

*Czesława Christowa*

Wydział Menedżerski i Nauk Technicznych  
Wyższa Szkoła Menedżerska w Warszawie

## **System obsługi transportowej portów ujścia Odry ze szczególnym uwzględnieniem transportu rzecznego**

---

### **Streszczenie**

Celem publikacji jest ocena udziału gałęzi transportu w obsłudze transportowej zespołu portów Szczecin-Police-Świnoujście w latach 1980–2017. Szczególna uwaga została poświęcona transportowi rzeczemu, którego udział w obsłudze portów wykazuje tendencję malejącą wbrew wytycznym KE zawartym w Białych Księgach polityki transportowej i morskiej UE. W artykule jest przedstawiona koncepcja optymalnych zmian struktury systemu obsługi transportowej portów, uwzględniająca odbudowę Odrzańskiej Drogi Wodnej, dokończenie kolejowych inwestycji infrastrukturalnych oraz rozwój autostrad morskich na Bałtyku.

**Słowa kluczowe:** porty morskie, usługi portowe, logistyka morska, obsługa transportowa portów, skomunikowanie portów

**Kody klasyfikacji JEL:** R, R4, R48

---

## 1. Wprowadzenie

Współczesne porty morskie pełnią funkcję węzłowych punktów transportowych o znaczeniu międzynarodowym oraz platform logistycznych łączących różne gałęzie transportu. Porty morskie, koncentrując w swojej przestrzeni gospodarczej kapitał, technologię, organizację i wiedzę, są postrzegane jako bieguny wzrostu gospodarczego, organizacje gospodarcze oparte na wiedzy oraz obszary działania małych i średnich przedsiębiorstw, a przede wszystkim jako centra logistyczno-dystrybucyjne. Porty morskie wyróżniają się swoimi rozbudowanymi i złożonymi strukturami techniczno-organizacyjnymi, realizującymi ważne dla gospodarki narodowej zadania gospodarcze i społeczne. Uczestnicząc w procesie przemieszczania dóbr od ośrodków produkcji do miejsc ich konsumpcji, porty morskie stanowią integralną część składową fazy cyrkulacji towarów w globalnych łańcuchach dostaw. Działają na styku rynków transportowych, do których należą, i rynków towarowych, które obsługują. Porty morskie są podsystemami systemu transportowego kraju usytuowanymi na styku lądu z morzem. Zaliczane są do punktowej infrastruktury transportu.

W procesie przepływu ładunków w relacjach lądowo-morskich są miejscem przeładunku i składowania oraz kompleksowej obsługi ładunków, pasażerów i środków transportu. Porty morskie realizują funkcje transportowe, handlowe, przemysłowe, logistyczno-dystrybucyjne, miastotwórcze i regionotwórcze [Christowa, 2011].

Do portów morsko-rzecznych leżących w ujściu Odry zalicza się dwa porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, a mianowicie porty w Szczecinie i Świnoujściu, piąty co wielkości w Polsce port w Policach oraz małe porty i przystanie morskie. [Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r.].

Przedmiotem przedstawionej w artykule analizy i oceny jest system obsługi transportowej portów w Szczecinie i Świnoujściu, traktowanych jako zintegrowany zespół portów, leżący w estuarium Odry, powiązanych funkcjonalnie, organizacyjnie, technologicznie i prawnie, stanowiący podsystem systemu transportowego Polski i Europy, o właściwościach odpowiadających współczesnej definicji portu morskiego.

W artykule przyjęto tezę, że najważniejszym czynnikiem konkurencyjności zespołu portów Szczecin-Świnoujście jest sprawne, bezpieczne, ekologiczne i efektywne skomunikowanie portów z zapleczem gospodarczym i przedpołem poprzez zrównoważoną gałęziowo oraz nowoczesną sieć dróg lądowych i wodnych, odpowiadającą standardom europejskim. W dążeniu do wzrostu konkurencyjności portów założono uzyskanie następujących proporcji gałęziowej ich obsługi: w 2030 r. transport kolejowy będzie stanowił około 70% udziału obsługi transportowej portów, transport rzeczny 20%, a samochodowy 10% z tendencją malejącą na rzecz przewozów transportem kolejowym i rzecznym.

Skutkiem ekonomiczno-społecznym wynikającym z założonej tezy będzie wzrost dostępu do zespołu portów Szczecin-Świnoujście przez transport kolejowy i rzeczny oraz zahamowanie

niekorzystnego dla środowiska naturalnego dynamicznego wzrostu obsługi samochodów w portach morskich.

## 2. Powiązania komunikacyjne portów ujścia Odry

Porty morskie ujścia Odry są położone w Środkowoeuropejskim Korytarzu Transportowym CETC ROUTE 65 (Central European Transport Corridor), ustanowionym w wyniku porozumienia zawartego w 2004 r. w Szczecinie pomiędzy sześcioma, a następnie jedenastoma regionami europejskimi. Na terytorium Polski CETC ROUT 65 obejmuje [System transportowy]:

- 1) Odrzańską Drogę Wodną (ODW),
- 2) Zespół portów ujścia Odry Szczecin-Police-Świnoujście, małe porty Zalewu Szczecińskiego, przeladownie zakładowe zlokalizowane głównie wokół aglomeracji szczecińskiej,
- 3) linie kolejowe AGC/AGTC
  - a) E59: Świnoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław – Opole – Chałupki – granica państwa z Czechami,
  - b) CE59: Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn – Rzepin – Zielona Góra – Wrocław – Opole – Chałupki – granica państwa z Czechami z odgałęzieniem Wrocław – Międzyziesie,
- 4) Drogę krajową nr 3 (międzynarodową E 65): Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Legnica – Lubawka – granica państwa z Czechami,
- 5) regionalne porty lotnicze w Szczecinie-Goleniowie, Poznaniu-Ławicach, Wrocławiu-Strachowicach i Katowicach-Pyrzowicach,
- 6) Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne w porcie w Szczecinie,
- 7) terminale transportu kombinowanego w Poznaniu-Garbarach, Poznaniu-Gądkach, Wrocławiu i Gliwicach,
- 8) Wolne Obszary Celne w Świnoujściu, Szczecinie i Gliwicach.

