

TRANSPORTOWE WYKORZYSTANIE ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH W POLSCE

Wprowadzenie

W krajach Europy Zachodniej a także krajach naddunajskich transport wodny śródlądowy jest ważnym ogniwem systemu transportowego. W 2016 r. w Holandii gałęzią tą zrealizowano 44,6%, w Belgii – 15,3%, Rumunii – 29,4%, Bułgarii – 27,2%, Niemczech – 8,8% łącznej pracy przewozowej wykonanej przez transport lądowy (kolejowy, samochodowy i wodny śródlądowy)¹. W efekcie, jak wykazano artykule pt. „Śródlądowe drogi wodne w Europie – funkcja transportowa i kierunki rozwoju”, opublikowanego w Biuletynie Polskiej Izby Spedycji i Logistyki nr 7-12/2018, funkcja transportowa śródlądowych dróg wodnych w Europie jest znaczna, a nawet na niektórych drogach wodnych realizowane są nowe inwestycje mające na celu wzmocnienie ich transportowej roli. W świetle tych europejskich tendencji pojawia się pytanie dotyczące transportowego znaczenia śródlądowych dróg wodnych w Polsce. Tym bardziej, że Polska dysponuje znacznym potencjałem w tym zakresie. Na 1000 km² przypada w Polsce 11,7 km dróg żeglownych, podczas gdy średnia unijna (28 krajów) wynosi 9,3 km/1000 km². Wyższy wskaźnik gęstości ma tylko 6 państw: Holandia (150,7 km), Belgia (49,7 km), Finlandia (24,0 km), Niemcy (21,5 km), Węgry (20,0 km) oraz Luksemburg (14,3 km)².

Dlatego też jako cel artykułu przyjęto identyfikację intensywności transportowego wykorzystania głównych śródlądowych dróg wodnych w Polsce, a więc Odry i drogi wodnej Wisły. Realizując założony cel pominięto z rozważań przewozy międzynarodowe, które realizowane są na stabilnym poziomie i de facto tylko w marginesowym stopniu są powiązane z krajową siecią śródlądowych dróg wodnych.

1. Administracja śródlądowych dróg wodnych w Polsce

Na mocy znowelizowanej 20 lipca 2017 r. ustawy Prawo Wodne (Dz.U. z 2017 r., poz. 1566) od 1 stycznia 2018 r. zlikwidowane zostały podległe Ministerstwu Środowiska: Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej i jego regionalne oddziały (Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej), a także wojewódzkie zarządy melioracji i urządzeń wodnych (podległe marszałkom). Powołane zostało natomiast **Państwowe Gospodarstwo Wodne „Wody Polskie”**, podległe Ministerstwu Środowiska. Tak więc od 2018 r. gospodarowaniem zasobami wodnymi w Polsce co do zasady zajmuje się jeden podmiot - Wody Polskie. Niemniej istotną rolę w zakresie zarządzania drogami wodnymi odgrywa też minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej. W efekcie zgodnie z istniejącym stanem prawnym śródlądowe drogi wodne w Polsce stanowią mienie Skarbu Państwa, a prawa właścicielskie pełni:

- Państwowe Gospodarstwo Wodne „Wody Polskie” – w odniesieniu do śródlądowych wód płynących i wód podziemnych, z wyłączeniem dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym;

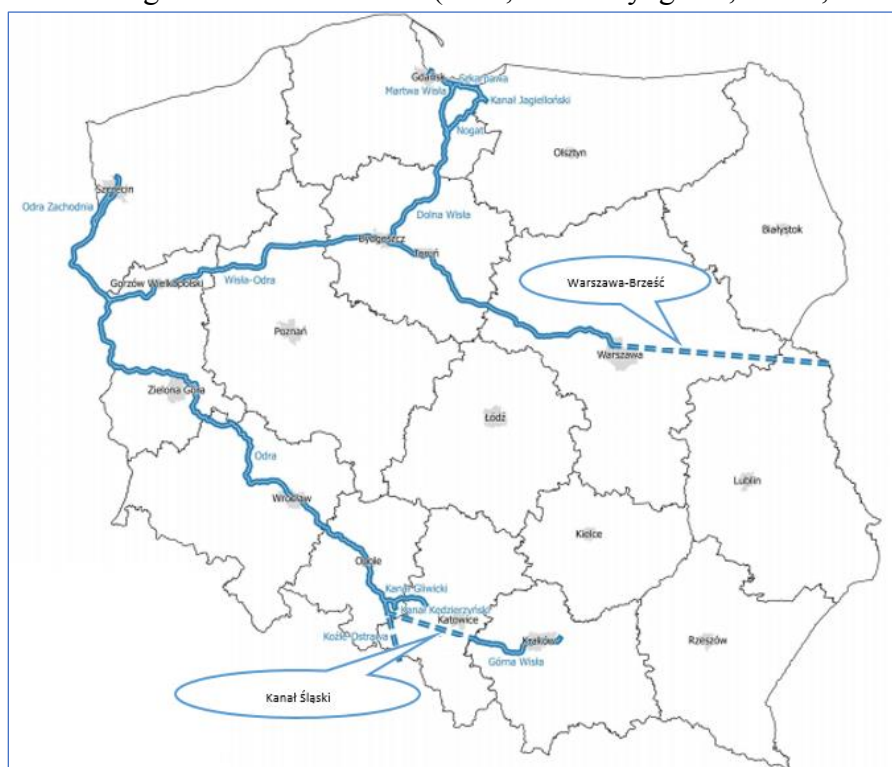
¹ *Modal split of freight transport*, Eurostat, 2019, <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

² B. Wawryszuk, *Żegluga śródlądowa w Polsce tonie. Barki transportują coraz mniej ładunków*, trans.info, 2018, <https://trans.info/pl/zezluga-srodladowa-w-polsce-tonie-112620>

- Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – w stosunku do śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym.

Do końca kwietnia 2019 r., spośród wszystkich śródlądowych dróg wodnych w Polsce, nie zostały oficjalnie wyodrębnione śródlądowe drogi wodne istotne dla zapewnienia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju, a więc te które mają być uznane za drogi wodne o szczególnym znaczeniu transportowym. Jednak z projektu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2017 r.³ wynika, że do śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym w Polsce mają być zakwalifikowane (rys.1):

- Odrzańska droga wodna (Odra + Kanał Gliwicki),
- dolna Wisła,
- połączenie Warszawa –Brześć (ogniwo brakujące),
- Wisła – Zalew Wiślany,
- górna Wisła,
- Kanał Śląski (ogniwo brakujące),
- droga wodna Wisła-Odra (Brda, Kanał Bydgoski, Noteć, Warta).



