

Część VII
Żegluga śródlądowa
(diagnoza)

Wrocław, sierpień 2006

Spis treści

1. Stan obecny oraz perspektywy rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW) i transportu śródlądowego na Odrze	3
1.1. Prezentacja ODW	3
1.2. Stan techniczny ODW	4
1.2.1. Odrzańska infrastruktura liniowa	4
1.2.2. Infrastruktura punktowa	8
1.2.3. Zbiorniki retencyjne i system ochrony przeciwpowodziowej.....	14
1.3. Żegluga śródlądowa na Odrze	15
1.3.1. Przedsiębiorstwa żeglugowe	15
1.3.2. Ocena stanu floty odrzańskiej	16
1.3.3. Wielkości przewozów transportu wodnego	17
1.3.4. Prognozy przewozów transportu wodnego	21
2. Uwarunkowania polityki transportowej w zakresie rozwoju żeglugi śródlądowej w województwie dolnośląskim	24
2.1. Polityka transportowa państwa.....	24
2.1.1. „Biała księga”	24
2.1.2. Strategia gospodarki wodnej	25
2.1.3. Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025.....	26
2.1.4. Program dla Odry 2006	27
2.2. Dokumenty o znaczeniu regionalnym.....	28
2.2.1. Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego	28
2.2.2. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego.....	28
2.2.3. Dokumenty rozwojowe województw opolskiego i lubuskiego.....	29
3. Analiza SWOT odrzańskiej żeglugi śródlądowej.....	30
3.1. Silne strony.....	30
3.2. Słabe strony	30
3.3. Szanse.....	31
3.4. Zagrożenia	32
4. Podsumowanie i wnioski.....	34

1. Stan obecny oraz perspektywy rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW) i transportu śródlądowego na Odrze

1.1. Prezentacja ODW

Rzeka Odra stanowi element istotnego europejskiego korytarza transportowego na osi północ-południe, łączącego Skandynawię i północne Włochy oraz Bałkany, przebiegającego przez Polskę, Czechy i Austrię. Korytarz ten na terenie Polski jest w pełni multimodalny, posiadając poza liniową i punktową infrastrukturą rzeczną także infrastrukturę drogową, kolejową, morską oraz lotniczą.

Długość Odry wynosi 854,3 km, w tym 741,9 km w granicach Polski. Wielkość ta uległa skróceniu o około 20% w wyniku prac regulacyjnych prowadzonych od XIX wieku. Na obszarze Polski znajduje się 89% powierzchni dorzecza Odry.

Odra jest najlepiej zagospodarowaną drogą wodną w Polsce, obsługującą 80% ładunków żeglugi śródlądowej w ruchu krajowym. Funkcja transportowa Odry wypełniana jest obecnie (z różnym natężeniem spowodowanym niezadowalającym stanem technicznym wielu jej odcinków) pomiędzy Szczecinem a Kędzierzynom-Koźle. Elementem Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW) są też Kanał Gliwicki i Kędzierzyński. Ewentualna realizacja planów budowy kanału Odra-Dunaj lub Odra-Wag dałaby możliwość znacznego przedłużenia połączenia wodnego do Austrii, Węgier i w kierunku Bałkanów. Planowane połączenie Odry z Dunajem jest także elementem ODW.

Odrzańska Droga Wodna spełnia także ważną rolę na osi wschód-zachód, zapewniając poprzez kanały Odra-Hawela i Odra-Szprewa komunikację żegluga śródlądową między Górnym Śląskiem i Dolnym Śląskiem a Szczecinem, Niemcami (w tym aglomeracją Berlina) oraz krajami Beneluksu. Kierunek ten ma szansę konkurować z przeciążonym transportem drogowym i kolejowym, pod warunkiem jednakże, iż stan drogi wodnej po polskiej stronie będzie odpowiadał standardom istniejącym w państwach Europy Zachodniej.

Rzeka Odra jest pierwszoplanową osią rozwojową województwa dolnośląskiego w aspekcie osadniczym, gospodarczym i kulturowym. Historia przewozów odrzańskich sięga średniowiecza; w XIII wieku we Wrocławiu istniały już składy rzeczne. Rzeka zawsze przyczyniała się do napływu ludności (rola miastotwórcza) i stymulowała rozwój gospodarczy. Jej istnienie także obecnie stanowi niewątpliwy atut regionu, który dysponuje szlakiem wodnym o korzystnym przebiegu, łączącym aglomeracje i porty w powiązaniach krajowych i międzynarodowych. Żegluga śródlądowa dzięki swoim licznym zaletom może zostać wykorzystana jako gałąź transportu alternatywna wobec transportu drogowego i kolejowego.

Porównując Odrę do innych rzek podobnej długości w Europie należy jednak stwierdzić, że warunki hydrologiczne ODW są mniej korzystne dla żeglugi, wobec czego wymaga ona większych prac inwestycyjnych i modernizacyjnych. Wielkość przepływu w Odrze z powodu niskich opadów kształtuje się na poziomie 50% przepływu w Łabie i tylko 25% przepływu w Renie, biorąc pod uwagę odcinek Odry od źródła do km 614 w Kostrzynie oraz analogiczne

odcinki Renu i Łaby¹. Zasoby wodne przypadające na jednego mieszkańca Polski są prawie trzykrotnie niższe niż średnia w krajach Europy Zachodniej, do czego przyczynia się niedostateczny poziom retencji zbiornikowej w obszarze dorzecza Odry.

W celu stworzenia systemu zrównoważonej gospodarki wodnej w dorzeczu Odry w roku 2001 Parlament przyjął Program dla Odry 2006, przewidujący działania inwestycyjne w zakresie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, transportu wodnego, poprawy jakości wody i innych dziedzin. Program, który realizowany będzie do roku 2016, stanowi obecnie podstawowy instrument poprawy sytuacji odrzańskiego transportu wodnego. Proponowana Strategia rozwoju żeglugi śródlądowej dla województwa dolnośląskiego stanowi jego rozszerzenie i uzupełnienie.

1.2. Stan techniczny ODW

1.2.1. Odrzańska infrastruktura liniowa

Jest rzeczą oczywistą, że infrastruktura liniowa Odrzańskiej Drogi Wodnej nie może być traktowana fragmentarycznie, wyłącznie w odniesieniu do 170-kilometrowego odcinka rzeki znajdującego się w granicach województwa dolnośląskiego. Jak w żadnej innej gałęzi transportu, w żegludze śródlądowej istotną rolę odgrywa stan techniczny całej drogi wodnej, począwszy od miejsca w jej górnym biegu, w którym staje się ona żeglowna, poprzez bieg środkowy, a skończywszy na części dolnej. Dlatego w niniejszym opracowaniu zostaną pokrótce przedstawione uwarunkowania infrastruktury technicznej wszystkich odcinków ODW, ze wskazaniem tych najbardziej problematycznych².

Kanał Gliwicki. Kanał łączy port w Gliwicach Łabędach z Odrą i portem w Kędzierzynie-Koźlu. Droga wodna o długości 41,2 km posiada 12 śluz, rozmieszczonych parami na 6 stopniach, o łącznym spadzie 43,60 m, w tym dwie o spadzie powyżej 10 m. Głębokość projektowana kanału wynosiła 3,5 m. Obecnie zamulenie zmniejszyło ją. Śluzy mają odpowiednią szerokość (12 m), lecz problemem może być ich niedostateczna długość, wynosząca około 72 m, która ogranicza przepustowość wymuszając rozczepianie dłuższych zestawów pchanych. Poziom wody jest uzupełniany głównie ze zbiornika retencyjnego Dzierżno Duże oraz z rzek Kłodnica i Drama. Stan techniczny kanału jest dostateczny, wymaga on jednak prac odmulających oraz modernizacji śluz i kanału żeglownego. Zadania te przewidziano do wykonania jako wieloletnie w Programie dla Odry 2006. Obecnie kanał może obsługiwać statki o zanurzeniu do 1,60 m, spełniając normy III klasy żeglowności.

Kanał Kędzierzyński. Odgałęziający się na dziewiątym kilometrze Kanału Gliwickiego Kanał Kędzierzyński, oddany do eksploatacji w 1970 roku, liczy 5,6 km i prowadzi do portu Zakładów Azotowych Kędzierzyn. Jest on otwarty dla żeglugi, jednak obecnie nie wykorzystywany. W przypadku realizacji kanału Odra-Dunaj stanowiłby jego pierwszy odcinek.

¹ Timm Stückerth, *Odra jako droga wodna żeglowna*, w: Przegląd Komunikacyjny nr 2/2003, str. 11

² Źródła informacji: *Wstępne studium wykonalności Programu dla Odry 2006, Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry, Strategia rozwoju województwa opolskiego i materiały własne, 2004.*

Odra skanalizowana. Na odcinku 184,5 km od Kędzierzyna-Koźła Portu do Brzegu Dolnego znajduje się 29 stopni wodnych ze śluzami (23 na głównej trasie żeglownej oraz 4 w obrębie Wrocławskiego Węzła Wodnego), o łącznym spadzie 63 m. Większość stopni składa się z dwóch śluz – dużej, tzw. pociągowej, i małej. Wszystkie śluzy (z wyjątkiem Węzła Śródmiejskiego we Wrocławiu oraz śluzy Koźle, o niewielkim znaczeniu żeglugowym) mają szerokość co najmniej 9,6 m, odpowiadającą trzeciej klasie żeglowności w skali międzynarodowej, przy czym szerokość śluz w Zwanowicach, Janowicach, Rędzinie oraz Brzegu Dolnym wynosi 12 m. W tablicy 1 przedstawiono listę stopni wodnych Odry skanalizowanej wraz z wymiarami ich śluz i oceną stanu technicznego.

Ogólnie rzecz ujmując, stan obiektów hydrotechnicznych na Odrze skanalizowanej jest zadowalający, lecz wymagają one dalszych remontów i modernizacji. Istotne znaczenie ma także problem zamuleń, utrudniający utrzymanie przepisowej głębokości tranzytowej 1,8 m na szlaku rzeczny i 2,5 m w kanałach śluzowych i żeglugowych. Największe zamulenia występują na Odrze opolskiej z powodu lokalizacji większości stopni żeglugowych w zakolach i zaległości w regularnym wykonywaniu prac utrzymaniowych. Ewentualnymi czynnikami ograniczającymi żeglugę mogą być również głębokości tranzytowe spadające do 1,4 m na 4-kilometrowym odcinku między Oławą a Ratowicami w wyniku powstawania częstych zamuleń. Ponadto na Bocznym Wrocławskim Węźle Wodnym (śluz Opatowice – śluz Miejska) utrzymuje się głębokość tranzytową 1,5 m. Za potencjalnie niewystarczające można uznać także szerokości śluz wynoszące 9,6 m, które uniemożliwiają uzyskanie IV klasy drogi wodnej o znaczeniu międzynarodowym. W wykazie śródlądowych dróg wodnych Odra skanalizowana sklasyfikowana jest w III-ej klasie żeglowności.

