

Żegluga śródlądowa – uśpiony potencjał



PROF. DR HAB., KPT. Ż.W. ZBIGNIEW BURCIU

Akademia Morska w Gdyni

Polski sektor żeglugi śródlądowej przeżywał swój okres świetności niemal pół wieku temu. Kolejnych kilka dekad to natomiast czas zaniedbania i braku inwestycji. Branża ta nie jest jednak gospodarczym przeżytkiem, o czym świadczy prężne jej funkcjonowanie na zachodzie Europy, a nawet tuż za naszą wschodnią granicą. Czy stać nas na renesans transportu rzeczno-żeglownego w Polsce? Jaki udział mogłoby mieć w nim Pomorze? Jakimi aktywami dysponujemy i jak można byłoby je wykorzystać?

Rozmowę prowadzi Marcin Wandałowski – redaktor prowadzący „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”.

Jaka jest obecnie kondycja sektora żeglugi śródlądowej w Polsce?

Kondycja sektora jest dziś bardzo kiepska. Nie będzie przesadą, jeśli powiem, że jego rozwój zatrzymał się w Polsce w latach 70–80. ubiegłego wieku. Kilkudziesięcioletnie zaniedbania dotyczą zarówno infrastruktury – w tym floty jednostek transportu śródlądowego – jak i wszystkich rzecznych szlaków transportowych. Pięć lat temu, gdy OT Logistics przerzuciło przewóz węgla na wagony kolejowe, zaprzestano większości transportu, nawet na bardzo ważnej drodze wodnej na Odrze, na odcinku Gliwice – Wrocław. Obecnie żegluga barkami utrzymała się tylko na dolnym odcinku tej rzeki. Oprócz tego w skali kraju praktycznie nie istnieje.

“Rozwój żeglugi śródlądowej zatrzymał się w Polsce w latach 70–80. ubiegłego wieku. Kilkudziesięcioletnie zaniedbania dotyczą zarówno infrastruktury, jak i wszystkich rzecznych szlaków transportowych.

Rozwój żeglugi śródlądowej jest w ogromnym stopniu uwarunkowany czynnikami naturalnymi, a konkretniej: obecnością żeglownych rzek. Jak – abstrahując od kondycji sektora – wygląda mapa wodnych połączeń śródlądowych w Polsce?

W naszym kraju zlokalizowane są trzy ważne drogi wodne. Pierwsza z nich – E30 – biegnie przez Odrę – od Szczecina, przez Wrocław i Opole, aż po przepływający przez Bratysławę Dunaj. Za Opolem, za sprawą Kanału Gliwickiego, dociera ona również do Gliwic, a zatem do największego obszaru przemysłowego w kraju. Drugą drogę – E40 – od Gdańska prawie aż do Warszawy wyznacza Wisła, a następnie, aż do białoruskiego Brześcia, Bug. Trasa ta biegnie dalej przez Białoruś i Ukrainę, do Morza Czarnego. Co istotne, połączenie to, począwszy od granicy polsko-białoruskiej i dalej na wschód, jest całkowicie żeglowne. Ostatnia droga to E70, łącząca w założeniu litewską Kłajpedę z Antwerpią. Na polskim odcinku biegnie ona od Zalewu Wiślanego przez Nogat, Wisłę, Kanał Bydgoski, Noteć i fragment Odry, aż do kanału Odra-Hawela na granicy polsko-niemieckiej. Jest to więc trasa przecinająca nasz kraj niejako w poprzek. Niestety, pięknie wygląda to wszystko tylko na mapie. W praktyce wiele odcinków nie nadaje się do żeglugi, bądź też warunki do jej prowadzenia są utrudnione.

Rozumiem, że sytuacja pomorskiej żeglugi śródlądowej nie odbiega zbytnio od tej w kraju...

