

*Marta Sikora*

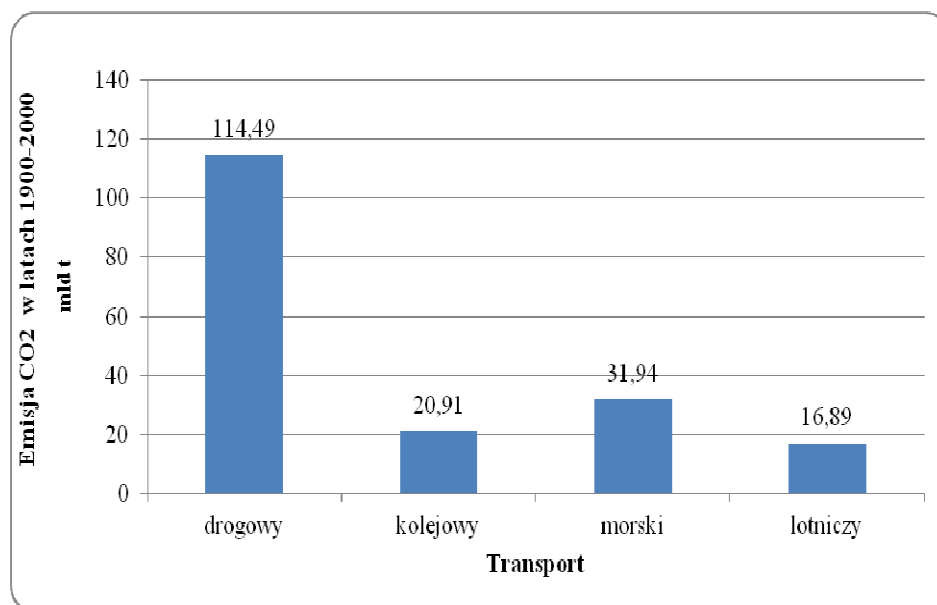
## **Możliwości wykorzystania potencjału naturalnego Polski w obszarze żeglugi śródlądowej oraz perspektywy rozwoju dotychczas podjętych inicjatyw**

### **1. Wprowadzenie**

Polityka Unii Europejskiej kładzie szczególny nacisk na szukanie alternatywnych gałęzi transportu w celu zrealizowania i wypełnienia planu "Białej Księgi". Główna oś tych działań oscyluje wokół zmniejszania dominacji transportu drogowego ze względu na wysoką emisję dwutlenku węgla (rysunek 1). W tym celu promowany jest transport morski bliskiego zasięgu, transport kolejowy oraz żegluga śródlądowa<sup>1</sup>. Ciągły rozwój powyżej wymienionych gałęzi powinien stanowić priorytet w każdym państwie członkowskim, oczywiście w miarę warunków naturalnych i potencjału ekonomicznego. W niniejszej pracy zostaną poddane analizie możliwości żeglugi śródlądowej w Polsce oraz zagrożenia działań rozwoju tej gałęzi transportu. W celu scharakteryzowania grup problemów, które dotyczą żegluge śródlądowej autor zastosował metodę diagramu Ishikawy. Wykorzystanie tego diagramu umożliwia dokładne posegregowanie oraz analizę przyczyn powstania obecnego stanu infrastruktury żeglugi śródlądowej. Podział ten pozwolił zdefiniować powiązania pomiędzy poszczególnymi problemami, ich przyczynami i skutkami. Należy w tym miejscu wyraźnie zaznaczyć, iż każdy tego typu diagram powinien być rozpatrywany w bardzo szerokim spektrum obrazu sytuacji. Warto dodać również, że każda wyróżniona kategoria jest ze sobą ściśle powiązana i wpływa ona na drugą.

---

<sup>1</sup>Łepeck H., Rola żeglugi śródlądowej w europejskim systemie transportowym., Babiński Z., Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra szansa dla gospodarki regionu., Bydgoszcz: BDW MARGRAFSEN s.c., 2009, s. 22-23.



