciążenia przewoźników jak i uprawiających turystykę wodną. Sposób naliczania opłat podmiotom pozostaje specyficznym dla branży.

1. Zarządzanie gałęziowymi infrastrukturami transportu

Logistyka - nauka

Infrastruktura transportu w Polsce jest publicznie dostępna w ramach rozwiązań obejmujących poszczególne gałęzie. Poza dostępnością pozostają odcinki dróg i szlaków nie należące do podmiotów budżetowych (w posiadaniu prywatnym) oraz wyłączone z uwagi na przeznaczenie np. militarne. Faktowi udostępnienia towarzyszy zagadnienie poboru opłat (należności) za korzystanie. Zróżnicowana forma infrastruktury transportowej przypisanej każdej z gałęzi powoduje, że opłaty ustalane za korzystanie z nich istotnie się różnią sposobem naliczania i wysokością należności za podstawową jednostkę obliczeniową. Elementem wspólnym pozostaje okoliczność naliczania opłaty relatywnie do przebytej drogi przez środek transportu. Niewątpliwie z założenia ustalone opłaty miały doprowadzić do właściwych i pożądaných preferencji w wybieranych formach transportu uwzględniających obniżenie kosztów przemieszczania osób i ładunków. Na przestrzeni lat ewaluowała też wysokość pobieranych opłat oraz nieuchronność ich ponoszenia. Wcześniejsze zmonopolizowanie całościowe usług przez państwo np. PKP nie wywoływało potrzeby ustalania odrębnych opłat. Operatorem na liniach pozostawały tylko Polskie Koleje Państwowe.

Obecnie poszczególnymi elementami infrastruktury liniowej transportu w Polsce zarządzają odpowiednio dla:

- transportu kolejowego – minister właściwy do spraw transportu poprzez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- transportu wodnego śródlądowego – Minister Środowiska poprzez Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej,
- transportu drogowego – minister właściwy do spraw transportu poprzez Generalna Dyrekcje Dróg krajowych i Autostrad oraz lokalne samorzady,
- transportu lotniczego – minister właściwy do spraw transportu poprzez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej,
- transportu morskiego – minister właściwy do spraw transportu poprzez Urzędy Morskie.

W odniesieniu do infrastruktury transportu wodnego śródlądowego zarządzający jest poza sferą transportu. Natomiast jednostką kontrolującą eksploatację i ruch jednostek śródlądowych jest Urząd Żeglugi Śródlądowej podlegający ministrowi właściwemu do spraw transportu. Ta z pozoru absurdalnie przedstawiająca się sytuacja stanowi doskonale rozdzielanie ról podmiotów w zakresie funkcjonowania infrastruktury oraz jej użytkowania.

2. Opłaty za korzystanie z urządzeń technicznych infrastruktury transportowej

Rozpatrując kwestię opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej w poszczególnych gałęziach można wskazać na występujące w nich różnice w elementach składowych pojawiających się obciążeniach. Użytkownicy infrastruktury, a więc posługujący się środkami transportu w ustalonym zakresie ponoszą koszty poprzez wydatkowanie określonej sumy przypisanej paliwu energetycznemu. Stanowi to rzecz by można wspólny system, choć niewątpliwie zróżnicowany poziomem – wysokością. Dla wybranych gałęzi porównawczo przedstawia się poniżej różnice w formach obciążeniach. I tak przy przewozach ładunków:

- transport drogowy:
 - opłata od środka transportu ponoszona w gminie zależnie od wielkości pojazdu, rodzaju zawieszenia i liczby osi;
 - opłata drogowa zawarta w cenie paliwa;
 - opłata drogowa w systemie viaTOOL;
- transport kolejowy:
 - opłaty ponoszone na rzecz PKP PLK S.A. na podstawie Cennika jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury zarządzanej przez PKP PLK S.A. obowiązującego od 15.12.2013 r. obejmującego:
 - I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej:
 1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej;
 2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów;
 - II. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych;
 - III. Współczynniki i zasady zwiększania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej;
- transport wodny śródlądowy:
 - opłaty określane w formie corocznych obwieszczeń Ministra Środowiska obejmujące:
 - stawki należności za przebycie odcinka drogi wodnej,
 - stawki należności za korzystanie z obiektów technicznych.

Powyższe formy obciążeniach pozwalają uznać, że występują w w/w gałęziach wspólne typowe elementy infrastruktury, natomiast naliczanie opłat za korzystanie z nich jest odmienne w tym także nie odzwierciedlające właściwie skali czy skutków (następstw) korzystania.

