

Elżbieta Wiśniewska\*  <https://orcid.org/0000-0002-9239-7863>

Maciej Puchała\*\*  <https://orcid.org/0000-0001-7723-1913>

## Transport śródlądowy w Polsce – powrót do tradycji

Rozważania koncentrują się na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Artykuł ma na celu przedstawienie perspektyw rozwoju ODW oraz dokonanie próby odpowiedzi na pytanie, czy Odra może stać się autostradą rzeczną. Nadziei na pozytywną odpowiedź na tak postawione pytanie dodaje fakt, że w przeszłości w Polsce transport wodny śródlądowy funkcjonował właściwie i był odpowiednio wykorzystany. Autorzy wymieniają kilka obszarów zastosowania transportu śródlądowego na Odrze. Są to: przewozy kontenerów, przewozy towarów masowych, przewozy ponadgabarytowe, tworzenie intermodalnych centrów logistycznych w powiązaniu z portami rzeczными. W literaturze przedmiotu dominuje przekonanie, że transport drogą wodną jest opłacalny, lecz wieloletnie zaniedbania infrastruktury punktowej i liniowej oraz floty śródlądowej w Polsce stoją na przeszkodzie rozwoju tej gałęzi transportu. Tymczasem stabilny przepływ towarów mogą zagwarantować tylko dobrze funkcjonująca i współpracująca infrastruktura oraz zaplecze dla żeglugi śródlądowej.

**Słowa kluczowe:** transport śródlądowy, porty rzeczne, transport intermodalny

### Wstęp

*Tur, Bizon* i *Żubr* to jakże dumne nazwy nie tylko mieszkańców puszczy, jak można by sądzić, ale także nazwy naszych rodzimych, polskich typów pchaczy rzecznych

---

\* Mgr Elżbieta Wiśniewska – absolwentka studiów podyplomowych logistyka na Wydziale Informatyki Zarządzania i Transportu w Akademii Humanistyczno-Ekonomicznej w Łodzi, autorka pracy dyplomowej *Transport wodny śródlądowy w Polsce – perspektywy rozwoju na przykładzie ODW – Odrzańskiej Drogi Wodnej* (zob. Wiśniewska, 2018).

\*\* Dr inż. Maciej Puchała – adiunkt w Katedrze Systemów Transportowych Wydziału Informatyki, Zarządzania i Transportu na Akademii Humanistyczno-Ekonomicznej w Łodzi.

będących podstawą wodnego transportu śródlądowego w Polsce. Jak powszechnie wiadomo, jest to dziedzina transportu, która przez lata była zapomniana i zaniedbana. Ostatnio bardzo głośno jest w mediach o próbach i projektach jej przywrócenia. Celem niniejszego artykułu jest scharakteryzowanie zagadnienia transportu wodnego śródlądowego w Polsce oraz odpowiedź na następujące pytania: Czy żegluga rzeczna w Polsce ma szanse na odrodzenie i rozwój w niedalekiej przyszłości? Jeśli tak, to jakie kroki należy podjąć, aby tak się stało? Gdzie należy szukać nowych rozwiązań i możliwości? Czy nic nie stanie na przeszkodzie? Nikt nie chce przecież, aby ta dziedzina transportu wymarła jak wspomniany gatunek tura, choć niewątpliwie należy ona już do gatunku zagrożonego, który trzeba otoczyć „szczególną” ochroną i opieką. Zagadnienie transportu wodnego śródlądowego jest interesujące, ale też złożone. Można je rozpatrywać zarówno w kontekście transportu towarów, jak i transportu pasażerów. Niniejsze rozważania koncentrują się na problematyce Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW).

## Historia transportu wodnego śródlądowego – zarys

„Przewozy drogą wodną zawsze były i nadal pozostaną jednym z najważniejszych sposobów transportowania pasażerów i ładunków w dziejach ludzkości” (Semenov i in., 2008: 15). Cytat ten stanowi bardzo dobry wstęp do krótkiej prezentacji historii transportu wodnego śródlądowego. Jest również dobrą podstawą do dalszej dyskusji o tym, co się takiego stało, iż „Żegluga śródlądowa, która może i powinna być atutem ekonomicznym w naszym kraju, znajduje się od co najmniej 30 lat w stanie impasu” (Januła, 2014: 107).

Jak słusznie zauważyli Jan Kulczyk i Jan Winter, transport śródlądowy to jeden z najstarszych sposobów przemieszczania ludzi i towarów (Kulczyk, Winter, 2003: 18). W innej publikacji czytamy, iż „Narodziny żeglugi są [...] dziełem rzecznych cywilizacji starożytności, a rozwój żeglugi poprzez rozwój środków transportu był ściśle powiązany z osiągnięciami nauki i techniki” (Tołkacz, 2007: 7). Chodzi tu głównie o zastąpienie w kolejnych wiekach siły mięśni napędem maszyny parowej – co ciekawe w 1817 roku rzeką Ren przepłynął pierwszy statek parowy, dla porównania na rzece Odrze – w 1838 roku (Miłkowski, 2003: 17). W Europie w XIII wieku to właśnie m.in. rzeka Ren była najczęściej wykorzystywana do transportu wodnego – z eksploatowaną flotą 600 statków (Kulczyk, Winter, 2003: 19). Istotny wkład w rozwój budownictwa okrętowego i wzrostu znaczenia transportu śródlądowego wnieśli Wikingowie (Kulczyk, Winter, 2003: 18). To ich wyprawy morskie i napady przyczyniły się do doskonalenia techniki żeglugi, budowy floty i rozwoju handlu.