Rys. 1. Śródlądowe drogi wodne o szczególnym znaczeniu transportowym w Polsce wg projektu rozporządzenia Rady Ministrów

Źródło: Ł. Pieron, *Inwentaryzacja części składowych śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym*, Wydział Strategii Rozwoju Departament Żeglugi Śródlądowej Warszawa, marzec 2017 r., s. 4

Sieć śródlądowych dróg wodnych w Polsce uznanych za żeglowne liczy 3653,5 km, z czego 2416,6 km stanowią uregulowane rzeki żeglowne, 643,6 km – skanalizowane odcinki rzek, 334,7 km – kanały, a 258,6 km – jeziora żeglowne⁴. Obecnie większe znaczenie

³ Rządowe Centrum Legislacji, kwiecień 2019, <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12306355>

⁴ *Transport - wyniki działalności w 2017 roku*, GUS, Warszawa 2018, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2017-roku,9,17.html>

transportowe ma jednak tylko część dróg wodnych uznanych za żeglowne. Zakładając, że są to drogi o parametrach przynajmniej III klasy technicznej, można założyć, że jest to około 610,7 km dróg, co stanowi zaledwie 16,7% długości dróg żeglownych⁵. Wykorzystywane do celów żeglugowych odcinki dróg wodnych powiązane są przede wszystkim z drogą wodną Odry oraz górną i dolną Wisłą.

2. Funkcja transportowa drogi wodnej Odry

W skład drogi wodnej Odry wchodzi przede wszystkim następujące szlaki wodne: Kanał Gliwicki, Kanał Kędzierzyński, rzeka Odra do ujścia do jeziora Dąbie, rzeka Odra Zachodnia, rzeka Parnica i Przekop Parnicki. Parametry techniczne drogi wodnej Odry (799,8 km) w 49,4% jej długości nie spełniają nawet warunków klasy III⁶. Na tej drodze wodnej jedynie 2 śluzy żeglowne spośród 47 spełniają parametry techniczne określone dla co najmniej klasy IV, a więc minimalnej klasy międzynarodowej drogi wodnej. Oznacza to, że drogi wodne powinny gwarantować minimalną głębokość tranzytową (najniższa na szlaku wodnym) na poziomie 2,8 m, a tym samym powinny być dostępne dla barek motorowych o tonażu od 1000 do 1500 ton.

Poważne problemy na tej drodze wodnej wynikają także z nieodpowiednich prześwitów pod mostami. Obecnie mosty projektowane są dla obowiązującej klasy drogi wodnej, stąd też wiele z nich nie spełnia parametrów eksploatacyjnych dla przynajmniej IV klasy żeglowności. Dla IV klasy drogi wodnej minimalny prześwit w świetle mostów w warunkach WWŻ (wysoka woda żeglowna) powinien wynosić:

- 5,25 m przy przewozach kontenerów w dwóch warstwach na pokładzie,
- 7,00 m przy przewozach kontenerów w trzech warstwach na pokładzie.

Jak wynika z tabeli 1, aż 60 mostów na drodze wodnej Odry nie spełnia wymagań klasy IV, w tym 39 mostów drogowych i 18 kolejowych.

Tabela 1. Wykaz mostów niespełniających wymagań co najmniej klasy IV żeglowności na drodze Wodnej Odry

Rodzaj obiektu	Kanał Gliwicki	Odra	Odra Wschodnia	Odra Zachodnia	Rzeka Parnica
Most drogowy	11	24	1	2	1
Most Kolejowy	3	12	1	1	1
Kładka dla pieszych	-	3	-	-	-
Razem	14	39	2	3	2

Źródło: Ł. Pieron, *Inwentaryzacja części składowych śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym*, Wydział Strategii Rozwoju Departament Żeglugi Śródlądowej Warszawa, marzec 2017 r., s. 13

Najtrudniejsze warunki nawigacyjne występują na Odrze środkowej od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia Warty (75,2 km). Zgodnie z rozporządzeniem odcinek ten spełnia parametry klasy II, co oznacza, że minimalna głębokość tranzytowa powinna wynosić 1,8 m. Z punktu widzenia obecnie eksploatowanych statków, które mają zanurzenie 1,6 m jest to głębokość wystarczająca. W praktyce jednak okresowo na tym odcinku głębokość spada do 0,6 - 0,7 m⁷.

⁵ Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. z 2002 r. Nr 77, poz. 695)

⁶ Ibidem

⁷ *Logistyka w Polsce RAPORT 2017*, Praca zbiorowa pod redakcją Ireneusza Fechnera i Grzegorza Szyszki, Biblioteka Logistyka, Poznań 2018, s. 79.

Obok infrastruktury liniowej, ważnym czynnikiem decydującym o funkcji żeglugowej śródlądowych dróg wodnych są **porty, przystanie i przeładownie zakładowe** (nabrzeża przeładunkowe). Obecnie spośród 126 tego rodzaju obiektów zlokalizowanych na drodze wodnej Odry w procesach obsługi przewozu ładunków wykorzystywane są zaledwie 24 obiekty, z czego głównie to przeładownie zakładowe⁸.

W świetle przedstawionych uwarunkowań nawigacyjnych najlepsze warunki dla realizacji przewozów ładunków występują na Odrze górnej skanalizowanej (Koźle – Brzeg Dolny, dł. 187 km) oraz na dolnym odcinku Odry (od ujścia Warty do Szczecina, dł. 124 km). Łącznie na te odcinki przypada 85% przewozów ładunków realizowanych na Odrze⁹.

Większe znaczenie transportowe, od ukończenia w lipcu 2017 r. prac modernizacyjnych, ma również Kanał Gliwicki. Od lipca 2017 r. na Kanale tym realizowane są przewozy węgla do wrocławskiej elektrociepłowni. W 2018 r. przewozy te wyniosły 206,8 tys. ton i był to wynik o 63% wyższy niż w 2017 r.¹⁰ Do pewnej poprawy warunków nawigacyjnych na Odrze poniżej stopnia wodnego w Brzegu Dolnym przyczyniło się oddanie do eksploatacji 4 czerwca 2018 r. śluzy żeglugowej na budowanym od 1997 r. stopniu wodnym Malczyce (rys. 2). Na odcinku Brzeg Dolny – Malczyce możliwa jest obecnie swobodna żegluga, jednak budowa wszystkich elementów stopnia wodnego, w tym elektrowni wodnej, ma zakończyć się na przełomie lipca i sierpnia 2019 r.¹¹ Dotychczas poniesione nakłady na budowę stopnia wyniosły prawie 1 mld zł, i przewiduje się, że po zakończeniu inwestycji osiągną poziom około 1,2 mld zł¹².