Niestety, nawet na tle tak słabej sytuacji całego sektora pozycja Pomorza pozostaje marginalna. Wynika to przede wszystkim z nieuregulowania Wisły, będącej największą niedostosowaną do żeglugi śródlądowej rzeką w Europie. W efekcie na jej dolnym odcinku – od Solca Kujawskiego do Gdańska – mogą się poruszać jednostki o bardzo niewielkim, maksymalnie metrowym zanurzeniu. To wielka szkoda, szczególnie w kontekście obecności portów morskich w Gdyni i Gdańsku, które nie są w stanie korzystać z atutu, jakim jest bez wątpienia bliskość dużej rzeki. To rzadko spotykany ewenement. Problemem pomorskiej żeglugi rzecznej jest także, podobnie jak w skali kraju, przestarzała, niemodernizowana od kilkudziesięciu lat infrastruktura.

Co porty morskie mogą mieć z żeglugi śródlądowej?

Spedycja kontenera z portu do odbiorcy końcowego drogą rzeczną jest kilkakrotnie tańsza od przetransportowania go drogą samochodową czy kolejową – mniejsze są koszty transportu, mniejszy jest fracht. Z tego powodu porty morskie mające dostęp do żeglugi śródlądowej cieszą się większym zainteresowaniem ze strony przedsiębiorstw prowadzących działalność importową oraz eksportową. Przekłada się to na zwiększenie liczby wejść statków do portu, a w konsekwencji – na łączną masę przeładunkową i wielkość obrotów portowych. Niższe koszty transportu uzasadniają także sprowadzanie do danego portu ładunków z dalszych odległości, a także eksportowanie ich na dalsze rynki. To potencjał nie do przeszacowania.



Spedycja kontenera z portu do odbiorcy końcowego drogą rzeczną jest kilkakrotnie tańsza od przetransportowania go drogą samochodową czy

kolejową. Portom morskim mającym dostęp do żeglugi śródlądowej zwiększa to tym samym liczbę wejść statków do portu, a w konsekwencji – łączną masę przeładunkową.

Jakie, oprócz dwóch portów morskich oraz nieuregulowanej Wisły, są pomorskie „aktywa” w obszarze żeglugi śródlądowej?

W Tczewie znajduje się zdewastowany obecnie niestety port rzeczny, a także niefunkcjonująca stocznia rzeczna, która może stanowić zaplecze dla portów Trójmiasta oraz armatorów żeglugi śródlądowej. Gdyby żeglugę śródlądową udało się „rozruszać”, byłaby szansa na to, by je reaktywować. Pozostałe „aktywa” zlokalizowane są natomiast w Trójmieście – oprócz wspomnianych portów można tu dodać obecność stoczni, instytucji naukowych, uczelni, a także licznych firm świadczących różnorakie usługi na rzecz lokalnych zakładów stoczniowych oraz portów.

Czy pomiędzy tymi aktorami zachodzą pewne interakcje, mogące przysporzyć się rozwojowi lokalnej żeglugi śródlądowej?

Od kilku lat trwa bliska współpraca pomiędzy lokalnym przemysłem, nauką oraz władzami samorządowymi. Jej efekty są jak do tej pory widoczne głównie w dokumentach strategicznych, m.in. za sprawą wpisania celów rozwojowych transportu śródlądowego do jednej z Krajowych Inteligentnych Specjalizacji, czy utworzenia Inteligentnej Specjalizacji Pomorza 1 z Przedsięwzięciami Horyzontalnymi. Liczę jednak, że namacalne owoce funkcjonowania tego ekosystemu zobaczymy już w najbliższych latach.

O co konkretnie chodzi?

Obecnie oczekujemy na rozstrzygnięcie pierwszego projektu badawczo-rozwojowego w ramach Inteligentnej Specjalizacji Pomorza 1, dotyczącego uruchomienia budowy dwóch jednostek transportu śródlądowego dostosowanych do obecnych warunków hydrologicznych Dolnej Wisły – pchacza Double Acting Pusher o napędzie hybrydowym oraz barki do przewozu ładunków wielkogabarytowych. Koncepcje projektów tych jednostek, opracowane we współpracy trójmiejskich uczelni i instytutów naukowo-badawczych z lokalnymi biurami projektowymi oraz zakładami stocznioowymi, a także Polskim Rejestrem Statków, są już niemal gotowe. W założeniu powinny to być obiekty nowoczesne, niespotykane dotąd w żegludze śródlądowej – dzięki wykorzystaniu materiałów typu *sandwich* masa tych jednostek będzie niższa o kilkadziesiąt procent w porównaniu do obecnie pływających. Maksymalne zanurzenie ma nie przekroczyć 0,8–1,0 m. Statki te mają też być dostosowane do żeglugi po wodach Zatoki Gdańskiej – będą však musiały pokonać drogę dzielącą ujście Wisły od trójmiejskich portów. Założenia były i są konsultowane z Żeglugą Bydgoską – chcemy bowiem, by jednostki te były dostosowane również do drogi wodnej E70.