Tablica 1. Budowle hydrotechniczne na Odrze skanalizowanej

	Lp.	Stopień	Obiekty na stopniu	Stan techniczny
Odra w woj. opolskim	1	Koźle	śluz mała 5,34x41,9	dobry
	2	Januszkowice	jaz sektorowy śluz duża 9,6x187,0 śluz mała 9,6x55,0	dobry dobry dostateczny, wymagany remont
	3	Krępa	jaz sektorowy śluz duża 9,6x187,67 śluz mała 9,6x55,05	dobry dobry dostateczny
	4	Krapkowice	jaz sektorowy śluz duża 9,6x187,0 śluz mała 9,6x54,2	dobry dobry dostateczny, wymagany remont
	5	Rogów	jaz kłapowy śluz duża 9,6x187,84 śluz mała 9,6x55,0	bardzo dobry dostateczny dostateczny
	6	Kąty	jaz sektorowy śluz duża 9,6x187,0 śluz mała 9,6x55,0	dobry dobry dostateczny
	7	Groszowice	jaz sektorowy śluz duża 9,6x187,0 śluz mała 9,6x55,0	dobry dobry dostateczny
	8	Opole	jaz sektorowy śluz duża 9,6x180,0 śluz mała 9,6x54,2	w przebudowie dobry dostateczny

	9	Wróblin	jaz sektorowy śluzą duża 9,6x188,4 śluzą małą 9,6x55,09	dobry dobry dostateczny
	10	Dobrzeń	jaz sektorowy śluzą duża 9,6x187,0 śluzą małą 9,6x55,1	dobry dostateczny dobry
	11	Chróścice	jaz iglicowy śluzą duża 9,6x187,9 śluzą małą 9,6x55,07	dostateczny dostateczny dostateczny
	12	Zawada	jaz sektorowy śluzą duża 9,6x187,9 śluzą małą 9,6x55,07	bardzo dobry dobry dostateczny
	13	Ujście Nysy	jaz iglicowy śluzą duża 9,6x187,23 śluzą małą 9,6x55,0	dostateczny dostateczny dostateczny
	14	Zwanowice	jaz sektorowy śluzą duża I 12,0x190,0 śluzą duża II 9,6x187,0	dobry dobry niesprawna
	15	Brzeg	3 jazy stałe śluzą duża 9,6x187,15 śluzą małą 9,6x55,0	2-dobry, 1-niesprawny dobry dostateczny
	16	Lipki	jaz kłapowy śluzą duża 9,6x187,2	bardzo dobry dobry
Odra w woj. dolnośląskim	17	Oława	jaz stały śluzą duża 9,6x186 śluzą małą 9,6x55,0	zły, do przebudowy dobry dobry, nie eksploatowana
	18	Ratowice	jaz kłapowy śluzą dużą 9,6x187,0	bardzo dobry dobry
	19	Janowice	jaz sektorowy śluzą dużą 12,0x225,0 śluzą dużą 9,6x187,7	dobry dostateczny niesprawna, wymagany remont
	20	Bartoszewice	jaz segmentowy, jaz stały śluzą dużą 9,6x187,7	dobry zły, wymagany remont
	21	Zacisze	(próg betonowy) śluzą dużą 9,6x187,7	z nieczynnym jazem
	22	Różanka	jaz sektorowy śluzą dużą 9,6x196,7	dobry dobry
	23	Rędzin	jaz zasuwowo-segmentowy śluzą dużą 12,0x203,1 śluzą dużą 12,1x226,0	dobry dostateczny dobry
	24	Brzeg Dolny	jaz zasuwowo-kłapowy śluzą dużą 12,1x224,9	wymagany remont dostateczny
WVWV	25	Opatowice	jaz sektorowy śluzą małą 9,6x74,6	dobry dobry
	26	Szczytniki	jaz powłokowy śluzą małą 9,6x55,0	bardzo dobry dobry
	27	Psie Pole	jaz iglicowy śluzą małą (Miejska) 9,6x55,0	dobry dostateczny
	28	Węzeł Śródmiejski-Górny	jazy śluzą małą (Piaskowa) 5,34 x 39,1	dostateczny dobry
	29	Węzeł Śródmiejski-Dolny	jaz zasuwowy śluzą małą (Mieszczńska) 5,34 x 42,8	Śl. Mieszczńska – b. dobry, pozostałe obiekty - średni

Źródło: Strategia rozwoju województwa opolskiego, Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry oraz: K. Woś, Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską, Ministerstwo Środowiska, Warszawa, 2005, s. 89-90.

Odra swobodnie płynąca od stopnia w Brzegu Dolnym do ujścia Nysy Łużyckiej. Odcinek ten, długości 260 km, charakteryzuje się najgorszymi parametrami technicznymi i warunkami żeglugowymi. Najtrudniejszą częścią szlaku jest fragment bezpośrednio poniżej stopnia w Brzegu Dolnym, gdzie postępuje erozja znacznie utrudniająca żeglugę. Ruch statków na Odrze swobodnie płynącej poniżej Wrocławia odbywa się nieregularnie, przy

doraźnej alimentacji ze stopnia w Brzegu Dolnym i ze zbiorników retencyjnych. Rzeka uregulowana jest za pomocą ostróg podprądowych, które jednak na dużych odcinkach są zniszczone i nie spełniają swojej roli. Ocenia się, że zniszczonych jest około 8-10% budowli regulacyjnych (ostróg i tam podłużnych), a na niektórych odcinkach zniszczenia osiągają 40%. Corocznie na omawianym odcinku występuje wiele przemiałów, wymagających robót pogłębiarskich. Niestety przeznaczane corocznie środki budżetowe są niewystarczające dla utrzymania drogi wodnej w stanie umożliwiającym żeglugę.

Wśród przyczyn niskich przepływów na odcinku do ujścia Nisy Łużyckiej wymienia się także budowę geologiczną terenów, złożonych z czwartorzędowych utworów piaszczystych. Na szlaku od Brzegu Dolnego do Ścinawy około 15% przepływów traconych jest w wyniku przesiąków w głąb koryta rzeki³. Ogółem, jak wspomniano wcześniej, Odra wykazuje się niskimi przepływami w zestawieniu z innymi europejskimi rzekami podobnej długości: jej średnie przepływy stanowią tylko 50% przepływu w Łabie i mniej niż 25% przepływu w Renie. Tym więcej wysiłku należy włożyć dla doprowadzenia rzeki do stanu technicznego zapewniającego ekonomiczne wykorzystanie transportowe.

Odcinek od Brzegu Dolnego do ujścia Nisy Łużyckiej jest kluczowy z punktu widzenia spójności szlaku wodnego Odry i komunikacji wodnej regionów położonych nad górną i środkową Odrą (w tym województwa dolnośląskiego) z portem Szczecin oraz z drogami wodnymi zachodniej Europy. Powinien on być przedmiotem szczególnego zaangażowania inwestycyjnego. W chwili obecnej w ramach Programu dla Odry 2006 w km 300 Odry trwa budowa stopnia wodnego Malczyce, który wydłuży odcinek skanalizowany i poprawi do pewnego stopnia warunki żeglugi na Odrze swobodnie płynącej. Ponadto Program dla Odry 2006 przewiduje prace w zakresie odmulania koryta rzeki i naprawy budowli regulacyjnych, głównie ostróg.

Odra swobodnie płynąca od ujścia Nisy Łużyckiej do Szczecina znajduje się pod zarządem RZGW Szczecin i może być podzielona na dwie zróżnicowane pod względem charakteru części:

- ♦ Odrę od ujścia Nisy Łużyckiej (km 542,4) do Bielinka (km 677,0), posiadającą charakter typowo rzeczny, ze zmienną wielkością przepływu zależną od wielkości opadów i innych czynników;
- ♦ Odrę poniżej Bielinka, na której odnotowuje się decydujący wpływ stanu morza i Zalewu Szczecińskiego oraz wiatrów na poziom wody (zjawisko cofki).

Na przeważającej części omawianego odcinka Odra jest rzeką graniczną. Z wodami śródlądowymi Europy Zachodniej łączą ją kanały Odra-Szprewa i Odra-Hawela. Ponadto w Kostrzynie (km 617-600) do Odry uchodzi jej największy dopływ – Warta. Warunki żeglugowe na Odrze środkowej (do ujścia Warty) wymagają poprawy, stąd potrzeba odbudowy regulacji, szczególnie w rejonie Słubic (km 584-590) i Górzycy (km 600-604), jak również zabezpieczenia brzegów i prac pogłębiarskich. Podobnych działań wymaga Odra dolna, chociaż należy podkreślić, że stwarza ona najmniejsze problemy żeglugowe. Poniżej

³ Marian Miłkowski, *Odrzańska Droga Wodna*, Gdańsk 1976, str. 47

Widuchowej Odra dzieli się na dwa ramiona – Odrę Zachodnią i Wschodnią. Odra Wschodnia stanowi sztucznie wykonany przekop i obecnie płynie nią większość wód niesionych przez rzekę. Obydwa ramiona, łącznie z jeziorem Dąbie i kanałami portowymi, tworzą Szczeciński Węzeł Wodny.

Mosty. Jednym z czynników ograniczających żeglugę śródlądową jest konstrukcja mostów odrzańskich, z których⁴ kilka posiada zbyt niskie prześwity w odniesieniu do najwyższej wody żeglownej (WWŻ). Kwestia wielkości prześwitu jest szczególnie ważna dla przyszłego rozwoju śródlądowego transportu kontenerów. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. z 2002 r., Nr 77, poz. 695) dla klasy III drogi wodnej o znaczeniu regionalnym minimalny prześwit pionowy powinien wynosić 4,0 m ponad poziom WWŻ. Tymczasem w województwie dolnośląskim istnieją trzy przeprawy nie spełniające tego warunku:

- ♦ most drogowy w Oławie nad słuzą dolną w km 216,4 (prześwit 3,72 m),
- ♦ most drogowy w Ratowicach nad dolną głową śluzy w km 227,9 (prześwit 3,96 m),
- ♦ most kolejowy w Głogowie w km 393,3 (prześwit 3,90 m).

Obiekty nie spełniające wymogów klasy III dróg wodnych znajdują się również na terenie województw opolskiego (mosty drogowe w Kędzierzynie-Koźlu, Opolu i Brzegu), lubuskiego (most drogowy w Krośnie Odrzańskim o prześwicie 3,28 m i kolejowy w Kostrzynie o prześwicie 3,67 m) oraz zachodniopomorskiego (w Szczecinie: most kolejowy przy Dworcu Głównym, most kolejowy Podjuchy oraz most drogowy „Długi”).

Należy ponadto zaznaczyć, iż dla przewozu kontenerów w dwóch warstwach prześwit pionowy powinien wynosić 5,25 m, a dla przewozu w trzech warstwach – 7,00 m, zgodnie z wymaganiami IV klasy międzynarodowej dróg wodnych. Przewozy wielowarstwowe kontenerów są bardzo ekonomicznym rozwiązaniem, które może dać żegludze śródlądowej znaczną przewagę konkurencyjną nad innymi środkami transportu (ani transport drogowy, ani kolejowy z powodu nieusuwalnych uwarunkowań technicznych nie mają możliwości przewozu więcej niż jednej warstwy kontenerów).

1.2.2. Infrastruktura punktowa

Stan rzecznej infrastruktury punktowej jest pochodną warunków żeglugowych panujących na drodze wodnej. Porty rzeczne na Odrze w chwili obecnej nie są dostatecznie wykorzystane i uległy znacznemu zdekapitalizowaniu z powodu złego stanu szlaku, który uniemożliwia transportowi wodnemu sprawną i niezawodną obsługę popytu na przewozy. Można stwierdzić, że dopóki nie ulegnie poprawie stan ODW, dopóty nie zmieni się znacząco kondycja odrzańskich portów, nabrzeży i przystani.

Niniejszy podrozdział poświęcony jest przede wszystkim infrastrukturze punktowej znajdującej się na terenie województwa dolnośląskiego, wspomniane jednak zostaną także porty znajdujące się w regionie śląskim, opolskim i lubuskim jako te, które mogłyby w

⁴ Np. w Janowicach, Gajkowie, Kostrzynie i Ścinawie.

przyszłości przyciągnąć większą ilość ładunków do żeglugi śródlądowej. Każdy czynny port czy nabrzeże zwiększa bowiem dostępność oraz atrakcyjność transportu wodnego i jest w stanie wygenerować dodatkowy popyt na usługi transportowe, przyczyniając się do rozwoju żeglugi śródlądowej. Najważniejszymi portami odrzańskimi są: Gliwice (nad Kanałem Gliwickim), Kędzierzyn-Koźle, Opole, Wrocław, Malczyce, Ścinawa, Głogów, Nowa Sól, Cigacice, Kostrzyn i Szczecin.

Poza portami, w skład infrastruktury punktowej wchodzi przeladownie, nabrzeża, przystanie pasażerskie i turystyczne, zimowiska barek oraz stocznie.

