

Współczesna Gospodarka



Contemporary Economy
Electronic Scientific Journal
www.wspolczesnagospodarka.pl

Vol. 8 Issue 2 (2017) 37-47
ISSN 2082-677X

TRANSPORT KOMBINOWANY KONTENERÓW NA DOLNEJ WIŚLE

Krystyna Wojwodzka-Król, Ryszard Rolbiecki

Streszczenie

Wzrost znaczenia transportu wodnego śródlądowego w przewozach kombinowanych musi być postrzegany nie tylko jako jeden ze sposobów realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu, ale także w szerszym kontekście realizacji polityki klimatycznej. W Europie Zachodniej przewozy kombinowane w transporcie wodnym śródlądowym przede wszystkim związane są z transportem kontenerów. W krajach tych przewozy te rozwijają się nie tylko na Renie, ale także innych drogach wodnych. W Europie Zachodniej transport wodny śródlądowy postrzegany jest jako wyjątkowo atrakcyjny w obsłudze zaplecza portów morskich, i choć pozycja żeglugi śródlądowej w portach morskich jest zróżnicowana, to szczególnie umacnia się w największych pod względem przeładunków kontenerów portach: Rotterdam, Hamburg, Antwerpia, Bremerhaven.

Europejskie tendencje w zakresie wykorzystania śródlądowych dróg wodnych odpowiadają współczesnym wyzwaniom i powinny stanowić przykład zwłaszcza dla rozwiązań problemów na zapleczu portów morskich ujścia Wisły. Szansą na rozwiązanie tego problemu jest przyjęty w czerwcu 2016 r. przez Radę Ministrów dokument pt. „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”. W dokumencie tym po raz pierwszy wskazano na celowość uzyskania znacznej poprawy warunków nawigacyjnych na Wiśle. Pojawiają się jednak obawy, że cel ten przy bardzo rozszerzonym zakresie priorytetów i prac inwestycyjnych, nie będzie zrealizowany.

Słowa kluczowe: transport kombinowany, transport wodny śródlądowy, zaplecze portów morskich, dolna Wisła

Wstęp

W Polsce transport kombinowany¹ jako określona forma transportu intermodalnego, jest często mylnie utożsamiany tylko z przewozami kontenerów transportem kolejowym. W tym

¹ Transport kombinowany to rodzaj transportu intermodalnego, w którym większa część trasy przewozu jest realizowana drogą kolejową, wodną śródlądową, lub morską, a przewóz transportem samochodowym jest jak najkrótszy i sprowadza się do obsługi początkowych i końcowych etapów przewozu, [w]: *Terminology on*

kontekście używany jest nawet skrót myślowy „intermodal”. Uproszczenie to powoduje, że niejako z góry przekreślany jest transport wodny śródlądowy, który jak wynika z doświadczeń międzynarodowych, aktywnie uczestniczy w przewozach kontenerów oraz innych jednostek ładunkowych. W krajach Europy Zachodniej transport wodny śródlądowy uczestnicząc w tego typu przewozach przyczynia się do skutecznej realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu a także polityki klimatyczno-energetycznej.

W Polsce w świetle zagrożeń związanych z pogorszeniem się obsługi transportowej zaplecza portów morskich w Gdańsku i Gdyni coraz częściej zgłaszany jest postulat włączenia drogi wodnej dolnej Wisły do obsługi przewozów (w tym kontenerowych) w relacji z portem morskim w Gdańsku. To zaś związane jest z koniecznością zagospodarowania tej drogi wodnej. Jako duży postęp należy więc uznać przyjęty w dniu 14 czerwca 2016 r. w drodze uchwały Rady Ministrów dokument pt. „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”. W dokumencie tym po raz pierwszy jako jeden z priorytetów wskazano uzyskanie znacznej poprawy warunków nawigacyjnych na dolnej Wiśle.

W tym świetle celem artykułu jest przedstawienie przesłanek i europejskich doświadczeń w zakresie rozwoju przewozów kombinowanych w transporcie wodnym śródlądowym a także ocena szans zagospodarowania drogi wodnej dolnej Wisły.