Początki żeglugi rzecznej w Polsce pamiętają czasy Bolesława Śmiałego, a „[...] transport wodny w dawnej Polsce był tak istotny, że nie było prawie sejmu ani traktatu z państwami ościennymi (z rozbiorowymi włącznie), w których by nie było mowy o żegludze” (Henzler, 2017). Uwarunkowania historyczne i polityczne

zawsze mają wpływ na rozwój gospodarki i można rzec, że transport wodny śródlądowy w Polsce ma bogaty bagaż doświadczeń zarówno tych dobrych, jak i złych. „Okres rozwoju dróg wodnych i żeglugi śródlądowej w Europie przypadł na wiek XVIII i początek wieku XIX, kiedy to Polska znalazła się w nader trudnej sytuacji [...] i utraciła niepodległość” (Mikulski, 1998: 127). Transport wodny śródlądowy w Polsce pamięta zarówno czasy wielkiej świetności i wielkich inwestycji, m.in. budowy Kanału Augustowskiego czy Bydgoskiego, jak i trudne czasy powojennej odbudowy. Dzieje transportu wodnego łączy jednak wspólny mianownik – polskie rzeki Wisła i Odra, które pozostaną zawsze naszym oknem na świat. Odra już od XIII wieku była „żeglowna od Wrocławia do Szczecina, a głównymi ładunkami, podobnie jak na Wiśle, były sól i śledzie” (Kulczyk, Winter, 2003: 19). Wzrost znaczenia Wisły przypada natomiast na okres od XVI do XVII stulecia, kiedy w żegludze wiślanej zatrudnionych było ponad 25 tysięcy osób, co przy 7,5 miliona populacji stanowi niemałą liczbę, a środkiem transportu były w owych czasach tzw. szkuty wiślane (Kulczyk, Winter, 2003).



Rysunek 1. Szkuta wiślane

Źródło: Dawny Gdańsk.

Czasy wojenne dotkliwie zniszczyły dużą część infrastruktury, która wcześniej dobrze prosperowała. Po drugiej wojnie światowej głównym celem stało się odbudowanie strat wojennych, co niewątpliwie się udało, ale paradoksalnie zabrakło funduszy na bieżące utrzymanie. I przychodzi tu na myśl wielka powódź w Polsce w 1997 roku, która była dla nas jednocześnie „swego rodzaju przestrogą i lekcją pokory” (Zalewski, Winter, 2000: 3). Nadzieja na odbudowanie i plany naprawy tej gałęzi gospodarki wynikają z tego, że obecny układ terytorialny kraju i jego sieć wodna

sprzyjają przywróceniu znaczenia dróg wodnych i żeglugi śródlądowej, zwłaszcza w sytuacji przeciążenia środków transportu lądowego i powietrznego. Ten argument skłania do wykorzystania istniejących szlaków wodnych, a nawet budowy kolejnych kilku kanałów żeglugi (Mikulski, 1998: 127).

## **Definicja i charakterystyka transportu wodnego śródlądowego w Polsce**

Po krótkim wprowadzeniu w historię transportu rzecznoego zostaną wyjaśnione podstawowe pojęcia z tego zakresu. Transport wodny śródlądowy to: „Przemieszczanie towarów lub pasażerów, na statkach żeglugi śródlądowej, w całości lub w części po żeglownych śródlądowych drogach wodnych” (*Ilustrowany słownik statystyk transportu*, b.r.). O ile powyższy termin nie jest skomplikowany, to problematyka i uwarunkowania tej dziedziny gospodarki są niewątpliwie dość złożone, co prezentuje dalsza część artykułu. W przedstawionej definicji znajdują się słowa kluczowe, na które warto zwrócić uwagę: śródlądowe drogi wodne. Aby przetransportować towary rzeką, należy spełnić pewne warunki, to znaczy mieć odpowiedni środek transportu o określonych normach i poruszać się po drogach wodnych spełniających odpowiednie parametry. W tym właśnie tkwi sedno problemu, z jakim zmagają się transport wodny śródlądowy w Polsce.

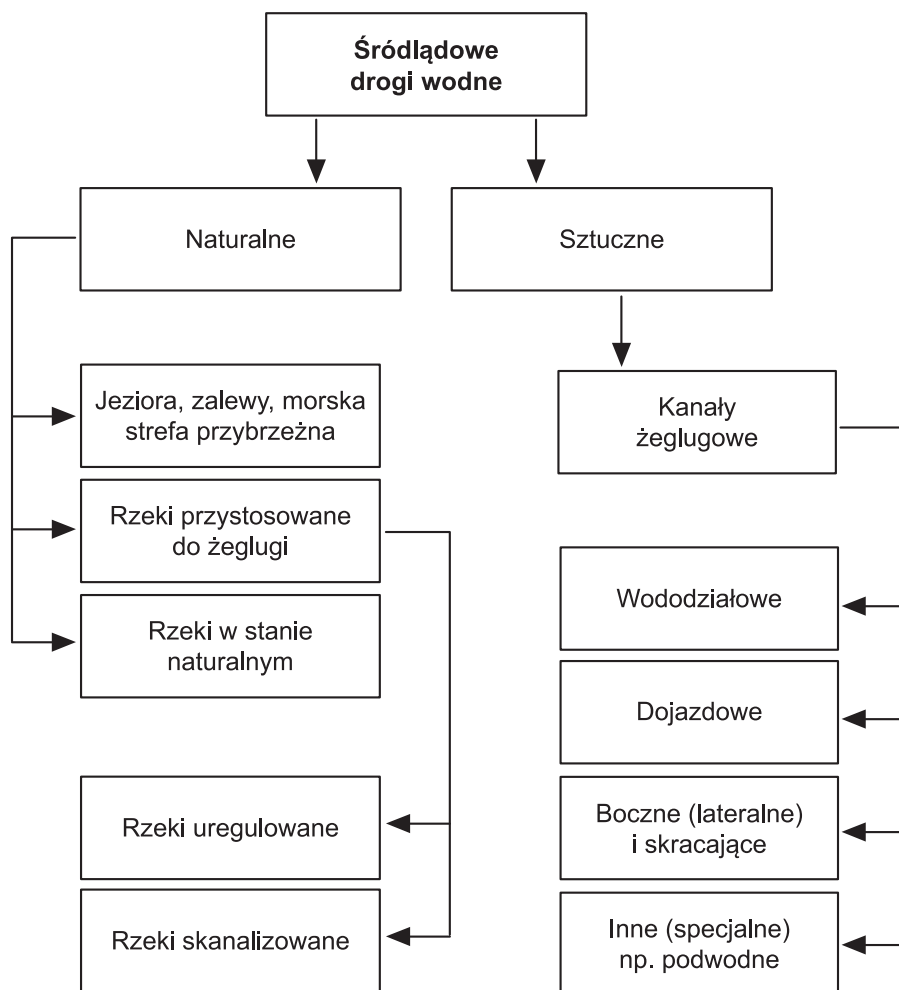
„Żegluga korzysta z naturalnych oraz sztucznych dróg transportu (kanałów, sztucznych zbiorników wodnych) (Neider, 2008: 104). Dokładny podział śródlądowych dróg wodnych przedstawiono na rysunku 2.