Jest to w pełni intermodalny korytarz transportowy z możliwością włączenia go do sieci TEN-T (Transeuropean Transport Network) po szlaku najmniej inwazyjnym dla środowiska naturalnego.

Porty morskie ujścia Odry mają bezpośrednie połączenie z Berlinem poprzez Odrę i kanał Odra-Hawela, a także z siecią niemieckich i zachodnioeuropejskich dróg wodnych. Jest to jedyny szlak żeglugowy w Polsce, na którym odbywa się regularna żegluga towarowa.

Zespół portów Szczecin-Świnoujście, położony najbliżej szlaków morskich, europejskich i oceanicznych, oferuje regularne połączenie liniowe z Europą Zachodnią, Skandynawią, Afryką Zachodnią i Azją. Port w Szczecinie jest bazą wyjściową połączeń do Finlandii, Wielkiej Brytanii, Irlandii, Niemiec i Afryki Zachodniej. Stanowi również punkt początkowy dowozowej linii kontenerowej do Hamburga i Bremerhaven, przewożącej kontenery wysyłane ze Szczecina w różne zakątki świata.

Porty morskie ujścia Odry łączą z krajami basenu Morza Bałtyckiego autostrady morskie. Oba porty razem z terminalem promowym w Świnoujściu są kluczowym elementem korytarza Północ-Południe poprzez promowe połączenie z portu Ystad do Świnoujścia i dalej w kierunku wschodniej, środkowej i południowej Europy. Terminal promowy w Świnoujściu oferuje połączenia promowe do Szwecji, Danii i Norwegii. Niezmiernie ważne w transporcie morskim jest odzyskanie przez Polskę gestii transportowej oraz powrót statków handlowych polskiej własności pod narodową banderę.

W relacji równoleżnikowej porty skomunikowane są autostradą A6 – E28 w relacji Berlin – Szczecin – Goleniów – Koszalin – Słupsk – Gdańsk. Droga stanowi połączenie pomiędzy Niemcami, Szczecinem i Trójmiastem.

Położenie geograficzne portów ujścia Odry jest ich atutem strategicznym, gdyż leżą one na obszarze krzyżujących się szlaków transportowych ze Skandynawii do południowej i zachodniej Europy oraz ze Wschodu na Zachód.

Zapleczem ciężącym do portów w Szczecinie i Świnoujściu są zachodnie obszary Polski (Wielkopolska, Śląsk) i Wschodnie Niemcy (zwłaszcza Berlin i Brandenburgia), Czechy, Słowacja, Austria i Węgry.

W latach 1970–1990 transport kolejowy miał ponad 80% udziału w obsłudze transportowej zespołu portów Szczecin-Świnoujście mierzonej w tonach. Drugie miejsce zajmował transport rzeczny, realizując ponad 15% przewozów. Udział transportu samochodowego wynosił mniej niż 2%. Z punktu widzenia aktualnych celów założonych w polityce transportowej UE tę historyczną strukturę gałęziową obsługi transportowej portów może uznać za wzorcową [Biała Księga „Polityka transportowa UE do 2010”; Biała Księga Polityka transportowa UE]. Niekorzystne zmiany w strukturze gałęziowej obsługi zespołu portów Szczecin-Świnoujście następują w sposób dynamiczny. Po 1990 r. widoczny jest wzrost przewozów towarów w relacjach portowych transportem samochodowym oraz zmniejszanie udziału transportu kolejowego i rzeczno-

Analizując wielkość przewozów realizowanych przez poszczególne gałęzie transportu zaplecza w relacjach portowych, można stwierdzić, że aktualnie transport rzeczny ma niewielkie znaczenie w obsłudze portów ujścia Odry, a jego udział systematycznie spadał na przestrzeni ostatnich 60 lat. Lata 80. XX w. to okres, w którym transportem rzeczno-

W 1980 r. przewozy Odrzańską Drogą Wodną wyniosły ponad 3 mln ton, a udział w obsłudze transportowej portów w Szczecinie i Świnoujściu kształtował się na poziomie 13,4%. Wielkość przewozów w 2007 r. (1 042 900 ton, udział w obsłudze 7,6%) w stosunku do 1966 r. (680 000 ton) zwiększyła się prawie dwukrotnie lecz w porównaniu do 1985 r. (3 510 000 ton) zmniejszyła się ponad trzykrotnie [System transportowy 2010].

W 2014 r. w relacjach portowych transportem samochodowym przewieziono 50%, kolejną 46% i zaledwie 4% ładunków transportem rzeczno-

W 2017 r. zespół portów Szczecin-Świnoujście przeładował 25,5 mln ton [www.morzaiociany.pl/inne/archiwum/35-porty-morskie/port-szczecin/4095]. Transportem samochodowym przewieziono około 60%, kolejną 37%, a transportem rzeczno-