Najgorsze warunki do realizacji przewozów ładunków, jak wcześniej wspomniano, występują na Odrze od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia Warty. Przewozy ładunków na tym odcinku w 2016 r. stanowiły zaledwie 0,02% łącznych przewozów ładunków na Odrze, a w 2017 r. udział ten był jeszcze mniejszy¹³.

Jak wynika z rys. 3, łącznie w 2017 r. przewozy na drodze wodnej Odry wynosiły 2,1 mln ton i w latach 2005-2017 wykazywały tendencję do zmniejszania się średniorocznie w tempie 4,6%. W odróżnieniu od doświadczeń wynikających z wykorzystania śródlądowych dróg wodnych w innych krajach europejskich, przewozy ładunków na drodze wodnej Odry nie mają stabilnego charakteru. Z analizy zróżnicowania przewozów na tej drodze wodnej, wynika że wskaźnik zmienności wynosi 47,3%, co oznacza że w badanym okresie przewozy ładunków różniły się przeciętnie od wartości średniej dla tego okresu o 47,3%. O względnej stałości przewozów można byłoby natomiast mówić w sytuacji gdyby wskaźnik ten nie przekraczał poziomu 10%.

⁸ Ł. Pieron, 2017. *Inwentaryzacja części składowych śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym*, Wydział Strategii Rozwoju Departament Żeglugi Śródlądowej Warszawa, marzec 2017 r., s. 22-25.

⁹ *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2017 roku*, GUS, Warszawa 2018, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wodny-srodladowy-w-polsce-w-2017-roku,4,8.html>

¹⁰ *Wzrost transportu węgla na Kanale Gliwickim o 63 proc.* Kurier Kolejowy, 03 grudnia 2018, <https://kurierkolejowy.eu/aktualnosci/32880/wzrost-transportu-węgla-na-kanale-gliwickim-o-63-proc.html>

¹¹ *Otwarto śluzę na stopniu wodnym w Malczycach. Inwestycja za 1 mld zł*, Portal Komunalny.pl, 2018., <https://portalkomunalny.pl/otwarto-sluzę-na-stopniu-wodnym-w-malczycach-inwestycja-za-1-mld-zl-375892/>

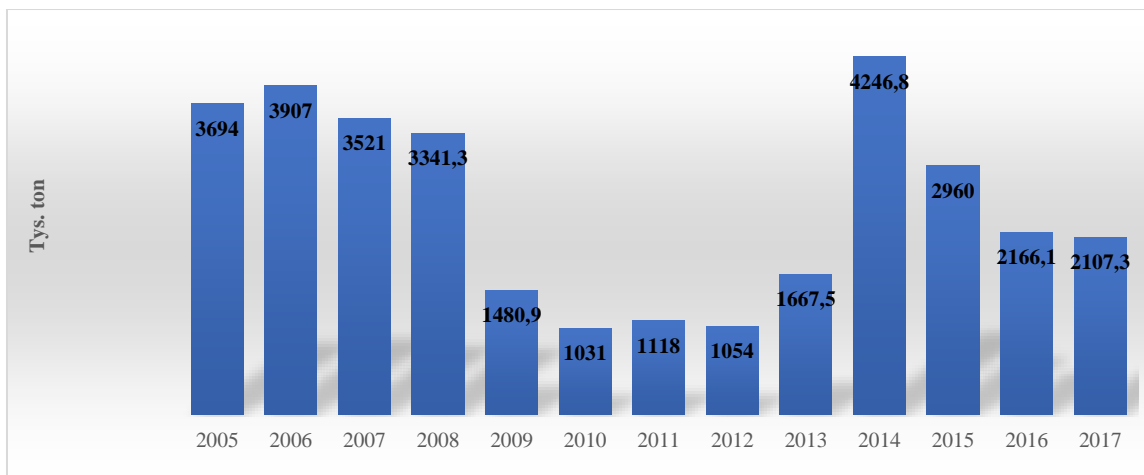
¹² L. Dolecki, 2018, *Na stopień w Malczycach wydano już niemal 1 mld zł i to jeszcze nie koniec*, Rynek Infrastruktury, <https://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/porty/na-stopien-w-malczycach-wydano-juz-niemal-1-mld-zl-i-to-jeszcze-nie-koniec-63380.html>

¹³ *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2017 roku ...*



Rys. 2. Śluza na stopniu wodnym Malczyce

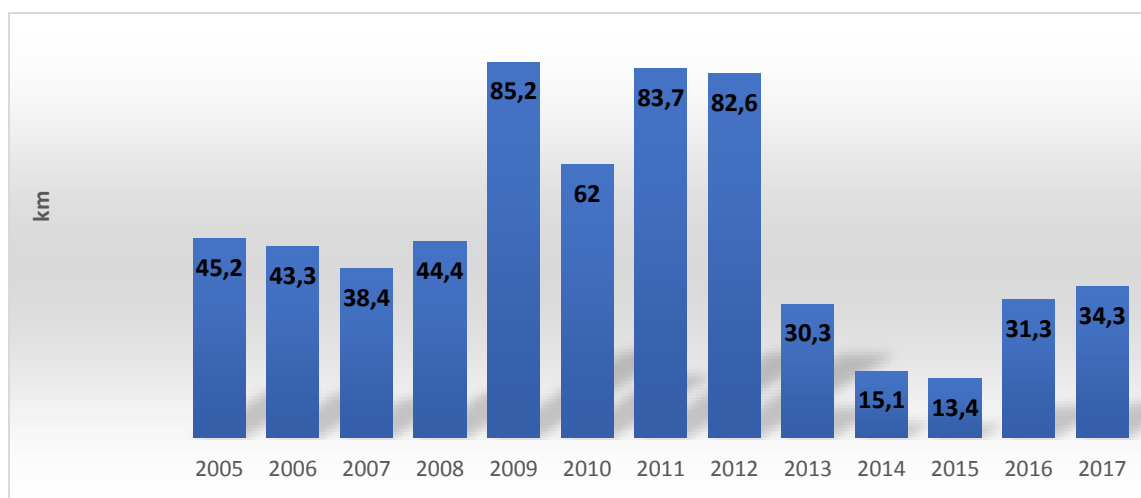
Źródło: Śluza na stopniu wodnym w Malczycach otwarta. Minister Gróbarczyk: Ponad 20 lat nikt nie był w stanie jej dokończyć, *Gospodarkamorska.pl*, 2018, <https://www.gospodarkamorska.pl/Porty,Transport/dolnoslaskie:-pierwsze-wodowanie-na-sluzie-stopnia-wodnego-w-malczycach-.html>



Rys. 3. Wielkość przewozów ładunków na Odrzańskiej Drodze Wodnej (Odra i Kanał Gliwicki)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Transport - wyniki działalności*, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2017-roku,9,17.html>

Niskie parametry techniczne drogi wodnej Odry, ich zróżnicowanie, a nawet postępująca degradacja sprawia, że trudne do organizacji są przewozy na długich dystansach. Przewozy ładunków na Odrze zwłaszcza od 2013 r. wykazują charakter lokalny. Ponadto, jak wynika z rys. 4, średnia odległość przewozu również wykazuje znaczne wahania. W latach 2009-2012 przeciętnie 1 tona ładunku była przemieszczana na Odrze na dystansie w granicach 60-85 km. Natomiast aktualnie odległość ta nieznacznie przekracza 30 km.