Koncentrując się w dalszej części na zagadnieniu opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych można przyjąć, że zastosowane w odniesieniu do niej stawki pozostają:

- zmienne zależnie od odległości,
- zmienne zależnie od rodzaju drogi wodnej:
 - o kanał lub droga skanalizowana,
 - o rzeka swobodnie płynąca
- zmienne zależnie od posiadania przez środki transportu ładunku bądź nie,
- zmienne zależne od czasu korzystania.

3. Stawki należności za korzystanie z dróg wodnych śródlądowych i urządzeń na nich zlokalizowanych

Stawki należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni określone są na podstawie art. 151 ust. 2 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne /Dz.U. z 2012r. poz. 145, z póź. zm./. Ogłoszenie ich winno nastąpić do 30 listopada roku poprzedzającego. Obejmują one:

- 1) stawki należności za przewóz towarów za jeden tonokilometr,
- 2) stawkę należności za żeglugę pustych statków towarowych lub barek, za jeden tonokilometr nośności wymierzonej statku lub barki (od iloczynu jednej tony nośności wymierzonej statku lub barki i jednego kilometra drogi wodnej przebytej przez statek),
- 3) stawkę należności za żeglugę statków pasażerskich i wycieczkowych, za iloczyn jednego miejsca na statku i jednego kilometra przebytej drogi wodnej,
- 4) stawki należności za holowanie i spław drewna, za jeden tonokilometr, równoważny iloczynowi objętości 1,45 m³ drewna przemieszczonego na odległość jednego kilometra drogi wodnej,
- 5) stawki należności za korzystanie ze śluz i pochylni.

Wysokość stawki jednostkowej występującej w pozycjach 1 – 4 określona jest w groszach, a dla pozycji 5 w złotych.

Stawki należności za przewóz oraz za holowanie i spław drewna (pozycje 1 i 4) pozostają zróżnicowane dla wskazanych odcinków śródlądowych dróg wodnych obejmujących:

- a) rzekę Odrę skanalizowaną od km 94,9 do km 282,5, Kanał Gliwicki od km 0,0 do km 41,2 oraz Kanał Kędzierzyński od km 0,0 do km 5,6;

Logistyka - nauka

b) drogę wodną Wisła – Odra od ujścia rzeki Brdy do miasta Krzyż, to jest do km 176,2 rzeki Noteć oraz na węźle gdańskim, to jest na rzece Nogat, Szkarpa i Martwą Wisłę,

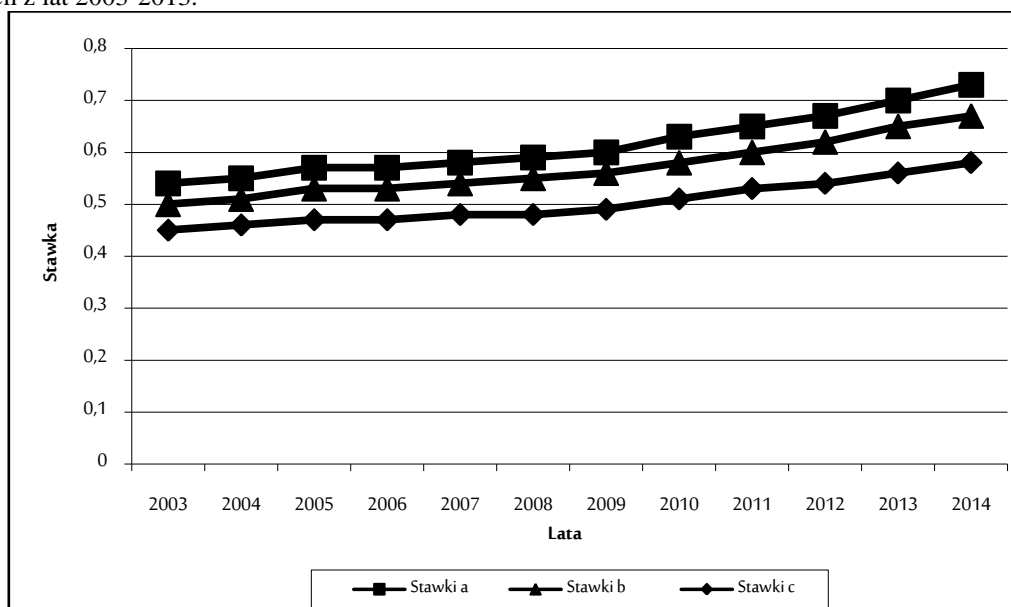
c) pozostałe drogi wodne¹.

