

Maciej CZAPLEWSKI¹

Podstawowe czynniki kształtowania pozycji żegluga śródlądowej w systemie transportowym

1. WSTĘP

Jednym z podstawowych zaleceń polityki transportowej jest tworzenie wielogałęziowych systemów transportowych, które pozwalają wykorzystywać zróżnicowane cechy i właściwości poszczególnych gałęzi i dzięki temu zapewniają:

- dużą elastyczność obsługi transportowej [10],
- szerokie uwzględnienie wymagań stawianych przez klientów.

Funkcjonowanie wielogałęziowego systemu transportowego wiąże się jednak z dużymi nakładami i kosztami, zwłaszcza dotyczącymi stworzenia infrastruktury liniowej i punktowej niezbędnej dla działalności poszczególnych gałęzi. Biorąc pod uwagę:

- wielkość wydatków potrzebnych na stworzenie infrastruktury odpowiadającej współczesnym wymaganiom (duża kapitałochłonność),
- długi czas budowy takiej infrastruktury (znaczna czasochłonność),

stworzenie a następnie utrzymywanie systemu transportowego przede wszystkim wymaga znacznych nakładów finansowych oraz czasu.

Działając w warunkach ograniczonych zasobów, zwłaszcza finansowych, rzeczowych i wykwalifikowanej pracy, występuje konieczność hierarchizowania celów i realizowania tych z nich, którym przypisuje się najwyższe rangi. Działania takie stosowane są również w odniesieniu do systemu transportowego, w którym najczęściej pierwszoplanową rolę przypisuje się gałęziom transportu samochodowego i kolejowego.

Podejście takie obserwujemy również w Polsce, gdzie żegluga śródlądowa (ŻŚ) z reguły nie jest traktowana pierwszoplanowo, a szanse na zmianę tego podejścia ograniczają:

- zasoby finansowe przeznaczane na rozwój systemu transportowego,

¹ Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług,

- stosunkowo słaby stan infrastruktury gałęzi traktowanych priorytetowo tj. transportu samochodowego i kolejowego oraz koncentrowanie się na rozwijaniu infrastruktur tych gałęzi,
- znaczne nakłady niezbędne dla zmodernizowania polskich śródlądowych dróg wodnych.

2. PRÓBY EKSPONOWANIA ZNACZENIA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM

Obserwowane w Polsce podejście do ŻŚ i jej roli w systemie transportowym jest charakterystyczne dla wielu państw². Stan ten budzi niezadowolenie zwolenników kompleksowego i wyważonego podchodzenia do rozwoju systemu transportowego, opartego m.in. na uwzględnieniu ważnej roli ŻŚ w tym systemie [10].

Propagatorzy wzmocnienia roli ŻŚ akcentują zwłaszcza następujące zalety tej gałęzi transportu [3]:

- ŻŚ, w przeciwieństwie do innych gałęzi, jedynie w niewielkim stopniu oddziałuje negatywnie na środowisko (charakteryzując się m.in. niskim poziomem emisji CO₂ i niskim poziomem hałasu),
- ŻŚ zużywa stosunkowo mało energii na km czy tkm, w wyniku czego jest to ekonomicznie najkorzystniejszy środek transportu,
- ŻŚ dysponuje wolnym potencjałem przewozowym.

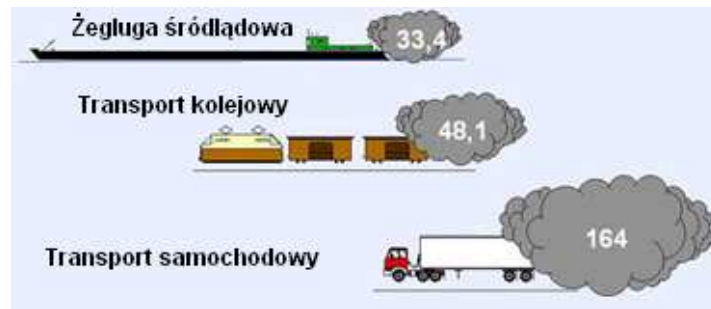
Informacje te podbudowuje się prezentowaniem konkretnych danych prezentujących przewagę ŻŚ nad innymi gałęziami transportu. Przykładowe porównania ŻŚ, transportu samochodowego i kolejowego pod względem zużycia energii i poziomu emisji CO₂, prezentowane przez niemiecki związek żegluga Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes przedstawiają rysunki 1 i 2.



Rys. 1. Zużycie energii w przewozach towarowych realizowanych ŻŚ, transportem kolejowym i transportem samochodowym (w litrach oleju napędowego na 100 tkm)

Źródło: [2].

² W Europie jedynie nieliczne kraje przypisują ŻŚ ważną rolę w systemie transportowym. Dotyczy to zwłaszcza Holandii i Belgii, dysponujących dobrymi warunkami naturalnymi do przewozów wodnych śródlądowych, jak też dobrym powiązaniem własnych dróg wodnych z wielkimi portami morskimi (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpia) oraz z dobrze żeglugowo zagospodarowanym Renem i Dunajem. Na znaczącą rolę ŻŚ w Holandii i Belgii wskazują m.in. E. Załoga [26] oraz K. Wojewódzka-Król i R. Rolbiecki [25].



Rys. 2. Poziom emisji CO₂ związanej z korzystaniem ze środka przewozowego ŻŚ, transportu kolejowego i transportu samochodowego (w g/tkm)

Źródło: [2].

Wykazywane przewagi ŻŚ w powiązaniu z pełnym wykorzystaniem potencjału transportu kolejowego i transportu samochodowego oraz istniejącymi rezerwami potencjału ŻŚ są podstawą do wysuwania postulatów o potrzebie wspierania transportowej roli ŻŚ oraz doskonalenia dróg wodnych-śródlądowych [4, 14].