### 3. Transport rzeczny w obsłudze transportowej portów ujścia Odry

Najtrudniejszym przedsięwzięciem warunkującym zmianę struktury gałęziowej obsługi portów morskich ujścia Odry jest dokonanie renesansu transportu rzeczno- wodnego oraz odtworzenie i budowa infrastruktury Odrzańskiej Drogi Wodnej w nowych warunkach gospodarczych i politycznych. Atutem rozwoju śródlądowego transportu wodnego jest duża ładowność i masowość floty rzecznej, pozwalającej na sprawną obsługę statków morskich w portach. W konsekwencji zwiększy się ich przepustowość i konkurencyjność. Nastąpi odzyskanie wolumenu ładunków polskiego handlu zagranicznego i tranzytu eksportowanych i importowanych przez polskie porty. Będzie miał miejsce wzrost gospodarczy regionów dorzecza Odry, generujących zapotrzebowanie na import i eksport surowców, półfabrykatów i wyrobów gotowych najkrótszą drogą wodną przez morskie porty w Szczecinie, Policach i Świnoujściu. Powstanie system logistyczny dostaw zaopatrujący rozwijający się w Szczecinie i Świnoujściu przemysł stoczniowy oraz inne przemysły portowe. Nastąpi rozwój transportu nowych rodzajów ładunków, takich jak LNG, ładunki wymagające niskich temperatur, chemikalia, ładunki niebezpieczne, ładunki ciężkie i ponadgabarytowe, pojazdy, kontenery. Będą rosły przewozy ładunków uznawanych za tradycyjne w przewozach transportem rzeczno- wodnym, takich jak: węgiel, ruda, ropa i przetwory, zboże, drewno, inne masowe, drobnica. Ważnym skutkiem społecznym będzie powstanie nowych miejsc pracy i stymulowanie przedsiębiorczości mieszkańców. Transport rzeczny i kolejowy odciążą sieć drogową, wzrośnie bezpieczeństwo na drogach. Odrzańska Droga Wodna zintegruje sieć polskich dróg wodnych z siecią dróg śródlądowych Europy. Zmniejszy się zagrożenie przeciwpowodziowe. Zwiększone zostaną, pozyskiwane z rzek, zasoby wody. Rozwinie się turystyka rzeczna i morska. Polepszy się stan środowiska naturalnego.

Przewozy barkowe realizują armatorzy śródlądowi, wśród których dominujące znacznie ma OT Logistics. Udział tej spółki w przewozach portowych w połączeniu z firmami zależnymi (Odra Lloyd) przekracza ponad 95% masy. Wiodącą pozycję OT Logistics osiąga w porcie w Szczecinie. Natomiast przewozy barkami w relacjach z portem w Świnoujściu są zdominowane przez małych armatorów rodzinnych i Żeglugę Szczecińską.

Występująca degradacja techniczna śródlądowych dróg wodnych oznacza dla armatorów nieopłacalność inwestowania w budowę nowej floty, m.in. ze względu na brak możliwości wykorzystania jej ładowności i ograniczenia żeglugowe. Na przykład, większość pchaczy (143 na ogólną ich liczbę 193), według stanu na koniec 2012 r., została wyprodukowana w latach 1950–1979. Po 1999 r. nie kupowano nowych pchaczy. Na ogólną liczbę 476 eksploatowanych barek do pchania, 446 zostało wyprodukowanych przed 1989 r. Eksploatowano tylko 6 barek wyprodukowanych po 2000 r. [Funkcjonowanie Żeglugi śródlądowej]. W 2017 r. w Polsce zarejestrowanych było 4538 statków śródlądowych [Europejska Baza Danych Statków]. Większość armatorów żeglugi śródlądowej zarejestrowanych w Polsce prowadzi swoją działalność

żeglugową w krajach Unii Europejskiej (Niemcy, Francja, Holandia). Przy podniesieniu parametrów eksploatacyjnych ODW do V klasy przewozy staną się bardziej opłacalne, co może skłonić przewoźników do zainteresowania się polskim rynkiem.

Istnieje konieczność dostosowania statków żeglugi śródlądowej do nowej dyrektywy KE dotyczącej CO<sub>2</sub>. Spełnienie przez Polskę przewidzianych dyrektywą ograniczeń będzie bardzo trudne. Barki motorowe i pchacze eksploatowane przez polskich armatorów na europejskich drogach wodnych nie spełniają warunków określonych w dyrektywie. Niespełnienie wymogów będzie wiązało się z ponoszeniem wysokich opłat, przekraczających możliwości finansowe armatorów. Prawdopodobnie w Polsce będą obowiązywały okresy przejściowe. W tych warunkach armatorzy polscy będą skłonni przesunąć flotę w rejon Odrzańskiej Drogi Wodnej, o ile do tego czasu zostaną stworzone minimalne warunki żeglugi. Musi nastąpić równoległe do modernizacji infrastruktury proces wymiany taboru pływającego. Przejściowy niedobór taboru może być uzupełniony czarterowaniem statków od zagranicznych armatorów [Pluciński, 2016].

Obsługa barek w portach w Szczecinie i Świnoujściu odbywa się na nabrzeżach zarządzanych przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście (ZMPSiŚ S.A.) oraz należących do przedsiębiorstw prywatnych, które uwłaszczyły się na państwowym majątku portowym lub wykupiły nabrzeża od upadających przedsiębiorstw państwowych w procesie ich prywatyzacji. W myśl Ustawy o portach i przystaniach morskich ZMPSiŚ S.A. zarządza terenami i infrastrukturą, która była własnością P.P. Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi ZMPSiŚ S.A. nie ma wpływu na zagospodarowanie pozostałych terenów znajdujących się w granicach administracyjnych portów w Szczecinie i Świnoujściu. Zarząd nie korzysta z ustawowego prawa pierwokupu terenów portowych [Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r.].

W portach morskich w Szczecinie i Świnoujściu nie ma specjalistycznych terminali barkowych. Jednostki transportu rzeczno obsługiwane są przy nabrzeżach statkowych. Istnieje problem miejsc postojowych dla barek, systemowego rozwiązania odbioru odpadów statkowych z jednostek transportu wodnego śródlądowego oraz braku nowoczesnej platformy informacyjnej dla gestorów ładunków i armatorów śródlądowych [Pluciński, 2016].

Kompleksową obsługę barek w portach ujścia Odry realizują dwie grupy przedsiębiorstw usług portowych, wydzielonych według kryterium własności nabrzeży i infrastruktury portowej. Do pierwszej grupy należą przedsiębiorstwa dzierżawiące tereny i nabrzeża portowe od ZMPSiŚ S.A. Drugą grupę tworzą przedsiębiorstwa posiadające własne nabrzeża, infrastrukturę i suprastrukturę portową, pozwalające na kompleksową obsługę barek.