1. Przesłanki włączenia transportu wodnego śródlądowego do systemu przewozów intermodalnych

Ze względu na swoje cechy, śródlądowy transport wodny był dawniej postrzegany przede wszystkim jako gałąź predysponowana do przewozu ładunków masowych o niskiej wartości, dla których czas transportu nie odgrywa znaczącej roli. Stąd też przewozy ładunków drobnicowych tej gałęzi stanowiły margines działalności. Sytuacja ta uległa wyraźnej zmianie w wyniku rozwoju technologii intermodalnych, polegających na przewozach ładunków w jednej i tej samej jednostce ładunkowej, zwanej intermodalną jednostką ładunkową (ITU – ang. *Intermodal Transport Unit*), bez przeładunku towarów podczas zmiany gałęzi transportu. Zastosowanie jednostek ładunkowych umożliwiło przede wszystkim mechanizację prac przeładunkowych, a tym samym skrócenie czasu transportu. Pozwoliło to w efekcie na wzrost atrakcyjności transportu wodnego śródlądowego w przewozach ładunków drobnicowych i wykorzystanie takich zalet tej gałęzi, jak duża ładowność środków transportu i masowość.

Za rozwojem tego typu przewozów w tej gałęzi transportu zdecydował jednak nie tylko postęp w rozwoju technologii intermodalnych. Zgodnie z Białą Księgą UE z 2011 r. podstawowym wyzwaniem współczesnej polityki transportowej jest kształtowanie konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego. Postulaty te w znacznym stopniu spełnia transport wodny śródlądowy, który zapewnia przewozy przy najniższych kosztach efektywnych ale także i zewnętrznych, związanych z negatywnym oddziaływaniem transportu na środowisko i życie człowieka. Zwiększenie roli transportu wodnego śródlądowego na rynku transportowym, w tym w przewozach ładunków drobnicowych musi być więc traktowany jako jeden z istotnych sposobów realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu, ale także w szerszym kontekście realizacji polityki klimatycznej.

W zakresie polityki klimatycznej kraje UE zakładają, że do 2020 r. emisji gazów cieplarnianych (ang. *greenhouse gas, GHG*) będzie o 20% niższa aniżeli w 1990 r. Jednak

zgodnie z nowymi założeniami, stanowiącymi wkład UE do nowego światowego porozumienia w sprawie zmiany klimatu, UE dąży do redukcji emisji w 2030 r. o co najmniej 40 % w stosunku do 1990 r. Z opublikowanego w październiku 2015 r. raportu Europejskiej Agencji Środowiska (EEA) wynika, że wyznaczony do 2020 r. cel redukcji emisji GHG we wszystkich sektorach gospodarki będzie osiągnięty nawet wcześniej².

W transporcie wyraźny postęp w tej dziedzinie jest jednak bardzo trudny. Stąd też cele polityki klimatycznej w sektorze transportu są mniej restrykcyjne. W Białej Księdze UE z 2011 r. zakłada się, że niezbędne jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2050 r. o co najmniej 60% w porównaniu do poziomu z 1990 r., a do 2030 r. należy ograniczyć emisję tych gazów o ok. 20% w stosunku do poziomu z 2008 r. W 2030 r. byłby to jednak poziom w tym sektorze i tak o 8% wyższy aniżeli w 1990 r.³ (w 2014 r. w krajach UE-28 emisja w transporcie była o 20,5% wyższa niż w 1990 r.)⁴.

W kwietniu 2016 r. w siedzibie ONZ w Nowym Jorku podpisano globalne porozumienie klimatyczne, wynegocjowane w Paryżu pod koniec 2015 r. Porozumienie paryskie wyznaczyło cel, aby nie dopuścić do wzrostu globalnej temperatury o 2°C do końca XXI wieku, a nawet zatrzymanie go na poziomie 1,5°C, co pozwoli uniknąć katastrofalnych skutków zmian klimatu⁵. Ratyfikacja⁶ tego porozumienia będzie równoznaczna zaostrożaniem poziomów emisji również w transporcie.

De facto musi to oznaczać ograniczenie roli transportu samochodowego na rzecz gałęzi mniej degradujących środowisko. Już wcześniej, w Białej Księdze UE z 2011 r. założono, że do 2030 r. należy przenieść z transportu samochodowego 30% przewożonych ładunków na odległość powyżej 300 km na transport kolejowy i wodny, zaś do 2050 r. – ponad 50% tego typu przewozów⁷. Nie sprecyzowano jednak w stosunku do jakiego poziomu ta redukcja przewozów w transporcie samochodowym powinna nastąpić. Gdyby przyjąć za podstawę przewozy tą gałęzią w 2010 r. (tablica 1), kiedy to w krajach UE-28 na odległość powyżej 300 km przewieziono 1,6 mld ton ładunków, oznaczałoby to, że do:

- 2030 r. na transport kolejowy i wodny należy przenieść 497 mln ton ładunków,
- 2050 r. na transport kolejowy i wodny należy przenieść 828 mln ton ładunków.