**Rysunek 1** Porównanie emisji dwutlenku węgla przez różne rodzaje transportu na całym świecie w latach 1900-2000 opracowano na podstawie [http://repolis.bg.polsl.pl/Content/20411/Porownanie\\_emisji.pdf](http://repolis.bg.polsl.pl/Content/20411/Porownanie_emisji.pdf) z dnia 27.01.2015 rok

## 2. Możliwości wykorzystania potencjału naturalnego Polski w obszarze żeglugi śródlądowej oraz perspektywy rozwoju dotychczas podjętych inicjatyw

Przede wszystkim polska żegluga śródlądowa posiada ogromny potencjał ze względu na swoje położenie geograficzne. Przez teren Rzeczypospolitej przebiegają, aż trzy międzynarodowe śródlądowe szlaki żeglugowe:

- E-30 - obejmuje rzekę Odre, od Świnoujścia aż do czeskiej granicy; łączy on Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie,
- E-40 - obejmujący rzekę Wisłę od Gdańska do Warszawy oraz rzeki Narwę i Bug do Brześcia; łączy on Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem aż do Morza Czarnego,

- E-70 - przebiega od ujścia kanału Odra-Hawela do ujścia Warty w Kostrzynie, obejmuje drogę wodną Wisła-Odra oraz od Bydgoszczy Dolną Wisłę i Wisłę Gdańską; łączy on Holandię z Rosją i Litwą<sup>2</sup>.

Kolejnym warunkiem sprzyjającym żeglugi jest zlokalizowanie wzdłuż Międzynarodowej Drogi Wodnej (MDE) E-70 dwóch linii kolejowych: nr 203 (relacja Kostrzyn – Piła) i linii nr 18 (relacja Piła – Bydgoszcz). Ponadto równoległe do E-70 są dwie drogi krajowe nr 22 (od polsko rosyjskiego przejścia granicznego w Grzechotkach do przejścia granicznego do Niemiec w Kostrzynie) i nr 10 łącząca aglomeracje: szczecińską, bydgosko-toruńską oraz warszawską. Konieczne w tym miejscu jest zauważenie iż UE intensywnie wspiera inicjatywy związane z wykorzystaniem transportu intermodalnego. Warto zauważyć, że w rejonie opisanej powyżej MDW najbardziej rozwinęły się głównie następujące sektory przemysłu: motoryzacyjny, meblarski, drzewny, celulozowo-drzewny, drzewno-papierniczy, elektroniczny, chemiczny, tekstylny, budowlany, elektromaszynowy, elektrotechniczny, stoczniowy, petrochemiczny, mineralny i poligraficzny. Te branże gospodarki mogłyby zyskać dodatkową przewagę i oszczędność kosztów transportowych korzystając z infrastruktury żeglugi śródlądowej<sup>3</sup>. Jednakże dopóki inwestycje w infrastrukturę tej gałęzi transportu będą znikome, to koszty jej odtworzenia z każdym rokiem będą proporcjonalnie wzrastać a okres jej modernizacji się wydłuży. Należy podkreślić, iż rozbudowa polskiej infrastruktury pozytywnie wpłynęłaby również na transport morski ze względu na ich pozytywną korelację. Przy połączeniu dróg śródlądowych z morskimi żegluga śródlądowa ma duże szanse rozwoju<sup>4</sup>.

Krystyna Wojewódzka-Król, Adam Bolt i Zygmunt Babiński zwracają uwagę, że brak środków finansowych i dodatkowych inicjatyw związanych z odbudową żeglowności (głównie Wisły) zahamuje rozwój żeglugi bliskiego zasięgu oraz pogorszy obsługę przez porty trójmiejskie, które nie będą w stanie uporać się z problemem wywozu towarów dostarczanych przez morze<sup>5</sup>.

Ponadto przeprowadzone w ramach badania wpływu infrastruktury transportowej na rozwój regionalny pokazują, że w 2020 roku do żeglugi śródlądowej powinno trafić 23 mln ton ładunku, z czego 8,5 mln ton powinno trafić na obszar dolnej Wisły i dalej w kierunku terenów nadodrzańskich. Powyższe symulacje nie obejmowały 1,5 mld ton towaru pochodzącego zza wschodniej granicy (taka ilość ładunku ma do 2026 roku trafić przez port w Elblągu)<sup>6</sup>. Kolejną

---

<sup>2</sup>Łepek H., Żegluga śródlądowa w Unii Europejskiej, Łacny J.(red), Infrastruktura transportowa szansą i barierą rozwoju regionalnego., Materiały pokonferencyjne., Bydgoszcz: WUWSG, 2008, s.278-279.