Polska ma największe problemy zarówno z utrzymaniem żeglowności na naturalnych drogach wodnych, jak i stanem sztucznych kanałów żeglownych oraz całej infrastruktury z nimi związanej.

Na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego opublikowanych w 2018 roku „Długość sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce w 2016 roku utrzymała się na poziomie podobnym jak w roku poprzednim i wyniosła 3 655 km, z czego 2 417 km stanowiły uregulowane rzeki żeglowne, 644 km – skanalizowane odcinki rzek<sup>1</sup> [...]” (GUS, 2017: 1). Ciekawe, że porównując te same dane z raportem GUS z lat 1996–2000 (Kulczyk, Winter, 2003: 26), zauważymy, że niestety nadal utrzymuje się tendencja spadkowa. Przyczyn jest wiele: brak inwestycji w utrzymanie torów wodnych i infrastruktury, bałagan administracyjny. Najważniejsze jest jednak to, że „Polska sieć rzeczna, której trzon stanowią Wisła i Odra [...], nie ma naturalnych warunków ułatwiających rozwój żeglugi śródlądowej” (Kulczyk, Winter, 2003: 25–26).

---

<sup>1</sup> Rzeka skanalizowana – powstaje przez wybudowanie szeregu kolejnych stopni wodnych, tworzących kaskadę. Stopnie składają się z jazów piętrzących wodę i służą do przeprowadzania jednostek.

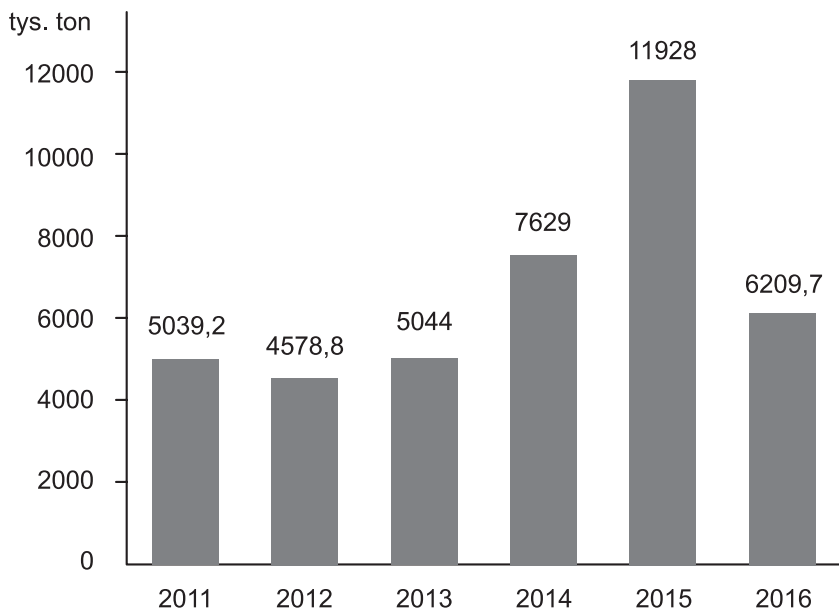


Rysunek 2. Podział śródlądowych dróg wodnych

Źródło: Chmielowski, b.r.

Poruszając temat śródlądowych dróg wodnych w Polsce, należy wyjaśnić, dlaczego tematem niniejszej pracy jest Odra, a dokładniej Odrzańska Droga Wodna, a nie królowa polskich rzek, czyli Wisła. Odpowiedź jest bardzo prosta – transport wodny śródlądowy na Wiśle jako taki prawie nie istnieje, a obecnie „Najsprawniejszym wodnym ciągiem komunikacyjnym w Polsce jest Odrzańska Droga Wodna wraz z Kanałem Gliwickim i Kędzierzyńskim” (Kulczyk, Winter, 2003: 29). Udział przewozów żegluga śródlądową zmniejszył się w 2016 roku do rekordowo niskiego poziomu 0,3%. Jedną z głównych przyczyn jest pogarszający się stan infrastruktury oraz samej drogi wodnej ODW, ale również wypieranie transportu wodnego śródlądowego przez transport drogowy. Jak przedstawiono na rysunku 3, w okresie 2011–

2016 tylko w roku 2015 odnotowano wyraźny wzrost przewozów ładunków drogą wodną, była to jedynie sytuacja przejściowa.



Rysunek 3. Przewóz ładunków transportem wodnym śródlądowym w latach 2011–2016

Źródło: Deja, Kopeć, Michałowski, 2017.

Transport wodny śródlądowy należy zatem zawsze rozpatrywać jako całość, ponieważ tworzą go: tabor, infrastruktura punktowa i liniowa oraz sam człowiek. Jak podkreśla J. Winter w swojej książce *Transport wodny śródlądowy*, „Flota jest jednym z trzech zasadniczych elementów systemu transportu śródlądowego. Dwa pozostałe elementy to droga wodna i infrastruktura portowa” (Kulczyk, Winter, 2003: 100). Szanse rozwoju upatruje się w przywróceniu żeglowności na całej drodze wodnej ODW przez poprawieniu jej parametrów technicznych. Transport wodny śródlądowy w Polsce ma niewątpliwie bogatą przeszłość i solidne fundamenty do budowania przyszłości.