A. Infrastruktura punktowa Kanału Gliwickiego i Odry opolskiej

Na terenie województw śląskiego i opolskiego znajdują się następujące obiekty infrastruktury obsługujące transport wodny:

- ◆ Port Gliwice⁵ stanowi obecnie część Śląskiego Centrum Logistyki i jest jednym z elementów centrum logistycznego, do którego należą także baza magazynowa, terminal celny, stacja kolejowa, biura, parkingi i wolny obszar celny. Jednym z głównych akcjonariuszy ŚCL jest przedsiębiorstwo Odratrans S.A. Port składa się z dwóch basenów, długość jego nabrzeży przeladunkowych wynosi 3040 m, a postojowych i innych – 450 m. Port jest odpowiednio wyposażony, dysponując urządzeniami przeladunkowymi o maksymalnym udźwigu 20 ton. Jego zdolność przeladunkowa oceniana jest na 2 mln ton rocznie. Wahania poziomu wody w porcie wynoszą zaledwie 0,5 m.
- ◆ Port Koźle⁶ położony jest u ujścia Kanału Gliwickiego. W jego skład wchodzi trzy baseny, w których znajduje się 3185 m nabrzeży przeladunkowych oraz 635 m nabrzeży postojowych i innych. Nabrzeża są bardzo wysokie, przygotowane do obsługi ładunków także w czasie wysokiej wody żeglownej. Do wyposażenia przeladunkowego należą trzy żurawie stacjonarne o udźwigu od 8 do 16 ton i osiem dźwigów samojezdnych od 80 do 300 ton. Roczna zdolność przeladunkowa portu wynosi około 1 mln ton. Obecnie na terenie portu planowane jest utworzenie centrum logistycznego skupiającego transport wodny, samochodowy i kolejowy.
- ◆ Port w Opolu (Zakrzów) składa się z jednego basenu o długości nabrzeży wynoszącej 600 m. Wyposażony jest w trzy suwnice, dysponuje także placami składowymi i magazynami. Posiada połączenie z siecią PKP. Port znajduje się we władaniu Odratrans S.A.
- ◆ Na terenie województwa opolskiego zlokalizowane są także trzy porty przemysłowe zbudowane w latach 70., tj.:
 - port Zakładów Azotowych Kędzierzyn (1 basen), praktycznie nie wykorzystywany;

⁵ Według informacji ze strony internetowej Śląskiego Centrum Logistycznego, www.scl.pl

⁶ Informacje ze strony internetowej www.kedzierzynkozle.pl

- port cementowni Górażdże (Chorula) – nie wykorzystywany;
- port Zakładów Aparatury Chemicznej METALCHEM w Opolu – złożony z pojedynczego basenu, wyposażony w suwnicę o bardzo dużym udźwigu i połączony z siecią kolejową, co umożliwia przeładunek najcięższych ładunków (np. turbogeneratorów).

Istnieje ponadto 14 nabrzeży przeładunkowych.

- ◆ Rzeczna stocznia remontowa w Kędzierzynie-Koźlu znajduje się około 3 km poniżej portu Koźle. Zajmuje się remontami jednostek pływających oraz budową statków, kadłubów i ich części. Wymiary produkowanych statków ograniczone są możliwościami śluz Odry skanalizowanej (szerokość do 9,5 m).

B. Odrzańska infrastruktura punktowa w województwie dolnośląskim

Na terenie województwa dolnośląskiego znajdują się następujące porty ogólnodostępne:

- ◆ Port w Oławie,
- ◆ Port Miejski we Wrocławiu,
- ◆ Port Popowice we Wrocławiu,
- ◆ Port Malczyce,
- ◆ Port w Ścinawie,
- ◆ Port Katedralny w Głogowie.

Informacje na ich temat przedstawiono w tablicy 2.

Tablica 2. Porty rzeczne w województwie dolnośląskim

Port	Powierzchnia	Długość nabrzeża ogółem	Powierzchnia magazynowa oraz składowa	Zdolność przeladunkowa	Stan	Uwagi
Oława	port 160.000 m ² (16 ha) obszar wodny 13.000 m ² (1,3 ha) basen 130x16 m	130 m		brak danych	nieczynnny	połączenie kolejowe własność prywatna
Wrocław Miejski	port 192.811 m ² obszar wodny 43.490 m ² basen równoległy do koryta	2.156 m	magazyny 13.100 m ² plac składowe 11.000 m ²	1-2 mln ton rocznie w zależności od rodzaju masy towarowej	nieodpowiedni, część obiektów zdekaptalizowana	połączenie kolejowe brak możliwości rozbudowy dla obsługi kontenerów własność Odratrans urządzenia zaopatrzenia w paliwo
Wrocław Popowice	port 82.684 m ² w tym obszar wodny 15.725 m ² basen	851 m	magazyny 4.050 m ² plac składowe 14.150 m ²	600-1.200 tys. ton	niezadawalający, wymaga remontu	połączenie kolejowe własność Odratrans, wielu użytkowników
Malczyce	port 12.560 m ² woda 9.570 m ² kanał wejściowy 300 m, dwa baseny (drobnicowy, masowy)	1.754 m		brak danych	niezadawalający, erozja rzeki, wejście do portu zamulone	połączenie kolejowe własność gminy Malczyce
Ścinawa	basen miejski 0,63 ha (6.300 m ²), drugi basen 3,43 ha (34.300 m ²) basen 0,80 ha (8.000m ²)	baseny: 100 m (miejski), 300 m		brak danych	brak odpowiednich urządzeń portowych	bocznica kolejowa stacja przesyłowa cementu własność UG Ścinawa, dzierzawa
Głogów Zimowy	basen 0,80 ha (8.000m ²)	400 m	plac składowe 4.000 m ²	180 tys. ton		własność UM Głogów dzierzawca Kompas – wydobycie kruszywa z dna rzeki

Źródło: opracowanie własne na podst. Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry

Ponadto na terenie województwa funkcjonują następujące porty zakładowe:

- ♦ MPWiK Wrocław – port wyładunkowy – kruszywa, tereny składowe MPWiK, nie posiada urządzeń portowych;
- ♦ Port Kozańów we Wrocławiu – nie użytkowany, poradziecki, wymaga remontu;
- ♦ Port Handlowy w Głogowie – basen, możliwości przeładunkowe 50 tys. ton, wykorzystywany do prac remontowych.

Inne istniejące porty przemysłowe, załadownie, przeładownie, nabrzeża:

- ♦ Przeładownia Elektrociepłowni Wrocław – zaopatrywana wyłącznie drogą wodną;
- ♦ Przeładownia kruszywa na Kanale Miejskim we Wrocławiu – do przeładunku kruszywa budowlanego;
- ♦ Przeładownie w Kanale Żeglugowym we Wrocławiu – mało wykorzystywane;
- ♦ Nabrzeże przeładunkowe w Urazie – nie użytkowane;
- ♦ Nabrzeże przeładunkowe zakładów chemicznych „Rokita” w Brzegu Dolnym – nie użytkowane;
- ♦ Nabrzeża przeładunkowe w Malczycach – nieczynne, poprzednio należące do cukrowni i fabryki celulozy;
- ♦ Przeładownia Pogolewo Wielkie (górne) – transport ceramiki i wyładunek węgla, przejęta przez gminę Brzeg Dolny, zniszczona;
- ♦ Port w Głogowie (po byłej stoczni Głogów-Żarków) – użytkowany przez Zakłady Maszyn Budowlanych, pochylnia, nabrzeża, obrotnica;
- ♦ Nabrzeże przeładunkowe w Głogowie – rozładunek kruszywa do budowy podsadzek w wyeksploatowanych szybach zagłębia miedziowego

Zimowiska i schroniska rzeczne mają za zadanie zapewnić statkom postój chroniący przed pochodem lodów i wysoką wodą. Są nimi wszystkie porty handlowe i przemysłowe, stare koryta rzek, ujścia dopływów i kanałów do tego dostosowane. Nie powinny być oddalone od siebie bardziej niż o 100 km. W okresie zimowym wykonuje się na nich remonty i konserwację barek. W województwie dolnośląskim są to:

- Osobowice I (150 barek) i Osobowice II (180 barek),
- Wrocław – porty,
- Malczyce – port,
- Głogów – porty.

Na terenie dawnej Wrocławskiej Stoczni Recznej przy ul. Kościerzyńskiej od 1996 roku działa stocznia Odratrans, w składzie której znajdują się trasernia, dwie hale kadłubowe, pochylnia i nabrzeże wyposażeniowe. Stocznia zajmuje się przede wszystkim remontami i budową jednostek pływających oraz ich elementów. Ponadto we Wrocławiu funkcjonuje baza remontowa Osobowice Odratrans Sp. z o.o. W Malczycach działalność prowadzi stocznia

rzeczna dzierzawiona przez firmę Malbo Sp. z o.o., wytwarzająca kadłuby, kontenery oraz elementy konstrukcji budownictwa lądowego (np. mosty).

Na Odrze w granicach województwa dolnośląskiego brakuje infrastruktury służącej turystyce wodnej, szczególnie żegludze pasażerskiej⁷. Istniejące porty i nabrzeża zbudowane dla potrzeb żeglugi śródlądowej ze względów bezpieczeństwa są mało przydatne do celów turystycznych i sportowych. W otoczeniu rzeki, z wyjątkiem stolicy województwa, brakuje infrastruktury turystycznej. Najlepsze warunki dla uprawiania turystyki wodnej panują obecnie we Wrocławiu, gdzie zlokalizowanych jest kilka przystani: Hala Targowa, Złota Kaczka, Kardynalska, Szczytnicka, Zwierzyniecka i Opatowicka. We Wrocławiu brak jest jednak miejsca do cumowania dużych statków hotelowych.

C. Odrzańska infrastruktura punktowa w województwie lubuskim i zachodniopomorskim

Do zespołu portów lubuskich należą: Nowa Sól, Cigacice, Krosno Odrzańskie, Urad, Słubice oraz Kostrzyn. W grupie tej znaczenie gospodarcze posiada obecnie jedynie nowoczesny port Kostrzyn, niedostatecznie jednak wykorzystany. Pozostałe porty użytkowane są też w niewielkim stopniu (Nowa Sól, Cigacice), bądź też nie są w ogóle wykorzystane. Poza Kostrzynem wszystkie porty wymagają modernizacji. Porty w Nowej Soli i Krośnie Odrzańskim są przystosowane do celów turystyki wodnej. W porcie Kostrzyn istnieje potrzeba budowy zaplecza przy nabrzeżu pasażerskim.

Podstawowe znaczenie dla żeglugi śródlądowej ma zespół portów morskich Szczecin-Świnoujście, chociaż udział transportu wodnego w jego przeładunkach jest niewielki. W porcie Szczecin obsługa barek jest utrudniona z powodu braku wyspecjalizowanego sprzętu i wydzielonych nabrzeży dla statków żeglugi śródlądowej. Eksploatowane urządzenia są w znacznym stopniu zdekapitalizowane. Port Świnoujście jest lepiej przystosowany do potrzeb żeglugi śródlądowej, jednak problemy stwarza trasa żeglugowa przez Zalew Szczeciński, charakteryzująca się dużym falowaniem i zamgleniem⁸.

Wśród punktów przeładunkowych rejonu ujścia Odry i dolnej Odry wymienić należy również:

- port rzeczno-morski Zakładów Chemicznych „Police”;
- małe porty i przystanie Zalewu Szczecińskiego, np. Stepnicę;
- przeładownie zakładowe w Szczecinie, użytkowane przez Fabrykę Papieru „Skolwin”, Zakłady Nawozów Fosforowych „Superfosfat”, Hutę Szczecin, elektrownie Szczecin i Pomorzany i inne przedsiębiorstwa;
- nabrzeża w Bielinku i Chlewicach, eksploatowane przez kopalnie kruszywa naturalnego;
- nabrzeże w Ognicy, wykorzystywane do przeładunku płodów rolnych.