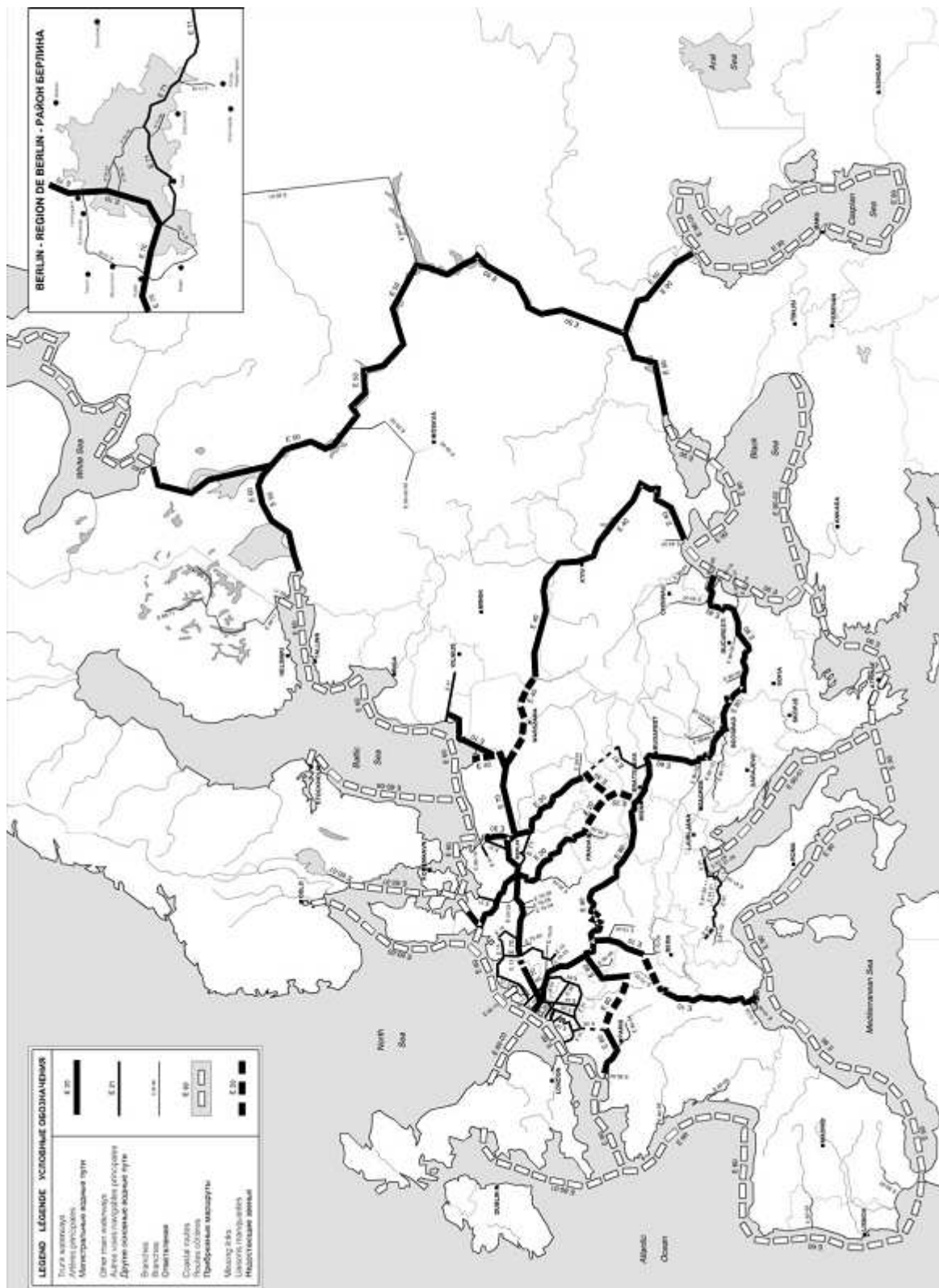
Wśród opracowanych projektów rozbudowy dróg wodnych-śródlądowych z punktu widzenia Polski na szczególną uwagę zasługują:

- projekt połączenia Odry z Elbą (Łabą), a następnie z Dunajem (rysunek 3),
- projekt transeuropejskich dróg wodnych-śródlądowych uwzględniający m.in. planowane połączenie Odry z Elbą i Dunajem (rysunek 4).



Rys. 3. Projektowany kanał Dunaj-Odra-Elba

Źródło: [17].



Rys. 4. Transeuropejska sieć dróg wodnych

Źródło: UNECE. Prezentowane za: [3].

Protagonisci tych projektów, zabiegający o ich realizację, przede wszystkim posługują się argumentem, że rozbudowa dróg wodnych umożliwi odciążenie dróg kołowych i przeniesienie tej masy towarowej na efektywniejszą ŻŚ [10].

Projekty te nie są nowe, a starania o ich realizację podejmują zwłaszcza Międzynarodowy Związek Żeglugi Śródlądowej (IBU) oraz Europejska Organizacja Żeglugi (ESO) [20]. W działaniach swych wykorzystują apele do poszczególnych państw członkowskich o zwiększenie nakładów na usuwanie barier na wewnątrz krajowych drogach wodnych śródlądowych, jak też do organów unijnych o większe zainteresowanie się transeuropejską siecią dróg wodnych³.

