

"Korzyści ekonomiczne wynikające z transportu z wykorzystaniem
 żeglugi śródlądowej"
mgr inż. Koba Rafał
mgr inż. Kalinowski Marcin

Wolumen transportowanych ładunków w Polsce i Europie systematycznie rośnie. Na podstawie danych dotyczących przewozów ładunków w Polsce można stwierdzić, że tendencja ta będzie się utrzymywać w nadchodzących latach. W latach 2005-2017 w Polsce nastąpił wzrost całkowitej masy transportowanych towarów o ponad 50% (tabela 1). Zaspokojenie rosnących potrzeb transportowych wymaga zwiększenia efektywności systemu transportowego poprzez integrację wszystkich środków transportu, ze szczególnym naciskiem na wykorzystanie dróg wodnych. Zdecydowana większość przewozów ładunków w Polsce realizowana jest przez transport drogowy. W 2017 roku odpowiadał on za ponad 87% wolumenu wszystkich przewozów.

Tabela 1. Przewozy ładunków w Polsce wg rodzaju transportu.

Rok	Transport samochodowy	Transport kolejowy	Żegluga śródlądowa	Żegluga morska	Razem
	<i>mln ton</i>				
2005	1 079,8	232,8	9,6	9,4	1 331,6
2006	1 113,9	238,1	9,3	10,0	1 371,3
2007	1 213,2	245,3	9,8	11,4	1 479,7
2008	1 339,5	248,9	8,1	10,4	1 606,9
2009	1 424,9	222,6	5,7	9,4	1 662,6
2010	1 491,3	234,6	5,1	8,4	1 739,4
2011	1 596,2	248,6	5,1	7,7	1 857,6
2012	1 493,4	230,9	4,6	7,5	1 736,4
2013	1 553,1	232,6	5,0	7,0	1 797,7
2014	1 547,9	227,8	7,6	6,8	1 790,1
2015	1 505,7	224,3	11,9	7,0	1 748,9
2016	1 546,6	222,5	6,2	7,3	1 782,6
2017	1 747,3	239,5	5,8	8,3	2 000,9

Źródło: Transport – wyniki działalności w 2017 r., GUS, Warszawa, Szczecin, 2018

Oszacowanie policzalnych korzyści ekonomicznych wynikających z wykorzystania żeglugi śródlądowej do transportu ładunków nie jest prostym zadaniem i wymaga skomplikowanego modelowania. Obliczenia dotyczące opłacalności wyboru tego rodzaju transportu do przewozu ładunków głównie opierają się na wskazywaniu niskich kosztów zewnętrznych, szczególnie w stosunku do transportu drogowego, który jest najbardziej konkurencyjny.



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND

EUROPEAN UNION

Tabela 2. Koszty zewnętrzne poszczególnych gałęzi transportu

Gałąź transportu	Koszty zanieczyszczenia powietrza	Koszty hałasu	Koszty wypadków	Koszty zewnętrzne na 1000 tono-km
Wodny śródlądowy	Baza (1)	Baza (1)	Baza (1)	< 5 euro
Samochodowy	7 razy więcej	70 razy więcej	178 razy więcej	24,12 euro
Kolejowy	b.d.	87 razy więcej	12 razy więcej	12,35 euro

Źródło: Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce, Część 1. Analiza funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego oraz turystyki wodnej w Polsce. Ecorys, Warszawa, Rotterdam 2011.