Część przedsiębiorstw usług portowych wykorzystuje również transport rzeczny w przewozach wewnętrznych i międzyportowych, w tzw. moście barkowym w ramach zespołu portów Szczecin-Świnoujście. Mają miejsce odlichtunki i doładowania dużych statków wchodzących i wychodzących ze Szczecina z powodu ograniczonych głębokości toru wodnego Szczecin-Świnoujście (aktualnie 9,15 m, docelowo 12,5 m). Barki są obsługiwane przy nabrzeżach statkowych, w relacjach bezpośrednich (barka – statek) lub pośrednich (barka – składy portowe).

Transport rzeczny może przyczynić się do zmniejszenia kongestii i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Występuje tu najniższy wskaźnik wypadków, przypadający na liczbę użytkowników dróg wodnych. Jest on najbardziej energooszczędną gałęzią transportu. Na przykład 1 litr paliwa pozwala przemieścić statkiem rzeczny na odległość 1 km aż 127 ton ładunku, podczas gdy samochodem jedynie 50 ton, a koleją 97 ton. Niska energochłonność jest przyczyną znacznie mniejszej niż w transporcie samochodowym emisji zanieczyszczeń powietrza. Koszty zewnętrzne transportu rzecznego wynoszą (wg opracowań Komisji Europejskiej) ok. 5 euro na 1000 tonokilometrów i są blisko pięciokrotnie mniejsze niż koszty zewnętrzne transportu drogowego (około 24 euro/1000 tonokilometrów [Biała Księga Polityka transportowa UE]).

#### **4. Polityka transportowa UE jako czynnik wymuszający zmiany struktury gałęziowej obsługi zespołu portów Szczecin-Świnoujście**

Unia Europejska od wielu lat promuje rozwój transportu intermodalnego, kolejowego i śródlądowego, mając na celu zmniejszenie przewozów w ruchu drogowym.

W Białej Księdze „Polityka transportowa UE do 2010 r. Czas na decyzje” sieć dróg wodnych śródlądowych w Europie została oceniona jako „ważny kapitał UE”, który jest w stanie obsłużyć rocznie 525 mln ton ładunku. Wytyczne polityki zapowiadały renesans żeglugi śródlądowej w Europie [Biała Księga „Polityka transportowa UE do 2010”].

W okresie realizacji polityki transportowej w latach 2001–2010 nie zrealizowano celów strategicznych, takich jak „przesunięcie ładunków z lądu na wodę”. Mimo założeń polityki transportowej UE promującej transport rzeczny obserwuje się stały wzrost popytu na transport samochodowy i nieskuteczność instrumentów zmniejszenia jego uciążliwości.

Wyrazem intensyfikacji działań wspierających żeglugę śródlądową był przedstawiony przez Komisję Europejską w dniu 17 stycznia 2006 r. „Program na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych w Europie” (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe), zwany NAIADES [Zintegrowany Europejski Program]. Program obejmował strategiczne obszary polityki w zakresie żeglugi śródlądowej, mianowicie: rynek, flotę, zatrudnienie i kwalifikacje, wizerunek i infrastrukturę. Stwierdzono w nim, że wiele ważnych pod względem gospodarczym obszarów w Europie łączy ponad 36 000 km dróg wodnych oraz setki portów śródlądowych. Chociaż przeważająca część sieci dróg wodnych posiada duże zdolności przepustowe, to jednak ich pełne wykorzystanie utrudniają wąskie gardła, spowodowane małymi głębokościami tranzytowymi, parametrami prześle mostowych oraz śluz, co ogranicza konkurencyjność żeglugi śródlądowej [Zintegrowany Europejski Program]. Za konieczne uznano zmiany proporcji między gałęziami oraz integrowanie transportu morskiego, żeglugi śródlądowej i kolei. Komisja Europejska zaleciła rozwój transportu rzecznego jako gałęzi ekologicznej, bezpiecznej i najmniej energochłonnej. W dniu 10 września 2013 r.

KE przedstawiła Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej NAIADES II, będący kontynuacją Programu NAIADES I (2006). Jego celem jest zwiększenie przewozów towarowych wodnymi drogami śródlądowymi przy jednoczesnym wzroście jakości tego transportu. Polska nie skorzystała z funduszy założonych w programie NAIADES.

W programie równoważenia gałęzi transportu założono integrację transportu morskiego i rzecznoego poprzez uproszczenie i ujednoczenie przepisów technicznych oraz harmonizację warunków w zakresie składu i czasu odpoczynku członków załogi. Przyjęto zasady wzajemnego uznawania certyfikatów prowadzenia statków żeglugi śródlądowej na europejskich śródlądowych drogach wodnych. Promowano tworzenie infrastruktury transportowej, zwracając uwagę na autostrady morskie.

Polityka transportowa UE w latach 2011–2030 (z perspektywą do 2050) została przedstawiona w Białej Księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” [Biała Księga Polityka transportowa UE]. W dokumencie tym przyjęto, że dalszy rozwój sektora transportu będzie oparty na kilku założeniach, mających także wpływ na rozwój transportu rzecznoego, mianowicie:

- 1) poprawie efektywności energetycznej pojazdów we wszystkich rodzajach transportu,
- 2) optymalizacji działania intermodalnych łańcuchów logistycznych,
- 3) bardziej wydajnym wykorzystaniu transportu i infrastruktury dzięki zastosowaniu lepszych systemów zarządzania ruchem i informacji (np. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS),
- 4) integrowaniu europejskiego rynku kolejowego,
- 5) zniesieniu barier w żegludze morskiej bliskiego zasięgu.

W Białej Księdze założono, że do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. – ponad 50%. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, konieczne staje się rozwijanie transportu zrównoważonego gałęziowo i rozbudowanie stosownej infrastruktury. Do zbioru inicjatyw UE należy stworzenie odpowiednich ram pozwalających na optymalizację rynku wewnętrznego wodnego transportu śródlądowego oraz na likwidację barier stojących na przeszkodzie w wykorzystywaniu tego rodzaju transportu.