## Odrzańska Droga Wodna – ODW

„Odra jest jak dobra matka, potrafi być jednak kapryśna” (*Debata publiczna – Odrzańska Droga Wodna*, 2014)<sup>2</sup> – te słowa dyrektora regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Andrzeja Krefta, które padły na jednej z konferencji doty-

<sup>2</sup> W dniu 7 listopada 2014 roku na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego odbyła się debata poświęcona Odrzańskiej Drodze Wodnej (*Debata publiczna – Odrzańska Droga Wodna*, 2014).

czących ODW, bardzo dobrze charakteryzują Odrzańską Drogę Wodną. Dokładny jej przebieg przedstawiono na rysunku 4.



Rysunek 4. Odrzańska Droga Wodna

Źródło: Pluciński, 2016: 26.

Odrzańska Droga Wodna składa się z następujących odcinków (Kulczyk, Winter, 2003: 72):

1. Kanał Gliwicki,
2. Odra skanalizowana,
3. Odra swobodnie płynącą od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej,
4. Odra swobodnie płynącą od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia Warty,
5. Odra swobodnie płynącą od ujścia Warty do Szczecina, tzw. odcinek dolny.

Każdy z tych odcinków ma swoją odrębną charakterystykę i uwarunkowania żeglugowe, a razem tworzą jedną nić transportową – Odrzańską Drogę Wodną łączącą Czechy, Polskę i Niemcy. Odra ma bogatą historię i często przechodziła z rąk do rąk, zmieniając właścicieli i administrację z niemieckiej na polską. Ten stan rzeczy przyczynił się z jednej strony do jej różnorodności i bogactwa na przykład pod względem różnych konstrukcji hydrotechnicznych, z drugiej jednak strony brak jednolitej poli-

tyki gospodarki wodnej zdecydowanie wpłynął na utrudnienia i ograniczenia żeglugi śródlądowej na ODW. Jako przykład J. Winter zwraca uwagę na różne parametry i warunki hydrologiczne, jakie panują na poszczególnych odcinkach tej drogi wodnej (Kulczyk, Winter, 2003: 32). Przyczynia się to zarazem do tego, że nie na wszystkich odcinkach ODW jest możliwa żegluga śródlądowa, co zaprezentowano w tabeli 1.

**Tabela 1. Przewozy Odrzańską Droga Wodną**

Odcinki trasy	2015		2016	
	w tonach	w tys. tkm	w tonach	w tys. tkm
Ogółem	3 931 966	237 493 703	2 977 295	246 209 165
Odra górna skanalizowana	2 574 412	15 834 580	1 107 753	4 123 220
Odra środkowa swobodnie płynąca – Odra górna skanalizowana	109	92 946	1 642	1 609 480
Odra środkowa swobodnie płynąca	–	–	441	209 730
Odra środkowa swobodnie płynąca – Odra dolna	–	–	500	160 000
Odra górna skanalizowana – Odra dolna	320	187 740	500	160 000
Odra dolna	1 224 897	200 496 571	1 126 574	186 133 093
Odra morska – Odra dolna	48 021	15 598 079	22 405	9 015 876
Odra morska – Odra górna skanalizowana	–	–	308	199 958
Odra morska	84 207	5 283 787	715 848	43 678 340

Źródło: GUS, 2017: 9.

„Zagadnienia dróg wodnych śródlądowych w Polsce zawsze były spychane na margines z następujących powodów: Widzenie tylko jednofunkcyjne (droga wodna) [...]. Kanalizacja rzeki (budowa drogi wodnej) rozwiązuje bowiem dodatkowe funkcje, odnoszące się m.in. do gospodarki wodnej, ochrony środowiska wodnego, ochrony przeciwpowodziowej, współpracy międzynarodowej (w przypadku Odry)” (Buchholz, 1995: 21). Odra, a zarazem Odrzańska Droga Wodna, to ogniwo łączące kraje, przez które przebiega: Czechy, Polskę i Niemcy. To jedna z jej roli – pełni ona funkcję międzynarodową jako rzeka graniczna, a także korytarz transportowy. Jest to ważna rzeka dla naszego państwa. „Odra jest także osią transportową, łączącą sześć ważnych, rozwiniętych aglomeracji przemysłowo-usługowych: od Katowic [...] do Szczecina” (Zalewski, Winter, 2000: 9).

ODW spełnia oczywiście funkcję żeglugową „ważną dla samej żeglugi w kontekście przewozów krajowych oraz działania stoczni i portów rzecznych” (Dunin-Kwinta, Irmeler, Goliński, 1997: 11). Nie należy zapominać także o żegludze pasażerskiej i funkcji rekreacyjnej.

Zbiorniki retencyjne rozsiane na Odrze i jej dorzeczu pełnią rolę „wentyla bezpieczeństwa” – ochrony przed powodzią, a w przypadku niskich stanów rzeki



Odry dodatkowo ją zasilają, zwiększając w ten sposób głębokość tranzytową. W odróżnieniu od innych krajów europejskich na przykład funkcja energetyczna Odry (Dunin-Kwinta, Irmeler, Goliński, 1997: 12) oraz możliwości wykorzystania elektrowni wodnych to jak dotąd nieodkryty potencjał w Polsce.