Wysokości stawek ustalone dla poszczególnych lat zestawiono w tabeli poniżej w kolumnach a, b i c.

Tabela 1. Stawki należności za przewóz w latach 2003 - 2014

Lata	Stawki		
	a	b	c
2003	0,54	0,50	0,45
2004	0,55	0,51	0,46
2005	0,57	0,53	0,47
2006	0,57	0,53	0,47
2007	0,58	0,54	0,48
2008	0,59	0,55	0,48
2009	0,60	0,56	0,49
2010	0,63	0,58	0,51
2011	0,65	0,60	0,53
2012	0,67	0,62	0,54
2013	0,70	0,65	0,56
2014	0,73	0,67	0,58

Źródło: Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 06 listopada 2002 r. w sprawie stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz urządzeń wodnych w 2003 r. /M.P. Nr 57 poz.785/ oraz 11 kolejnych z lat 2003-2013.



Wykres 1. Stawki należności za przewóz w latach 2003 - 2014

Źródło: Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 06 listopada 2002 r. w sprawie stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz urządzeń wodnych w 2003 r. /M.P. Nr 57 poz.785/ oraz 11 kolejnych z lat 2003-2013.

¹ Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 22 listopada 2013 r. w sprawie wysokości stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni na rok 2014 /M.P. z dnia 28 listopada 2013 r. poz. 957/.

Logistyka - nauka

Stawki należności za korzystanie ze śluz lub pochylni zostały zróżnicowane stosownie do czasu przeprowadzanych czynności oraz rodzaju jednostki pływającej, co określono w punktach a – c. I tak:

- a) za jedno śluzowanie lub przejście przez pochylnię statku, zestawu pchanego lub holowanego, barki, tratwy, holownika i pchacza (nie wchodzących w skład zestawu), statku pasażerskiego lub wycieczkowego, obiektu pływającego przeznaczonego lub używanego do wykonywania prac technicznych, utrzymania wód lub eksploatacji kruszyw oraz innego obiektu pływającego (powyżej 15 ton nośności), za każdy zestaw lub obiekt pływający,
- b) za jedno śluzowanie lub przejście przez pochylnię łodzi sportowo-turystycznych i innych małych obiektów pływających do 15 ton nośności lub do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów, za każdy obiekt pływający,
- c) za jedno śluzowanie lub przejście przez pochylnie kajaka lub łodzi wiosłowej, za każdy obiekt pływający².

Tabela 2. Stawki należności za korzystanie ze śluz lub pochylni w latach 2003 – 2014

Lata	Stawki					
	Godziny	Godziny	Godziny	Godziny	Godziny	Godziny
	7.00-16.00	16.00-7.00	7.00-16.00	16.00-7.00	7.00-16.00	16.00-7.00
2003	11,56	12,13	5,42	10,84	3,07	6,14
2004	11,79	12,37	5,52	11,04	3,12	6,24
2005	12,14	12,74	5,68	11,36	3,20	6,40
2006	12,14	12,74	5,68	11,36	3,20	6,40
2007	12,40	13,00	5,80	11,60	3,26	6,52
2008	12,52	13,13	5,86	11,72	3,30	6,60
2009	12,83	13,46	6,00	12,00	3,38	6,76
2010	23,37	14,03	6,24	12,48	3,52	7,04
2011	13,84	14,52	6,46	12,92	3,64	7,28
2012	14,20	14,90	6,64	13,28	3,74	7,48
2013	14,81	15,54	6,92	13,84	3,90	7,80
2014	15,36	16,11	7,18	14,36	4,04	8,08

Źródło: Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 06 listopada 2002 r. w sprawie stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz urządzeń wodnych w 2003 r. /M.P. Nr 57 poz.785/ oraz 11 kolejnych z lat 2003-2013.

4. Poziom obciążeń przewoźników i jego wpływ na cenę usługi transportowej

Przewoźnicy korzystający z infrastruktury transportu wodnego śródlądowego ponoszą opłaty określone przez Ministra Środowiska. Pobierającymi są właściwe terytorialnie regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej które do przewoźników kierują faktury na podstawie zebranych informacji o ruchu jednostek pływających.

² Tamże.