Rys. 4. Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku na drodze wodnej Odry
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Transport - wyniki działalności...*

Można oczekiwać, że w przyszłości funkcja transportowa drogi wodnej Odry wzrośnie. Od listopada 2018 r. prowadzone są działania na rzecz budowy kolejnych (po Malczycach) stopni wodnych w środkowym biegu Odry, które pozwolą na przywrócenie żeglugi towarowej z Gliwic do Szczecina oraz Świnoujścia¹⁴. Obecnie, najbardziej opłacalne, przewozy na długich dystansach są bowiem trudne do organizacji, stąd też mają jedynie charakter incydentalny.

3. Funkcja transportowa drogi wodnej Wisły

Szczególnie zróżnicowaną pod względem parametrów technicznych jest droga wodna Wisła. Aż 82% długości tej drogi wodnej spełnia jedynie parametry klasy I i II (w tym 75% klasy I), które z punktu widzenia wymagań współczesnej żeglugi są zbyt niskie, aby zapewnić opłacalność przewozów ładunków.

Droga ta pod względem hydrologicznym dzieli się na trzy odcinki:

- Wisłę górną od ujścia Przemszy do ujścia rzeki Sanny (dł. 279,7 km),
- Wisłę środkową od ujścia Sanny do ujścia Narwi (dł. 270,8 km),
- Wisłę dolną od ujścia Narwi do ujścia przekopu do morza pod Świbnem (dł. 390,9 km).

Na Wiśle górnej najgorsze warunki żeglugowe występują na odcinku swobodnie płynącym od stopnia wodnego „Przewóz” w Krakowie do ujścia rzeki Sanny (dł. 203 km). Wg rozporządzenia w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych jest to droga wodna klasy Ib o minimalnej głębokości tranzytowej 1,6 m. Głębokość ta w Polsce jest wystarczająca dla realizacji przewozów na poziomie granicznej opłacalności. Jednak w praktyce warunki nawigacyjne na tym odcinku nie są ustabilizowane i w efekcie żegluga towarowa jest możliwa tylko przy podwyższonych stanach wody.

Wisła środkowa jest obecnie najbardziej zaniedbanym odcinkiem pod względem zabudowy regulacyjnej (stan regulacji ocenia się jedynie na 30%)¹⁵. Na tym odcinku występują liczne wypłyccia, mielizny, piaszczyste wyspy. Wg rozporządzenia w sprawie klasyfikacji

¹⁴ *Wzrost transportu węgla na Kanale Gliwickim o 63 proc.* Kurier Kolejowy, 03 grudnia 2018, <https://kurierkolejowy.eu/aktualnosci/32880/wzrost-transportu-węgla-na-kanale-gliwickim-o-63-proc.html>

¹⁵ H. Rabant, M. Habel, Z. Babiński: *Transport ładunków ponadgabarytowych drogą wodną Wisły. Podstawowe parametry szlaku oraz główne utrudnienia.* Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG 2016, nr 19(3)

śródlądowych dróg wodny Wisła środkowa spełnia parametry klasy Ib o minimalnej głębokości tranzytowej 1,6 m. Tymczasem w praktyce na odcinku tym głębokości spadają poniżej 60 cm, a więc w rzeczywistości jest to droga bezklasowa.

Na Wiśle dolnej najgorszymi warunkami nawigacyjnymi charakteryzuje się odcinek ujście Narwi – Płock (stan zaawansowania prac regulacyjnych ocenia się na 30-40%). Według rozporządzenia odcinek ten również powinien spełniać parametry klasy Ib. Poważne utrudnienia nawigacyjne występują także na odcinku Włocławek – Solec Kujawski (43,0 km), na którym wg rozporządzenia występuje głębokość tranzytowa 1,6 m. Podobnie jak w przypadku innych odcinków dróg wodnych w rzeczywistości głębokości są znacznie niższe, które na tym odcinku kształtują się nawet poniżej 1,0 m (droga bezklasowa). Na dolnej Wiśle znaczne problemy nawigacyjne występują również na odcinku Solec Kujawski – Tczew (190,5 km). Odcinek ten powinien spełniać wg rozporządzenia parametry klasy II, a więc gwarantować głębokość tranzytową 1,8 m. Tymczasem głębokość rzeczywista na tym odcinku kształtuje się w granicach od 1,0 do 1,2 m.

Na drodze wodnej Wisły standardy klasy międzynarodowej spełnia jedynie:

- odcinek od ujścia rzeki Przemszy do połączenia z Kanałem Łaczańskim (klasa IV, dł. 37,5 km),
- odcinek Płock – Włocławek (klasa Va, dł. 55 km),
- Martwa Wisła od rzeki Wisły w miejscowości Przegalina do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi (klasa Vb, dł. 11,5 km).

Na Wiśle zlokalizowanych jest znacznie mniej niż na Odrze obiektów infrastruktury punktowej (porty, przeładownie zakładowe, przystanie). W wyniku przeprowadzonej w 2017 r. inwentaryzacji części składowych śródlądowych dróg wodnych w Polsce wykazano, że na Wiśle liczba tego rodzaju obiektów wynosi 55. Obiekty te są jednak w większym stopniu wykorzystywane do zadań transportowych niż na drodze wodnej Odry. Spośród łącznej liczby tego rodzaju obiektów, wynoszącej 55, funkcje transportowe realizowane są w 33 punktach (60%), z czego większość to przeładownie zakładowe¹⁶.

W świetle przedstawionych uwarunkowań **wykonywanie przewozów ładunków nie jest możliwe na Wiśle środkowej** (od ujścia rzeki Sanny do ujścia Narwi). Ze względu na „zdziczenie” tego odcinka nie rozwija się również na tym odcinku żegluga turystyczna i rekreacyjna.

