

Ryszard Rolbiecki
Dorota Książkiewicz

Infrastruktura przygraniczna i przepisy prawa celnego w transporcie wodnym śródlądowym

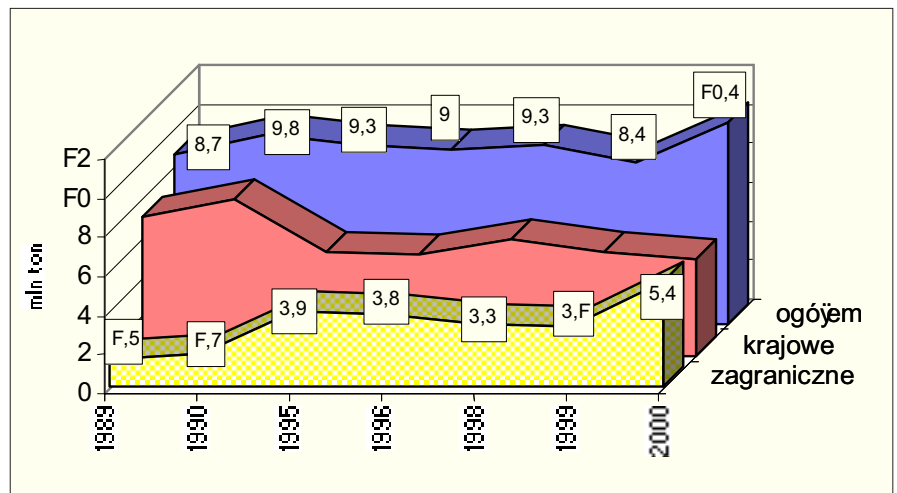
Rola armatorów żeglugi śródlądowej w obsłudze przewozów międzynarodowych

Z uwagi na złe warunki nawigacyjne na krajowych drogach wodnych, działalność przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej w Polsce w znacznym stopniu koncentruje się na świadczeniu usług przewozowych w obsłudze polskiego handlu zagranicznego. Przewozy te wykonywane są w relacji Polska – Europa Zachodnia (głównie Niemcy a także kraje Beneluksu, Francja, Szwajcaria). Żegluga śródlądowa w obsłudze międzynarodowych przewozów z krajami sąsiadującymi na wschodzie, ze względu na brak zagospodarowania dróg wodnych, nie jest optymalnie wykorzystywana.

Pewną tendencję wzrostu udziału przewozów żeglugą śródlądową w obsłudze handlu zagranicznego, w przewozach ogółem, zaobserwowano w latach 80. Było to jednak skutkiem generalnego załamania się w tym okresie przewozów wewnątrz krajowych. Wyrażna tendencja do umacniania się pozycji polskiej żeglugi śródlądowej na międzynarodowym rynku żeglugowym pojawiła się natomiast w latach 90. W porównaniu do 1989 r. wolumen przewozów transportem wodnym śródlądowym w komunikacji międzynarodowej wzrósł z 1,5 mln ton do 3,8 mln ton w 1996 r. i 5,4 mln ton w 2000 r. W konsekwencji w badanym okresie udział tego typu przewozów w przewozach ogółem wzrósł z 17,3% w 1989 r. do 42,2% w 1996 r. i 52% w 2000 r. (rys. 1).

Do czynników decydujących o efektywności przewozów żeglugą śródlądową w obsłudze handlu zagranicznego zaliczyć można: stan techniczny połączeń krajowej sieci dróg wodnych z siecią międzynarodową, liczbę przejść granicznych oraz przepisy w zakresie kontroli granicznej.

Stan techniczny infrastruktury przygranicznej i przepisy prawa celnego w transporcie wodnym śródlądowym



Rys. 1. Przewozy armatorów żeglugi śródlądowej w Polsce według rodzajów komunikacji
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Roczników Statystycznych GUS

Spośród śródlądowych dróg wodnych w Polsce podstawowe znaczenie, w aspekcie przewozów międzynarodowych, ma Odra, która wraz z kanałem Gliwickim i Kędzierzyńskim oraz Odrą Zachodnią określana jest jako odrzańska droga wodna. Jest to najlepsza arteria żeglugowa w Polsce, jednak na znacznej długości odpowiada ona jedynie parametrom technicznym klasy II, co oznacza, że jest dostępna dla jednostek o tonażu od 500 do 630 ton, podczas gdy standardowa barka europejska ma tonaż 1500 ton.