Mimo pewnych sukcesów międzynarodowych organizacji ŻŚ w pozyskiwaniu środków unijnych na wspieranie tej gałęzi transportu, zdobycie środków na budowę transeuropejskiej sieci dróg wodnych, jak na razie, nie zakończyło się sukcesem. Powodów tego można doszukiwać się zwłaszcza w ogromnych kosztach, których wymagałoby to przedsięwzięcie⁴. Niemalą rolę odgrywają też wątpliwości co do poprawności niektórych wyliczeń prezentowanych przez organizacje ŻŚ, wskazujących na wyraźne przewagi ŻŚ nad innymi gałęziami transportu⁵.

3. PODSTAWOWE OGRANICZENIA WZMACNIANIA RYNKOWEJ ROLI ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W POLSCE

ŻŚ, jak każda gałąź transportu, posiada też pewne mankamenty. Wśród nich zwłaszcza wymienia się: [3, 8]

- małą prędkość przemieszczania, a w konsekwencji stosunkowo długi czas przewozu,
- ograniczone możliwości manewrowe statków śródlądowych,
- wysokie koszty przeładunków,
- małą gęstość dróg wodnych śródlądowych.

³ UE 17.01.2006 r. wdrożyła zintegrowany europejski program wsparcia ŻŚ – NAIADES. Program ten obejmujący lata 2006-2013 ma na celu doprowadzenie do szerszego wykorzystania gałęzi transportu energooszczędnych i mało ingerujących w środowisko. Wcześniej podobną rolę spełniał unijny program MARCO POLO, który obowiązywał od 1.01.2003 do 31.12.2006 r. [6]

⁴ Jak podaje N. Ion koszt budowy transeuropejskiego systemu dróg wodnych szacuje się na 220 mld Euro [15]

⁵ Niektórzy autorzy wskazują, że prezentowane przez Niemiecki Związek Żeglugi Śródlądowej informacje na temat przewag i ŻŚ nad innymi gałęziami w wielkości zużycia energii nie są jednoznacznie udokumentowane. Szczegółowe analizy w tym zakresie prowadzone w latach 1996-1997 przez Niemiecki Instytut Gospodarczy DIW dały następujące wyniki energochłonności głównych gałęzi transportu mierzonej w kJ/tkm: transport samochodowy – 1362, transport kolejowy – 210, ŻŚ – 351 (prezentowane za: [21]). Wykaz przeprowadzonych studiów badawczych na temat poziomu emisji CO₂ przez ŻŚ i uzyskanych wyników badań prezentuje Zentral Kommission für die Rheinschiffahrt [1].

Należy też pamiętać, że swoje odmienne potrzeby i wymagania wobec dróg wodnych śródlądowych zgłaszają inne dziedziny, w tym: [9]

- turystyka,
- sport i wypoczynek,
- mieszkalnictwo,
- środowisko przyrodnicze,
- gospodarka wodna.

Oznacza to, w najogólniejszym ujęciu, konieczność rozpatrywania dróg wykorzystywanych przez ŻŚ zarówno w aspekcie ekonomicznym jak i ekologicznym. Biorąc pod uwagę aspekt ekonomiczny, rynkowe szanse ŻŚ wymagają:

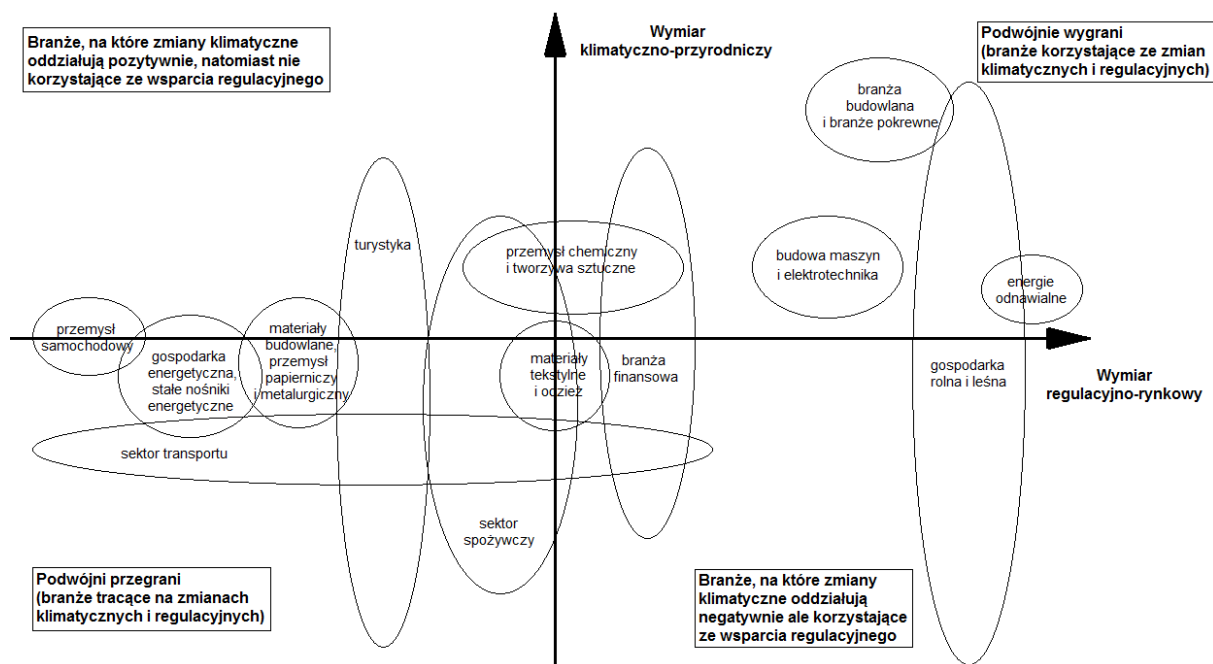
- dysponowania infrastrukturą pozwalającą na oferowanie usług przewozowych po konkurencyjnych cenach,
- ciążenia do ŻŚ znaczących mas ładunków.