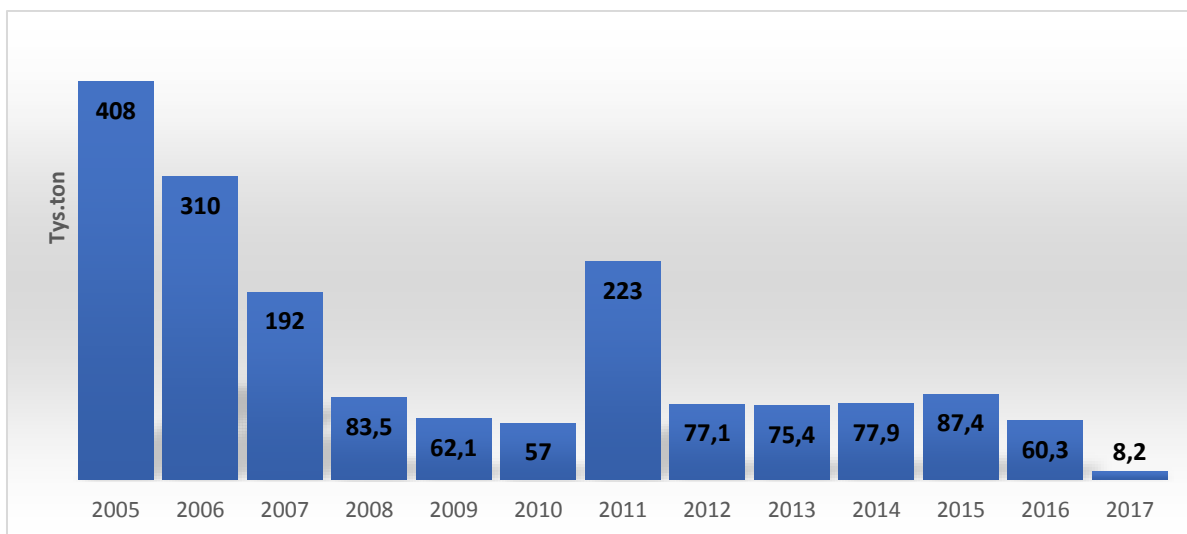
Nieco lepsza sytuacja występuje na Wiśle górnej (rys. 5). W latach 2005-2017 przewozy ładunków na tym odcinku Wisły zmniejszały się w tempie 27,8% rocznie. Ponadto przewozy ładunków na górnej Wiśle wykazują wyjątkowo wysoki poziom zmienności. W badanych latach przewozy średnio odchodziły się od poziomu przeciętnego przewozów dla całego analizowanego okresu aż o 88,3%. Wyjątkowo niski poziom przewozów na górnej Wiśle odnotowano w 2017 r. – zaledwie 8,2 tys. ton.

Żegluga towarowa na górnej Wiśle ogranicza się tylko do przewozów kruszywa wydobywanego z koryta rzeki na potrzeby głównie Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego. Przewozy te mają więc charakter technologiczny, gdyż związane są jedynie z przemieszczeniem wydobytych kruszyw na brzeg. Średnia odległość tego typu przewozów jest więc niewielka i, jak wynika z rysunku 6, kształtuje się w ostatnich latach w granicach 8-9 km.

Wyraźnie **większą intensywnością wykorzystania pod względem transportowym charakteryzuje się dolny odcinek Wisły**, na którym operuje jeden z największych armatorów

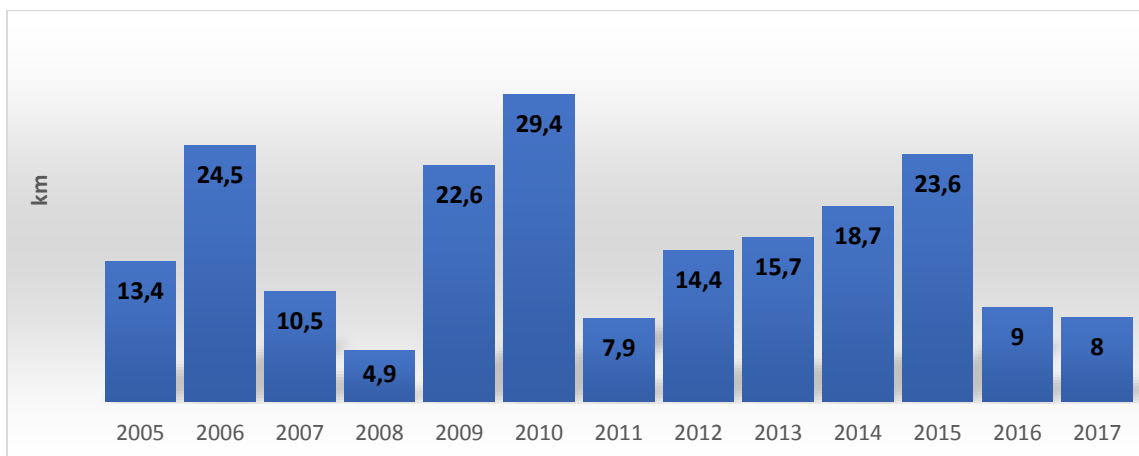
¹⁶ Ł. Pieron, op. cit., s. 40-41.

żeglugi śródlądowej w Polsce – Żegluga Bydgoska sp. z o.o. Jak wynika z rysunku 7, w 2017 r. na tym odcinku Wisły przewieziono 411,8 tys. ton i było to o 43,5% mniej niż w roku poprzednim.



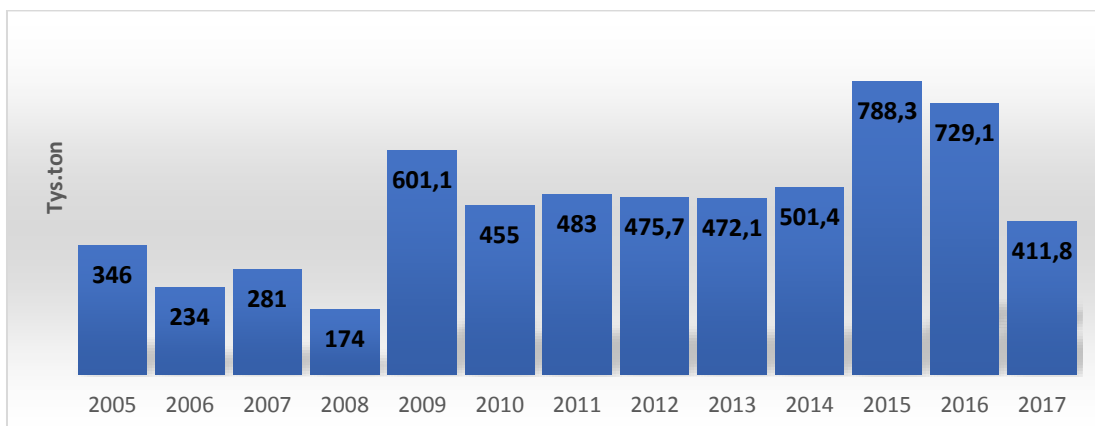
Rys. 5. Przewozy ładunków na drodze wodnej górnej Wisły w latach 2005-2017

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Transport wyniki działalności...