Samochody ciężarowe będą nadal w znacznym stopniu wykorzystywane do transportu towarów na bliskie i średnie odległości do ok. 300 km. Ważne jest zatem, aby oprócz zachęcania do wyboru alternatywnych rozwiązań transportowych (transport kolejowy, wodny), poprawić wydajność samochodów ciężarowych poprzez rozwój i wprowadzenie nowych silników, bardziej ekologicznych paliw, stosowanie inteligentnych systemów transportowych oraz dalszych środków wzmacniających mechanizmy rynkowe. Dalsza integracja drogowego transportu towarowego powinna sprawić, że stanie się on bardziej wydajny i konkurencyjny [Biała Księga Polityka transportowa UE].

Planuje się skomunikowanie wszystkich najważniejszych portów morskich transportem kolejowym i rzecznoym.



Europejski obszar transportu morskiego bez barier zostanie przekształcony w „niebieski pas” swobodnego transportu morskiego w Europie i wokół niej, w którym w pełni zostanie wykorzystana żegluga bliskiego zasięgu oraz potencjał transportu wodnego śródlądowego.

Niewątpliwymi walorami wodnego transportu śródlądowego akcentowanymi w polityce transportowej UE jest małe zużycie energii, niska emisja zanieczyszczeń powietrza, możliwość zmniejszenia kongestii na drogach wskutek możliwości przejęcia przewozów transportu samochodowego, niższe koszty zewnętrzne [Biała Księga Polityka transportowa UE].

W Białej Księdze stwierdzono, że Europie potrzebna jest sieć bazowa korytarzy, pozwalających na wydajny i niskoemisyjny transport dużych, skonsolidowanych ilości towarów i pasażerów dzięki szerokiemu zastosowaniu bardziej wydajnych środków transportu multimodalnego oraz zaawansowanych technologii. Sieć bazowa musi zapewniać skuteczne połączenia intermodalne między stolicami UE oraz pozostałymi ważnymi miastami, portami morskimi i lotniczymi oraz przejściami granicznymi, jak również innymi ważnymi centrami gospodarczymi. Rozwój sieci bazowej powinien koncentrować się na ukończeniu budowy brakujących połączeń (w szczególności odcinków transgranicznych, wąskich przekrojów, obwodnic), na modernizacji istniejącej infrastruktury, na budowie terminali multimodalnych w portach morskich i rzecznych oraz na tworzeniu miejskich centrów konsolidacji logistycznej.

Morskim wymiarem sieci bazowej będą autostrady morskie. Założono stworzenie, w kontekście sieci bazowej, struktur multimodalnych korytarzy towarowych, pozwalających na synchronizację inwestycji i prac nad infrastrukturą oraz wspieranie efektywnych, innowacyjnych i intermodalnych usług transportowych, w tym usług kolejowych na średnich i dalekich dystansach.

Ważnym elementem w sieci bazowej korytarzy są polskie rzeki, w szczególności Odrańska Droga Wodna. Odra ma bezpośrednie połączenie z europejską siecią dróg wodnych śródlądowych. Wzdłuż Odry rozwijają się centra gospodarcze generujące ładunki eksportowe oraz zapotrzebowanie na towary, surowce i półfabrykaty w imporcie, realizowanym przez zespół portów ujścia Odry. Centra te mają duży udział w wymianie zagranicznej z państwami Europy Zachodniej. Odra stanowi integralną część środkowoeuropejskiego korytarza transportowego, łączącego kraje skandynawskie z Europą Środkową, Półwyspem Apenińskim i Bałkanami. Polskie drogi wodne zostały włączone do szlaków żeglugowych jako istotne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych, mimo że nie odpowiadają wymaganiom klasyfikacyjnym szlaków o znaczeniu międzynarodowym.

Zakładany rozwój transportu rzeczno- jest wymuszony powstałą sytuacją na drogach. Występujące zatory można zmniejszyć jedynie poprzez konsolidację znacznych ilości towarów przewożonych na duże odległości transportem wodnym i kolejowym. Jednolity europejski obszar transportu powinien ułatwiać przemieszczanie się obywateli i towarów, obniżać koszty i zapewnić zrównoważony rozwój transportu europejskiego.

Wyzwaniem w transporcie wodnym (morskim i rzeczno-) staje się integracja stosowania narzędzi monitorowania przez wszystkie właściwe organy, zapewnienie pełnej interoperacyjności

między systemami informacyjno-komunikacyjnymi w sektorach transportu wodnego oraz zagwarantowanie monitorowania statków i towarów.

## 5. Plany rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce i ich wpływ na system obsługi transportowej portów ujścia Odry

Transport rzeczny to zaniedbana i niewykorzystana w Polsce gałąź transportu. Długość dróg żeglownych aktualnie eksploatowanych przez żeglugę wynosi 3366 km, a zaledwie 10% łącznej ich długości spełnia obowiązujące wymagania techniczno-eksploatacyjne [Funkcjonowanie żeglugi śródlądowej]. Śródlądowe drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym (parametry IV i V klasy) stanowią zaledwie 5,5% długości wszystkich szlaków wodnych. Polska sieć dróg wodnych śródlądowych jest niejednorodna i nie tworzy jednolitego systemu komunikacyjnego stanowiąc zbiór odrębnych i różnych jakościowo szlaków żeglugowych. [Strategia rozwoju transportu]. Na polskich śródlądowych drogach wodnych występują małe głębokości torów wodnych, niewłaściwe parametry obiektów mostowych, drogowych i kolejowych, awarie jazów i śluz, długie przerwy nawigacyjne. Ponadto częstą przyczyną wprowadzania ograniczeń żeglugi wodnej śródlądowej są zjawiska lodowe oraz niskie i wysokie stany wód, a także zbyt mała pojemność zbiorników retencyjnych dla odpowiedniego wyrównywania przepływu wód w rzekach [Funkcjonowanie żeglugi śródlądowej].