Warunkiem realizacji tego celu jest więc rozwój infrastruktury kolejowej i śródlądowych dróg wodnych a także rozwój przewozów kombinowanych. W transporcie wodnym śródlądowym przewozy kombinowane obejmują dwie technologie: **przewozy kontenerowe i ro-ro**, polegające na przewozie statkami pojazdów drogowych, zespołów pojazdów (ciągnik + naczepa), maszyn, urządzeń lub innych intermodalnych jednostkach ładunkowych do załadunku lub wyładunku, których wykorzystywane są własne koła jezdne lub koła dołączone w tym celu (*ang. roll-on-roll off*)⁸.

² *Zmiana klimatu: UE, osiągając 23 proc. redukcji emisji, przyjęła rolę lidera przed paryską konferencją*, Bruksela, 20 października 2015 (PDF), http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-5868_pl.htm (25.05.2016).

³ *BIAŁA KSIĘGA transportu, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, Luksemburg 2011, s. 4-5.

⁴ *Statistical pocketbook 2016*, EU Transport in figures, Publications Office of the European Union, Luxembourg 2016 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en (2.02.2017).

⁵ *Porozumienie Paryskie podpisane*, Ministerstwo Środowiska, <https://www.mos.gov.pl/kalendarz/szczegoly/news/porozumienie-paryskie-podpisane/> (30.05.2016).

⁶ Porozumienie klimatyczne wejdzie w życie, gdy ratyfikuje je co najmniej państwa – sygnatariusze Konwencji Klimatycznej, które odpowiadają za 55% światowych emisji. Przewiduje się, że powinno ono zacząć obowiązywać najpóźniej z końcem 2020 r.

⁷ Zakłada się, że transport samochodowy będzie nadal w znacznym stopniu wykorzystywany do transportu towarów na bliskie i średnie odległości (do ok. 300 km).

⁸ *Terminology on Combined Transport...*

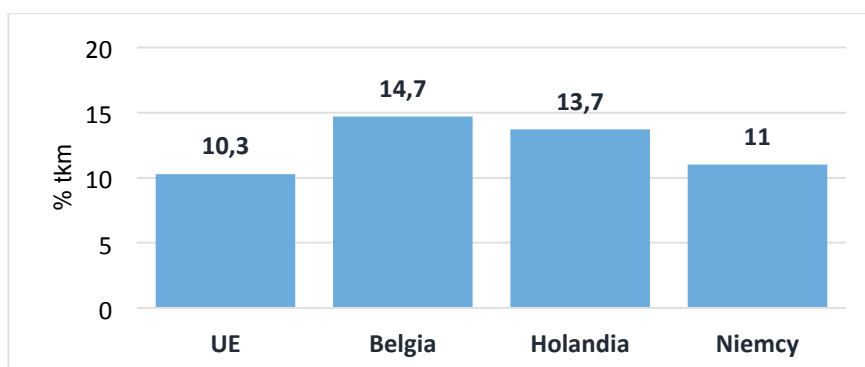
Tablica 1. Przewozy w transporcie samochodowym krajach UE-28 według stref odległości

Wyszczególnienie	2010		2015	
	mln ton	%	mln ton	%
Przewozy ogółem	14968,9	100,0	11281,6	100,0
Do 50 km	8165,8	54,6	5552,7	49,2
Od 50 do 149 km	3341,5	22,3	2790,3	24,7
Od 150 do 299 km	1804,4	12,1	1544,3	13,7
Od 300 do 499 km	862,3	5,8	716,9	6,4
Od 500 do 999 km	588,0	3,9	478,6	4,2
Od 1000 do 1999 km	175,9	1,2	166,2	1,5
Powyżej 2000 km	31,0	0,2	32,6	0,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Annual road freight transport, by distance class*, Eurostat, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ta_dc&lang=en (6.02.2017).

2. Przewozy intermodalne jako nowa sfera zastosowania transportu wodnego śródlądowego – doświadczenia europejskie

Transport wodny śródlądowy aktywnie uczestniczy w przewozach kontenerów oraz innych jednostek ładunkowych. W 2015 r. krajach UE przewozy kontenerów stanowiły 10,3% ogólnych przewozów w tej gałęzi transportu. W poszczególnych krajach udział ten jest jednak zróżnicowany, i np. w Belgii wynosił 14,7%, a w Holandii – 13,7%, a w Niemczech – 11% (rys. 1).