<sup>3</sup> <http://www.mdwe70.pl/article/11/17/potencjal-gospodarczy-wzdruz-mdw-e70> z dnia 27.01.2015 roku

<sup>4</sup> <http://www.zegluga.wroclaw.pl/news.php?readmore=1700> z dnia 27.01.2015 roku

<sup>5</sup> <http://www.portel.pl/artykul.php3?i=74559> z dnia 27.01.2015 roku

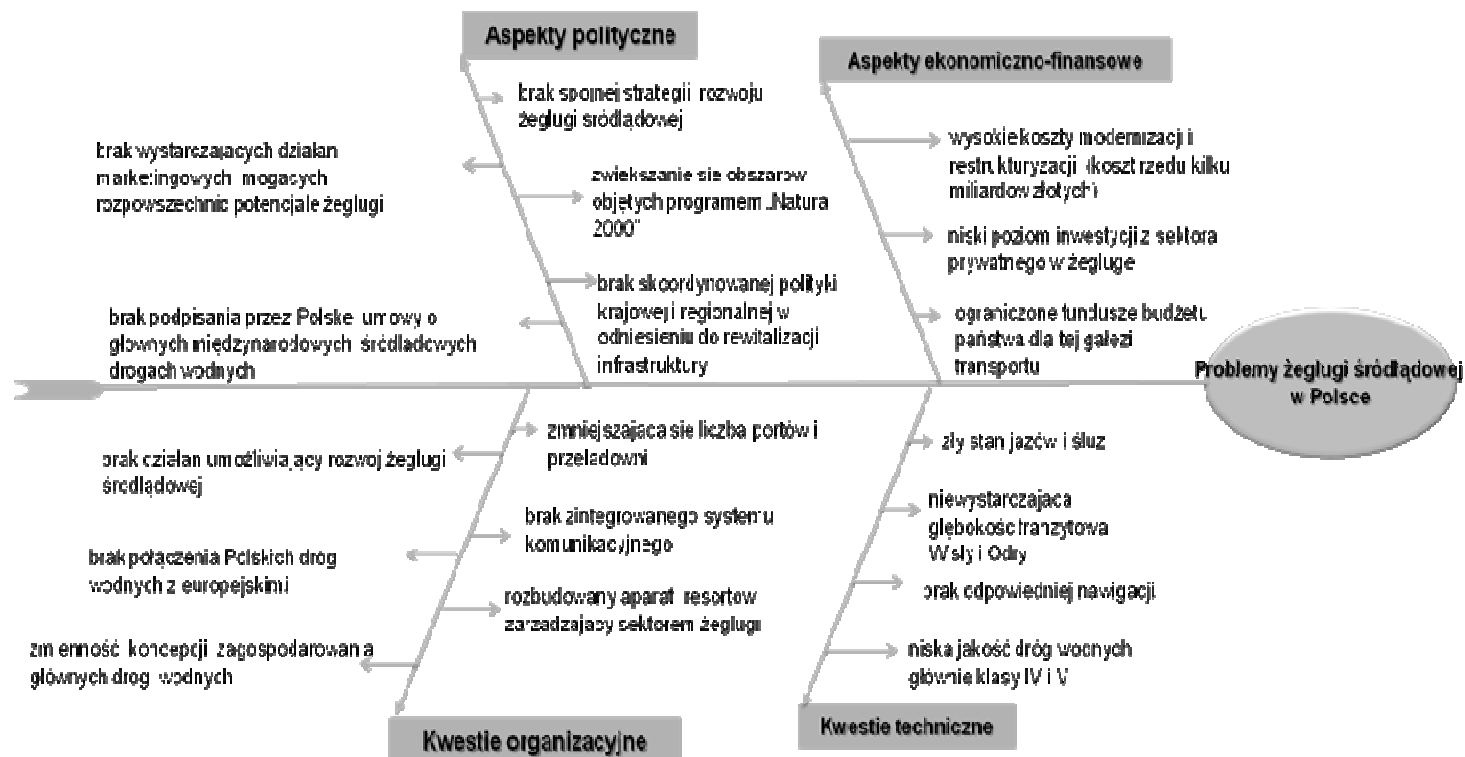
<sup>6</sup> <http://www.portel.pl/artykul.php3?i=74559> z dnia 27.01.2015 roku