Lepsze warunki do nawigacji występują na Odrze skanalizowanej (między Koźlem a Brzegiem Dolnym), dolnej Odrze (od ujścia Nysy Łużyckiej, a zwłaszcza Warty, do Szczecina) oraz Odrze Zachodniej, gdzie możliwa jest żegluga od 15 marca do 15 grudnia, czyli w sezonie nawigacyjnym liczącym 275 dni. Natomiast najtrudniejsze warunki nawigacyjne występują na Odrze środkowej między Brzegiem Dolnym a ujściem Nysy Łużyckiej. Odra na tym odcinku jest rzeką swobodnie płynącą, na której głębokości okresowo spadają do 0,6 – 0,7 m. Tymczasem tabor żeglugi śródlądowej eksploatowany w Polsce jest efektywnie wykorzystywa-

ny przy głębokościach od 1,3 do 1,8 m. Wykonywanie żeglugi przy głębokościach niższych niż 1,3 m jest nieopłacalne, natomiast głębokości przekraczające 1,8 m nie mogą być optymalnie wykorzystane ze względu na parametry konstrukcyjne statków rzecznych. Typowa barka motorowa w Polsce o tonażu 500 ton, określana jako BM – 500, ma bowiem maksymalne zanurzenie $T_{max} = 1,7$ m, inne natomiast jednostki pływające mają z reguły $T_{max} = 1,6$ m¹.

Ze względu na uwarunkowania infrastrukturalne śródlądowych dróg wodnych w Polsce, rzeczne przejścia graniczne znajdują się tylko na zachodniej granicy państwowej z Niemcami na rzece Odrze i Odrze Zachodniej. Wykaz istniejących przejść granicznych w żegludzie śródlądowej (tabela 1) oraz rodzaje dozwolonego ruchu granicznego zostały określone w umowie z dnia 6 listopada 1992 r. zawartej pomiędzy Rządem RP a Rządem Republiki Federalnej Niemiec w sprawie przejść granicznych i rodzajach ruchu granicznego. Wszystkie wyszczególnione przejścia dozwolone są dla małego ruchu granicznego w zakresie przewozu towarów i osób.

1 M. Milkowski: Odra i żegluga cz. II. „Gospodarka Wodna” 2000, nr 3.

Tab. 1 Wykaz istniejących rzecznych przejść granicznych w Polsce Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Raport o rzecznych przejściach granicznych. Ministerstwo Środowiska. Warszawa 2000. Materiały wewnętrzne Urzędu Celnego w Szczecinie.

Lp.	Nazwa przejścia granicznego	Infra- i suprastruktura techniczna rzecznych przejść granicznych po stronie polskiej
3.	Gryfino - Mescherin	Linia cumownicza o dł. 300 m, wyposażona w 2 stalowe pomosty komunikacyjne (o dł. 35,05 m i 33 m) oraz 34 dół cumowniczych (urządzenia w postaci pali) ce do cumowania statków; budynek socjalno-administracyjny s b kontroli granicznej.
2.	Widuchowa - Gartz	Nabrzeże wysokie o dł. linii cumowniczo-odbojowej wynoszącej 300,6 m do odprawiania dużych jednostek pływających; nabrzeże niskie o dł. 38 m s ce do odprawiania jednostek sportowoturystycznych; ca nabrzeże wyposażone jest w 30 dół cumowniczych.
3.	Osinów Dolny - Hohensaaten	Miejsce kontroli granicznej znajduje się tylko po stronie niemieckiej w Hohensaaten
4.	Słubice - Frankfurt n/Odr	Miejsce kontroli granicznej znajduje się tylko po stronie niemieckiej we Frankfurt n/Odr
5.	Miłów - Eisenhüttenstadt	Miejsce kontroli granicznej znajduje się tylko po stronie niemieckiej w Eisenhüttenstadt

Odrzańska droga wodna jest połączona z siecią dróg wodnych Europy Zachodniej poprzez dwa kanały: Odra-Hawela oraz Odra-Szprewa². Spośród funkcjonujących ogółem pięciu przejść granicznych w transporcie wodnym śródlądowym w Polsce podstawowe znaczenie, w zakresie połączeń Odry z zachodnioeuropejską siecią dróg wodnych, mają trzy przejścia graniczne, które związane są z wykorzystaniem kanału Odra-Hawela. Przejścia te znajdują się w:

- Gryfinie po stronie polskiej i Mescherin po stronie niemieckiej (połączenie poprzez Odrę Zachodnią)
- Widuchowej po stronie polskiej i Gartz po stronie niemieckiej (połączenie poprzez Odrę Zachodnią)
- Osinowie Dolnym po stronie polskiej w Hohensaaten po stronie niemieckiej.