Rysunek 1. Udział przewozów kontenerowych w przewozach ogółem w transporcie wodnym śródlądowym w 2015 r. (% tkm)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Market Insight Europäische Binnenschifffahrt Herbst 2016*, http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om16_III_de.pdf (23.11.2016).

Największe przewozy kontenerów realizowane są na Renie. Aktualnie przewozy kontenerów na tej drodze wodnej oscylują w granicach 2 mln TEU⁹. Tak duża skala przewozów kontenerowych na Renie jest przede wszystkim wynikiem możliwości przepustowych tej drogi wodnej, na której możliwe są przewozy kontenerów bakami motorowymi nawet w 4 warstwach na pokładzie, a zestawami pchanymi (pchacz + 6 barek pchanych) – w 3 warstwach (tablica 2).

⁹ *Europäische Binnenschifffahrt, Marktbeobachtung 2014*, Herausgegeben vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Strasbourg, September 2014, s. 18.

Tablica 2. Dostępność Renu na odcinku niemieckim do przewozów kontenerów

Wyszczególnienie	Zanurzenie maks. (m)	Wielka barka motorowa (GMS)	Powiększona wielka barka motorowa (ÜGMS)	Zestaw sprzężony	Jowi Klasse (GCMS)	Zestaw pchany (pchacz + 6 barek)
		liczba warstw kontenerów				
Ren od 170 do 293 km	3,1	3*	3*	3*	3*	2
Ren od 293 do 591 km	3,1	4*	4*	4*	4*	3
Ren od 591 do 688 km	3,4	4*	4*	4*	4*	3
Ren od 688 do 781 km	3,8	3	3	3	3	3
Ren od 781 do 858 km	4,6	4*	4*	4*	4*	3

*wartość może być inna w zależności od warunków nawigacyjnych

Źródło: *Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport*, Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) Duisburg-Ruhrort, 2011, http://www.transportlogistics.lu/uploads/2/4/1/6/24160459/eignung_der_binnenwasserstrassen_fuer_den_containertransport.pdf (4.11.2016).

Doświadczenia wykazały jednak, że żegluga kontenerowa może być także opłacalna przy przewozach kontenerów w dwóch warstwach na pokładzie. Ponadto istotną cechą floty śródlądowej jest jej uniwersalność, która umożliwia wykorzystanie do przewozów kontenerowych także konwencjonalnych barek motorowych. Na przykład konwencjonalne statki „Gustaw Koenig” i „Johann Welker” umożliwiają opłacalne przewozy kontenerów, przy załadunku odpowiednio 32 TEU i 48 TEU¹⁰. W efekcie technologia ta w krajach Europy Zachodniej zaczęła się rozwijać także na drogach wodnych o niższych parametrach technicznych, na których często jest możliwy transport kontenerów w dwóch warstwach na pokładzie (tablica 3 i 4).

Oprócz Renu, przewozy kontenerowe realizowane są na Łabie, Kanale Bocznym Łaby, Kanale Śródlądowym, Rodanie, Sekwanie. Aktualnie w rejonie systemu drogi wodnej Łaby przewozi się 130 tys. TEU, a na kanałach w Niemczech – ponad 160 tys. TEU (rys. 2).

Od 2014 r. funkcjonuje regularna żegluga kontenerowa na Mozeli pomiędzy największymi na tej drodze wodnej portami śródlądowymi Metz – Nancy i Trewir (niem.Trier) a także pomiędzy tymi portami a portami ujścia Renu. W 2014 r. przy ujściu Mozeli do Renu w Koblencji zarejestrowano przewozy kontenerów na poziomie 5,2 tys. TEU, a w 2015 r. – 11 tys. TEU. Z szacunków wynika, że przewozy kontenerów na tej drodze wodnej do 2030 r. mogą wzrosnąć do 100 tys. TEU¹¹.

Tablica 3. Dostępność śródlądowych dróg wodnych w Niemczech do przewozów kontenerów

Śródlądowa droga wodna	Zanurzenie maks. (m)	Barka typu Europa (Johann Wolker)	Wielka barka motorowa (GMS)	Powiększona wielka barka motorowa (ÜGMS)	Zestaw sprzężony (niem. Koppelverband)

¹⁰ K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, W. Rydzkowski, *Transport wodny śródlądowy*, Wydawnictwo UG, Gdańsk 2007, s.156.