## Kierunki rozwoju – polityka transportowa

Potencjał tkwiący w Odrzańskiej Drodze Wodnej próbowano dość nieudolnie wykorzystać w ostatnim czasie: „Parada programów», którą obserwowaliśmy w minionych kilkudziesięciu latach, przyniosła niewiele dobrego rzece i ludziom” (Zalewski, Winter, 2000: 8). Trudno się z tym faktem nie zgodzić, ponieważ wszystkie próby reanimacji żeglugi śródlądowej na Odrze zakończyły się fiaskiem. Przyczyn tego stanu rzeczy jest kilka. Między innymi W. Buchholz badający możliwości wykorzystania i zagospodarowania dolnej Odry stwierdza: „Brak tradycji w społeczeństwie polskim (Polacy nie wybudowali żadnej drogi wodnej w całości czy dużej części, ale co najwyżej niewiele znaczące fragmenty)” (Buchholz, 1995: 21). Podobną tezę znajdziemy w innej publikacji: „W Polsce nigdy nie wybudowano ani nie zmodernizowano na wielką skalę żadnej dużej drogi wodnej, a ten brak tradycji wpływa nie tylko na zaniedbania decyzyjne, ale także na sposób myślenia o problemie żeglugi śródlądowej” (Zalewski, Winter, 2000: 9). Ta kwestia pozostaje do dyskusji.

Warto podkreślić, iż jednym z poważniejszych projektów dotyczących ODW był Program dla Odry 2000 oraz 2006, który został opracowany po powodzi z 1997 roku oraz zawarty w tzw. Białej księdze UE 2011 postulat, aby „Transport na odległość ponad 300 km przeniesiony został na inne niż drogowe środki transportu (kolej, transport wodny) w 30% do roku 2030, a do 2050 roku w 50%” (Wiśniewski, 2016: 58–61). W tym właśnie aspekcie obecny rząd upatruje szansę na odbudowę transportu wodnego śródlądowego na naszych rzekach, a tym samym odciążenie transportu drogowego.

Istnieje również system NAIADES – jest to zintegrowany europejski program na rzecz żeglugi śródlądowej, w którym komisja ustaliła dokładnie, co utrudnia rozwój transportu śródlądowego, a są to m.in. (Neider, 2008: 218–219):

- rozdrobniona podaż i silna konkurencja, które się wzajemnie wykluczają,
- wiek floty śródlądowej,
- brak kadr do żeglugi śródlądowej i ich mała atrakcyjność,
- wąskie gardła,
- brak wiedzy w branży TSL oraz administracji o korzyściach i możliwościach transportu rzecznoego,
- bałagan i rozdrobnienie administracji nad drogami wodnymi,
- luki w systemach informacyjnych i technologii komunikacyjnej, np. System RIS.

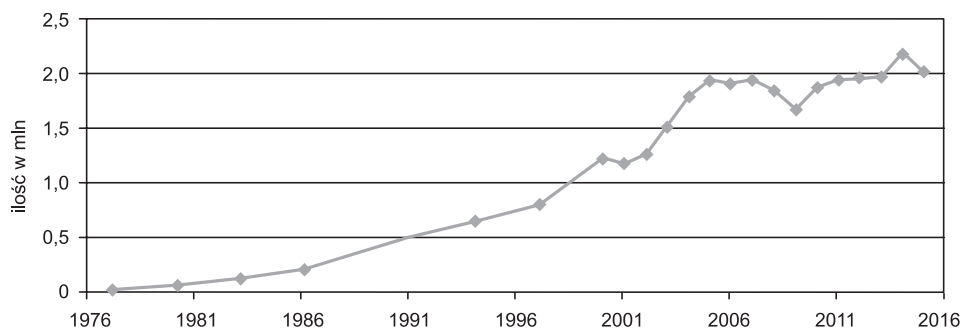
Aktualnie jest wdrażany program NAIADES II na lata 2014–2020, w którym główny nacisk kładziony jest na „Integrację transportu wodnego śródlądowego

w ramach logistycznych łańcuchów multimodalnych” (Załoga, 2017: 328). Podstawowym atutem transportu wodnego jest jego ekonomiczność pod względem możliwości przewiezienia ilości towarów na raz, kosztów paliwa i samej eksploatacji. Dodatkowym argumentem jest aspekt ochrony środowiska, ponieważ ograniczenie liczby TIR-ów na polskich drogach przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach i poprawienia jakości powietrza. „Ładowność statków żeglugi śródlądowej odpowiada ładowności setek samochodów ciężarowych, co może przynieść oszczędności w zakresie kosztów transportu, pomóc obniżyć emisję i odciążać drogi” (Wiśniewski, 2016: 61).

## **Innowacyjne propozycje dla ODW – szanse rozwoju**

Jedno ze znaczeń pojęcia *perspektywa* oznacza szanse, możliwości, widoki na poprawę. Rozważając tę definicję w kontekście potencjału, jaki tkwi w Odrzańskiej Drodze Wodnej, dostrzegamy, iż możliwości rozwoju jest wbrew pozorom dużo. Stan infrastruktury oraz floty śródlądowej pozostawia niewątpliwie wiele do życzenia, jednak zakładając, że plany obecnego rządu dojdą do skutku, a za obietnicami i umowami pójdzie tak długo wyczekiwane wsparcie finansowe, warto rozważyć, gdzie tkwi ów potencjał i jak go wykorzystać. Bowiem „Odra może szybko spłacić kredyt” (*Debata publiczna – Odrzańska Droga Wodna*, 2014), i to z nawiązką.

Choć brzmi to na chwilę obecną nierealnie, Odrzańska Droga Wodna stwarza warunki do rozwoju w zakresie transportu kontenerów. Obecnie jest to dominująca gałąź transportowa zarówno w transporcie morskim, kolejowym, jak i drogowym. Jeżeli chodzi o transport wodny śródlądowy, to najbardziej opłacalny jest transport kontenerów w systemie dwóch warstw – na takich samych zasadach jak w Niemczech. „Żegluga śródlądowa włączyła się w transport kontenerów w latach osiemdziesiątych. Od tej chwili obserwuje się stały wzrost liczby kontenerów transportowanych drogą wodną śródlądową. Jest to wyraźnie widoczne na przykładzie Renu” (rys. 5) (Kulczyk, Winter, Turek, 2000: 59). Niewątpliwie podniosłoby to atrakcyjność i konkurencyjność tego środka transportu i uzupełniłoby pewną lukę. „Brakuje przewozów kontenerowych, które rozwijają się w Europie Zachodniej, szczególnie w obsłudze portów Rotterdam i Antwerpia [...] ich wprowadzenie na Odrzańskiej Drodze Wodnej uzależnione jest od spełnienia określonych wymagań technicznych związanych z prześwitami mostów” (*Część VII. Żegluga śródlądowa (diagnoza)*, 2006).