Z kolei przejście graniczne wykorzystywane w przewozach w relacji Odra – drogi wodne Europy Zachodniej poprzez kanał Odra-Szprewa jest zlokalizowane w Miłowie po stronie polskiej i odpowiednio w Eisenhüttenstadt po stronie niemieckiej. Obok wymienionych przejść granicznych funkcjonuje także przejście graniczne w Słubicach po stronie polskiej i odpowiednio we Frankfurcie n/Odrą po stronie niemieckiej.

Tab. 2 Ruch graniczny taboru żeglugi śródlądowej bandery polskiej i obcej w przewozach towarowych w obsłudze polskiego handlu zagranicznego (liczba statków przekraczających granicę). Źródło: Raport o rzecznych przejściach... op. cit.

Przejście graniczne	3996	3997	3998	3999
Gryfino – Mescherin	4 502	4 738	6 335	4 242
Widuchowa – Gartz	8 640	6 550	7 588	7 479
Osinów Dolny – Hohensaaten	7 498	5 523	3 728	3 647
Słubice - Frankfurt n/Odr				
Miłów- Eisenhüttenstadt	2 007	2 302	3 352	3 003
Ogółem	22 647	38 893	38 783	36 369

Funkcje administratora i obowiązków w zakresie utrzymania rzecznych przejść granicznych pełni, w imieniu Ministra Środowiska, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie. Przejścia te są otwarte w porze dziennej, chyba że zgodnie

z decyzją Urzędu Żeglugi Śródlądowej (administrator dróg wodnych w Polsce) została ogłoszona możliwość uprawiania żeglugi na Odrze i Odrze Zachodniej w porze nocnej.

Przejścia graniczne w Gryfinie i Widuchowej są jedynymi przejściami, w których dokonywane są odprawy celne po stronie polskiej. W pozostałych przypadkach miejscem kontroli granicznej są odpowiednie przejścia znajdujące się po stronie niemieckiej, które udostępniane są polskim służbom kontroli w oparciu o postanowienia odpowiedniej międzyrządowej umowy polsko-niemieckiej.

Wspomniana wyżej niepublikowana umowa, zawarta dnia 06.11.1992 r. pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o przejściach granicznych i rodzajach ruchu granicznego, reguluje ponadto zasady przekraczania granicy w ruchu wodnym śródlądowym. Zagadnienia celne, w tym również przebieg procedur odprawy celnej oraz wymagania odnośnie do formy zgłoszenia celnego przewożonego towaru, kompleksowo reguluje ustawa z dnia 09.01.1997 r. – Kodeks Celný (tekst jednolity Dz. U. Nr 75/01, poz. 802 z późniejszymi zmianami) oraz przepisy wykonawcze do tej

ustawy, w szczególności:

- rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 07.09.2001 r. w sprawie deklaracji skróconych i zgłoszeń celnych (Dz. U. Nr 117, poz.

1250 z późniejszymi zmianami)

- rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 08.03.2001 r. w sprawie gospodarczych procedur celnych (Dz. U. Nr 18, poz. 214)

- rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 27.09.1999 r. w sprawie warunków wykonywania kontroli celnej (Dz. U. Nr 80, poz. 909).

Jak wynika z tabeli 2 przejścia graniczne związane z wykorzystaniem Odry Zachodniej i kanału Odra – Hawela odgrywają podstawową rolę w obsłudze przez transport wodny śródlądowy przewozów międzynarodowych w relacji Polska – Niemcy i kraje Beneluxu.

Ocenia się, że ok. 90% masy ładunkowej przewożonej żeglugą śródlądową w obsłudze PHZ z krajami Europy Zachodniej kierowane jest przez przejścia graniczne związane z kanałem Odra-Hawela. Uwarunkowane jest to wyższymi parametrami technicznymi śluz tego kanału. O ile śluzy kanału Odra-Hawela oraz podnośnia w Niederfinow spełniają wymagania techniczne określone dla III klasy dróg wodnych (drogi dostępne dla barek motorowych o ładowności od 500-700 ton i zestawów pchanych o ładowności od 1000-1200 ton), to kanał Odra-Szprewa jest drogą wodną o parametrach klasy II (drogi dostępne tylko dla barek motorowych o ładowności od 500-630 ton). Przejście graniczne w Miłów/Eisenhüttenstadt związane z kanałem Odra-Szprewa ma przede wszystkim znaczenie w przewozach w relacji Europa Zachodnia – śląskie zagłębie węglowe i przemysłowe, a także w okresie przeprowadzania remontów podnośni statków w Niederfinow na kanale Odra-Hawela.