Odnosnie do infrastruktury ŻŚ, poza pewnymi wyjątkami (np. Ren) inwestycje w tym obszarze mają w najlepszym razie charakter stagnacyjny [3], co wiąże się z ich wysokimi kosztami oraz koniecznością uwzględniania wymogów ekologii, których realizacja podwyższa dodatkowo te koszty. Jest to również następstwem ograniczonego zainteresowania nadawców ładunków korzystaniem z ŻŚ⁶.

Aspekt ekologii odgrywa coraz ważniejszą rolę. Obserwuje się tendencje przechodzenia od poglądów zalecających wyważone uwzględnianie wymagań ŻŚ i ochrony środowiska do poglądów wskazujących na potrzebę priorytetowego traktowania wymagań przeciwpowodziowych⁷, ekologii i turystyki. Na słabnącą pozycję ŻŚ wpływ mają również zmiany klimatyczne, które powodują pogarszanie stanu wód dróg wodnych śródlądowych, co w konsekwencji pogarsza warunki żeglugowe. Prowadzone w tym zakresie analizy wskazują, że ŻŚ negatywnie odczuwa zachodzące zmiany klimatyczne, a w powiązaniu z wprowadzonymi zmianami regulacyjnymi, będącymi wynikiem liberalizacji jej rynku, zalicza się do grupy tzw. podwójnych przegranych. Prezentuje to rysunek 5.

⁶ W pewnej mierze wynika to z faktu, że w gospodarkach dominują firmy małe i średnie, dla których parametry oferowane przez ŻŚ są mniej przydatne i które nie są skłonne ani nie są finansowo zdolne przystosować się do obsługi realizowanej ŻŚ (komunikat komisji z 17 stycznia 2006 r. o wspieraniu żeglugi śródlądowej „NAIADES” [KOM(2006) 6 wersja ostateczna – nie publikowana]. Prezentowane za: [11].

⁷ Konflikt między ochroną przeciwpowodziową a ŻŚ wynika przede wszystkim z faktu, że dla zabezpieczenia przed powodzią potrzebne jest utrzymywanie pustych zbiorników retencyjnych, a dla ŻŚ pełnych, opróżnianych dla tworzenia fali, na której mogą płynąć barki [12].



Rys. 5. Żegluga śródlądowa jako sektor tracący pozycję w następstwie zachodzących zmian klimatycznych i regulacyjnych

Źródło: DB Research: Klimawandel und Branchen – Manche mögen's heiß! Aktuelle Themen 388. 4. Juni 2007, s. 29. Prezentowane za: [21].

Przedstawione czynniki nie sprzyjają rozwijaniu ŻŚ, co można zaobserwować nie tylko w krajach słabszych gospodarczo, jak np. Polska, ale także w krajach bogatych, w których ŻŚ tradycyjnie odgrywała silną pozycję w systemie transportowym, jak np. w Niemczech.

W Polsce stan infrastruktury liniowej i punktowej dla prowadzenia ŻŚ trudno uznać za zadowalający⁸, zwłaszcza ze względu na [12, 19]:

- skromne zasoby wodne rzek (np. Odra niesie tylko 25% wody niesionej przez Ren i 10% wody niesionej przez Dunaj),
- występowanie długich okresów suszy i zamarzania,
- ograniczone możliwości prowadzenia nawigacji nocnej, powiązane z zamykaniem śluz i brakiem odpowiedniego oznakowania.

Ograniczenia te powodują, że zaledwie 5% długości polskich dróg wodnych śródlądowych spełnia parametry dróg klasy IV i V⁹.

⁸ K. Wojewódzka-Król i R. Rolbiecki piszą „Na tle tendencji europejskich polska żegluga śródlądowa przedstawia się nadzwyczaj skromnie...”[25].

⁹ We Francji wskaźnik ten wynosi 29%, Belgii – 55%, Holandii – 50%, a w Niemczech 70% [7]

Słabo też wypadamy pod względem udziału masy ładunkowej przewożonej ŻŚ w całości przewożonej masy. Pod tym względem średnia dla UE wynosi 7,1%, a w Polsce wskaźnik ten jest 14-krotnie niższy [7]. Jest to wynikiem małego zainteresowania podmiotów gospodarczych w Polsce wykorzystaniem ŻŚ do przewozu towarów¹⁰.

Malejące zainteresowanie korzystaniem z usług ŻŚ wykazują też firmy z Niemiec Wschodnich, mimo dostępu do zdecydowanie lepszej infrastruktury wodnej śródlądowej¹¹. Tendencja ta utrzymuje się mimo praktycznie ciągłego doskonalenia infrastruktury ŻŚ w Niemczech, w tym w Niemczech Wschodnich.

Obserwowane ograniczone i często malejące zainteresowanie klientów usługami ŻŚ nie jest dobrym prognostykiem dla tej gałęzi transportu. Zmiana tej sytuacji wymagałaby poniesienia znacznych nakładów na:

- doskonalenie liniowej i punktowej infrastruktury ŻŚ przy uwzględnieniu wymogów gospodarki wodnej, w tym przeciwpowodziowych i związanych z ochroną środowiska,
- wsparcie modernizacji floty śródlądowej,
- promowanie transportu intermodalnego z udziałem ŻŚ oraz koncepcji logistycznych wspierających rozwój tego transportu.