Rysunek 5. Transport kontenerów na Renie w jednostkach TEU

Źródło: Kulczyk, Skupień, 2010: 64.

Mimo wielu przeciwności i słów krytyki w roku 2014 udało się próba transportu kontenerów na Odrzańskiej Drodze Wodnej w tzw. Rejsie Prawdy (Podgórski, 2015). Było to jednocześnie podjęcie wyzwania i obalenie mitu, iż na Odrze transport kontenerów jest niemożliwy. „Zasadniczym celem było udowodnienie, że żaden z mostów przewieszonych nad rzeką nie ogranicza możliwości transportowania kontenerów Odrzańską Drogą Wodną” (Podgórski, 2015). Rysunek 6 przedstawia barcę, na której odbył się Rejs Prawdy.



Rysunek 6. Rejs po Odrzańskiej Drodze Wodnej relacji Śląsk–Szczecin w Rejsie Prawdy

Źródło: Podgórski, 2015.

Choć rejs przeszedł udaną próbę, nie szczędzono mu słów krytyki, podkreślając, iż odbył się w bardzo korzystnych warunkach hydrologicznych i nie jest miarodajny w porównaniu z realnymi warunkami panującymi na ODW. Czy zatem sama koncepcja i wysiłek był słuszny? Można ocenić, iż jak najbardziej tak, ponieważ każda krytyka drogi wodnej na Odrze i medialne nią zainteresowanie jest dla niej dobre i wywołuje jakże potrzebną dyskusję. „Niestety w Polsce kontenery nie występują jako ładunek w transporcie wodnym śródlądowym. Przyczyn tego stanu jest wiele: brak ładunków kontenerowych w portach [...] brak specjalistycznego taboru oraz brak możliwości przeładunku i wyładunku kontenerów” (Hann, Woś, 2016: 47). Tematów do dyskusji jest zatem wiele, a jeśli powszechnie wiadomo, gdzie leżą przyczyny marazmu tej gałęzi transportu, to stosunkowo proste wydaje się ustalenie realnej strategii rozwoju – na początek dla Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Innym aspektem jest fakt, iż ODW należy traktować jako całościowy kompleks dróg wodnych, który nie kończy się na dopłynięciu barki do portu Szczecin, o ile zdoła tam dotrzeć. Dlatego też dużą szansę upatruje się w planowanej budowie terminala kontenerowego w porcie w Świnoujściu. „Polska posiada jedną z najlepiej rozwiniętych w skali Europy sieć rzek z bezpośrednim dostępem do portów morskich” (Hann, Woś, 2016: 47) i właśnie ten mocny argument należałoby dobrze wykorzystać. „Drogi wodne śródlądowe w krajach morskich prowadzone są do portów morskich, które wiążą zwykle wszystkie rodzaje transportu: wodny śródlądowy, morski, kolejowy i drogowy” (Buchholz, 1995: 20). Celem transportu ładunków Odrzańską Drogą Wodną byłoby jej wykorzystanie na całym jej odcinku i dotarcie barki do zespołu portów Szczecin-Świnoujście, z mocnym akcentem na Świnoujście. O tym fakcie pisano już 20 lat temu: „Perspektywy rozwoju dróg wodnych są obecnie związane głównie z rozbudową Odry, która stanowi zaplecze transportowe dla portów Szczecina i Świnoujścia” (Mikulski, 1998: 129). Dlatego też na papierze są już naszkicowane dość realne plany budowy nowego terminala kontenerowego w Świnoujściu w porcie zewnętrznym, który ma powstać niedaleko od istniejącego już gazoportu. „Szacuje się, że do nowego terminala może zawiązać rocznie 150 największych kontenerowców na świecie i około 250 mniejszych jednostek” (Gibas, 2017).

Otwarcie na nowe możliwości i perspektywy to klucz do postępu i rozwoju drogi wodnej Odry oraz również rozwój przynależących do niej miast i gmin (*Część VII. Żegluga śródlądowa (diagnoza)*, 2006). „W zależności od warunków zmieniają się postulaty przewozowe, a postęp techniczny, technologiczny i organizacyjny powodują, iż właściwości różnych gałęzi transportu ulegają przeobrażeniom. [...] Stąd też i rola transportu wodnego śródlądowego w systemie transportowym ulega zmianom [...]” (Wojewódzka-Król, Rolbiecki, Rydzkowski, 2007: 11).

Inną szansą jest dla ODW większe wykorzystanie jej potencjału w zakresie transportu specjalnego i ponadgabarytowego. W przeciwieństwie do transportu drogowego tutaj nie obowiązują nakazy narzucane przez ramy czasowe, takie jak transport nocą do 5.00 rano, zamykanie ulic, kierowanie ruchem, objazdy. Dość ciekawym

i stosunkowo nowym przykładem z wiosny 2018 roku był transport specjalny tzw. kratownic (rys. 7), podstaw do morskich elektrowni wiatrowych, które powstają w fabryce w Szczecinie (700 ton stali i 60 metrów wysokości. *Potężne Jackety w porcie! Zobacz film!*, 2018). Konstrukcje były transportowane Odrą na barce do Świnoujścia, a następnie do niemieckiego portu i dalej na Morze Północne.



Rysunek 7. Transport kratownicy na barce – kanał na rzece Świna w okolicach Świnoujścia

Źródło: 700 ton stali i 60 metrów wysokości..., 2018.