Logistyka - nauka

Wysokość opłat na wybranej drodze wodnej jako przykład w zakresie ustaleń do obciążeń przedstawiono poniżej. Opłaty naliczone zostają wg poziomu stawek ustalonych na 2014 r. I tak przyjęto: Przewóz barką motorową typu BM-500 0 ładowności 485 ton na odcinku rzeki Wisły pomiędzy m. Bydgoszcz – km 772,35 a m. Przegalina – km 936,00 drogi wodnej. Korzystając z danych zawartych w tabeli 1 ustala się dla w pełni wykorzystanej ładowności jednostki następującą wysokość opłaty:

$$485 \text{ ton} \times 163,65 \text{ km} \times 0,58 \text{ gr/tkm} : 100 = 460,34 \text{ zł}$$

Przy powrocie bez ładunku opłata wyniesie odpowiednio:

$$485 \text{ ton} \times 163,65 \text{ km} \times 0,12 \text{ gr/tkm} : 100 = 95,24 \text{ zł}$$

Zmiana drogi przewozu /kierunku transportu to opłaty wyższe, co przedstawia się na podstawie przyjętego odcinka 294,3 km drogi wodnej Wisła – Odra. Środek transportu jak uprzednio - barka załadowana. I tak:

$$485 \text{ ton} \times 176,2 \text{ km} \times 0,67 \text{ gr/tkm} : 100 = 572,56 \text{ zł}$$

$$485 \text{ ton} \times 118,1 \text{ km} \times 0,58 \text{ gr/tkm} : 100 = 332,22 \text{ zł}$$

śluzowanie w godzinach 7.00 – 16.00:

$$15,36 \times 22 \text{ śluzy /tabela 2/} = 337,92 \text{ zł}$$

$$\text{Łącznie} = 1.242,70 \text{ zł}$$

Powrót bez ładunku to opłaty:

$$485 \text{ to} \times 294,30 \text{ km} \times 0,12 \text{ gr/tkm} : 100 = 171,28 \text{ zł}$$

śluzowanie w godzinach 7.00 – 16.00

$$15,36 \times 22 \text{ śluzy /tabela 2/} = 337,92 \text{ zł}$$

$$\text{Łącznie} = 509,20 \text{ zł}$$

Z dokonanych ustaleń bezpośrednio u przewoźnika, Żegluga Bydgoska Sp. z o.o., wynika, że podmiot ten nie posiada przygotowanej taryfy transportowej zawierającej typowe jednostkowe opłaty pozwalające ustalić ewentualną należność za usługę przez klienta. Wyjaśniono, że wynika to z charakteru i zakresu aktualnie świadczonych usług. Należność za usługę każdorazowo określa się indywidualnie dla konkretnego zadania przewozowego a więc klienta. Dla dalszych kolejnych ustaleń uzyskano informację, że dla przewozu z portu Bydgoszcz do portu w Gdańsku stawka dla klienta wyniesie (wyniosła) 28.000,00 zł. Dotyczy ona przewozu realizowanego rzeką Brdą, rzeką Wisłą i rzeką Martwą Wisłą zestawem

Logistyka - nauka

pchanym o ładowności barki pchanej 500 ton zawierającej ładunek o masie tylko (lub aż) 230 ton, co wynikało z możliwości zanurzenia jednostki transportowej przy istniejącym poziomie wody żeglownej (głębokości gwarantowanej).

Stąd w oparciu o dane wcześniej przedstawione dotyczące poziomu stawek na 2014 r. wyliczono:

- rz. Brda ,	230 ton x 5,1 km x 0,67 gr/tkm : 100 =	7,86 zł
- rz. Wisła,	230 ton x 163,65 x 0,58 gr/tkm : 100 =	218,31 zł
- rz. Martwa Wisła,	230 ton x 16,65 km x 0,67 gr/tkm : 100 =	25,60 zł
śluzowanie – Czersko Polskie w godz. 7.00 – 16.00	=	15,36 zł
- Przegalina w godz. 16.00 – 7.00	=	16,11 zł
Łącznie	=	238,30 zł

A więc: $28.000,00 : 185,4 \text{ km} = 151,02/\text{km} : 230 \text{ ton} = 0,66\text{zł}/\text{tkm}$

Udział należności za korzystanie z infrastruktury w tym przypadku można oszacować na poziomie 1,0 % gdyż:

$$\frac{283,30}{28.000,00} = 0,0101 \times 100 = 1,01 \%$$

Poziom ten uznać można za relatywnie niski, ale też i mogący być porównywalny z występującym analogicznie w innych gałęziach transportu gdyby występowały uporządkowane metody naliczeń.