Czy gdyby udało się ponownie rozwinąć sektor żeglugi śródlądowej w Polsce, to jednostki pływające po naszych rzekach byłyby produkowane przede wszystkim w pomorskich stoczniach?

Te obecnie projektowane, o których wspominałem – owszem. W Polsce mamy natomiast też nie-
źle prosperujące stocznie rzeczne, wyspecjalizowane w budowie pchaczy oraz barek – we Wro-
cławiu, Kędzierzynie-Koźlu oraz w Płocku. Eksportują dziś one swoje jednostki m.in. do Holandii.
Na przyspieszeniu rozwoju transportu śródlądowego, możliwemu m.in. dzięki wspólnym działa-
niom sektora nauki i przemysłu, mogłyby jednak w najszerszej skali zyskać pomorskie stocznie.
Ponowne uruchomienie żeglugi śródlądowej mogłoby być bodźcem do rozwoju lokalnego prze-
mysłu, impulsem uruchamiającym, integrującym całą branżę. Wiadomo, że na rynku okrętownic-
twa morskiego nie jest dziś łatwo, że produkcja statków przeniosła się przede wszystkim do Azji.
Pewną alternatywą są konstrukcje stalowe dla morskiej energetyki wiatrowej czy morskiego prze-
mysłu wydobywczego, lecz zawsze dobrze jest szukać opcji dywersyfikacyjnych. Tym bardziej
że mówimy tu o naprawdę innowacyjnych, zaawansowanych technologicznie projektach. Między
innymi z tego względu uważam więc, że jako Pomorze powinniśmy być inicjatorem całego pro-
cesu reaktywacji polskiej żeglugi śródlądowej.

“ **Ponowne uruchomienie żeglugi śródlądowej mogłoby być bodźcem do rozwoju pomorskich stoczní, które poszukują dziś opcji dywersyfikacyjnych.**

**Plany budowy nowoczesnych jednostek pływających o niewielkim zanurzeniu świadczą o tym, że zamiast zmieniać warunki hydrologiczne rzek, przyjęto strategię dostosowa-
nia się do niesprzyjających żegludze uwarunkowań. Dlaczego zdecydowano się na taki
wariant?**

Proces regulowania oraz pogłębiania rzek jest bardzo kosztowny oraz czasochłonny. Urucho-
mienie żeglugi zdolnej do poruszania się po Wiśle jest jedynym wyjściem na choćby częściowe
wykorzystanie potencjału żeglugi śródlądowej już w tym momencie. Tylko w taki sposób jesteśmy
dziś w stanie realnie zareagować. Bierne stanie w miejscu zwyczajnie się nie opłaca.

“ **Proces regulowania oraz pogłębiania rzek jest bardzo kosztowny oraz czasochłonny. Uruchomienie żeglugi zdolnej do poruszania się po Wiśle jest jedynym wyjściem na choćby częściowe wykorzystanie potencjału żeglugi śródlądowej już w tym momencie.**

Dlaczego? Jakie korzyści przyniosłby Pomorzu rozwój żeglugi śródlądowej?

Korzyści można szukać na wielu płaszczyznach. Żegluga wydłuża sezon nawigacyjny oraz ogranicza występowanie zatorów, będących jedną z głównych przyczyn powodzi w Polsce, w tym również na Dolnej Wiśle.

Rozwój tego sektora może też stać się motorem napędowym lokalnej gospodarki. Wspominałem już o tym, że pomorskie stocznie mogłyby wyspecjalizować się w budowie i remontach jednostek transportu śródlądowego, towarowego, a także pasażerskich, turystycznych, sportowych. Otwarcie żeglugi na Dolnej Wiśle wpłynęłoby także na zrównoważony rozwój nadwiślańskich gmin, które czerpałyby profity m.in. z turystyki wodnej. Wokół tej branży mogłoby powstać wiele lokalnych firm.