Potencjalne znaczenie w zakresie międzynarodowych połączeń śródlądowych dróg wodnych Polski mają połączenia z drogami wodnymi Europy Wschodniej. W tym zakresie wyróżnia się trzy następujące połączenia żeglugowe:

- Polski z Białorusią poprzez rzekę Bug, port w Brześciu, skanalizowaną rzekę Muchawiec i kanał Bug-Dniepr
- Polski z Białorusią przez Narew, Biebrzę, kanał Augustowski do Niemna
- Polski z obwodem kaliningradzkim poprzez Wisłę, Szkarpawę (lub Nogat), port w Elblągu i Zalew Wiślany.

Połączenia dróg wodnych Polski z Białorusią nie mają realnego znaczenia, gdyż żegluga na drogach wodnych po

² Zasady ruchu i postoju statków przy ujściu kanałów Odra – Szprewa i Odra-Hawela określone są w zarządzeniu MTiGM z dnia 15.12.1995 r. w sprawie uprawiania żeglugi na wodach granicznych rzeki Odry, rzeki Odry Zachodniej i rzeki Nysy Łużyckiej (M. P. 1995, nr 68, poz. 769).

stronie polskiej nie jest możliwa. Małe parametry techniczne Bugu, Noteci, Biebrzy, śluz kanału Augustowskiego unieumożliwiają eksploatację nawet najmniejszych eksploatowanych w Polsce statków towarowych³. Pewne znaczenie transportowe w przewozach flotą ma białoruski port rzeczny w Brześciu wykorzystywany w przewozach na kanale Bug-Dniepr eksportowanej do Polski rudy żelaza i importowanego węgla. Jednak przewozy te po stronie polskiej przejmowane są przez transport kolejowy.

Funkcję przejścia granicznego w połączeniu śródlądowych dróg wodnych Polski z Kaliningradem mógłby pełnić port w Elblągu, który oficjalnie od 1996 r. pełni tę rolę w odniesieniu do transportu morskiego. Obiekty infra- i suprastrukturalne portu w Elblągu są w stosunkowo dobrym stanie. Z punktu widzenia transportu wodnego śródlądowego znacznie większe utrudnienia żeglugowe występują na rzece Elbląg ze względu na jej zamulenie.

Ponadto, z chwilą reaktywowania portu morskiego w Elblągu, formalną barierą dla armatorów żeglugi śródlądowej stanowi uznanie rzeki Elbląg oraz Zalewu Wiślanego jako dróg morskich. W wyniku przedstawionych uwarunkowań nawigacyjnych i prawnych, żeglugowe wykorzystanie połączenia śródlądowych dróg wodnych Polski z obwodem kaliningradzkim jest znikome. W przyszłości połączenie to może mieć większe znaczenie, w wyniku kanalizacji dolnej Wisły oraz przebudowy śluzu w Gdańskiej Głowie oddzielającej Wisłę od Szkarpawy (ewentualnie modernizacji śluz na Nogacie).

W świetle integracji Polski z Unią Europejską nie planuje się budowy dodatkowych przejść granicznych na granicy z Niemcami. Po wstąpieniu Polski do UE granica ta zostanie bowiem otwarta dla przemieszczania towarów, a tym samym rzeczne przejścia graniczne nie będą pełniły dotychczasowych funkcji kontrolnych i służyć jako miejsca odpraw cel-

nych. Istniejąca obecnie infrastruktura hydrotechniczna przejść granicznych będzie mogła być natomiast wykorzystana, pod warunkiem jej modernizacji, w procesach obsługi ładunkowej statków, jako przystań dla statków pasażerskich, miejsce postoju nocnego dla dużych jednostek pływających w związku z ograniczeniami żeglugi nocnej na polskich drogach wodnych lub w przypadku nieprzystosowania statku do tego typu żeglugi na drogach wodnych Europy Zachodniej. W wyniku przystąpienia Polski do UE większą rolę mogłyby natomiast odegrać drogi wodne łączące Polskę z krajami b. ZSRR. Uwarunkowane jest to jednak kompleksowym zagospodarowaniem tych dróg wodnych. Stanowiłoby to podstawę dla aktywizacji przewozów transportem wodnym śródlądowym w relacji Polska – kraje sąsiadujące na wschodzie i jednocześnie wiązałoby się z koniecznością utworzenia rzecznych przejść granicznych.