¹¹ *Jahresbericht 2016, Europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung*, Herausgegeben vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Strasbourg Juni 2016, s. 22-23.

		liczba warstw kontenerów			
Łaba od zapory Geesthacht do Lauenburga	2,8	3	3	x	x
Łaba od Lauenburga do Schöna	2,0	2	2*	x	x
Wezera	2,5	2	2	x	x
Mozela	2,9	2	2*	x	2*
Men	2,9	2	2	x	x
Neckar	2,8	2*	2*	x	x

*wartość może być inna w zależności od warunków nawigacyjnych

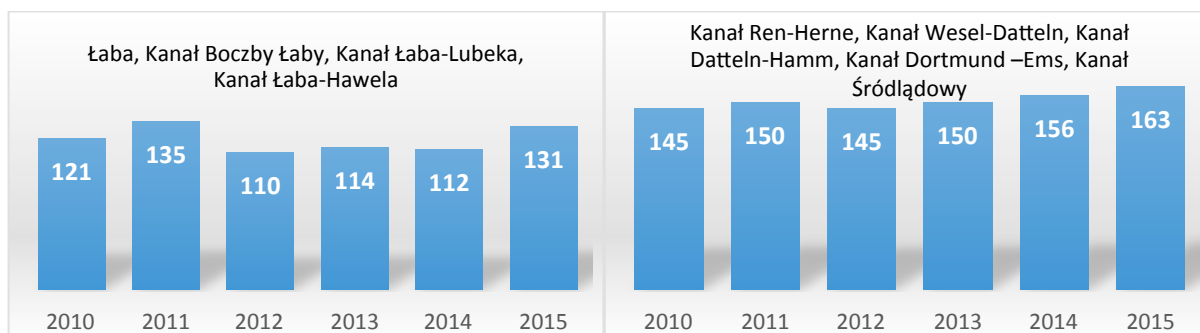
Źródło: *Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport...*

Tablica 4. Dostępność kanałów żeglugi śródlądowej w Niemczech do przewozów kontenerów

Kanały żeglugi śródlądowej	Zanurzenie maks. (m)	Barka typu Europa (<i>Johann Wolker</i>)	Wielka barka motorowa (<i>GMS</i>)	Powiększona wielka barka motorowa (<i>ÜGMS</i>)	Zestaw sprzężony (niem. <i>Koppelverband</i>)
		liczba warstw kontenerów			
Kanał Łaba-Hawela	2,0	2*	x	x	x
Kanał Boczny Łaby	2,8	2	x	x	2
Kanał Łaba-Lubeka	2,0	1	x	x	x
Kanał Śródlądowy	2,8	2	2	2	2
Kanał Dortmund – Ems (do 21,5 km)	2,8	2*	2*	2*	2*
Kanał Dortmund – Ems (od 21,5 -108,5 km)	2,5	1	1	x	1
Kanał Dortmund – Ems (od 108,5 -225,8 km)	2,7	1	x	x	x
Kanał Datteln-Hamm (do 8,6 km)	2,8	2	2	2	2
Kanał Datteln-Hamm (od 8,6 do 35,9 km)	2,7	1	1	x	1
Kanał Datteln-Hamm (od 35,9 do 47,2 km)	2,5	1	x	x	x
Kanał Wesel-Datteln	2,8	2*	2*	x	2*
Kanał Ren-Herne	2,5-2,6	2*	2*	x	2*
Kanał Men-Dunaj	2,7	2	2	x	x