Od 2015 r., w zmienionych strukturach instytucjonalnych i politycznych, rozpoczęto intensywne prace koncepcyjne, organizacyjne i promocyjne mające na celu odbudowę sieci dróg wodnych śródlądowych oraz przywrócenie znaczenia transportu rzecznoego w systemie transportowym Polski, ze szczególnym uwzględnieniem Odrzańskiej Drogi Wodnej. W strukturze nowej administracji rządowej powstało, postulowane od wielu lat przez środowiska naukowe i gospodarcze, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej [Christowa, Christowa-Dobrowolska, 2011].

Elementem polityki transportowej państwa są aktualnie prowadzone badania sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły, których wyniki stanowią będą obiektywną przesłankę podejmowanych decyzji inwestycyjnych. Do końca 2018 r. powstanie analiza transportowa dotycząca transportu wodnego śródlądowego na Odrze i Wiśle. Realizowane są prace nad modelowaniem Odrzańskiej Drogi Wodnej na potrzeby uzyskania parametrów żeglugowych, umożliwiających prowadzenie regularnego transportu od Kędzierzyna-Koźła do Szczecina [[www.gov.pl/gospodarkamorska/powstanie-nowa-analiza-transportowa-dot-zeg](http://www.gov.pl/gospodarkamorska/powstanie-nowa-analiza-transportowa-dot-zeg)]. Ważnym elementem polityki transportowej powinno stać się innowacyjne kształcenie i doskonalenie kadr.

Realizacja powstałej strategii rozbudowy Odrzańskiej Drogi Wodnej do drogi wodnej międzynarodowego znaczenia (klasa Va) będzie determinowana czynnikami prawnymi oraz decyzjami politycznymi i możliwościami finansowymi budowy infrastruktury transportu rzecznoego [Ekspertyza w zakresie rozwoju, 2016].

Bardzo ważną podstawę prawną odtworzenia funkcji transportowej Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz sieci dróg wodnych śródlądowych w Polsce stanowią podpisane dwa ważne akty: umowa polsko-niemiecka dotycząca Odry granicznej (2015 r.) i ratyfikacja przez Polskę porozumienia AGN (2017 r.). [Ustawa z dnia 15 grudnia 2016 r.].

Oczekiwana od dziesięciu lat, polsko-niemiecka umowa międzyrządowa z 2015 r. o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim wyznacza czas ukończenia modernizacji Odry granicznej na rok 2028. Strony postanowiły uzyskać stabilną minimalną głębokość koryta rzecznego na poziomie 1,80 m przy przepływie niskim przez 292 dni (80%) w roku na odcinku od ujścia Warty do ujścia Nysy Łużyckiej i przez 328 dni (90%) w roku poniżej ujścia Warty. Osiągnięcie tego celu pozwala na użycie lodołamaczy w celu ochrony przed powodzią oraz na poprawę warunków przepływu i żeglugi. Realizacja zadań inwestycyjnych zacznie się od miejsc limitujących głębokości tranzytowe tak, aby w najkrótszym czasie uzyskać widoczną poprawę głębokości na Odrze granicznej. W następnej fazie prace obejmą kompleksową modernizację zabudowy regulacyjnej. Ewentualna rozbudowa granicznego odcinka Odry ponad zawarty w umowie zakres, tj. do klasy Va, wymagać będzie podjęcia renegocjacji ze stroną niemiecką w zakresie kanalizacji Odry granicznej stopniami wodnymi lub budowy kanału lateralnego.

Dostosowanie kilkudziesięciu mostów na Odrze do wymaganego dla klasy Va minimalnego parametru klasyfikacyjnego (5,25 m do stanu Wielkiej Wody Żeglownej) stanowi duże wyzwanie inżynierskie i koordynacyjne, połączone z bezpośrednią współpracą z polskimi i niemieckimi właścicielami mostów kolejowych oraz drogowych. Obecnie na Odrze swobodnie płynącej występuje wiele mostów, które bezwzględnie i w dużym zakresie nie spełniają parametru drogi wodnej III klasy. Jednocześnie należy wymagać, aby każdy nowy most, jaki będzie planowany do budowy na odcinku przeznaczonym do kanalizacji, spełniał perspektywiczne wymagania klasy Va drogi wodnej [Ekspertyza w zakresie rozwoju 2016].

Porozumienie AGN ma na celu rozwój międzynarodowego transportu na śródlądowych drogach wodnych w Europie. Sieć ujęta w Porozumieniu AGN podzielona jest na 9 głównych wodnych ciągów transportowych o długości ponad 27 tys. km, które łączą porty ponad 37 krajów europejskich.

Na podstawie konwencji AGN (1996) w wykazie standardów i parametrów sieci dróg wodnych kategorii europejskich (E) znalazły się trzy szlaki żeglugowe, przebiegające przez terytorium Polski, mianowicie [Christowa 2011]:

- 1) E30 – łączy Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmując na terenie Polski rzekę Odrę od Świnoujścia do granicy z Czechami,
- 2) E40 – łączy Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem w rejonie Czarnobyla i dalej przez Kijów, Nową Kachowkę i Cherson z Morzem Czarnym, obejmując w Polsce rzekę Wisłę od Gdańska do Warszawy, rzekę Narew oraz rzekę Bug do Brześcia,
- 3) E70 – łączy Holandię z Rosją i Litwą, obejmując na terenie Polski rzekę Odrę od ujścia kanału Odra-Hawela do ujścia rzeki Warty w Kostrzynie, drogę wodną Wisła-Odra oraz od Bydgoszczy dolną Wisłę i Szkarpawę lub Wisłę Gdańską.

Polska jako członek Porozumienia AGN zobowiązała się do zapewnienia, na objętych AGN drogach wodnych, warunków nawigacyjnych spełniających kryteria właściwe dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tzw. klasy „E”, odpowiadającej co najmniej IV klasie żeglowności.