Jest to jednak scenariusz mało realny i to z dwóch powodów. Po pierwsze, nawet wdrożenie w/w działań nie stanowi gwarancji wyraźnego wzmocnienia roli ŻŚ w systemie transportowym. Po drugie, w dobie liberalizowania rynków oraz stosunkowo trudnej sytuacji finansowej państw UE, szanse na pozyskanie przez ŻŚ znacznych środków finansowych są nikłe¹².

W istniejących uwarunkowaniach można oczekiwać realizowania wobec ŻŚ scenariusza w najlepszym razie służącego utrzymaniu istniejącego stanu tej gałęzi transportu.

¹⁰ W publikacjach niemieckich zwraca się uwagę, że nawet węgiel ze Śląska wywożony jest głównie koleją [18]

¹¹ Przykładowo zakład nawozów chemicznych w Piesteritz, uwzględniając wymagania swoich klientów, jedynie 5% swej produkcji wywozi ŻŚ. Żwirownia w Barby zlokalizowana bezpośrednio nad Elbą, korzystająca dotychczas głównie z ŻŚ, planuje budowę bocznicy kolejowej i szersze wykorzystywanie transportu kolejowego. Zakłady produkcji stali w Peine-Salzguetter, mające doskonały dostęp do kanału Elby, przy przewozie swych ładunków zdecydowały się na korzystanie wyłącznie z transportu kolejowego [8].

¹² Ze wskazanych powodów ograniczeń w finansowaniu rozwoju ŻŚ należy spodziewać się w państwach zaliczanych do czołówki UE, a tym bardziej w państwach mniej zamożnych. Na małe szanse uzyskania przez ŻŚ w Polsce wsparcia finansowego wskazuje m.in. trudna sytuacja budżetu centralnego, który w połowie roku 2011 wykazuje ponad 7% deficyt, przekraczając dopuszczony przez UE poziom deficytu, określony na poziomie 3% PKB. Ponadto niezadowolający jest poziom długu publicznego, który jedynie dzięki wielu zabiegom podjętym przez rząd utrzymuje się na poziomie bliskim 55%, spełniając unijne kryterium ustalone na poziomie 60% PKB.

4. DROGA WODNA SZCZECIN-BERLIN JAKO ISTOTNY RYNEK DLA POLSKIEJ ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Ograniczone możliwości finansowe rozwijania istniejącej infrastruktury ŻŚ w Polsce nie muszą prowadzić do spadku roli tej gałęzi transportu. Wymaga to poszukiwania rynków, gdzie ŻŚ może odegrać ważną rolę.

Szanse takie należy przede wszystkim dostrzegać w odniesieniu do trasy wodnej Szczecin-Berlin¹³. Wskazują na to zwłaszcza dwa czynniki:

- przeprowadzony w UE proces liberalizacji rynku ŻŚ i będący jego efektem wzrost roli ŻŚ w przewozach transgranicznych,
- stosunkowo dobre parametry polskiego odcinka tej drogi wodnej oraz dokonywane przez stronę niemiecką doskonalenie własnych dróg wodnych, w tym wchodzących w skład trasy Szczecin-Berlin.

Unijny rynek ŻŚ od 1.01.2000 r. funkcjonuje jako rynek w pełni zliberalizowany, na którym m.in.: [5]

- odstąpiono od stosowania obligatoryjnych taryf,
- otwarto rynki ŻŚ państw unijnych dla statków z tych państw.

Przeprowadzona liberalizacja nadała ŻŚ wymiar międzynarodowy. Jest też szansą dla polskiej ŻŚ, zwłaszcza biorąc pod uwagę:

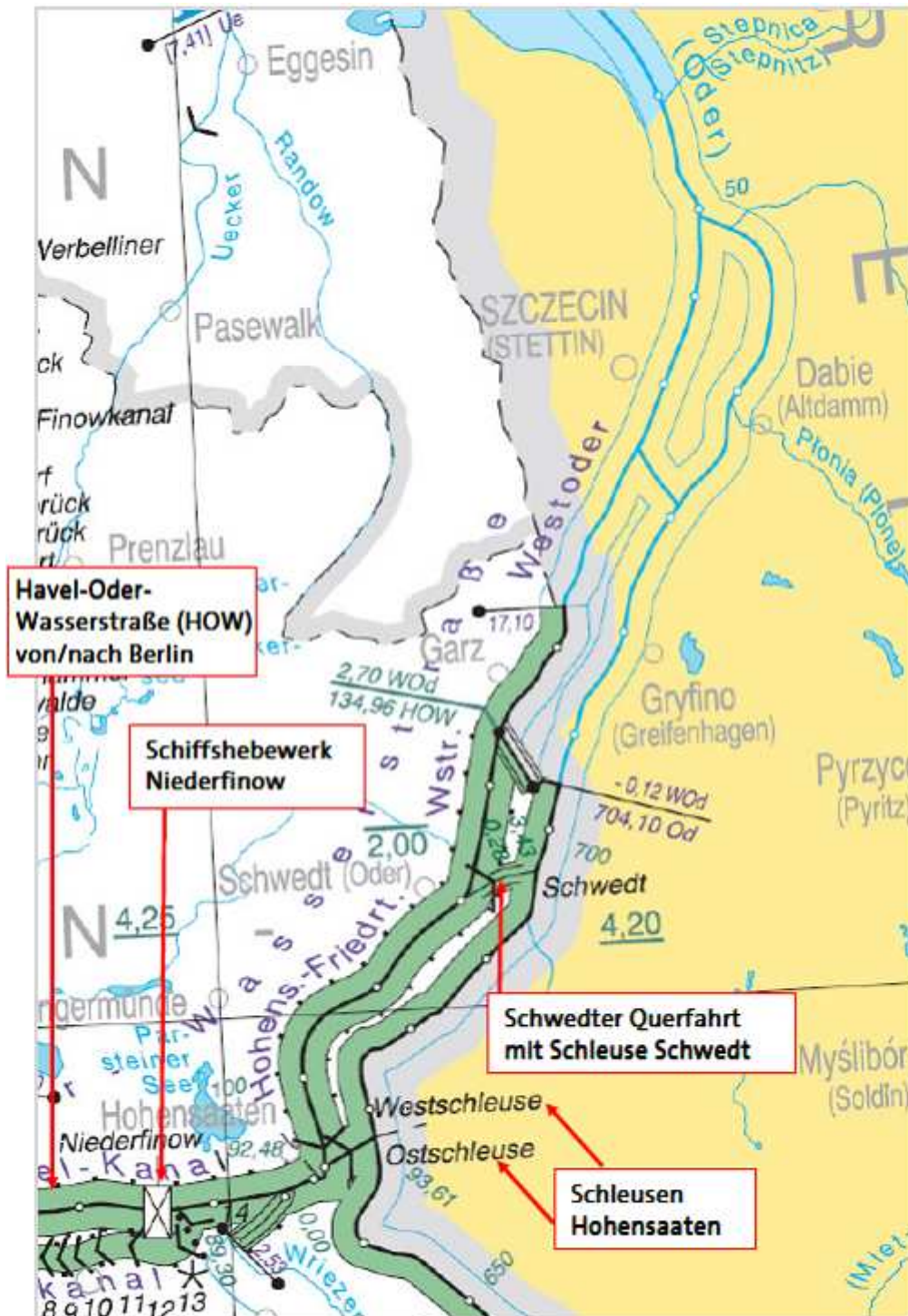
- stosunkowo dobre parametry polskiego odcinka trasy wodnej Szczecin-Berlin¹⁴ oraz
- zlokalizowany na końcowym odcinku tej trasy Zespół Portów Morskich Szczecin-Świnoujście¹⁵.