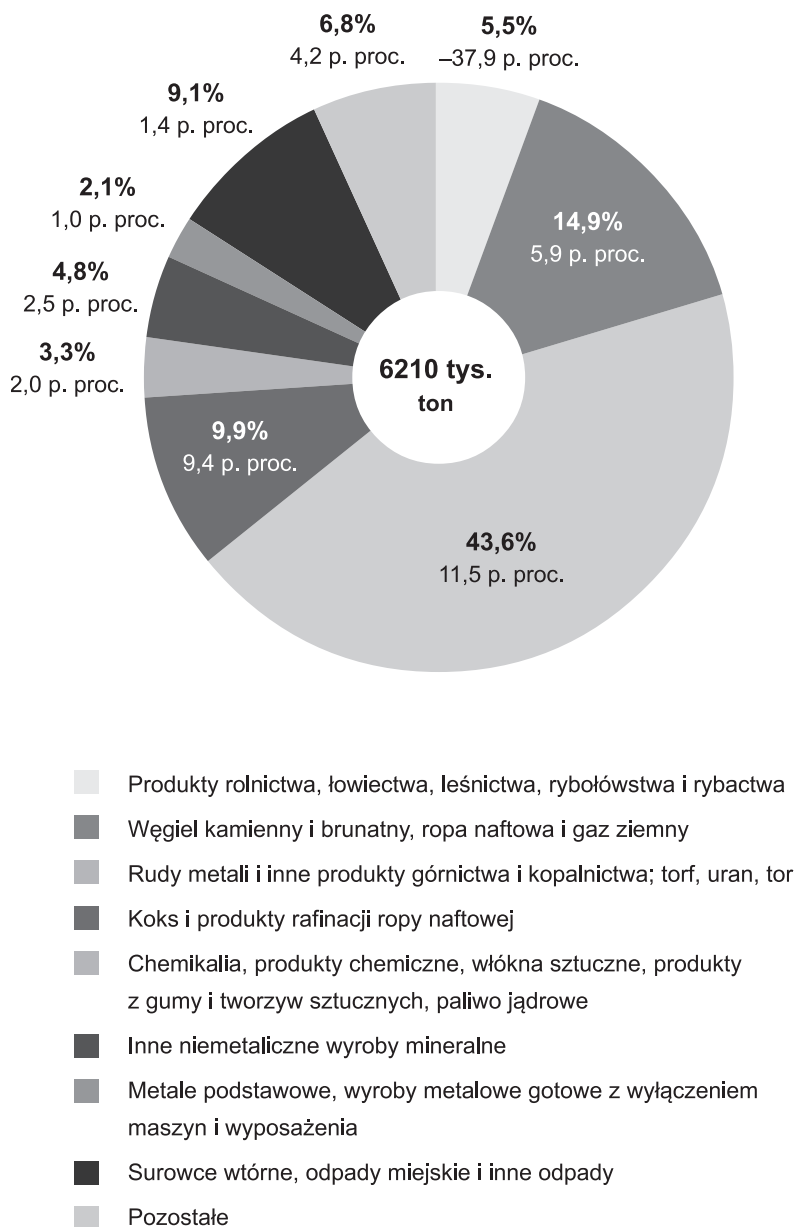
Choć taki transport jest dużo wolniejszy, ponieważ barka osiąga dość niewielkie prędkości, to ten rodzaj transportu stanowiłby uzupełnienie wykorzystania ODW. Nie może on jednak stanowić podstawy, na której opierałby się cały transport wodny na Odrze. „W perspektywie na lata 2020–2030 ma być to czwarta klasa żeglowności. Oznacza to 2,5 metra głębokości koryta rzeki. Cel jest prosty – umożliwić transport dużych ładunków towarowych na całej linii” (*Samorządowcy z Zagłębia Miedziowego stawiają na Odrę*, 2018).

Transport towarów masowych od zawsze stanowił element składowy, jeśli chodzi o rodzaj towaru transportowanego drogą wodną Odry. „Transport towarów

ODW jest ograniczony do ładunków masowych suchych oraz okresowo ładunków ponadnormatywnych” (Hann, Woś, 2016: 48). Dokładną strukturę podziału rodzaju transportowanych towarów przedstawia rysunek 8. Wynika z niego, iż węgiel i inne produkty górnictwa stanowiły dotąd ponad połowę towarów transportowanych drogą wodną, chociaż w ostatnich latach notowano silną tendencję spadkową nawet w tej kategorii towarowej, jak również w całej gałęzi transportu wodnego śródlądowego. Aktualnie można zauważyć dobrą wolę w branży kopalnianej i transportowej i zwrot w kierunku transportu węgla barkami. „Grupa Kapitałowa OT Logistics zamierza wznowić transport węgla ze śląskich kopalni do firmy energetycznej Kogeneracja Wrocław. Będzie to pierwszy od kilku lat transport rzeczny węgla na trasie Port Gliwice – Wrocław. [...] Wznowienie transportu węgla Odrzańską Drogą Wodną można traktować jako symbol nadchodzących zmian w żegludze rzecznej w Polsce” (*Rzeczny transport węgla wraca na Odrę*, 2017).

Ciekawą perspektywę dla transportu barkami stanowią produkty rolnicze. Port w Świnoujściu na przykład już teraz inwestuje w budowę zaplecza dla przewozu zboża: „Port wiąże swój plan z realizowanym już udrożnieniem Odry jako szlaku żeglownego. Port chce być gotowy i gdy za kilka lat barki masowo popłyną z południa w kierunku Bałtyku, to nad Świną czekać na nie będzie nowoczesna przystań. [...] ten element potężnej inwestycji, jaką jest budowa terminala zbożowego, doskonale wpisuje się nie tylko w interes firmy regionu i kraju, ale jest także zgodny z polityką Unii Europejskiej, która zakłada w najbliższych latach przeniesienie maksymalnej ilości transportowanych towarów z dróg lądowych na znacznie bardziej ekologiczny transport wodny” (*Zboże do terminalu Agro w Świnoujściu dotrze również na barkach*, 2016).