⁷ *Studium zagospodarowania turystycznego dolnośląskich odcinków szlaków wodnych*, s. 12

⁸ Krzysztof Woś, *Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską*, Ministerstwo Środowiska, Warszawa, 2005, s. 85

1.2.3. Zbiorniki retencyjne i system ochrony przeciwpowodziowej

System ochrony przeciwpowodziowej obejmuje, oprócz zbiorników retencyjnych, które mają charakter wielozadaniowy, suche zbiorniki przeciwpowodziowe, poldery, kanały ulgi i wały przeciwpowodziowe. Gospodarka wodna powinna zapewniać zrównoważony rozwój obszarów leżących w pobliżu rzek godząc rozmaite cele, w tym te związane z bezpieczeństwem oraz transportem.

W dorzeczu górnej i środkowej Odry istnieje 19 dużych wielofunkcyjnych zbiorników retencyjnych o pojemności powyżej 5 mln m³ oraz 3 mniejsze, o pojemności ponad 1 mln m³, przy czym 11 z nich zlokalizowanych jest w całości w województwie dolnośląskim, a pozostałe w województwach opolskim i śląskim (zbiornik Kozielno znajduje się na pograniczu województwa opolskiego i dolnośląskiego)⁹. Alimentacja na potrzeby żeglugi śródlądowej prowadzona jest głównie przez sześć wybranych zbiorników, wymienionych w tabelicy 3. Ponadto pomocniczo dla potrzeb żeglugi śródlądowej mogą być używane inne zbiorniki: Dzierżno II, Topola i Kozielno. Wszystkie one zlokalizowane są w dopływach Odry. Największe znaczenie pod względem retencji posiadają rzeki Nysa Kłodzka oraz Bystrzyca. Pierwszym zbiornikiem retencyjnym położonym bezpośrednio na rzece Odrze będzie planowany do realizacji w ramach Programu dla Odry 2006 zbiornik Racibórz.

Tablica 3. Zbiorniki retencyjne w dorzeczu Odry wykorzystywane do celów żeglugowych

Zbiornik	Rzeka	Pojemność maks. (mln m ³)	Powierzchnia (ha)
Dzierżono Duże	Kłodnica	94	516
Pławniowice	Potok Toszecki	29	240
Turawa	Mała Panew	106	2100
Otmuchów	Nysa Kłodzka	130	1980
Nysa	Nysa Kłodzka	123	2040
Mietków	Bystrzyca	72	920

Źródło: Rocznik Statystyczny GUS 2005 r.

Wykorzystanie zbiorników retencyjnych na potrzeby żeglugi śródlądowej jest obecnie niewystarczające. Po powodzi 1997 roku priorytetem stała się ochrona przeciwpowodziowa. Utrzymywane jest niskie napełnienie w zbiornikach, ograniczające możliwości zwiększenia przepływów na Odrze w okresach niskich stanów wód.

Należy także zwrócić uwagę, iż stopień zabudowy retencyjnej Odry (stosunek aktywnej pojemności zbiorników do średniego spływu ze zlewni) jest kilkakrotnie niższy niż dla rzek Europy Zachodniej – Renu i Łaby. Dlatego zachodzi konieczność budowy kolejnych zbiorników, których realizacja zapisana została w Programie dla Odry 2006: Racibórz i Kamieniec Ząbkowicki.

⁹ dane z roku 2000 na podstawie *Strategii rozwoju województwa dolnośląskiego – Syntezy uwarunkowań*, s. 58

Poza zbiornikami retencyjnymi wspomnieć należy również 12 położonych w Sudetach zbiorników przeciwpowodziowych suchych o łącznej pojemności 28,57 mln m³ oraz 10 polderów w obszarze górnej i środkowej Odry, z których 3 o pojemności 73,4 mln m³ znajdują się w województwie dolnośląskim. Najnowszym z polderów odrzańskich jest oddany do użytku w 2002 roku polder Buków, stanowiący pierwszy etap budowy zbiornika retencyjnego Racibórz. Wpływ tych budowli hydrotechnicznych na zmniejszenie fali powodziowej jest jednak lokalny, a główne znaczenie dla równoważenia systemu wodnego przypada zbiornikom retencyjnym.

Ponadto w Raciborzu, Opolu, Wrocławiu i przy zbiorniku Otmuchów istnieją kanały ulgi. System obwałowań nie jest spójny; stan wałów jest zły, z wyjątkiem Wrocławia, gdzie mają one I klasę budowli hydrotechnicznych.

1.3. Żegluga śródlądowa na Odrze

- Przedsiębiorstwa żeglugowe

Wśród armatorów prowadzących obecnie żeglugę na Odrze pozycję zdecydowanie dominującą zajmuje Grupa Odratrans, powstała poprzez wykup przez przedsiębiorstwo Odratrans S.A. większościowego pakietu akcji Żeglugi Bydgoskiej S.A. Udział Grupy w przewozach na rynku polskim szacowany jest na 70%, natomiast na rynku niemieckim w obszarze pomiędzy Renem a Odrą – 10%. Z powodu niedostatecznego stanu technicznego Odrzańskiej Drogi Wodnej w chwili obecnej Grupa realizuje ponad 50% swoich przewozów właśnie na rynku niemieckim¹⁰.

Poza Grupą Odratrans w obszarze Odry funkcjonują, między innymi, następujący mniejsi armatorzy:

- Odra Lloyd Sp. z o.o. – spółka operująca na Zalewie Szczecińskim i w relacji Szczecin-Berlin, zależna od dużego niemieckiego przedsiębiorstwa żeglugowego Deutsche Binnenreederei AG;
- Żegluga Szczecińska P.P. – operująca na Zalewie Szczecińskim w relacji Szczecin-Świnoujście;
- Transbode s.j. – firma prowadząca przewozy na terytorium Niemiec oraz na Odrze;
- Fabico s.c. – firma działająca na terytorium Niemiec i na rynku szczecińskim.

Analizując poziom konkurencji w żegludze śródlądowej na Odrze należy zwrócić uwagę na następujące czynniki:

- ♦ Na rynku dużych zleceń jedynym znaczącym konkurentem żeglugi śródlądowej pozostaje obecnie transport kolejowy, w mniejszym stopniu jest nim transport samochodowy.

¹⁰ Informacje na podstawie analizy wykonanej przez Dom Inwestycyjny BRE Banku S.A. (z dnia 9 czerwca 2005) oraz Prospektu emisyjnego Odratrans S.A.

- ◆ Trzech spośród pięciu funkcjonujących na Odrze armatorów prowadzi przewozy wyłącznie w obszarze Zalewu Szczecińskiego i dolnej Odry. Na Odrze skanalizowanej i swobodnie płynącej działa Grupa Odratrans, a także w ograniczonym zakresie firma Transbode i przedsiębiorstwa zajmujące się wydobywaniem kruszywa. Sytuację tę można wytłumaczyć złym stanem technicznym Odry środkowej, który doprowadził do praktycznego odcięcia rejonu Górnego Śląska, Opolszczyzny i Wrocławia od zespołu portów Szczecin-Świnoujście i rynku niemieckiego.
- ◆ Rynek transportu wodnego śródlądowego jest już obecnie w pełni zliberalizowany. Po przystąpieniu Polski do UE zniesiono ograniczenia przewozów kabotażowych dla armatorów polskich na obszarze innych krajów członkowskich i dla armatorów zagranicznych na terenie Polski. Liczba funkcjonujących na Odrze przedsiębiorstw przewozowych będzie się zatem zwiększać wraz z poprawą warunków żeglugowych na tej drodze wodnej, co sprzyjać będzie wzrostowi poziomu usług i obniżce taryf przewozowych.

Regularna żegluga pasażerska (poza rejonem Szczecina) prowadzona jest obecnie w sezonie letnim przez dwa przedsiębiorstwa na terenie Wrocławia.

- Ocena stanu floty odrzańskiej

Stan techniczny oraz ilościowy floty żeglugi śródlądowej w Polsce jest, podobnie jak stan portów, pochodną kondycji dróg wodnych w naszym kraju, w tym szczególnie drogi wodnej Odry. W związku ze spadkiem przewozów w okresie 1995-2004 liczba pchaczy ogółem zmniejszyła się z 327 do 243, liczba barek motorowych – ze 172 do 93, natomiast liczba barek pchanych – z 554 do 489, przy czym w ostatnich pięciu latach notowana jest stabilizacja, a nawet nieznaczny wzrost liczby podstawowych typów jednostek. Dzieje się tak ze względu na indywidualny import używanych lub wycofanych z ruchu statków.

Według danych GUS z 2004 roku niemal 80% eksploatowanych pchaczy oraz ponad 60% barek do pchania zostało wyprodukowanych do roku 1979. Prawie wszystkie użytkowane barki motorowe pochodzą z lat 50. i 60. Dotychczasowa eksploatacja posiadanej przez armatorów floty jest możliwa głównie dzięki ciągłym modernizacjom.

Odnosnie podziału floty między armatorów odrzańskich, należy stwierdzić dużą przewagę lidera rynku – Grupy Odratrans – nad konkurentami, o czym świadczą dane pokazane w tablicy 4.

Tablica 4. Flota armatorów odrzańskich (w sztukach, wg stanu na 2005 r.)

Armator	Pchacze	Barki pchane	Barki motorowe
Grupa Odratrans	136	274	52
Odra Lloyd	7	25	-
Żegluga Szczecińska	4	13	-
Transbode	8	18	13
Fabico	6	12	2

Źródło: Opracowanie własne na podst. Informacji Domu Inwestycyjnego BRE Banku S.A. nt. Grupy Odratrans, 9 czerwca 2005 r.

Pozytywnym krokiem na rzecz rozwoju floty transportu wodnego było powołanie w 2002 roku Funduszy Żeglugi Śródlądowej i Rezerwowego, środki z których przeznaczane są na wypłaty dla armatorów za złomowanie wyeksploatowanych statków oraz na dofinansowanie zakupu lub modernizacji nowszych jednostek. Zgodnie z informacją na dzień 30 września 2005 r., łączna kwota przyznanych kredytów wyniosła niemal 14 mln zł, natomiast wypłaty za złomowanie zamknęły się kwotą ponad 160 tys. zł¹¹.

Podstawowym jednak czynnikiem napędzającym inwestycje taborowe będzie otworenie przed żeglugą śródlądową perspektyw rozwoju poprzez poprawę stanu technicznego ODW. Poprawa jakości drogi wodnej zwiększa popyt na przewozy. Wzrost przewozów transportem wodnym mobilizuje przewoźników do dostosowania standardu użytkowanych statków do wymagań klientów i wymusza inwestycje taborowe.

1.3.1. Wielkości przewozów transportem wodnym

Udział żeglugi śródlądowej w obsłudze transportu w Polsce jest obecnie bardzo niewielki, kształtując się według danych z roku 2004 na poziomie 0,7% wielkości przewozów w tonach oraz 0,4% całkowitej pracy przewozowej¹². W krajach Europy Zachodniej posiadających rozwiniętą sieć dróg śródlądowych wskaźnik ten jest dużo wyższy – w roku 2002 wynosił on ok. 13% w Niemczech, 14% w Belgii i aż 44% w Holandii¹³. Wśród krajów członkowskich UE siecią dróg wodnych dysponuje 18 państw, a drogi wodne 10 z nich mają połączenie z siecią międzynarodową. Udział transportu wodnego w przewozach ogółem na obszarze UE (z wyłączeniem transportu morskiego) kształtuje się na poziomie 7%. Osiągnięcie takiego wskaźnika, przynajmniej w regionach Polski przylegających do ODW, powinno być długoterminowym celem rozwojowym żeglugi śródlądowej w naszym kraju.