Beneficjentem rozwijania żeglugi śródlądowej byłby też lokalny sektor nauki w obszarze B+R. Już teraz przy okazji projektów jednostek śródlądowych pomorskie uczelnie miały okazję do nawiązania współpracy zarówno między sobą, jak i z sektorem przemysłu.

Co natomiast z kwestią ochrony środowiska?

Wdrażając obecnie model rozwoju żeglugi śródlądowej na Pomorzu, mamy na uwadze fakt, że wzdłuż niektórych brzegów Wisły rozciągają się obszary chronione Natura 2000. Ze względu na to projekty statków uwzględniają hybrydowy napęd gazowo-elektryczny. W momencie gdy jednostka będzie przepływała przez obszary znajdujące się pod ochroną, pracować będzie wyłącznie na silnikach elektrycznych.

Poza tym zawsze wyraźnie podkreślam, że renesans żeglugi śródlądowej w Polsce będzie możliwy tylko wówczas, jeśli nie będzie ona wpływała negatywnie na stan środowiska. Dostosowywanie jednostek pływających do obecnych warunków hydrologicznych rzek, zamiast intensywnego w nie ingerowania, doskonale się w to wpisuje. Sądzę, że w takim modelu żegluga śródlądowa nie tylko nie oddziałuje negatywnie na środowisko, ale wręcz może poprawić jego stan, poprzez np. ograniczanie zatorów lodowych czy większe napowietrzenie wód. Transport kontenerów drogą rzeczną, będący wyraźnie tańszą alternatywą transportu kolejowego oraz drogowego, ograniczyłby też zanieczyszczenie środowiska generowane przez tiry oraz pociągi (w kontekście hałasu oraz oszczędności energii elektrycznej wytwarzanej w Polsce głównie z węgla). Nie mam wątpliwości, że będzie chciało z niego korzystać wielu spedytorów, nawet pomimo faktu, że jest to opcja znacznie wolniejsza. Dla przykładu – barka z Gdańska do Bydgoszczy płynie około 2 dni, a nie jedzie 2–3 godziny, jak tir.

“ **Renesans żeglugi śródlądowej w Polsce będzie możliwy tylko wówczas, jeśli nie będzie ona wpływała negatywnie na stan środowiska. Dostosowywanie jednostek pływających do obecnych warunków hydrologicznych rzek, zamiast intensywnego w nie ingerowania, doskonale się w to wpisuje.**

Wydaje się, że zyskałyby na tym przede wszystkim Gdańsk oraz Gdynia, a konkretniej – drogi tranzytowe, które biegną przez te miasta...

Barka może przewieźć 150–200 kontenerów, w zależności od ich wagi oraz liczby warstw (maksymalnie trzech). Dla porównania: tir przewiezie 1–2 kontenery, a zestaw pociągowy – około 40. Odciążenie pomorskich dróg, oprócz aspektów związanych z ochroną środowiska, poprawiłoby też ich bezpieczeństwo oraz chroniłoby infrastrukturę drogową, intensywnie wykorzystywaną dziś przez ciężarówki. Z odciążenia transportu kolejowego najbardziej ucieszyliby się natomiast chyba mieszkańcy Gdyni, w szczególności osoby jeżdżące codziennie ulicą Hutniczą, na której – ze względu na ruch pociągów towarowych – bardzo często powstają zatory drogowe.

O rozmówcy



PROF. DR HAB., KPT. Ż.W. ZBIGNIEW BURCIU

Akademia Morska w Gdyni

Prof. dr hab., kpt. ż.w. Zbigniew Burciu jest wykładowcą Akademii Morskiej w Gdyni. Członek Sekcji Komitetu Transportu PAN. W latach 1993–2001 Przewodniczący Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej. Autor i współautor ponad wielu publikacji z zakresu m.in. bezpieczeństwa w transporcie morskim oraz ratownictwa morskiego i śródlądowego.

Partnerzy „PPG”



SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



GDAŃSK