Dzięki naturalnym parametrom dolnego odcinka Odry oraz prowadzonym modernizacjom odcinków niemieckich, trasa wodna Szczecin-Berlin przez kanał Haweli oferuje dobre warunki żeglugowe, a ponadto umożliwia dalszą żeglugę w kierunku północnym (Rostock, Lubeka, Hamburg) oraz południowym (Magdeburg, Halle). Drogę wodną ze Szczecina do Berlina przez kanał Haweli prezentuje rysunek 6.

¹³ Na odcinek Odry w relacji Szczecin-Berlin, jako obszar o szczególnym potencjale rozwoju przewozów, wskazują W. Rydzkowski i R. Rolbiecki [22].

¹⁴ Szczegółową ocenę parametrów dolnego odcinka Odry przedstawia I. Jagniszczak [16].

¹⁵ K. Wojewódzka-Król i R. Rolbiecki wskazują, że szczególne możliwości wzrostu przewozów żeglugą śródlądową występują m. in. w obsłudze portów morskich i przewozów zagranicznych, zwłaszcza w relacji z Niemcami [25].



Rys. 6. Droga wodna ze Szczecina do Berlina przez kanał Haweli

Źródło:[23].

Szanse wykorzystania tej trasy dla rozwoju ŻŚ należy upatrywać zwłaszcza w powiązaniu z:

- prowadzoną intensywną rozbudową Berlina i jego okolic,
- przewidywanym przekształceniem strukturalnym niemieckiego rynku węgla.

Realizowana rozbudowa Berlina i okolic wiąże się m.in. z zapotrzebowaniem na kamienie, kruszywo i żwir, tj. towar przez nas posiadany, dla którego transportu ŻŚ jest szczególnie korzystna.

Przewidywane przekształcenie struktury niemieckiego rynku węgla wiąże się z planowaną substytucją niemieckiego węgla kamiennego węglem importowanym, którego część ma być sprowadzana drogą morską [13]. Tworzy to szanse dla wykorzystania w tym zakresie również trasy wodnej Szczecin-Berlin, w tym potencjału Zespołu Portów Morskich Szczecin-Świnoujście i polskiej ŻŚ.

Należy też przeanalizować możliwość szerszego wykorzystania ŻŚ w obsłudze produktów Zakładów Chemicznych Police, których asortyment produkcji jest podatny do przewozu ŻŚ.

Osiągnięcie sukcesu na w/w polach nie będzie łatwe. Wynika to z:

- silnej konkurencji rynkowej wobec polskiej ŻŚ, która stanowią:
 - a) przewoźnicy ŻŚ z innych państw,
 - b) przewoźnicy innych gałęzi, zwłaszcza transportu kolejowego,
- stosunkowo ograniczonej liczby klientów zainteresowanych usługami ŻŚ.

W tej sytuacji pozyskiwanie przez ŻŚ pojawiających się okazji rynkowych wymaga stosowania elastycznych i ofensywnych strategii¹⁶.

5. PODSUMOWANIE

Zapewnienie mocnej pozycji ŻŚ w systemie transportowym wymaga ponoszenia nakładów inwestycyjnych zapewniających rozwój:

- infrastruktury liniowej i punktowej ŻŚ,
- suprastruktury (floty ŻŚ).

Obecna sytuacja finansowa państw, nawet silnych gospodarek UE, nie wskazuje na możliwość podejmowania dużych przedsięwzięć inwestycyjnych w obszarze ŻŚ. W tych uwarunkowaniach nie ma co liczyć na skuteczność marketingowego podkreślenia zalet ŻŚ, lecz należy skupić się na poszukiwaniu sposobów jak najlepszego wykorzystania posiadanego potencjału ŻŚ.