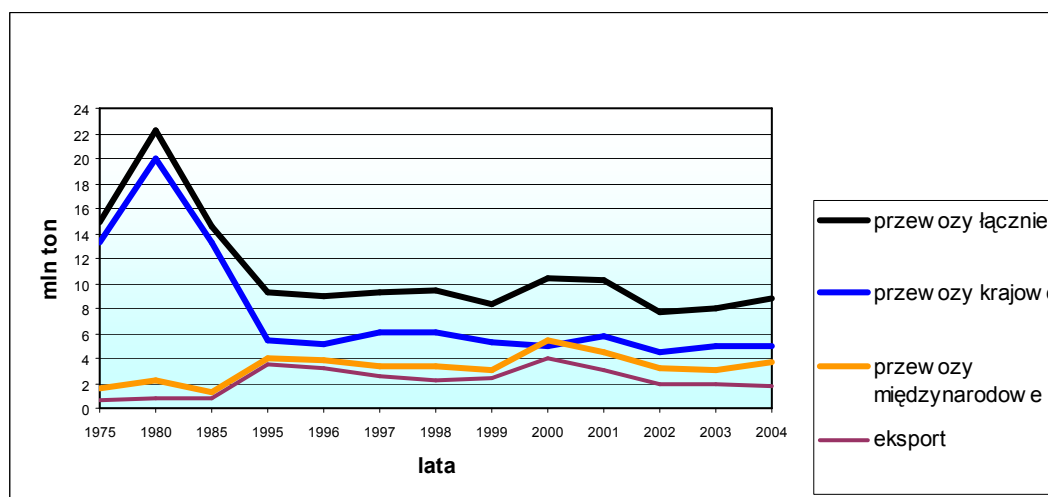
Rysunek 1 przedstawia wielkości przewozów transportem wodnym w Polsce w latach 1975-2004. Zauważalny jest znaczący spadek przewozów w stosunku do najlepszego pod tym względem roku 1980, w którym przetransportowano ponad 22 mln ton. W okresie 1995-2004 nastąpiła stabilizacja przewożonej masy na poziomie 7-10 mln ton. Charakterystyczne jest także to, że pomimo spadku przewozów ogółem, wielkość przewozów międzynarodowych wzrosła z poziomu 2 mln ton w roku 1980 do poziomu 3-5 mln ton po roku 1995. Wzrost wielkości przewozów międzynarodowych wynikał przede wszystkim z załamania popytu na rynku krajowym, które zmusiło armatorów do szukania ładunków za granicą. Czynnikiem sprzyjającym było usunięcie barier politycznych, a także liberalizacja rynku transportu wodnego na terenie UE, napędzająca kabotaż. W obliczu trudności transportu wodnego w Polsce dochody z przewozów wykonywanych między portami zagranicznymi pozwalają na przetrwanie krajowych armatorów. Kluczowym krajem dla żeglugi śródlądowej w przewozach międzynarodowych są Niemcy, których udział w tym segmencie w roku 2004 wyniósł 97% obsługanej masy. Biorąc pod uwagę przewozy krajowe, około 80% ładunków przewożonych jest na Odrze.

¹¹ Dane Ministerstwa Transportu i Budownictwa

¹² *Transport – wyniki działalności 2004*, GUS, Warszawa

¹³ Według danych Prospektu emisyjnego Odratrans S.A.

Rysunek 1. Przewozy żeglugą śródlądową w latach 1975-2004, w mln ton



Źródło: Opracowanie własne na podst. danych GUS

W podziale na grupy ładunkowe obsługiwane przez transport wodny śródlądowy zaznacza się zdecydowana dominacja minerałów nieprzetworzonych i przetworzonych (kruszyw), które w 2004 roku stanowiły 52% wielkości przewozów ogółem (4,57 mln ton, z czego ponad 70% w ruchu krajowym). Jednocześnie zwraca uwagę fakt, iż wykonana przy transporcie minerałów praca przewozowa jest niewielka. Średnia odległość tych przewozów w ruchu krajowym wynosi zaledwie 9 km, co związane jest z ich lokalną specyfiką, polegającą na wydobyciu piasku i żwiru z dna rzeki oraz dostarczeniu ładunku do najbliższego portu. Ten segment rynku przewozowego zawsze stanowił wyłączną domenę żeglugi śródlądowej, w której nie konkuruje ona z innymi gałęziami transportu.

Zgodnie z danymi GUS średnia odległość przewozu transportem wodnym w ruchu krajowym w roku 2004 wynosiła 48 km, natomiast w ruchu międzynarodowym – 220 km. Przewozy na odległości ponad 150 km, w których żegluga śródlądowa staje się najbardziej konkurencyjna ekonomicznie wobec transportu kolejowego i drogowego, stanowiły w roku 2004 zaledwie 13% masy towarowej obsługiwanej w przewozach krajowych.

Udziały poszczególnych grup ładunkowych w przewozach wg tonażu kształtowały się w 2004 roku następująco:

- ♦ przewozy krajowe: surowce mineralne nieprzetworzone i częściowo przetworzone – 66%, węgiel kamienny i brykiety – 12%, ruda żelaza i pochodne – 9%, nawozy – 5%;
- ♦ przewozy międzynarodowe: minerały nieprzetworzone i przetworzone – 34%, węgiel kamienny i brykiety – 24%, wyroby metalowe – 11%, ruda żelaza i pochodne – 10%, nawozy – 8%.

Brakuje przewozów kontenerowych, które rozwijają się w Europie Zachodniej, szczególnie w obsłudze portów Rotterdam i Antwerpia. Jak wcześniej wspomniano, ich wprowadzenie na Odrzańską Drodze Wodnej uzależnione jest od spełnienia określonych wymagań technicznych związanych z prześwietami mostów.

Interesujących wniosków dostarcza analiza tablicy 5, prezentującej wielkości przewozów i pracy przewozowej żeglugi śródlądowej według relacji przewozowych w roku 2004. Przedstawione dane koncentrują się na województwie dolnośląskim oraz na kilku innych najbardziej znaczących odrzańskich kierunkach transportu wodnego.

Tablica 5. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową na obszarze województwa dolnośląskiego według relacji przewozów w 2004 roku

Relacja		tys. ton	tys. tkm
Przewozy w granicach woj. dolnośląskiego		1 025	3 939
dolnośląskie	dolnośląskie	1 025	3 939
Przewozy do/z woj. dolnośląskiego		660	151 443
dolnośląskie	zachodniopomorskie	30	15 682
dolnośląskie	Niderlandy	0	572
dolnośląskie	Niemcy	30	8 588
zachodniopomorskie	dolnośląskie	32	17 053
Niemcy	dolnośląskie	1	433
śląskie	dolnośląskie	567	109 115
Przewozy przez woj. dolnośląskie		25	19 119
opolskie	Niderlandy	1	838
opolskie	Niemcy	2	2 568
opolskie	Belgia	1	834
zachodniopomorskie	śląskie	21	14 879
Razem przewozy na obszarze woj. dolnośląskiego		1 710	174 501
Inne znaczące relacje		4 957	599 583
zachodniopomorskie	Niemcy	1 704	386 326
Niemcy	Niemcy	1 341	155 722
zachodniopomorskie	zachodniopomorskie	1 085	55 747
opolskie	opolskie	827	1 788

Źródło: Opracowanie własne na podst. danych GUS

Tablica pokazuje, iż 60% przewozów w relacjach przebiegających na terenie województwa dolnośląskiego stanowią przewozy lokalne związane z wydobywaniem kruszywa, na średnią odległość około 4 km. Następnym w kolejności kierunkiem przewozowym jest relacja przebiegająca po Odrze skanalizowanej z województwa śląskiego do dolnośląskiego, odpowiadająca przewozom węgla na potrzeby elektrociepłowni we Wrocławiu. Stanowi ona około 1/3 tonażu oraz ponad 60% pracy przewozowej wszystkich relacji na obszarze województwa. Przewozy na Odrze swobodnie płynącej w relacjach długotrasowych mają zgodnie z przewidywaniami znaczenie marginalne, kształtując się na poziomie 118 tys. ton (61,4 mln tonokm), tj. 1,3% całkowitej wielkości przewozów polskiego transportu wodnego i niemal 6% całkowitej wykonanej przezeń pracy przewozowej.

Dla porównania, w roku 1936 potok ładunków na Odrze swobodnie płynącej między Malczycami a kanałem Odra-Szprewa wynosił ponad 5 mln ton (większość przewozów w relacjach do Berlina), natomiast w roku 1970, między Wrocławiem a Kostrzynem,

kształtował się on jeszcze na poziomie około 2,5 mln ton (wyłącznie w obsłudze zespołu portów Szczecin-Świnoujście)¹⁴.

Dane na temat działalności przewozowej przedsiębiorstwa Odratrans S.A. (tablica 6) potwierdzają wnioski z analizy relacji przewozowych. W przewozach krajowych dominują krótkodystansowe przewozy kruszywa oraz przewozy węgla dla EC Wrocław, znaczącą pozycję zajmuje także transport międzynarodowy w wywozie, przywozie i kabotażu. Ponadto Odratrans S.A. wykonuje przewozy lokalne w rejonie Szczecina, Świnoujścia i dolnej Odry. Pozostałe przewozy krajowe, obejmujące m.in. relacje transodrzańskie, kształtują się na bardzo niskim poziomie. W szczególności rok 2005 był zły pod tym względem z powodu utrzymującego się niskiego stanu wód.

Tablica 6. Przewozy spółki Odratrans S.A. w latach 2000-2005

Relacja	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
	tys. ton	tys. ton	tys. ton	tys. ton	tys. ton	tys. ton	średnia odległość przewozu 1 tony w km
Przewozy krajowe	2 568,9	2 138,9	2 476,7	2 505,2	2 847,7	2 773,3	52
Kruszywo	1 313,3	987,7	1 311,8	1 549,9	1 816,9	1 978,0	4
Przewozy węgla	702,7	779,1	808,6	659,1	746,3	672,4	192
w tym Kogeneracja SA, w relacjach	628,8	668,2	694,3	630,5	713,2	672,4	192
Gliwice-EC Wrocław	62,7	264,1	572,5	610,6	665,9	640,9	201
Koźle-EC Wrocław	566,1	392,4	43,4	12,6	-	-	-
Wrocław Port Miejski-EC Wrocław	-	11,7	78,4	7,3	47,3	31,5	1
Przewozy w rejonie Szczecina/ dolnej Odry	75,2	259,4	232,6	269,1	223,2	118,6	47
Pozostałe przewozy krajowe	477,7	112,7	123,7	27,1	61,3	4,3	616
Przewozy zagraniczne	2 365,1	2 048,2	1 398,7	1 298,6	1 647,6	2 079,0	207
Ogółem	4 934,0	4 187,1	3 875,4	3 803,8	4 495,3	4 852,3	119

Źródło: Opracowanie własne na podst. materiałów Odratrans S.A.

W zakresie przewozów węgla na potrzeby EC Wrocław Odratrans S.A. współpracuje z transportem kolejowym, który prowadzi jego dowóz do trzech portów rzecznych: Gliwice, Koźle i Wrocław Port Miejski. Z portów tych węgiel jest następnie transportowany barkami, przy czym w ostatnich dwóch latach przewozy dotąd obsługiwane przez port w Koźlu przejął w całości port Gliwice. Transport kolejowo-rzeczny stosowany był również w ograniczonym zakresie przy przewozach węgla do zespołu portów Szczecin-Świnoujście, z przeladunkiem w portach rzecznych we Wrocławiu, Głogowie i Cigacicach.

Rozpatrując typy ładunków, w skład kategorii „Pozostałe przewozy krajowe” wchodzi przede wszystkim ruda żelaza, przewożona w górę rzeki ze Szczecina lub Świnoujścia do Wrocławia i na Górny Śląsk. Występują także elementy ponadgabarytowe, np. kadłuby, konstrukcje, reaktory, generatory. Ponadto okazjonalnie w latach 2000-2005 zdarzały się inne przewozy,

¹⁴ Marian Miłkowski, *Odrzańska...* (op.cit.), str. 54-55

takie jak koncentrat miedzi, rżepak, magnetyt. Z wielu ładunków trzeba było zrezygnować z powodu niekorzystnych warunków nawigacyjnych.