*wartość może być inna w zależności od warunków nawigacyjnych

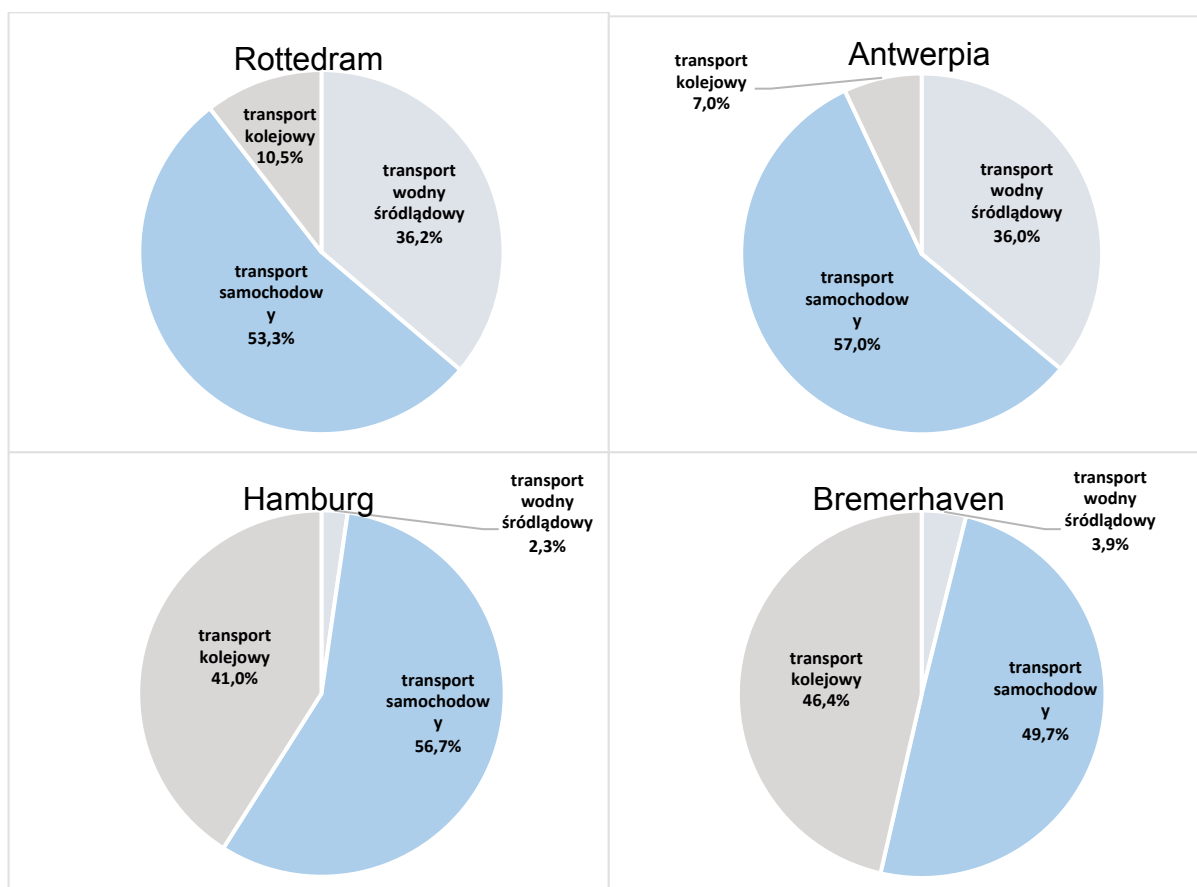
Źródło: *Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport...*



Rysunek 2. Przewozy kontenerów w tys. TEU

Źródło: DATEN & FAKTEN, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), <http://binnenschiff.de/content/wasserstrasse/> (dostęp 21.10.2016).

W krajach Europy Zachodniej przewozy kontenerowe śródlądowymi drogami wodnymi przede wszystkim są realizowane w relacjach z portami morskimi. W tych krajach transport wodny śródlądowy szczególnie umacnia swą pozycję w największych pod względem przeładunków kontenerów portach europejskich: Rotterdam, Hamburg, Antwerpia, Bremerhaven (rys. 3).



Rysunek 3. Udział transportu lądowego w obsłudze zaplecza portów morskich w 2015 r.

Źródło: Port of Rotterdam. Port statistics. Modal split containers, <https://www.portofrotterdam.com/en/the-port/port-facts-and-figures/containers> (9.05.2016); 2015 Facts & Figures. Port of Antwerp, http://www.portofantwerp.com/sites/portofantwerp/files/campaigns/Cijferboekje_2015_UK_DEF.pdf (9.05.2016); Port of Hamburg. Statistiken. Modal-Split im Container-Hinterlandverkehr, <http://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/modalsplit> (9.05.2016); Facts & Figures 2015 the ports of Bremen/Bremerhaven; <http://www.bremenports.de/en/location/statistics/port-facts-and-figures> (18.11.2016).

Sprawność połączeń portów z zapleczem jest aktualnie podstawowym czynnikiem determinującym konkurencyjność i w efekcie szansę dalszego rozwoju portów morskich. Porty, które nie są dostatecznie powiązane z zapleczem tracą bowiem część ładunków na rzecz portów o lepszych powiązaniach z zapleczem.