¹⁶ Na zdolność polskich przewoźników ŻŚ do stosowania takich strategii wskazuje np. fakt, że polski armator ODRATRANS zdołał osiągnąć 10% udział w całości przewozów towarowych realizowanych przez ŻŚ w obszarze ciągnącym do Odry i Łaby [21].

W przypadku polskiej ŻŚ oznacza to potrzebę:

- rozwijania żeglugi na najbardziej obiecujących rynkach,
- możliwie maksymalnego wykorzystania posiadanych przewag, w tym związanych z kosztami pracy i elastycznością rynkową¹⁷.

W obecnych uwarunkowaniach szczególne szanse dla polskiej ŻŚ daje eksploatawanie trasy wodnej Szczecin-Berlin. Szanse te wiążą się z:

- otwarciem unijnego rynku ŻŚ dla przewoźników unijnych,
- dobrym stanem drogi wodnej w relacji Szczecin-Berlin,
- rozbudową Berlina i okolic, wywołującą zapotrzebowanie m.in. na towary masowe, do przewozu których predestynowana jest ŻŚ,
- rosnące zapotrzebowanie Niemiec na importowany węgiel kamienny, sprowadzany m.in. transportem morskim, co tworzy pewne szanse wykorzystania do tych przewozów potencjału Zespołu Portów Morskich Szczecin-Świnoujście oraz polskiej ŻŚ.

Uwzględniając istnienie silnej konkurencji, którą stanowią przewoźnicy żeglugowi z innych krajów, jak też przewoźnicy innych gałęzi, zwłaszcza transportu kolejowego, rynkowe sukcesy polskiej ŻŚ będą możliwe głównie w przypadku:

- stosowania ofensywnych strategii rynkowych,
- stosowania elastycznej polityki cenowej uwzględniającej istniejący popyt i podaż na usługi ŻŚ,
- angażowania się ŻŚ w tzw. kombinowane procesy transportowe z udziałem innych gałęzi, np. z wykorzystaniem transportu morskiego i portów morskich.

¹⁷ Na wysoką elastyczność polskich firm ŻŚ wskazuje m.in. fakt, że w czasie obowiązywania umowy z 19.04.1993 r. zalecającej, by ruch towarowy między Polską i Niemcami był obsługiwany po połowie przez statki polskie i niemieckie, w roku 2000 na przewozy statkami polskimi przypadało 91,54%, a niemieckimi 8,46% ogólnej masy towarowej przewożonej ŻŚ między Polską i Niemcami [24].

PODSTAWOWE CZYNNIKI KSZTAŁTOWANIA POZYCJI ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM

Streszczenie

Zapewnienie mocnej pozycji ŻŚ w systemie transportowym wymaga ponoszenia nakładów inwestycyjnych zapewniających zarówno rozwój infrastruktury liniowej i punktowej ŻŚ jak i tzw. suprastruktury (floty ŻŚ).

Obecna sytuacja finansowa państw, nawet silnych gospodarek UE, nie wskazuje na możliwość podejmowania dużych przedsięwzięć inwestycyjnych w obszarze ŻŚ. W artykule akcentuje się, że w tych uwarunkowaniach, marketingowe podkreślanie zalet tej gałęzi transportu ma ograniczoną skuteczność i należy skupić się na poszukiwaniu sposobów jak najlepszego wykorzystania posiadanego potencjału ŻŚ. W przypadku polskiej ŻŚ oznacza to przede wszystkim potrzebę rozwijania żeglugi na najbardziej obiecujących rynkach, których przykładem jest obszar drogi wodnej Szczecin-Berlin oraz jak najlepszego wykorzystania posiadanych przewag, w tym związanych z kosztami pracy i elastycznością rynkową.

THE BASIC FACTORS SHAPING THE POSITION OF INLAND NAVIGATION IN TRANSPORT SYSTEM

Summary

Ensuring a strong position of the inland navigation in the transport system requires the increase of capital investments in order to ensure both, the expansion of the linear and spot infrastructure as well as the development of so-called suprastructure (the fleet of inland navigation).

The current financial situation of many countries in the EU, even those with strong economies, does not indicate the possibility of making large investments in the area of inland navigation. The article emphasizes, that in such conditions, marketing highlighting the advantages of this type of transport has limited effectiveness and should focus on finding ways to make the best use of the potential of inland waterway transport system.

In the case of the Polish inland waterway transport system, it means, first of all, a need to develop navigation on the most promising markets, as exemplified by the waterway between Szczecin and Berlin, and the best use of its advantages, including those related to labor costs and flexibility of the market.