Udział żeglugi śródlądowej w obsłudze zespołu portów Szczecin-Świnoujście podlega wahaniom zależnym od warunków nawigacyjnych na rzece Odrze. Wskaźnik ten w roku 2002 wynosił 5,6%, natomiast w latach 2004-2005 sięgnął 10%¹⁵. Tradycyjnie w komunikacji portów z zapleczem dominuje transport kolejowy, chociaż jego udział w latach 2002-2005 spadł z 80% do 67%. Rośnie znaczenie transportu samochodowego.

Większość przewozów żeglugi śródlądowej w obsłudze zespołu portów stanowią przewozy lokalne, natomiast w przewozach długotrasowych dominują relacje zagraniczne. Przewozy transodrzańskie, jak wspomniano, odgrywają niewielką rolę.

1.3.2. Prognozy przewozów transportem wodnym

Poprawa stanu technicznego Odrzańskiej Drogi Wodnej niewątpliwie skutkować będzie wzrostem przewozów wykonywanych przez transport wodny. Istnieje wiele potencjalnych źródeł ładunków, które mogłyby korzystać z usług żeglugi śródlądowej. Źródła te zostały szerzej omówione w rozdziale 4.2.4., w analizie możliwości rozwojowych infrastruktury punktowej na Odrze.

Wzrost ilości przewożonych towarów będzie się realizował na dwa sposoby:

- ◆ jako tonaż wynikający ze zmiany rodzaju transportu, oraz
- ◆ jako tonaż indukowany¹⁶.

Pierwszy sposób oznacza przejście części ładunków przewożonych obecnie koleją oraz w mniejszym stopniu transportem samochodowym. Umożliwienie regularnej żeglugi na całej długości szlaku Odry pozwoliłoby zwiększyć rolę transportu wodnego w obsłudze portów Szczecin i Świnoujście oraz w handlu zagranicznym pomiędzy Śląskiem a Europą Zachodnią.

Tonaż indukowany będzie rezultatem aktywności gospodarczej związanej ze zwiększeniem dostępności żeglugi śródlądowej. Prawdopodobne jest na przykład przyciągnięcie do Nadodrza większej liczby inwestorów zachęconych realną możliwością korzystania z transportu wodnego. Poprawa żeglowności Odry i uruchomienie przewozów kontenerowych stanowiłyby duży atut dla planowanych centrów logistycznych, m.in. we Wrocławiu.

Przedstawione poniżej prognozy przewozowe dla żeglugi śródlądowej pochodzą z dwóch źródeł:

- ◆ Wstępnego studium wykonalności Programu dla Odry 2006, oraz
- ◆ Prognozy zapotrzebowania na transport w Polsce do 2013 i 2020 roku, autorstwa prof. Jana Burnewicza.

¹⁵ Na podst. danych ZMPSiŚ.

¹⁶ Na podst. *Wstępnego studium wykonalności Programu dla Odry 2006*, komponent „Transport wodny”, str. 6.271.

Tablica 7. Prognoza przewozów żeglugi śródlądowej w Polsce do roku 2016 dla wariantu bazowego oraz dla wariantu przewidującego realizację Programu dla Odry 2006

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Scenariusz bazowy	mln ton	8,5	8,3	8,1	7,9	7,7	7,3	7,1	6,9	6,7	6,5	6,4	6,2	6,1	5,9
	mln tonokm	1 042	1 061	1 080	1 100	1 120	1 160	1 181	1 203	1 224	1 247	1 269	1 292	1 315	1 339
Wariant realizacji Programu dla Odry 2006	mln ton	9,9	10,7	12,2	13,6	16,0	16,7	17,3	17,2	17,1	16,9	16,8	16,6	16,4	16,1
	mln tonokm	1 216	1 368	1 639	1 899	2 165	2 671	2 882	2 995	3 111	3 223	3 338	3 448	3 556	3 666

Źródło: Opracowanie własne na podst. Wstępnego studium wykonalności Programu dla Odry 2006

Tablica 8. Prognoza zapotrzebowania na przewozy żeglugi śródlądowej w Polsce do roku 2020, wariant minimum i maksimum (mln ton)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2015	2020
Wariant minimum	przewozy krajowe	5,0	5,1	5,2	5,3	5,4	5,4	5,6	5,8
	przewozy phz (eksport + import)	2,3	2,4	2,6	2,7	2,9	3,1	4,4	5,9
	RAZEM	7,3	7,5	7,8	8,0	8,3	8,5	10,0	11,7
Wariant maksimum	przewozy krajowe	5,1	5,3	5,5	5,8	6,0	6,2	7,3	8,4
	przewozy phz (eksport + import)	2,3	2,5	2,7	3,0	3,2	3,5	5,5	8,1
	RAZEM	7,4	7,8	8,2	8,8	9,2	9,7	12,8	16,5

Źródło: Opracowanie własne na podst.: J. Burniewicz, Prognoza zapotrzebowania na transport w Polsce do 2013 i 2020 roku, Sopot 2004

Tablica 7 przedstawia wyniki prognozy przewozowej opracowanej na potrzeby studium wykonalności Programu dla Odry 2006. Prognoza dzieli się na dwa warianty: bazowy, zakładający dalszą degradację ODW w wypadku zaniechania realizacji Programu, oraz rozwojowy, związany z konsekwentną realizacją zapisanych zadań. Scenariusz bazowy przewiduje spadek przewozów transportu wodnego śródlądowego w Polsce w latach 2002-2016 o ponad 30% do 5,9 mln ton, natomiast według scenariusza rozwojowego wielkość przewozów do roku 2009 osiągnie 17,3 mln ton, a następnie nieco obniży do 16,1 mln ton w roku 2016. Zgodnie z prognozą, zarówno w wariacie bazowym, jak i rozwojowym średnia odległość przewozu 1 tony wzrośnie ze 123 km w roku 2002 do 227 km w roku 2016. Oznacza to przeniesienie większości przewozów polskiej żeglugi śródlądowej za granicę, ponieważ długodystansowe przewozy na Odrze nadal nie będą możliwe.

Sądząc po wynikach przewozowych z lat 2002-2004, na razie bliższy realizacji jest zdecydowanie scenariusz pesymistyczny (przewozy ogółem w roku 2004 wyniosły 8,7 mln ton i 1.066 tys. tonokm).

Druga z przytoczonych prognoz (tablica 8) również składa się z dwóch wariantów – minimalnego i maksymalnego. Zgodnie z nimi, w roku 2020 przewozy żeglugi śródlądowej kształtować się będą w przedziale od 11,7 mln ton (wzrost o 60% w porównaniu z rokiem 2004) do 16,5 mln ton (wzrost o 123%), przy czym trzeba nadmienić, iż prognoza nie uwzględnia przewozów wykonywanych przez polskich armatorów między portami zagranicznymi, ani też w tranzycie. W roku 2004 stanowiły one 40% ruchu międzynarodowego ogółem.

W wariacie minimum prognozy J. Burnewicza zwraca uwagę fakt, że przewiduje on dynamiczny wzrost przewozów polskiego handlu zagranicznego wykonywanych żeglugą śródlądową (o 156% w latach 2004-2016), przy nieznacznym jedynie zwiększeniu się przewozów krajowych (o 16%).

Reasumując, prognozy dotyczące żeglugi śródlądowej nie są do końca zgodne, szczególnie w wariantach pesymistycznych.

2. Uwarunkowania polityki transportowej w zakresie rozwoju żeglugi śródlądowej w województwie dolnośląskim

♦ Polityka transportowa państwa

2.1.1. „Biała księga”

Opublikowany w roku 2001 dokument pt. „Europejska polityka transportowa w horyzoncie 2010 r.: czas na decyzję” (tzw. Biała księga transportu Unii Europejskiej) przedstawia najważniejsze wytyczne wspólnej polityki transportowej UE. Dokument podkreśla znaczenie zrównoważonego rozwoju transportu, promującego przewozy alternatywne wobec transportu drogowego. Transport morski bliskiego zasięgu, transport kolejowy i żegluga śródlądowa powinny zostać ze sobą powiązane poprzez inicjatywy zmierzające do upowszechnienia praktycznych usług intermodalnych.

Biała księga zwraca uwagę, że potencjał żeglugi śródlądowej pozostaje niewykorzystany, mimo, że posiada ona szereg zalet w postaci niskiego zużycia energii, niskiej hałaśliwości, niskiej terenochłonności i wysokiego bezpieczeństwa.

Zgodnie z zapisami dokumentu kondycja żeglugi śródlądowej powinna ulec poprawie poprzez:

- prace w zakresie infrastruktury obejmujące eliminację wąskich gardeł, ujednoczenie wymiarów (mostów, statków, śluz), budowę brakujących połączeń, ożywienie przewozów towarowych na nie eksploatowanych szlakach oraz doposażenie punktów przeładunkowych;
- wdrożenie efektywnych systemów nawigacyjnych i komunikacyjnych na drogach wodnych śródlądowych;
- ujednoczenie przepisów technicznych dla całości sieci wspólnotowej dróg wodnych, a także poprzez harmonizację certyfikatów prowadzenia statków oraz regulacji w zakresie warunków pracy marynarzy i załóg.

Ponadto Biała księga zaznacza konieczność poprawy warunków technicznych dla współpracy gałęzi transportu alternatywnych wobec transportu drogowego. W tym zakresie należy promować powstawanie nowych podmiotów – integratorów ładunku, zdolnych do łączenia zalet poszczególnych środków transportu. Zwraca się również uwagę na potrzebę standaryzacji kontenerów i nadwozi ruchomych.

Część wytycznych Białej księgi poświęcona została finansowaniu rozwoju infrastruktury transportowej. Ponieważ dostępne fundusze europejskie i krajowe są często niewystarczające dla pokrycia pełnego zapotrzebowania inwestycyjnego, w dokumencie przedstawiono alternatywne propozycje potencjalnych źródeł finansowania:

- ♦ wsparcie inwestycji ze strony prywatnych inwestorów poprzez rozwój partnerstwa publiczno-prywatnego, oraz
- ♦ tzw. wzajemne finansowanie, oznaczające możliwość przeznaczania części wpływów pochodzących od użytkowników transportu drogowego na rozwój alternatywnych

form przewozów. Jako przykład przytoczono istniejący we Francji Fundusz Inwestycyjny Robót Lądowych i Żeglugi Śródlądowej, zasilany podatkiem pobieranym od każdego kilometra wykonanego na autostradach płatnych.

2.1.2. Strategia gospodarki wodnej

Przyjęta przez Radę Ministrów we wrześniu 2005 roku Strategia gospodarki wodnej określa podstawowe kierunki i zasady działania umożliwiające realizację idei trwałego i zrównoważonego rozwoju w gospodarowaniu zasobami wodnymi w Polsce do roku 2020. Strategia wymienia następujące cele kierunkowe polityki państwa w zakresie gospodarki wodnej, które mają znaczenie także dla rozwoju transportu wodnego śródlądowego:

- ♦ Zaspokojenie uzasadnionych potrzeb wodnych ludności i gospodarki przy poszanowaniu zasad zrównoważonego użytkowania wód, w tym:
 - zwiększenie zasobów dyspozycyjnych oraz wyrównywanie przepływu w rzekach poprzez dokończenie budowy wielozadaniowych zbiorników retencyjnych, rozwój małej retencji wodnej oraz budowę nowych zbiorników retencyjnych o znaczeniu ponadregionalnym;
 - opracowanie i wdrożenie zasady zwrotu kosztów usług wodnych i przyjęcie polityki opartej na proporcjonalnej partycypacji w kosztach inwestycyjnych i eksploatacyjnych wszystkich użytkowników obiektów hydrotechnicznych;
 - utrzymanie i modernizacja istniejących dróg wodnych, zwłaszcza o charakterze turystycznym wraz z uwzględnieniem obiektów wpisanych do rejestru zabytków.
- ♦ Osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu wód, a w szczególności ekosystemów wodnych i od wody zależnych.
- ♦ Podniesienie skuteczności ochrony przed powodzią i skutkami suszy, w tym:
 - właściwe utrzymanie koryt rzecznych i stworzenie warunków dla swobodnego spływu wód powodziowych i lodów;
 - zwiększenie retencji dolinowej rzek (obszary zalewowe i poldery);
 - poprawa stanu technicznego budowli hydrotechnicznych zagrażających bezpieczeństwu;
 - budowa i modernizacja urządzeń przeciwpowodziowych (zbiorników, stopni, wałów, polderów);
 - utrzymanie rzek i związanej z nimi infrastruktury w dobrym stanie technicznym, odnowienie floty lodołamaczy.