Jednoprocentowy udział za korzystanie z infrastruktury w opłacie za przewóz przyczynia się do uznania całości przewozu za opłacalny. W kwocie tej przemieszcza 230 ton ładunku barką, co odpowiada (równoważy) 10 pojazdów ciężarowych: ciągnik siodłowy z naczepą.

Podsumowanie

Każdy świadczący usługi transportowe podmiot gospodarczy korzystający z infrastruktury transportowej ponosi wydatki na jej utrzymanie, co stanowi dla niego koszt uzyskania przychodu. Ustalanie tego kosztu wynikającego ze specyfiki gałęziowej jest różnie wyliczane, także z wykorzystaniem odmiennych narzędzi. Wynika to zapewne z ilości korzystających (obciążanych) i intensywności użytkowania. W transporcie wodnym

śródlądowym opłaty pobierane trafiają do jednoznacznie określonego (i jednego) podmiotu. Przepływ należności pozostaje przejrzysty i rozpoznawalny. Jak wynika to z dokonanych wyliczeń w objętej analizie gałęzi transportu wpływ opłat za korzystanie ze śródlądowej drogi wodnej na wysokość kosztu usługi i dalej kosztu transportu pozostaje niewielki, a wręcz w odniesieniu do drogi jaką jest rzeka swobodnie płynąca – niski. Sytuacja ta powinna odpowiednio zachęcać do korzystania z tej infrastruktury. Do drogi w tej infrastrukturze używa się przecież określenia, że rzeka to „droga która sama idzie”. Należy domniemać, że upubliczniony szerzej poziom opłat za przewozy żeglugowe ujęty w ramy taryfy obligował by skuteczniej do analizy w zakresie wyboru przewoźnika potencjalnych klientów. Sprzyjają temu rozwiązaniu stawki opłat, które doskonale wpisują się w ustalenie taryfy proporcjonalnej bądź degresywnej. Istotnym pozostaje dla tej gałęzi fakt stabilności poziomu stawek jednostkowych, co ilustruje wykres 1.

HEIGHT AND FORM OF FEES FOR USING THE INLAND WATERWAYS IN POLAND AND THEIR IMPACT ON THE ECONOMICS OF REALIZED TRANSPORT

Summary

Users of transport infrastructure pay in the specified / assigned to them / range maintenance costs. Burden in this regard especially treated are the users who benefit from transport infrastructure for profit - carried on the business. The scope and level of load is varied in different branches. In some of these loads are very differently accounted for and transferred to the cost of providing the transport service. Different are also recipients of payments which does not contribute to the rational use of the different infrastructure funds. Verification carried out in this field indicates that inland waterway transport is provided a transparent system.

Literatura

1. Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 06 listopada 2002 r. w sprawie stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz urządzeń wodnych w 2003 r. /M.P. Nr 57 poz. 785/.

Logistyka - nauka

2. Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 27 października 2003 r. w sprawie stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz urządzeń wodnych w 2004 r. /M.P. Nr 51 poz. 806/.
3. Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 09 listopada 2004 r. w sprawie stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz urządzeń wodnych w 2005 r. /M.P. Nr 49 poz. 851/.
4. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 grudnia 2005 r. w sprawie należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni /Dz.U. Nr 265 poz.2226/.
5. Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 20 listopada 2006 r. w sprawie stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni na rok 2007. /M.P. Nr 85 poz. 868/.
6. Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 30 października 2007 r. w sprawie stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni na rok 2008. /M.P. Nr 82 poz. 875/.
7. Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 20 listopada 2008 r. w sprawie stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni na rok 2009. /M.P. Nr 90 poz. 783/.
8. Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 13 listopada 2009 r. w sprawie wysokości stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni na rok 2010 /M.P. Nr 74 poz. 929/.
9. Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 04 listopada 2010 r. w sprawie wysokości stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni na rok 2011 /M.P. Nr 86 poz. 1010/.
10. Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 18 października 2011 r. w sprawie wysokości stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni na rok 2012 /M.P. Nr 98 poz. 998/.
11. Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 27 listopada 2012 r. w sprawie wysokości stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni na rok 2013 /M.P. z dnia 29 listopada 2012 r. poz. 909/.
12. Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 22 listopada 2013 r. w sprawie wysokości stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni na rok 2014 /M.P. z dnia 28 listopada 2013 r. poz. 957/.