Porozumienie AGN wskazuje również dwanaście portów śródlądowych o międzynarodowym znaczeniu, zlokalizowanych w dziesięciu miastach: Świnoujście, Szczecin, Kostrzyn, Wrocław, Koźle, Gliwice, Gdańsk, Bydgoszcz (2 porty), Warszawa (2 porty), Elbląg.

Porty rzeczne w rozwiniętych krajach Unii Europejskiej przekształcane są w centra logistyczne i wyposażane w nowoczesne urządzenia przeładunkowe oraz magazyny i systemy telemetryczne wspomagające logistyczne zarządzanie flotą rzeczną. Włączenie się portów żeglugi śródlądowej w realizację usług logistycznych jest warunkiem ich konkurencyjności i rozwoju [Christowa, Christowa-Dobrowolska, 2011].

W założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do 2030 przyjęto poniższe cele i priorytety, mające wpływ na system obsługi transportowej portów ujścia Odry [Założenia do planów].

#### 1. Odrzańska Droga Wodna (E-30)

Cel: Osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności i włączenie Odry w europejską sieć dróg wodnych

Priorytet I

- 1.1. Likwidacja aktualnych wąskich przekrojów
- 1.2. Przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów klasy Va
- 1.3. Budowa na terytorium Polski połączenia Dunaj – Odra – Łaba
- 1.4. Budowa Kanału Śląskiego

#### 2. Droga Wodna Rzeki Wisły

Cel: Uzyskanie znacznej poprawy warunków nawigacyjnych

Priorytet II

- 2.1. Budowa kaskady środkowego i dolnego odcinka Wisły od Warszawy do Gdańska
- 2.2. Modernizacja górnej skanalizowanej Wisły oraz budowa stopnia wodnego w Niepołomicach

#### 3. Połączenie Odra – Wisła – Zalew Wiślany (E 70) i Wisła – Brześć (E-40)

Cel: Rozbudowa międzynarodowych dróg wodnych

Priorytet III

- 3.1. Przygotowanie do modernizacji międzynarodowej drogi wodnej Odra – Noteć – Wisła – Zalew Wiślany (E-70)
- 3.2. Przygotowanie do budowy polskiego odcinka międzynarodowej drogi wodnej Wisła – Dniepr (E-40) z Warszawy do Brześcia

#### 4. Rozwój partnerstwa i współpracy na rzecz śródlądowych dróg wodnych

Priorytet IV

- 4.1. Wdrożenie systemu usług informacji rzecznej (RIS)
- 4.2. Rozwój partnerstwa krajowego na rzecz śródlądowych dróg wodnych
- 4.3. Rozwój współpracy międzynarodowej na rzecz śródlądowych dróg wodnych.

W celu budowy i stymulowania rozwoju infrastruktury transportu rzeczno- oraz organizacji regularnych połączeń portów rzecznych z portami morskimi ujścia Odry, ZMPSiŚ S.A., korzystając z funduszy unijnych i nowo tworzonego Funduszu Morskiego, może wykorzystać ustawowe prawo pierwokupu i wykupić tereny portowe położone w granicach administracyjnych portu w Szczecinie i Świnoujściu oraz wykupić lub wydzierżawić tereny i terminale w portach śródlądowych dorzecza Odry. Ważne staje się zwiększenie współpracy ZMPSiŚ S.A. i zarządów portów rzecznych położonych w dorzeczu Odry z nowymi władzami gmin portowych. Długofalowym celem działań powinno być odzyskiwanie ładunków polskiego handlu zagranicznego i tranzytu ciężących do zespołu portów Szczecin-Świnoujście. Konieczna jest współpraca z przedsiębiorcami zainteresowanymi importem i eksportem ładunków drogą morską przez zespół portów ujścia Odry. Należy rozpoznać i zaspokajać potrzeby armatorów żeglugi wodnej śródlądowej w porcie, związane z kompleksową obsługą jednostek pływających, towarów i załóg. W czasie dorocznych Narad Nawigacyjnych w Szczecinie przedstawiciele Polskiego Związku Armatorów Żeglugi Śródlądowej identyfikowane są postulaty kierowane do administracji rządowej i regionalnej, które powinny zostać w pełni uwzględniane. Potrzebna jest budowa i modernizacja infrastruktury portowej niezbędnej do kompleksowej obsługi barek w porcie (miejsca postojowe, punkty odbioru odpadów, zasilanie elektryczne dla barek, platforma informacyjna). Konieczna jest budowa specjalistycznego, nowoczesnego terminalu barkowego np. ze środków Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój (17 Krajowa Inteligentna Specjalizacja). Jednym ze stosowanych narzędzi zarządów morskich portów promujących żeglugę śródlądową w Europie są działania administracyjne, np. zapisy w długoterminowych umowach dzierżawy terenów i infrastruktury wymuszające na operatorach terminali zwiększenie udziału transportu rzeczno- w transporcie zaplecza.

W celu skrócenia czasu pobytu barek w portach ujścia Odry konieczne jest stosowanie systemów zarządzania ruchem barek.

Transport rzeczno- powinien mieć priorytetowe znaczenie w systemie transportowym Polski ze względu na swoje cechy techniczno-eksploatacyjne i środowiskowe, bezpieczeństwo, niskie koszty zewnętrzne oraz wpływ na konkurencyjność portów morskich i rozwój społeczno-gospodarczy regionów położonych w dolinie rzek. Głównym celem polityki transportowej RP powinno być odtworzenie i umacnianie konkurencyjnej pozycji transportu rzeczno- w systemie transportowym Polski i Unii Europejskiej.