Rys. 6. Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku na górnej Wisły

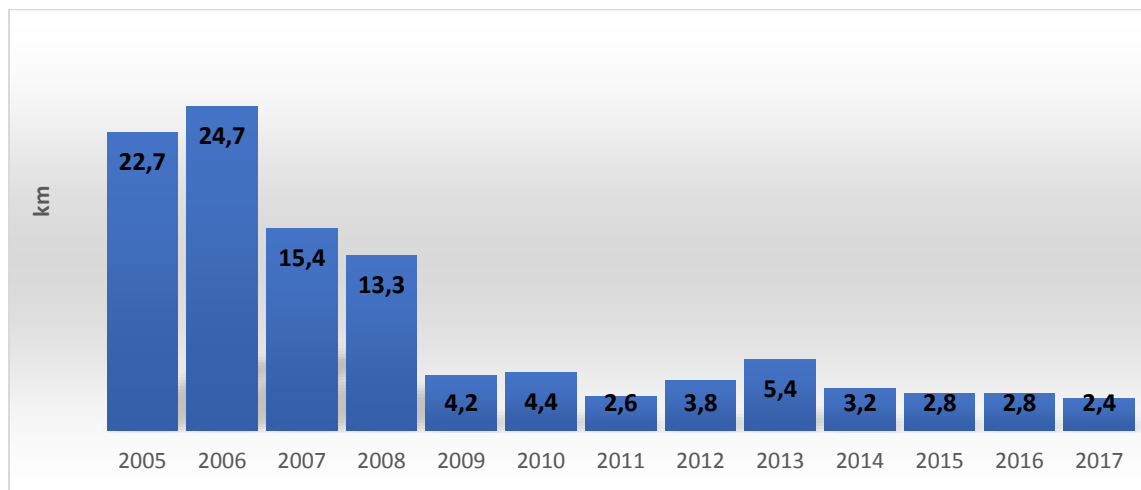
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Transport wyniki działalności...



Rys. 7. Przewozy ładunków na drodze wodnej dolnej Wisły w latach 2005-2017

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Transport wyniki działalności...

W odróżnieniu od Odry i górnej Wisły, **żegluga na Wiśle dolnej szczególnie wykazuje lokalny charakter**. Przewozy te prawie w całości dotyczą kruszyw wydobywanych z dna rzeki. Jak wynika z tys. 8, od 2009 r. średnia odległość przewozy 1 tony ładunku na dolnej Wiśle nie przekracza 6 km, a w 2017 r. wynosiła zaledwie 2,4 km. Sytuacja ta nie jest zgodna ze specyfiką tej gałęzi transportu. Gałąź ta bowiem ze względu na duży udział kosztów stałych w kosztach całkowitych, jest predestynowana przede wszystkim do przewozu ładunków na duże odległości.



Rys. 8. Średnia odległość przewozy 1 tony ładunku na dolnej Wiśle

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Transport wyniki działalności...

Mimo to przewozy ładunków na tym odcinku Wisły wykazują relatywnie wysoki poziom stabilności, która jest wyższa nawet niż w przypadku drogi wodnej Odry. Podczas gdy, jak wcześniej wspomniano, współczynnik zmienności przewozów odnotowanych na Odrze w latach 2005-2017 wynosił 47,3%, to przewozy ładunków na Wiśle dolnej odchodziły się przeciętnie od średniej wielkości przewozów (457,9 tys. ton) odnotowanych w badanych latach o 39,0%. Zjawisko to może świadczyć o pewnym potencjale transportowym tej drogi wodnej. Zwłaszcza, że dostosowanie dolnego odcinka Wisły do standardów międzynarodowych może być łatwiejsze ze względu na niewielkie ograniczenia, wynikające z liczby mostów z niedostatecznym prześwitem. Jak wynika z przeprowadzonej w 2017 r. inwentaryzacji śródlądowych dróg wodnych w Polsce na tym odcinku Wisły jest tylko 1 most (most drogowy)¹⁷, który nie spełnia odpowiednich standardów żeglugowych.

O dużym potencjale drogi wodnej dolnej Wisły świadczy także planowana w obszarze Bydgoszczy i Solca Kujawskiego budowa Platformy Multimodalnej z portem rzeczonym zlokalizowanym na lewym brzegu Wisły (km 766-771). Platforma ta pełniłaby rolę centrum transportowo-logistycznego integrującego transport wodny śródlądowy, samochodowy i kolejowy. Studium lokalizacyjne dla tego przedsięwzięcia zostało zrealizowane w ramach transnarodowego projektu EMMA (Program INTERREG Region Morza Bałtyckiego), a wyniki przedstawione w listopadzie 2018 r.

Wybrana lokalizacja spełnia warunku budowy tego typu platformy. W regionie tym krzyżują się międzynarodowe śródlądowe drogi wodne E40 i E70, przebiegają linie kolejowe nr 18 i 201, a w pobliżu przebiegają krajowe drogi samochodowe A1, S5 oraz planowana jest droga S10.

¹⁷ Ł. Pieron, op. cit., s. 13

Ze względu na plany rozbudowy portów (zarówno w Gdańsku, jak i w Gdyni) zakłada się, że tylko zwiększenie możliwości przepustowych infrastruktury transportu na zapleczu, w szczególności w osi północ-południe, umożliwi rozwój portów morskich w dalszej perspektywie. Realizowane jak i planowane inwestycje kolejowe (modernizacja linii kolejowej nr 201 z Gdyni i linii kolejowej nr 9 z Gdańska do Tczewa), jak i drogowe (m.in. plany modernizacji dostępu drogowego do portu w Gdyni, częściowo także plany budowy obwodnicy Trójmiasta) nie rozwiążą wszystkich problemów przejęcia przeładunków portowych. Tak więc zagospodarowanie drogi wodnej dolnej Wisły oraz uruchomienie Multimodalnej Platformy Bydgoszcz-Solec Kujawski pozwoliłoby na przekierowanie części potoków ładunków z portów morskich na drogę wodną.