możliwością wykorzystania infrastruktury analizowanej gałęzi transportu i czerpania z niej korzyści jest budowa portów intermodalnych. Tego typu inicjatywy był brane pod uwagę np. w rejonie Tczewa, gdzie intermodalne centrum logistyczne mogłoby obsługiwać port morski w Elblągu<sup>7</sup>. W obszarze województwo kujawsko pomorskiego również istnieją plany powstania tego typu portu (pomiędzy Solcem Kujawskim i Bydgoszczą) - towary z portów morskich byłyby transportowane Wisłą barkami i statkami, a dalej transportem kołowym, w tym kolejowym, w głąb Polski a także do innych krajów Europy. Według przeprowadzonych analiz przez pracowników Katedry Rewitalizacji Dróg Wodnych bydgoskiego Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego dla regionu kujawskiego w tym sektorze żeglugi śródlądowej może być stworzonych 20 tys. miejsc pracy<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> <http://www.dziennikbaltycki.pl/artykul/942322,marszalkowie-porozumieli-sie-w-sprawie-wisly-powstal-sejmik-zezlugi-srodladowej,id,t.html?cookie=1> z dnia 27.01.2015 roku

<sup>8</sup> <http://www.dziennikbaltycki.pl/artykul/942322,marszalkowie-porozumieli-sie-w-sprawie-wisly-powstal-sejmik-zezlugi-srodladowej,id,t.html?cookie=1>



**Rysunek 2 Diagram Ishikawy**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Babiński Z., *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra szansą dla gospodarki regionu*. Bydgoszcz, Logo, 2008.



Autor pracy przeprowadził przy pomocy metody diagramu Ishikawy makro-analizę problemów/zagrożeń występujących w obszarze infrastruktury żeglugi śródlądowej (rysunek 2). W chwili obecnej wyraźnie zarysowują się cztery główne grupy problemowe, które negatywnie wpływają na rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce: aspekty ekonomiczno-finansowe, prowadzona polityka krajowa i regionalna, kwestie techniczne związane z infrastrukturą gałęzi oraz działania organizacyjne związane z podejmowanymi inicjatywami. Polski rząd traktuje żeglugę śródlądową w sposób marginalny, co niestety nie sprzyja jej modernizacji i rozwojowi. W chwili obecnej Polska jest krajem o najniższym stopniu wykorzystania żeglugi śródlądowej (niewielka skala przewozów kontenerowych)<sup>9</sup>. Logiczne jest, iż cykliczny brak odpowiednich nakładów finansowych uniemożliwia sprawne funkcjonowanie żeglugi. Z drugiej jednak strony szacowany koszt, który trzeba by było ponieść na samą modernizację przykładowo infrastruktury Bydgoskiego Węzła Wodnego wyceniono na 15 mln euro<sup>10</sup>. Ponadto objęcie, aż 70% obszarów dorzecza rzek województwa kujawsko-pomorskiego ustawą Natura 2000 powoduje znaczne ograniczenie możliwości ingerencji w stan i przebieg rzek<sup>11</sup>. Tego typu działania proekologiczne stają się ważnym ograniczeniem rozwoju żeglugi śródlądowej, przekładającym się na pogarszający stan techniczny infrastruktury. W powstałej sytuacji należało by przede wszystkim zachować zasady zrównoważonego rozwoju by znaleźć satysfakcjonujące rozwiązanie. Ponadto warto zauważyć, iż że nowoczesne techniki rewitalizacyjne koryt rzecznych nie powodują degradacji środowiska naturalnego.