LITERATURA

- [1] Bestimmung des „Carbon footprint und der spezifischen CO₂-Emissionen (CO₂-Intensität) der Binnenschifffahrt – Studien, in denen Werte für die CO₂-Intensität (CO₂-Emissionsfaktoren) für die Binnenschifffahrt bestimmt werden http://www.ccr-zkr.org/Files/wrshp120411/Etudes/Vebersich_Studie_de.pdf);
- [2] Binnenschiff und Umwelt. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung der Bundes, s. 1, http://www.wsv.de/Schifffahrt/Binnenschiff_und_Umwelt/index.html [pobrano 29.03.2011];
- [3] Binnenschifffahrt: Karriereportal der Logistik mit Logistik-Karriere, Logistik-Jobs, Logistik-S-Windows Internet Explorer, s. 2/3 http://www.gate4logistics.de/logistik-branche/gueterverkehr/binnenschiff_fahrt.html (pobrano 29.03.11); J. Frydecki, Bezpieczeństwo żeglugi na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie. Szczecin 2008, 13(85), s. 15; Bericht: Neuer institutioneller Rahmen für die Europäische Binnenschifffahrt. EFIN-GRUPPE. European Framework for Inland Navigation. Oktober 2004, s. 19;
- [4] Blick in die Zukunft. W: Binnenschifffahrt Report . März 2001, Nr. 1, s. 4;
- [5] Bodewig K., Viele Binnenschiffer sehen sich einem harten und unfairen Wettbewerb ausgesetzt. Binnenschifffahrt Report. März 2001, Nr. 1, s. 9;
- [6] Danklefsen N., Binnenschifffahrt, Intermodalität und Logistik, s.3-4/5 [nie numerowane]. http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/de/FTU_4.6.10.pdf [pobrano 5.04.11];
- [7] Die Binnenschifffahrt in Polen http://kanaly.info/de_contentnews=31 [pobrano 29.03.11];
- [8] Doerfler E.P., Canale Saale? Argumente gegen den Saalekanal. Bund-Elbeprojekt, <http://www.diesaaale.de/themen/Flussausbau/canale.pdf> [pobrano 26.03.11];
- [9] Donau-Oder-Elbe Kanal. Entwicklungskonzept 2000. W: Donau-Oder Wasserstrasse. TINA VIENNA Transport Strategies. Berlin, 6. November 2007, slajd 11/53 (nie numerowany) http://iovg.cumed-flieserver.de/30/30_vortrag3.pdf (pobrano 27.03.11);
- [10] Entschließung des Bundesrates zur Schaffung von fairen Chancen für die Binnenschifffahrt. Beschluss des Bundesrates. Drucksache 333/03 (Beschluss). 07.11.03, s. 3;
- [11] Förderung des Binnenschiffsverkehrs „NAIADES“, s. 1/3 http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/124450 [pobrano 29.03.11];
- [12] Gawlik R., Smolnicki K., Odra 2006 – niodorzeczny program, s. 1. http://www.eko.org.pl/lkp/ekoregion_warta/4/4_gawlik.html [pobrano 6.04.11];
- [13] Gohlisch G., Naumann S., Roethke-Habeck P., Bedeutung der Elbe als europäische Wasserstrasse. Umweltbundesamt. Berlin, Januar 2005, s. 17;
- [14] Hacksteiner T., Zukünftige Entwicklungen. W: OWSV Symposium „Die Rolle der Binnenschifffahrt im Rahmen der europäischen Verkehrspolitik“, slajd 3/16

- (nie numerowane),
<http://www.wko.at/wknoe/verkehr/oewsv/symposium2010/hacksteiner.pdf>
 [pobrano 14.04.11];
- [15] Ion N., What perspectives for the Trans-European Transport Networks (TEN)? Slajd 8/10 (slajdy nie numerowane). International Conference: Rivers In Central and Eastern Europe – Ecological Perspectives for the Trans-European Transport Network?. Potsdam 6-7 November 2003;
- [16] Jagniszczak I., Zwiększenie efektywności żeglugi na drogach wodnych śródlądowych w wyniku integracji regionalnego systemu sterowania ruchem statków. Akademia Morska w Szczecinie. Studia Nr 47. Szczecin 2007, s. 93-100;
- [17] Janak M., Danube-Oder-Elbe Canal: a threat to Danube?. International Conference: Rivers in Central and Eastern Europe – Ecological Perspectives for the Trans-European Transport Network?. Potsdam 6-7 November 2003, slajd 3/12 (nie numerowane).
http://www.fluesse-verbinden.net/download/vortrag_janak.pdf [pobrano 14.04.11];
- [18] Kanalisierung der Flüsse. Wohin fließt unser Steuergeld? s. 5. http://www2.michael-cramer.de/uploads/2006_11_30_binnenwasserstrassen.pdf [pobrano 26.03.11];
- [19] Moś T., Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Dolnośląskiego. Część VII. Żegluga Śródlądowa (diagnoza). OBET. Warszawa, Wrocław, maj 2006, s. 31-32;
- [20] Nichts Neues: kein Geld für Infrastruktur. W: Binnenschifffahrt Report. März 2001, Nr. 1, s. 26;
- [21] Petschow U., Włodarski W., Stand und Potenziale der Elbe-Binnenschifffahrt und deren wirtschaftliche Wirkungen auf die Elbe-Region. Schriftenreihe des IOW 194/09. Berlin, November 2009, s. 122-124;
- [22] Rydzkowski W., Rolbiecki R., Transport wodny śródlądowy jako ogniwo łańcucha logistycznego. W: Infrastruktura transportowa szansą i barierą rozwoju regionalnego. Materiały konferencyjne pod red. J. Łacnego. Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy. Bydgoszcz 2008, s. 319;
- [23] Seiffert Ch., Schwiager B., Schwerpunktsetzung für den Ausbau der Bundeswasserstrassen. Zustandanalyse für die politische Bewertung. Team Red. Berlin 18.11. 2010, s. 32;
- [24] Trauriges Ergebnis: 8,46 Prozent im Polenverkehr. Binnenschifffahrts Report. März 2001, Nr. 1, s. 14;
- [25] Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., Transport wodny-śródlądowy. W: Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski. Pod red. B. Liberadzkiego i L. Mindura. Warszawa-Radom 2007. Wydanie II uzupełnione, s. 251;
- [26] Załoga E., Uwarunkowania rozwoju podaży usług żeglugi śródlądowej w Unii Europejskiej. W: Żegluga i porty morskie w procesie integracji europejskiej. Pod red. H. Salmonowicza. Uniwersytet Szczeciński. Zeszyty Naukowe Nr 452. Ekonomiczne Problemy Usług Nr 7. Szczecin 2007, s. 157.