Zakłada się, że budowa Platformy Multimodalnej Bydgoszcz-Solec Kujawski zostanie zrealizowana w latach 2025–2027, a latach 2028–2035 rozpocznie się pierwszy etap działalności Platformy. W tym okresie na drodze wodnej Wisły z Gdańska do regionu Bydgoszczy - Solca Kujawskiego powinny być zapewnione jednolite warunki żeglugowe minimum klasy III. Po 2045 r., w wyniku pełnej kaskadyzacji Wisły, parametry żeglugowe szlaku wodnego powinny być podniesione do klasy IV, przy jednoczesnym wydłużeniu sezonu żeglugowego do 292 dni. Prognozuje się, że już w pierwszym etapie funkcjonowania Platformy Multimodalnej przeładunki wyniosłyby ponad 1 mln ton, a 2055 r. – prawie 3 mln ton, w tym 1,6 mln ton ładunków przewożonych w kontenerach¹⁸.

Obecnie do pilnych inwestycji na drodze wodnej dolnej Wisły należy podparcie stopnia wodnego we Włocławku poprzez budowę kolejnego stopnia w Siarzewie (rys. 9). Stopień we Włocławku nie jest przystosowany do „samotnej” eksploatacji. Na skutek erozji dennej obniżenie poziomu wody poniżej stopnia przekroczyło już kilkakrotnie założenia projektowe (ok. 2,5–3,0 m) i w konsekwencji spowodowało przekroczenie granicy dopuszczalnych obciążeń wynikających z naporu spiętrzzonej wody na elementy konstrukcyjne obiektu¹⁹.

Powoduje to utratę stateczności stopnia, a tym samym ryzyko jego zawalenia się i poważnej katastrofy ekologicznej. W efekcie 14 listopada 2017 r. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów zaakceptował budowę stopnia w Siarzewie, a 29 grudnia 2017 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wydała zgodę środowiskową na budowę tamy²⁰. Decyzja ta została jednak oprotestowana przez organizacje środowiskowe i zaskarżana do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Do 28 września 2018 r. miała zakończyć się procedura odwoławcza i wydana odpowiednia decyzja przez GDOŚ. Niestety, decyzja ta jest ciągle odwlekana i wyznaczany jest nowy termin rozstrzygnięcia sprawy, a jako przyczynę zwłoki podaje się konieczność przeprowadzenia dodatkowego postępowania wyjaśniającego.

¹⁸ Studium lokalizacyjne dla zamierzenia inwestycyjnego: platforma multimodalna oparta na transporcie wodnym, kolejowym, drogowym i lotniczym z centrum logistyczno-magazynowym i portem rzeczonym zlokalizowanym na wskazanym obszarze lewego brzegu Wisły (km 766-771), z uwzględnieniem obszaru miasta Bydgoszczy i gminy Solec Kujawski, WYG International Sp. z o.o., Warszawa, listopad 2018 r., s. 4-9, <https://www.kujawsko-pomorskie.pl/europejska-wspolpraca-terytorialna/projekt-emma>

¹⁹ 40-lecie Stopnia Wodnego we Włocławku Bezpieczeństwo Dolnej Wisły – doświadczenia i nowe wyzwania, https://warszawa.rzgw.gov.pl/_data/assets/pdf_file/0007/7198/publikacja_pokonferencyjna_j_polski.pdf

²⁰ Decyzja środowiskowa dla budowy stopnia wodnego w Siarzewie, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, 2018, <http://bydgoszcz.rdos.gov.pl/decyzja-srodowiskowa-dla-budowy-stopnia-wodnego-w-siarzewie>



Rys. 9. Stopień wodny Siarzewo

Źródło: L. Dolecki, Budowa Stopnia Wodnego Siarzewo w kolejnym etapie prac, Rynek Infrastruktury, 2018, <https://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/porty/budowa-stopnia-wodnego-siarzewo-w-kolejnym-etapie-prac-61919.html>

W dniu 19 grudnia 2018 r. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska podjął decyzję o przekazaniu analizowanej sprawy Ministrowi Środowiska²¹, który wyznaczył nowy termin wydania decyzji w sprawie odwołania od decyzji środowiskowej dotyczącej budowy stopnia wodnego Siarzewo na dzień 13 marca 2019 r. Termin ten ponownie nie został dotrzymany i 20 marca 2019 r. wyznaczono kolejną datę rozstrzygnięcia kwestii środowiskowych budowy stopnia wodnego w Siarzewie na dzień 13 lipca 2019 r.²²

4. Prognozy przewozów ładunków na drogach wodnych a rzeczywiste ich transportowe wykorzystanie

Postępujący proces zaniedbań inwestycyjnych na śródlądowych drogach wodnych powoduje, że założenia prognostyczne w odniesieniu do przewozów wewnątrz krajowych na śródlądowych drogach wodnych w Polsce się nie sprawdzają (tabela 3). W 2017 r. na krajowej sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce przewieziono 2536,1 tys. ton (rys. 10) i poziom ten był 2,5-krotnie niższy aniżeli założona wielkość przewozów w prognozie 2007 r.

Wyraźnie bardziej umiarkowane prognozy przewozów ładunków transportem wodnym śródlądowym (łącznie przewozy wewnątrz krajowe i międzynarodowe), ujęte zostały w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) oraz w projekcie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (projekt z dnia 9 listopada 2018 r.). Prognozuje się, że w perspektywie do 2020 r. przewozy transportem wodnym śródlądowym osiągną poziom od 6,7 do 7,0 mln ton, a w perspektywie do 2030 r. – nawet 17 mln ton (tabela

²¹ Zawiadomienie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 19 grudnia 2018 r., znak DOOŚ-WDŚ.ZOO.420.16.2018.IG/mko.29, Generalna Dyrektor Ochrony Środowiska, <http://bip.gdos.gov.pl/zawiadomienie-generalnego-dyrektora-ochrony-srodowiska-z-dnia-19-grudnia-2018-znak-doo-s-wds-zoo-420-16-2018-ig-mko-29>