3. Możliwości rozwoju przewozów kombinowanych na dolnej Wiśle

Tendencje europejskie, zgodne z polityką zrównoważonego rozwoju transportu, niewątpliwie mogą być przykładem rozwiązań dla Polski. W Polsce zapewnienie właściwej jakości transportu na zapleczu portów ujścia Wisły ma istotne znaczenie. Port morski Gdańsk odgrywa bowiem aktualnie kluczową rolę w Polsce, zwłaszcza w obsłudze kontenerów. Port ten zajmuje także silną pozycję na rynku usług portowych w basenie Morza Bałtyckiego. Pod względem przeładunków kontenerów port morski w Gdańsku zajmuje drugą (za Petersburgiem) pozycję w grupie portów Morza Bałtyckiego.

Port w Gdańsku przygotowuje się do kilkukrotnego wzrostu przeładunków podejmując poważne inwestycje, by największe eksploatowane w świecie statki mogły do niego zawijać. O tym jednak, jaka będzie pozycja tego portu w przyszłości zadecyduje transport zaplecza. Aktualnie w obsłudze zaplecza portu Gdańsk uczestniczy jedynie transport samochodowy i kolejowy. Obie te gałęzie już obecnie mają problemy z zapewnieniem odpowiedniego standardu usług, a w warunkach prognozowanego wzrostu przeładunków intensywność wykorzystania infrastruktury transportu samochodowego i kolejowego na zapleczu będzie jeszcze większa.

W takiej sytuacji transport wodny śródlądowy powinien być włączony do obsługi zaplecza portu morskiego w Gdańsku. W dniu 14 czerwca 2016 r. uchwałą Rady Ministrów przyjęto dokument pt. „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”. Wśród priorytetów tego programu ujęto zagospodarowanie drogi wodnej dolnej Wisły (priorytet II)¹².

Zagospodarowanie tej drogi wodnej, umożliwiając wzrost obrotów portów morskich dzięki przejściu części obsługi zaplecza portów przez transport wodny śródlądowy na dolnej Wiśle stworzy tym samym możliwości zwiększenia dochodów państwa pochodzących z większych obrotów portowych. Podatki płacone przez port morski w Gdańsku wyniosły w 2015 r. 18,4 mld zł (co oznacza 24% udział tego portu w dochodach państwa z całkowitych wpływów z cła, podatku VAT i akcyzy). Od 2010 r. w przeliczeniu na 1 mln ton przeładowanych ładunków podatki te rosły średnio o 75 mln zł rocznie (tablica 5).

Tablica 5. Dochody państwa z portu Gdańsk w latach 2010–2015

Lata	Obroty mln ton	VAT, cło i akcyza mln zł	Podatki w mln zł/mln ton
2010	27,2	3758	138
2011	25,3	6479	256
2012	26,9	6264	233
2013	30,3	13970	461
2014	32,3	16001	495
2015	35,9	18400	512

Źródło: Materiały portu Gdańsk, www.portgdansk.pl/o-portcie/port-gdansk-dla-polski (20.11.2016).

¹² Uchwała nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”. Monitor Polski, 22 lipca 2016 r., poz. 711.

Wzrost wysokości płaconych przez port podatków jest związany ze wzrostem wartościowym obrotów portowych, które z kolei są konsekwencją zmian w strukturze asortymentowej obrotów portowych, przejawiających się wzrostem udziału ładunków drobnicowych w ogólnych obrotach portu. Tak więc można przyjąć, że wzrost obrotów kontenerowych portu Gdańsk umożliwiony dzięki zapewnieniu sprawnej obsługi na zapleczu przez transport wodny śródlądowy, przyniesie liczne korzyści.

Zakończenie

W 2016 r. w Polsce po raz pierwszy wskazano na celowość uzyskania znacznej poprawy warunków nawigacyjnych na drodze wodnej dolnej Wiśle. Pojawiają się jednak obawy, że cel ten przy bardzo rozszerzonym zakresie priorytetów i prac inwestycyjnych, nie będzie zrealizowany. Gdyby jednak o wyborze priorytetów (w przedstawionej uchwale wskazano aż cztery) decydował rachunek ekonomiczny przedstawione korzyści, jakie daje kompleksowe zagospodarowanie dolnej Wisły (wskaźnik koszty/korzyści oszacowano na 6,11)¹³ ta inwestycja, jako ważna dla gospodarki i wysoce opłacalna miałaby szanse realizacji. Oznaczałoby to dobre perspektywy dla umacniania pozycji Gdańska na rynku usług portowych.