## 6. Podsumowanie

1. Działania ZMPSiŚ S.A. mające na celu zwiększenie udziału transportu rzeczno- w obsłudze transportowej portów ujścia Odry powinny zostać skoncentrowane na realizacji projektów użegłownienia Odrzańskiej Drogi Wodnej, budowie nowoczesnego terminalu barkowego w porcie w Szczecinie, współpracy z przedsiębiorstwami obrotu portowego

- prowadzącej do długoterminowej dzierżawy terenów oraz usprawnienia organizacji i technologii obsługi barek.
2. Modernizacja śródlądowych dróg wodnych przyczyni się do wzrostu udziału transportu rzeczno-ekologicznego w obsłudze transportowej portów ujścia Odry i Wisły oraz zwiększenia ich konkurencyjności.
  3. Transport rzeczny w Polsce powinien zostać włączony w łańcuchy dostaw o zasięgu europejskim i globalnym w ramach transportu intermodalnego.
  4. Porty rzeczne docelowo powinny rozwijać się jako centra logistyczne i być wykorzystywane przez aglomeracje miast portowych jako aktywne ogniwa w logistycznych łańcuchach dostaw o stabilnych warunkach dla przewozów lokalnych, regionalnych i międzynarodowych, generujące ładunki w relacjach portowych.
  5. Aby dostosować się do wytycznych polityk transportowych UE, należy tworzyć połączenia transportowe rzeka – morze, rozwijając na Bałtyku żeglugę bliskiego zasięgu w relacjach równoleżnikowych, zwiększających konkurencyjność portów ujścia Odry.
  6. Konieczne staje się stworzenie polskim przedsiębiorstwom armatorskim prawnych i finansowych warunków modernizacji, odtworzenia i zwiększania stanu technicznego floty rzecznej dostosowanej do nowoczesnych technologii przewozów oraz dyrektywy technicznej Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 i dyrektywy 96/71/WE o pracownikach delegowanych.
  7. Zwiększenie udziału transportu rzeczno-ekologicznego w obsłudze zespołu portów Szczecin-Świnoujście uwarunkowane jest prowadzeniem badań w zakresie ustalenia wielkości i struktury ładunków ciężących do portów ujścia Odry oraz ich podatności transportowej i ekonomicznej na przewóz Odrzańską Drogą Wodną.

## Bibliografia

### Dokumenty prawne

1. Biała Księga „Polityka transportowa UE do 2010. Czas na decyzje” (COM2001 370).
2. Biała Księga Polityka transportowa UE „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, Bruksela (COM2011 144).
3. Funkcjonowanie żeglugi śródlądowej, Informacje o wynikach kontroli, Nr kontroli P/13/079, KIN-4101-04/2013, Nr ewid. 188/2013/13/079/ KIN, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2013.
4. Strategia rozwoju transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku, przyjęta przez RM 22.01.2013, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013.
5. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, Dz.U. z 2017 r., poz. 1933.
6. Ustawa z dnia 15 grudnia 2016 r. o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r., Dz.U. z 2017 r., poz. 186.

7. Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030, przyjętych Uchwałą nr 79 Rady Ministrów z dnia 14.06.2016, M.R. z 2016 r., poz. 711.
8. Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej NAIADES I Commission Staff working document. Annex to the Communication from the Commission on the promotion of inland waterway transport NAIADES, Brussels 17.01.2006 SEC (2006) 34/3 COM(2006) 6 Final, Strona internetowa, Komisja Europejska, Program NAIADES II.

### Wydawnictwa zwarte

1. Christowa C. [2011], *Systemy zarządzania i eksploatacji w polskich portach morskich*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin.
2. Christowa C., Christowa-Dobrowolska M. [2011], *Analiza strategiczna, kierunki i uwarunkowania rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce, INLAND*, Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin.
3. Ekspertyza w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030 [2016], Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa.
4. Pluciński M. (red.) [2016], *Możliwości wykorzystania transportu wodnego śródlądowego w obsłudze zespołu portowego Szczecin-Świnoujście*, PTE, Szczecin.
5. *Program rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce* [2011], Opracowanie firmy ECORYS na zlecenie Ministerstwa Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa–Rotterdam.
6. *System transportowy Regionu Zachodniopomorskiego. Ocena stanu* [2010], red. nauk. C. Christowa, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin.

### Artykuły prasowe i okolicznościowe

1. Informacje na temat sytuacji pracowników sektora żeglugi śródlądowej delegowanych do pracy w krajach Unii Europejskiej, XVII Narada Przednawigacyjna, Polska Żegluga Śródlądowa 2018, Szczecin 12.03.2018.

### Materiały internetowe

1. [www.gov.pl/gospodarkamorska/powstanie-nowa-analiza-transportowa-dot-zeg](http://www.gov.pl/gospodarkamorska/powstanie-nowa-analiza-transportowa-dot-zeg), dostęp 23.03.2018.
2. [www.morzaiociany.pl/inne/archiwum/35-porty-morskie/port-szczecin/4095](http://www.morzaiociany.pl/inne/archiwum/35-porty-morskie/port-szczecin/4095), dostęp 30.05.2018.

### Dane statystyczne

1. Dane statystyczne uzyskane z ZMPSiŚ S.A.
2. Europejska Baza Danych Statków, stan: kwiecień 2017.
3. Roczniki statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) i roczne opracowania GUS pn. „Transport – wyniki działalności”, Dane statystyczne ZMPŚiŚ, lata 1970–2017.

---

## Transport services in ports at the mouth of the River Oder with particular emphasis on river transport

---

### Summary

The paper evaluates the share of different means of transport in transport services rendered for the complex of seaports Szczecin – Police – Świnoujście over the years 1980–2017. Special attention was paid to river transport the share of which, contrary to the guidelines of the European Commission laid down in the EU White Papers on transport and sea, exhibits a decreasing trend. The paper discusses a concept of optimal changes in the structure of transport services rendered to these ports including the reconstruction of the Oder River Waterway [PL: Odrzańska Droga Wodna], the completion of railway infrastructure investment projects, and development of Motorways of the Sea in the Baltic Sea area.

**Keywords:** seaports, port services, sea logistics, transport services in ports, connections between ports

---