Wiele uwagi poświęca Strategia finansowaniu gospodarki wodnej. Wielkość nakładów na funkcjonowanie regionalnych zarządów gospodarki wodnej systematycznie obniża się i jest kilkakrotnie niższa od potrzeb wynikających ze stopnia zużycia obiektów i zabudowy regulacyjnej. Dokument wskazuje na konieczność skuteczniejszego wykorzystania źródeł pozabudżetowych oraz efektywnego absorbowania środków UE. Opłaty za korzystanie z wód powinny zostać dostosowane do wielkości kosztów utrzymania i eksploatacji oraz budowy

urządzeń i systemów gospodarki wodnej, oddzielnie dla każdego z regionów wodnych. Konieczna jest proporcjonalna partycypacja w kosztach infrastruktury wszystkich użytkowników obiektów hydrotechnicznych. W proces inwestycyjny należy włączyć także samorządy lokalne. Ponadto proponuje się, aby jednostki odpowiedzialne za mienie Skarbu Państwa posiadały osobowość prawną umożliwiającą im generowanie środków finansowych z przeznaczeniem na gospodarkę wodną. Inwestycje przynoszące dochód mogą być finansowane z ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

W dokumencie zwraca się uwagę, że długi przebieg budowy już rozpoczętych inwestycji hydrotechnicznych (np. w Malczycach) prowadzi do strat finansowych i społecznych, grozi także zniszczeniem dotychczas wykonanych prac. Przed rozpoczęciem nowych inwestycji niezbędna jest zatem analiza efektywności zakładanych funkcji oraz zapewnienie płynności finansowania.

W kwestii funkcjonowania transportu wodnego Strategia stwierdza, że rozproszone obecnie kompetencje uniemożliwiają prowadzenie spójnej polityki odnoszącej się do infrastruktury transportowej kraju, rozwoju dróg wodnych czy kształtowania zrównoważonej struktury przewozów. W ramach harmonizacji działań związanych z gospodarką wodną Strategia przewiduje utworzenie Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej podległego Ministrowi Środowiska.

2.1.3. Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025

W dokumencie tym za jeden z dziesięciu priorytetów krajowej polityki transportowej uznaje się „poprawę warunków funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego przez modernizację wybranych części infrastruktury oraz wsparcie przedsiębiorców w odnowie floty”. Żegluga śródlądowa będzie promowana w polityce państwa jako jedna z najmniej obciążających środowisko naturalne gałęzi transportu.

Postuluje się zacieśnienie współpracy między rządem a samorządami dla zapewnienia spójności działań ogólnokrajowych i regionalnych dotyczących m.in. rozwoju portów śródlądowych i przedsięwzięć intermodalnych. Inwestycje w porty śródlądowe oraz terminale i centra logistyczne, jako przedsięwzięcia o potencjalnie wysokich korzyściach ekonomicznych, przewidziano do finansowania w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP).

Dokument zakłada, że transport wodny powinien odgrywać większą rolę w wybranych segmentach rynku, takich jak obsługa portów Szczecin-Świnoujście, przewozy międzynarodowe w relacji z Niemcami i transport towarów masowych.

Do roku 2025 przewiduje się następujące kierunki działań rozwojowych w obszarze żeglugi śródlądowej:

- ♦ podwyższenie standardów dróg wodnych Odry i dolnej Wisły,
- ♦ wspieranie odnowy floty dla przewozów towarowych,
- ♦ promowanie i wspieranie inicjatyw lokalnych zmierzających do:
 - aktywizacji żeglugi śródlądowej w obsłudze zaopatrzenia aglomeracji, w tym rozwoju centrów dystrybucji położonych w portach rzecznych,

- rozwoju przewozów pasażerskich, głównie jako elementu podnoszącego atrakcyjność turystyczna obszarów.

Polityka transportowa państwa działać będzie także na rzecz rozwoju transportu międzynarodowego z udziałem kolei, żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz żeglugi śródlądowej.

2.1.4. Program dla Odry 2006

Program dla Odry 2006 został przyjęty do realizacji w formie ustawy w 2001 roku. Celem Programu jest zbudowanie systemu zintegrowanej gospodarki wodnej dorzecza Odry, uwzględniającego potrzeby zabezpieczenia przeciwpowodziowego, ochrony czystości wód, zbilansowania zasobów wodnych, środowiska przyrodniczego i kulturowego oraz transportu wodnego. Program obejmuje wszystkie województwa położone w dorzeczu Odry, zajmujące ponad 1/3 powierzchni kraju. Nakłady ogółem w latach 2002-2016 przewidziane w ustawie o ustanowieniu Programu wyniosą ponad 9 mld złotych (w cenach 2001 r.). Program składa się z 9 komponentów, których udział w nakładach przedstawia się następująco:

o lasy	- 3,3%
o oczyszczalnie ścieków	- 39,4%
o budowle regulacyjne	- 11,5%
o budowle przeciwpowodziowe	- 34,2%
o zagospodarowanie przestrzenne	- 0,4%
o ochrona przyrody	- 2,7%
o monitoring przeciwpowodziowy	- 4,4%
o odbudowa i modernizacja wałów	- 4,0%
o energetyka wodna	- 0,0%.

Największe znaczenie dla transportu wodnego mają inwestycje w komponencie „budowle regulacyjne” oraz wybrane elementy komponentu „budowle przeciwpowodziowe” (przede wszystkim duże zbiorniki retencyjne). Pośrednio do rozwoju żeglugi na Odrze przyczynić się może także komponent „monitoring przeciwpowodziowy”. Realizacja komponentu „oczyszczalnie ścieków” poprawi natomiast jakość wody w Odrze, co sprzyjać będzie rozwojowi turystyki wodnej.

Program dla Odry 2006 stanowi obecnie podstawę działań inwestycyjnych związanych z wykorzystaniem transportowym Odrzańskiej Drogi Wodnej, dlatego niektóre z przewidzianych do realizacji w jego ramach zadań związanych z infrastrukturą hydrotechniczną zostały przeniesione do proponowanej Strategii rozwoju żeglugi śródlądowej dla województwa dolnośląskiego do roku 2015. Według założeń, realizacja Programu spowoduje podwyższenie obecnych parametrów żeglugowych na Odrze o co najmniej jedną klasę (dla Odry skanalizowanej i swobodnie płynącej celem jest osiągnięcie parametrów klasy III, z możliwością dalszych inwestycji) z możliwością dalszych inwestycji dostosowanych parametrami do klasy V B.

Źródła finansowania Programu są zdywersyfikowane: największy udział przewidziano dla funduszy europejskich (30%). Następnymi w kolejności znaczenia źródłami finansowania są

fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej (Narodowy i wojewódzkie – 21%), kredyty od instytucji finansowych (21%) oraz środki gminne i prywatne (17%). Bezpośrednie finansowanie z budżetu państwa stanowi według planu tylko 11%.

W realizacji Programu dla Odry 2006 wystąpiły w latach 2002-2005 pewne opóźnienia. Niepokojącym zjawiskiem są problemy z finansowaniem zbiornika w Raciborzu z budżetu i z Funduszu Spójności. W połączeniu z protestami społecznymi wynikającymi z konieczności wysiedleń kilku miejscowości grozi to znacznymi opóźnieniami w realizacji Programu dla Odry.

2.2. Dokumenty o znaczeniu regionalnym

- Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego

Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego do 2020 r., z 2005 roku¹⁷, stanowi podstawę tworzenia dokumentu wykonawczego – Regionalnego Programu Operacyjnego. Strategia uznaje dolinę Odry za jedno z pasm rozwoju województwa będących historycznie miejscem największej aktywności cywilizacyjnej. Jednocześnie dokument zwraca uwagę na potrzebę inwestycji w ODW umożliwiających jej wykorzystanie gospodarcze i rekreacyjne. Szansą na postęp w tym zakresie jest realizacja Programu dla Odry 2006, który wymaga współpracy z województwami sąsiednimi – opolskim i lubuskim – w zakresie projektów ponadregionalnych.

Strategia wyodrębnia trzy cele rozwoju regionu, tj. cel gospodarczy, przestrzenny i społeczny, w ramach których wydzielone zostały priorytety oraz szczegółowe działania. W odniesieniu do rozwoju drogi wodnej Odry największe znaczenie mają następujące priorytety i działania w ramach celu przestrzennego „Zwiększenie spójności przestrzennej i infrastrukturalnej regionu i jego integracja z europejskimi obszarami wzrostu”:

- Priorytet 1 „Poprawa spójności przestrzennej regionu”, działanie 5: „Rozwój i usprawnienie ponadregionalnej infrastruktury komunikacyjnej”. Działanie zmierza do jak najlepszego wykorzystania walorów położenia regionu dolnośląskiego, do których należy istnienie drogi wodnej Odry.
- Priorytet 4 „Zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego społeczeństwa i gospodarki”, działanie 9: „Zapewnienie ochrony przeciwpowodziowej i zwiększenie retencji wód, w szczególności poprzez zapewnienie realizacji Programu dla Odry 2006”. Działanie wspiera inicjatywy umożliwiające prowadzenie kompleksowej gospodarki wodnej, która zwiększa bezpieczeństwo przeciwpowodziowe i chroni środowisko, jednocześnie pozwalając na wykorzystanie gospodarcze zasobów wodnych.

2.2.1. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego z 2002 r. wyodrębnia szereg sfer regionalnej polityki przestrzennej, wśród których pierwszoplanowe z punktu

¹⁷ Uchwalona przez Sejmik 30.11.2005 r.

widzenia żeglugi śródlądowej i zagospodarowania rzeki Odry są sfera infrastruktury oraz sfera ochrony przeciwpowodziowej.

W zakresie rozwoju infrastruktury liniowej transportu wodnego Plan wykazuje zgodność z Programem dla Odry 2006, zakładając dostosowanie ODW do parametrów klasy III dróg wodnych poprzez inwestycje w budowę stopni wodnych (Malczyce i warunkowo Lubiąż), modernizację Odry swobodnie płynącej oraz śluz Odry skanalizowanej. Ponadto Plan przewiduje modernizację i rozbudowę licznych obiektów portowych w granicach województwa dolnośląskiego (podobne zamierzenia zostały zaakcentowane w VIII Części Programu), jak również ożywienie działalności stoczni rzecznych we Wrocławiu. Wraz z modernizacją drogi wodnej konieczne będzie odnowienie floty rzecznej, w tym modernizacja i budowa nowych barek i pchaczy oraz pozyskanie statków przeznaczonych do przewozu nowych typów ładunków. Plan zaleca także działania na rzecz rozwoju rekreacji i sportów wodnych.

W sferze ochrony przeciwpowodziowej generalnie przewiduje się prowadzenie działań zgodnych z Programem dla Odry 2006 oraz Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry, stanowiącym rozwinięcie przestrzenne Programu dla Odry. Planowane jest zatem zwiększenie retencji powodziowej i zbiornikowej w dorzeczu Odry, zwiększenie retencji polderowej oraz modernizacja systemu osłony i prognoz hydrologicznych.