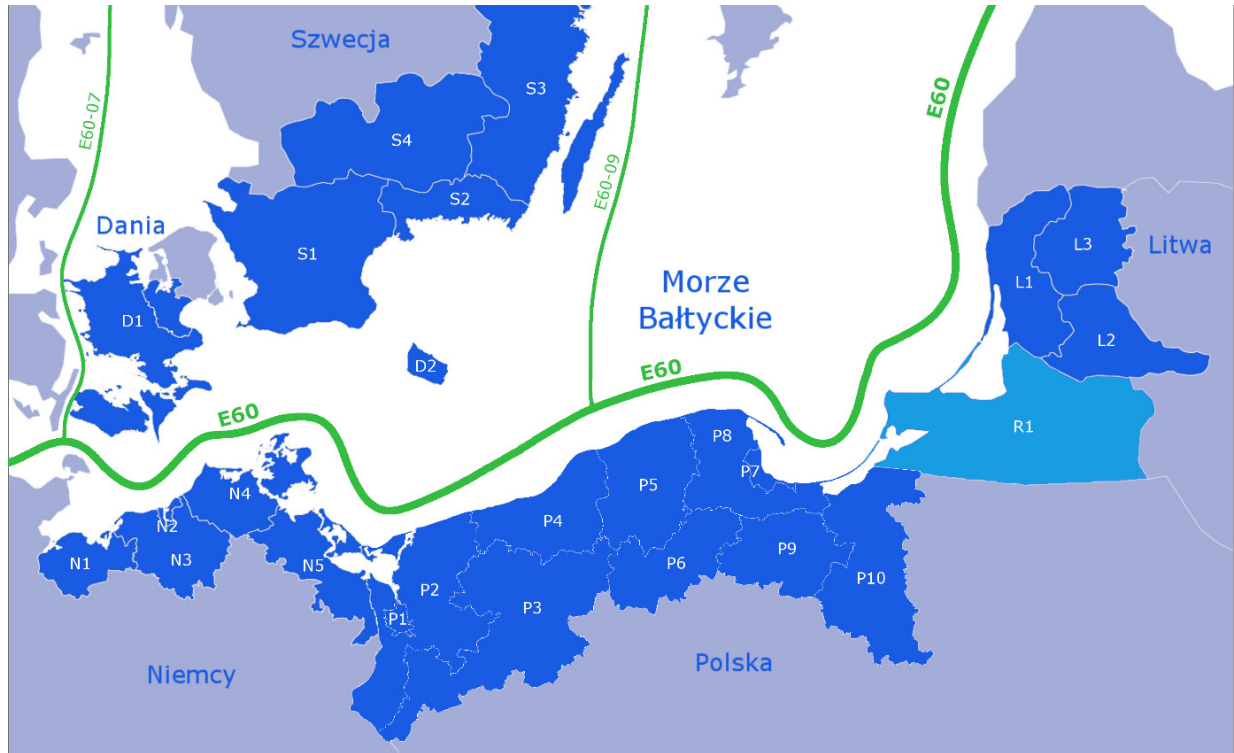
Zmniejszenie udziału transportu drogowego oraz przeniesienie części ładunków na kolej lub transport morski i śródlądowy w dużym stopniu może wpłynąć na zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu ładunków na środowisko. W tym aspekcie wielu ekspertów upatruje największą przewagę żeglugi śródlądowej, na podstawie której obliczane są korzyści ekonomiczne wynikające z niskich kosztów zanieczyszczenia środowiska naturalnego. Poza tym nakłady energii na przewóz ładunków różnymi rodzajami transportu oraz związana z tym odległość, na jaką można przewieźć tonę ładunku, również przeważają na korzyść żeglugi śródlądowej. Przewaga kosztowa żeglugi wobec pozostałych gałęzi transportu lądowego wskazuje na korzyści ekonomiczne w bezpośrednich i pośrednich (zewnętrznych) kosztach żeglugi.

Jednak konkurencyjności żeglugi śródlądowej nie powinno się rozpatrywać głównie na podstawie tych dwóch czynników – środowiskowego i energetycznego. Powinno się analizować ją w znacznie szerszym kontekście. W kontekście oddziaływania społeczno – gospodarczego na przyległe do drogi wodnej regiony i wzrostu przedsiębiorczości, co w efekcie pozytywnie wpłynie na rozwój gospodarki i przyniesie wymierne korzyści.

W Polsce w badaniach nad wpływem żeglugi śródlądowej na gospodarkę bierze się pod uwagę wyłącznie międzynarodowe drogi wodne E30, E40 oraz E70. Niemal całkowicie pomijana jest droga wodna E60, która w konwencji AGN również jest wpisana na listę dróg wodnych śródlądowych o międzynarodowym znaczeniu.

Patronaci medialni





Ma ona duży potencjał gospodarczy i społeczny, ponieważ na jej drodze zlokalizowanych jest wiele lokalnych i regionalnych portów morskich oraz porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Poza tym łączy ze sobą od północy drogi wodne E30, E40 i E70. W związku z tym na podstawie E60 można dobrze przedstawić korzystny wpływ na rozwój regionalny obszarów przyległych do drogi wodnej.

Rewitalizacja oraz wykorzystanie dróg wodnych w celach transportowych spowoduje powstanie także niepoliczalnych skutków, które są trudne lub wręcz niemożliwe do zmierzenia i wyrażenia w wartościach liczbowych. Dlatego nie są one ujmowane liczbowo w rachunku efektywności ekonomicznej. Efekty tego typu, powstają w różnych obszarach życia społeczno-gospodarczego regionów położonych wzdłuż danego szlaku wodnego.

Patronaci medialni