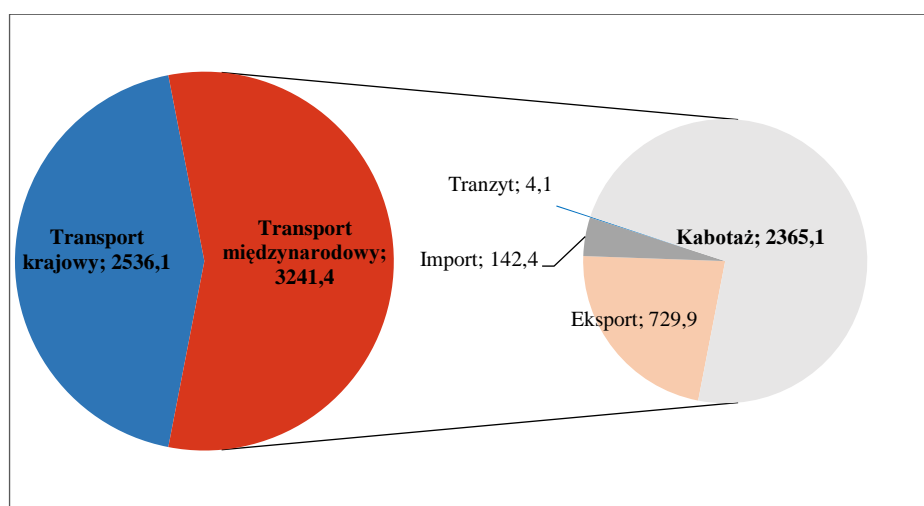
²² Biuletyn Informacji Publicznej Miasta Włocławek, 20.03.2019, <http://www.bip.um.wlocl.pl/ministerstwo-srodowiska-sekretarz-stanu-zawiadamia-ze-postepowanie-odwolawcze-od-decyzji-regionalnego-dyrektora-ochrony-srodowiska-w-bydgoszczy-z-dnia-29-grudnia-2017-r-znak-woo-4233-3-2016-ks-29/>

4). Realność tych prognoz jest jednak mocno uwarunkowana zmianą strategii finansowania śródlądowych dróg wodnych w Polsce.

Tabela 3. Prognoza i zrealizowane przewozy na krajowej sieci śródlądowych dróg wodnych (mln ton)

Lata	Prognoza przewozów wewnątrz krajowych z 2007 r.		Przewozy zrealizowane na krajowej sieci śródlądowych dróg wodnych	Błąd pojedynczej prognozy (różnica między realizacją a prognozą)	
	min.	max.		min.	max.
2005	4,5	4,5	4,5	0	0
2006	4,6	4,6	4,5	-0,1	-0,1
2007	-	-	4,0	-	-
2008	5	5	3,7	-1,3	-1,3
2009	5	5,1	2,2	-2,8	-2,9
2010	5,3	5,4	1,5	-3,8	-3,9
2011	-	-	1,9	-	-
2012	5,5	5,7	1,6	-3,9	-4,1
2013	5,6	5,7	2,2	-3,2	-3,5
2014	5,7	5,9	4,8	-0,9	-1,1
2015	-	-	3,8	-	-
2016	6	6,3	3,0	-3,0	-3,3
2017	6,2	6,6	2,5	-3,7	-4,1
2018	6,4	6,8			
2020	6,9	7,5			
2021	7,1	7,7			
2025	7,8	8,5			
2029	8,3	9,3			
2030	-	-			
2033	9,3	10,4			

Źródło: J. Burnewicz, *Prognoza zapotrzebowana na usługi transportowe w Polsce do 2020 roku*, W: *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, pod red. B. Liberadzkiego i L. Mindura, Instytut Technologii Eksploatacji – Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa-Radom 2007, s.132; . J. Burnewicz, *Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem docelowej struktury modelowej transportu*, <http://www.siskom.waw.pl/planistyka/polska/Burnewicz.pdf>



Rys.10. Struktura przewozów ładunków transportem wodnym śródlądowym w Polsce w 2017 r. według relacji przewozowych (tys. ton)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Transport wyniki działalności w 2017 r., GUS, Warszawa 2018.

Słabe wykorzystanie transportowe śródlądowych dróg wodnych a także ograniczenia przestrzenne rynku żeglugi śródlądowej powodują, że gałąź ta w Polsce obsługuje zaledwie

0,3% potrzeb przewozowych. Także wartość rynku tej gałęzi transportu jest w porównaniu do innych gałęzi relatywnie niewielka.

Tabela 4. Prognozy przewozów transportem wodnym śródlądowym w Polsce w perspektywie do 2030 r. (mln ton)

Lata	Prognoza przewozów ogółem w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)		Prognoza przewozów ogółem w projekcie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (projekt z dnia 9 listopada 2018 r.)	
	min.	max.	min.	max.
2010	5,1	5,1		
2015	6,2	6,2		
2020	6,7	6,9	7,0	7,0
2025	8,0	8,7	7	8
2030	12	14,4	14	17

Źródło: Uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Monitor Polski 2013, poz. 75; Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (projekt z dnia 9 listopada 2018 r.,

https://www.gov.pl/documents/905843/1047987/Strategia_Zr%C3%B3wnowa%C5%BConego_Rozwoju_Transportu_%28Projekt_z_dnia_9_listopada_2018_r%29.pdf/b1e2b8cc-e0c8-1e7f-22b3-4d90aa6a1832

Można oszacować, że **wartość towarowego rynku transportu wodnego śródlądowego w Polsce w 2016 r. kształtowała się na poziomie 364 mln zł a w 2017 r. - 384 mln zł, co stanowiło tylko 0,3%²³ łącznej wartości rynku przewozów ładunków w Polsce.**

Podsumowanie

Niewielkie transportowe znaczenie śródlądowych dróg wodnych jest przede wszystkim konsekwencją poziomu ich zagospodarowania. Jak wynika z doświadczeń, polityka rozwoju infrastruktury transportu w Polsce była i jest realizowana przede wszystkim przy uwzględnieniu potrzeb inwestycyjnych infrastruktury transportu samochodowego oraz kolejowego. Łącznie w okresie 2005-2016 na rozwój śródlądowych dróg wodnych w Polsce przeznaczono zaledwie 760 mln zł, podczas gdy nieporównywalnie więcej przeznaczono na rozwój infrastruktury drogowej – 174,9 mld zł i infrastrukturę kolejową – 21,9 mld zł. W badanym okresie, w relacji do nakładów na infrastrukturę transportu lądowego, poniesione nakłady na śródlądowe drogi wodne w Polsce stanowiły zaledwie 0,36%²⁴. Tak niski udział transportu wodnego śródlądowego w nakładach inwestycyjnych na infrastrukturę transportu lądowego przesądza o zakresie ich funkcji transportowej i w efekcie o roli żeglugi śródlądowej w obsłudze potrzeb przewozowych. **Udział transportu wodnego śródlądowego w nakładach na rozwój infrastruktury transportu lądowego jest bowiem zbieżny z udziałem tej gałęzi w obsłudze potrzeb przewozowych i udziałem w wartości rynku przewozów ładunków.** Zwiększenie zakresu funkcji transportowej dróg wodnych w Polsce jest więc bezsprzecznie związane ze zwiększeniem nakładów inwestycyjnych na ich rozwój. (op. Ryszard Rolbiecki)

²³Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej, GUS, Warszawa 2018.

²⁴Transport infrastructure investment and maintenance spending, OECD Statistics, <http://stats.oecd.org/Index.aspx>