2.2.2. Dokumenty rozwojowe województw opolskiego i lubuskiego

Dokumenty o znaczeniu strategicznym przyjęte przez władze województw sąsiadujących z województwem dolnośląskim (Strategia rozwoju województwa opolskiego, Strategia rozwoju infrastruktury województwa opolskiego na lata 2004-2008 z 2004 r. , Strategia rozwoju województwa lubuskiego z 2004 r. i Strategia rozwoju transportu województwa lubuskiego do roku 2015) wykazują w obszarze transportu wodnego zbieżność ze Strategią rozwoju województwa dolnośląskiego. Za podstawę działań dotyczących infrastruktury drogi wodnej Odry oraz ochrony przeciwpowodziowej przyjmowany jest w wymienionych dokumentach Program dla Odry 2006. Wiele uwagi poświęca się przyszłemu rozwojowi infrastruktury centrów logistycznych i baz logistycznych z udziałem transportu wodnego, których potencjalnymi lokalizacjami są w województwie opolskim Kędzierzyn-Koźle, Opole i Brzeg, a w województwie lubuskim Nowa Sól, Cigacice, Urad i Kostrzyn.

Zwiększenie udziału transportu wodnego śródlądowego w obsłudze transportu w województwie lubuskim zostało zapisane jako cel Strategii rozwoju transportu województwa lubuskiego, który powinien być realizowany poprzez utworzenie barkowych punktów zdawczo-odbiorczych i zimowisk, odnowienie floty rzecznej oraz zwiększenie dostępności infrastruktury punktowej. Strategia zakłada także wspieranie działań mających na celu podpisanie umowy AGN oraz włączenie Odrzańskiego Korytarza Transportowego do sieci międzynarodowych korytarzy transportowych.

Strategia rozwoju województwa opolskiego zwraca uwagę na możliwość wykorzystania rzeki Odry jako produktu turystycznego. Odnośnie realizacji zadań Programu dla Odry 2006 dokument akcentuje potrzebę współpracy międzyregionalnej.

3. Analiza SWOT odrzańskiej żeglugi śródlądowej

Analiza SWOT żeglugi śródlądowej jest narzędziem pozwalającym uporządkować czynniki wewnętrzne i zewnętrzne, które mogą sprzyjać bądź zagrażać rozwojowi tej gałęzi transportu. Stanowi ona wstęp do wyznaczenia celów strategii województwa dolnośląskiego dla transportu wodnego.

♦ **Silne strony**

Do silnych stron odrzańskiej żeglugi śródlądowej jako gałęzi transportu zaliczają się:

- mała uciążliwość dla środowiska – żegluga śródlądowa jest najbardziej ekologiczną gałęzią transportu lądowego, która poprzez przejęcie ładunków z transportu kolejowego i drogowego może przyczyniać się do zrównoważonego rozwoju gospodarki.
- wysokie bezpieczeństwo, niska wypadkowość.
- duże rezerwy przepustowości Odrzańskiej Drogi Wodnej – rola żeglugi śródlądowej w eliminacji wąskich gardeł innych gałęzi transportu.
- szczególne predyspozycje żeglugi do przewozu ładunków ponadgabarytowych, wrażliwych na wstrząsy, niebezpiecznych oraz kontenerów (w dwóch lub trzech warstwach).
- energooszczędność oraz niskie koszty przewozu, pod warunkiem utrzymywania na drodze wodnej odpowiednich warunków nawigacyjnych.
- potencjalnie duża rola żeglugi śródlądowej towarowej i pasażerskiej w aktywizacji gospodarczej obszarów nadodrzańskich (gmin i miast).
- korzystne położenie geograficzne: ODW wpisuje się w multimodalny korytarz transportowy północ-południe (CETC) biegnący wzdłuż zachodniej i południowej granicy Polski. Szlak Odry powiązany jest z siecią europejskich dróg wodnych śródlądowych. Rozwój żeglugi śródlądowej pozwoliłby na zacieśnienie powiązań gospodarczych województwa dolnośląskiego i pozostałych regionów nadodrzańskich (w tym Górnego Śląska) z państwami Unii Europejskiej.
- dostęp żeglugi śródlądowej do zespołu portów Szczecin-Świnoujście, umożliwiający rozwój przewozów rzeczno-morskich.
- punktualność dostaw.

3.1. **Słabe strony**

Do słabości odrzańskiej żeglugi śródlądowej należą:

- niekorzystne warunki naturalne Odry, której przepływy średnie stanowią jedynie 10% przepływów Renu i 25% przepływów Łaby. Przesiąkanie wód w głąb podłoża

na odcinku Odry środkowej. Niekorzystne zmiany klimatyczne objawiające się pogłębianiem zjawisk suszy i powodzi.

- sezonowość przewozów oraz wysokie uzależnienie od warunków naturalnych, które są czynnikami obniżającymi pozycję konkurencyjną żeglugi śródlądowej wobec transportu drogowego i kolejowego (przerwa zimowa uniemożliwia regularne całoroczne dostawy, ponadto zakłócenia ruchu mogą następować w wyniku zbyt wysokich lub zbyt niskich stanów wód). Dodatkowo na niekorzyść transportu wodnego na Odrze działa niemożność nawigacji nocnej (zamknięcie śluz, brak odpowiedniego oznakowania). Należy jednak podkreślić, iż odpowiednie utrzymanie drogi wodnej pozwala znacznie zwiększyć niezawodność transportu wodnego.¹⁸
- zły stan techniczny taboru i postępująca dekapitalizacja floty. Słabe przystosowanie floty do przewozu ładunków niemasywnych, a także wrażliwych na wilgoć i płynnych.
- długi czas przewozu, który ogranicza przydatność żeglugi w niektórych segmentach rynku, np. ładunków nietrwałych, szybko psujących się i wysokowartościowych.

Nie zmienia to faktu wysokiej przydatności żeglugi w przewozach masowych i wielkogabarytowych.

3.2. Szanse

Szanse żeglugi śródlądowej wiążą się z odpowiednim wykorzystaniem (kształtowaniem) otoczenia zewnętrznego dla jej rozwoju. Należą do nich:

- rozwój centrów logistycznych z udziałem żeglugi śródlądowej, pozwalających na współpracę różnych gałęzi transportu. Miejscem szczególnie predysponowanym do lokalizacji multimodalnego centrum logistycznego jest Wrocław, który mógłby stać się znaczącym ośrodkiem przeładunku i dystrybucji towarów, na wzór Duisburga, będącego największym śródlądowym portem Europy.
- rozwój transportu kombinowanego (głównie przewozów kontenerowych) w powiązaniu z centrami logistycznymi przystosowanymi do jego obsługi.
- atrakcyjny rynek przewozowy i duży potencjał gospodarczy obszarów położonych wzdłuż Odry, szczególnie województwa śląskiego i dolnośląskiego. Odra łączy duże aglomeracje w Polsce (m.in. katowicką, wrocławską, legnicko-głogowską, szczecińską) i za granicą (Berlin, obszary nad Renem). Przywrócenie funkcji transportowej Odrzańskiej Drogi Wodnej pozwoliłoby uwolnić „uśpiony” popyt na przewozy żegluga śródlądową.

¹⁸ W ocenie RZGW we Wrocławiu nie stanowi to jednak zasadniczego problemu, ponieważ obsada stopni piętrzących jest całodobowa, tak jak to było w latach 80-tych i służowanie statków odbywało się w trybie trzymianowym, a żegluga uprawiano też w okresie nocnym.

- planowa i pełna realizacja Programu dla Odry 2006, szczególnie w zakresie ochrony przeciwpowodziowej i transportu wodnego. Program stanowi niezbędne minimum dla przywrócenia żegludze odrzańskiej należytej jej pozycji.
- usprawnienie zarządzania gospodarką wodną i żeglugą śródlądową poprzez zarządzanie w układzie zlewniowym. Koordynacja współpracy województw nadodrzańskich.
- współpraca międzynarodowa, która umożliwi włączenie się wszystkich zainteresowanych stron w rozwój ODW jako szlaku o znaczeniu międzynarodowym.
- rozwój i wdrażanie technologii żeglugi śródlądowej (INBAT, przewozy ro-ro, przewozy morsko-rzeczne, energooszczędne silniki) i komunikacji (wdrożenie RIS, włączenie żeglugi śródlądowej w łańcuch logistyczny). Ponadto wskazane jest dalsze udoskonalanie systemu ostrzegania przeciwpowodziowego.
- włączenie kapitału prywatnego w finansowanie inwestycji odrzańskich, partycypacja użytkowników (nie tylko przedsiębiorstw żeglugowych) w kosztach utrzymania i inwestycji na śródlądowych drogach wodnych.

3.3. Zagrożenia

Wśród zagrożeń zewnętrznych, mogących zakłócić rozwój transportu wodnego na Odrze wspomnieć trzeba:

- politykę Państwa, pozostawiającą żeglugę śródlądową na uboczu, głównie ze względu na wysokie koszty inwestycji.
- niską aktywność władz różnych szczebli na rzecz realizacji inwestycji odrzańskich, brak świadomości decydentów na temat korzyści płynących ze zrównoważonego rozwoju transportu i całej gospodarki. Przykładem takiej niewiedzy było pominięcie żeglugi śródlądowej w programie operacyjnym dla transportu na lata 2004-2006.
- dalsze rozproszenie kompetencji dotyczących rozwoju Odry na szczeblu centralnym, objawiające się wycinkowym traktowaniem problemów rzeki.
- brak spójnego systemu regulacji zasobów wodnych w dorzeczu Odry. Obecny sposób wykorzystania zbiorników retencyjnych stanowi przykład uwydatnienia roli ochrony przeciwpowodziowej kosztem transportu wodnego.
- przeznaczanie w dalszym ciągu niewystarczających środków z budżetu państwa na inwestycje i bieżące utrzymanie drogi wodnej Odry. Dotychczas przekazywane RZGW środki były kilkakrotnie niższe od rzeczywistych potrzeb.
- pogarszający się stan infrastruktury hydrotechnicznej oraz dewastacja infrastruktury portowej Odry, wynikające z zagrożeń wymienionych powyżej. Zamulenie szlaku wodnego i portów. Brak kompleksowych robót remontowych i modernizacyjnych prowadzi do powiększania się zaległości w utrzymaniu. Niekorzystna jest także przedłużająca się realizacja rozpoczętych inwestycji, prowadząca do dużych strat.

- brak infrastruktury turystycznej (przystani, miejsc noclegowych itd.) oraz zanieczyszczenie Odry, utrudniające wykorzystanie szlaku wodnego w żegludze pasażerskiej.
- zaniechanie promocji transportu kombinowanego z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej, rezygnacja z przebudowy mostów, rozwoju floty, portów i centrów logistycznych. Wyłączenie żeglugi z łańcucha logistycznego na rzecz transportu drogowego i kolejowego.
- słabą promocję transportu wodnego i żeglugi turystycznej.

4. Podsumowanie i wnioski

Przeprowadzona powyżej analiza sytuacji transportu śródlądowego prowadzi do następujących wniosków:

1. Zagadnienia dotyczące żeglugi śródlądowej są częścią obszernej grupy problemów dotyczących wielu aspektów gospodarki wodnej (ochrona przeciwpowodziowa, transport, melioracje, bilans zasobów wodnych, turystyka, ochrona środowiska) a kwestie transportowe są tylko jednym z nich.
2. Zagadnienia dotyczące gospodarki wodnej, a w tym żeglugi śródlądowej są w szczególności sposób uwarunkowane kompleksowymi działaniami podejmowanymi w całym dorzeczu Odry (a więc i Warty) i dlatego ten obszar zagadnień winien być w szczególności sposób wspólnie koordynowany.
3. Realizacja zadań określonych w Programie (i wyspecyfikowanych w części VIII) pozwoli osiągnąć taki sposób zagospodarowania dorzecza Odry, że rzeka ta docelowo stanie się atutem gospodarczym regionu, a nie źródłem zagrożeń (głównie powodziowych).
4. Niska ranga transportu śródlądowego wiąże się ze złym stanem dróg wodnych, a liczba użytkowników, wielkość przewozów i infrastruktura punktowa, jej i stopień wykorzystania jest pochodną stanu drogi.
5. Władze Państwa i Regionu powinny być żywotnie zainteresowane poprawą zagospodarowania dorzecza Odry. Dlatego też należy podejmować działania umożliwiające realizację zadań, poprzez maksymalne wykorzystanie środków budżetu państwa i środków UE.