Literatura

1. *2015 Facts & Figures. Port of Antwerp*, http://www.portofantwerp.com/sites/portofantwerp/files/campaigns/Cijferboekje_2015_UK_DEF.pdf
2. *Annual road freight transport, by distance class*, Eurostat, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ta_dc&lang=en
3. *Biała Księga transportu, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, Luksemburg 2011
4. *DATEN & FAKTEN*, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), <http://binnenschiff.de/content/wasserstrasse/>
5. *Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport*, Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) Duisburg-Ruhrort, 2011, http://www.transportlogistics.lu/uploads/2/4/1/6/24160459/eignung_der_binnenwasserstraessen_fuer_den_containertransport.pdf
6. *Europäische Binnenschifffahrt, Marktbeobachtung 2014*, Herausgegeben vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Strasbourg, September 2014
7. *Facts & Figures 2015 the ports of Bremen/Bremerhaven*, <http://www.bremenports.de/en/location/statistics/port-facts-and-figures>
8. *Jahresbericht 2016, Europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung*, Herausgegeben vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Strasbourg Juni 2016
9. *Market Insight Europäische Binnenschifffahrt Herbst 2016*, http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om16_III_de.pdf
10. Materiały portu Gdańsk, www.portgdansk.pl/o-porcie/port-gdansk-dla-polski
11. *Porozumienie Paryskie podpisane*, Ministerstwo Środowiska, <https://www.mos.gov.pl/kalendarz/szczegoly/news/porozumienie-paryskie-podpisane/>

¹³ K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, *Badania społeczno-ekonomicznych skutków zagospodarowania dolnej Wisły, etap III, Szacunek kosztów i korzyści kompleksowego zagospodarowania dolnej Wisły*, ENERGA SA, Sopot 2016, s. 96.

12. *Port of Hamburg. Statistiken. Modal-Split im Container-Hinterlandverkehr*, <http://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/modalsplit>
13. *Port of Rotterdam. Port statistics. Modal split containers*, <https://www.portofrotterdam.com/en/the-port/port-facts-and-figures/containers>
14. *Statistical pocketbook 2016, EU Transport in figures*, Publications Office of the European Union, Luxembourg 2016 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en
15. *Terminology on Combined Transport, Prepared by the UN/ECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC)*, UNITED NATIONS New York and Geneva, 2001, <http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/7506053e.pdf?expires=1478942687&id=id&accname=guest&checksum=46960C8E0F90F7CE6A360BB1FA36F4D8>
16. Uchwała nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”. Monitor Polski, 22 lipca 2016 r., poz. 711
17. Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., *Badania społeczno-ekonomicznych skutków zagospodarowania dolnej Wisły, etap III, Szacunek kosztów i korzyści kompleksowego zagospodarowania dolnej Wisły*, ENERGSA SA, Sopot 2016
18. Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., Rydzkowski W., *Transport wodny śródlądowy*, Wydawnictwo UG, Gdańsk 2007
19. *Zmiana klimatu: UE, osiągając 23 proc. redukcję emisji, przyjęła rolę lidera przed paryską konferencją*, Bruksela, 20 października 2015 (PDF), http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-5868_pl.htm

COMBINED TRANSPORT OF CONTAINERS ON THE LOWER VISTULA

Summary

One of the methods of achieving sustainable transport development and implementing the climate policy is to increase the importance of inland waterway transport in combined transport. European trends in the use of inland waterways for transport purposes should form a model for problem-solving efforts undertaken in the hinterlands of the Vistula estuary's sea ports. The sea ports of Gdańsk and Gdynia have a very large growth potential but their development may be impeded in the near future by transport in the hinterland. A possible solution to this problem is envisioned by a document adopted by the Council of Ministers in June 2016, entitled "Assumptions for the plans for the development of inland waterways in Poland in the years 2016-2020 from the perspective of the year 2030". This document is the first to identify the need to improve the navigating conditions on this waterway. But there are fears that this objective will not be achieved due to a very large number of priorities and extensive investment works.

Keywords: combined transport, inland waterways, sea ports hinterland, the Lower Vistula

ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot
ekokwk@ug.edu.pl

Dr hab. Ryszard Rolbiecki, prof. UG
Katedra Polityki Transportowej Wydział Ekonomiczny UG
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot
rychur@panda.bg.univ.gda.pl