### 3. Podsumowanie

Niewątpliwie przed polską żeglugą śródlądową stoją liczne wyzwania, które należy przewycięzać ciągłym doskonaleniem, przekładającym się na konkretne działania zarówno w skali makro- jak i mikro. Przykładowo:

- modernizacja drogi wodnej Wisła – Odra poprzez wykonanie szerokich robót naprawczych istniejących śluz i jazów umożliwiłaby uzyskanie pełnego minimum II klasy technicznej dróg wodnych. Ta inicjatywa stanowi najważniejszy etap całościowej rewitalizacji E 70, gdyż bez tego nie można mówić o tworzeniu jakichkolwiek systemowych rozwiązań w

---

<sup>9</sup> Jarzębińska T., Rola polskich dróg wodnych śródlądowych w sieci europejskiej. W: Babiński Z. (red.), Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra szansą dla gospodarki regionu. Bydgoszcz: Logo, 2008, s. 15-16

<sup>10</sup> <http://www.mdwe70.pl/article/11/17/potencjal-gospodarczy-wzdłuż-mdw-e70> z dnia 27.01.2015 roku

<sup>11</sup> Ossowski E., Porty i żegluga śródlądowa w regionie kujawsko-pomorskim. W: Łacny J. (red.), Infrastruktura transportowa szansą i barierą rozwoju regionalnego, Janusza Łacnego. Bydgoszcz: Wydawnictwo Uczelniane Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy, 2008, s. 253,

dziedzinie ruchu turystycznego, rewitalizacji portów handlowych, czy przywróceniu regularnej żeglugi towarowej.

- przedsięwzięcie zadań mających na celu połączenie portów morskich Gdańska i Elbląga w celu utworzenia jednolitego systemu informacji i identyfikacji wizualnej polskiego odcinka na Międzynarodowej Drodze Wodnej E70<sup>12</sup>.
- współpraca między wojewodami pozwoliłaby na stworzenie nieprzerwanej infrastruktury żeglugi śródlądowej.
- ciągle i stabilne prace przy rewitalizacji przywróciłyby sprawne funkcjonowanie i wykorzystanie potencjału żeglugi śródlądowej.

Dla przykładu Bydgoski Węzeł Wodny stanowi przykład jednego z obszarów mającego duży potencjał kryjący się w żegludze śródlądowej. Stanowi on wzór przewagi konkurencyjnej nad innymi podobnymi obszarami Polski i Europy. Dodatkowo promowanie aspektu turystycznego tej gałęzi transportu również przyczyniłoby się do wzrostu atrakcyjności inwestycji w tym sektorze.

#### Literatura

1. Babiński Z., *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra szansą dla gospodarki regionu*. Bydgoszcz, Logo, 2008
2. Jarzębińska T., Rola polskich dróg wodnych śródlądowych w sieci europejskiej. W: Babiński Z. (red.), *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra szansą dla gospodarki regionu*. Bydgoszcz: Logo, 2008, s. 15-16
3. Łeppek H., *Rola żeglugi śródlądowej w europejskim systemie transportowym*, Babiński Z., *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra szansą dla gospodarki regionu*, Bydgoszcz: BDW MARGRAFSEN s.c., 2009, s. 22-23.
4. Łeppek H., *Żegluga śródlądowa w Unii Europejskiej*, Łacny J. (red), *Infrastruktura transportowa szansą i barierą rozwoju regionalnego*, Materiały pokonferencyjne., Bydgoszcz: WUWSG, 2008, s. 278-279.
5. Ossowski E., *Porty i żegluga śródlądowa w regionie kujawsko-pomorskim*. W: Łacny J. (red.), *Infrastruktura transportowa szansą i barierą rozwoju regionalnego*, Janusza Łacnego. Bydgoszcz: Wydawnictwo Uczelniane Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy, 2008, s. 253,
6. <http://www.mdwe70.pl/article/11/17/potencjal-gospodarczy-wzdruz-mdw-e70> z dnia 27.01.2015 roku
7. <http://www.zegluga.wroclaw.pl/news.php?readmore=1700> z dnia 27.01.2015 roku
8. <http://www.portel.pl/artukul.php3?i=74559> z dnia 27.01.2015 roku

---

<sup>12</sup> <http://www.mdwe70.pl/article/5/9/priorytety-i-dzialania-rewitalizacji-mdw-e70>



9. <http://www.dziennikbaaltycki.pl/artykul/942322,marszalkowie-porozumieli-sie-w-sprawie-wisly-powstal-sejmik-zeglugi-srodladowej,id,t.html?cookie=1> z dnia 27.01.2015 roku