Zarówno w górnym, jak i dolnym odcinku Odrzańskiej Drogi Wodnej swoje filie ma duży producent z branży chemicznej Grupa Azoty i należące do niego między innymi Zakłady Chemiczne „Police” S.A. oraz Kędzierzyn. Są to potencjalni nabywcy usług przewozów barkowych. Pod koniec 2017 roku odbył się próbny transport śródlądowy barką na trasie Kędzierzyn – port Szczecin. „Barka BM-5518 przywiozła 250 ton nawozu azotowego [...]. Transport miał na celu sprawdzenie warunków do dokonywania przewozów śródlądowych na środkowej i dolnej Odrze” (*Próbny transport z metą w Szczecinie*, 2017). Ten sprawdzian, który został zdany pomyślnie, jest dowodem, że zainteresowanie tego rodzaju transportem istnieje po obu stronach, zarówno nabywcy, jak i odbiorcy. Jest to dobra alternatywa dla Odrzańskiej Drogi Wodnej.



Rysunek 8. Przewóz ładunków żegluga śródlądową według grup towarów

Źródło: GUS, 2017: 4.

„Żegluga śródlądowa jest sektorem, w którym rząd dostrzega ogromne szanse – mówił minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk. Dodał, że rząd jest zdecydowany, by branżę rozwijać” (*Marek Gróbarczyk: żegluga śródlądowa to sektor ogromnych szans*, 2018). Ta wypowiedź ministra trans-

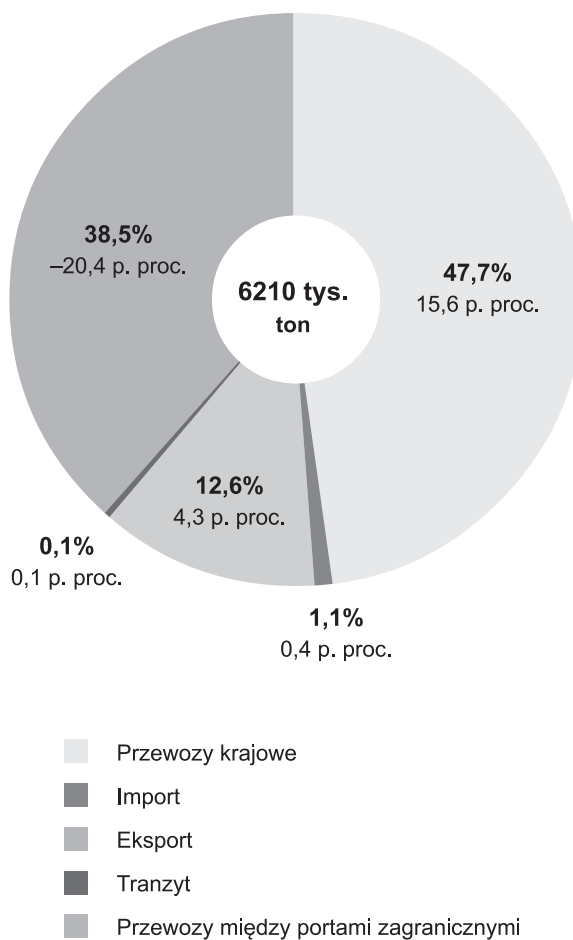
portu daje wielkie nadzieje Odrzańskiej Drodze Wodnej nie tylko na reaktywację, ale także na unowocześnienie i dostosowanie do aktualnych potrzeb rynkowych. Jest to szczególnie ważne dla ODW, gdyż zyskuje ona międzynarodowe znaczenie jako „multimodalny korytarz transportowy północ-południe CETC” (*Część VII. Żegluga śródlądowa (diagnoza)*, 2006). W praktyce oznacza to nie tylko powstanie korytarza transportowego Bałtyk–Adriatyk (Pluciński, 2016: 61), ale również zacieśnienie współpracy w zakresie rozwoju transportu oraz infrastruktury między Czechami a Polską, ponieważ na przykład „Czechy chcą wrócić nad Bałtyk” (*Debata publiczna – Odrzańska Droga Wodna*, 2014). Współpraca z południowymi sąsiadami nie była jak dotąd kwestią priorytetową, a przecież Odra powinna łączyć wzajemne interesy. „Rzeka jest arterią komunikacyjną łączącą ze sobą liczne okręgi przemysłowe i krainy leżące na terytoriach trzech państw: Zagłębie Ostrawsko-Karwińskie, Zagłębie Górnośląskie, Dolny Śląsk, Łużyce, Ziemia Lubuska, Brandenburgia i Pomorze Zachodnie” (Pyś, 2011). ODW posiada duży, niewykorzystany wachlarz możliwości w zakresie transportu międzynarodowego oraz między portami zagranicznymi. Na rysunku 9 widzimy bardzo duży spadek w tych dwóch kategoriach przewozów.

Przyczyn tej tendencji spadkowej należy szukać w wieloletnich zaniedbaniach na Odrzańskiej Drodze Wodnej dotyczących samego taboru, jak też infrastruktury punktowej i liniowej. Pojawiła się jednak perspektywa zmian. Pierwszy krok w tym kierunku został zrobiony w marcu 2017 roku, kiedy Polska ratyfikowała europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, czyli konwencję AGN (Stefaniak, 2018). Porozumienie zobowiązuje Polskę do dostosowania dróg wodnych do co najmniej IV klasy żeglowności, co jest warunkiem otrzymania wsparcia finansowego z TEN-T (Transeuropejska sieć transportowa).

Centra logistyczne stanowią „klucz do sukcesu Odry” (*Debata publiczna – Odrzańska Droga Wodna*, 2014). Takie śmiałe stanowisko prezentowano już w 2014 roku podczas Konferencji dotyczącej Odry, która odbyła się w Szczecinie. Istotną rolę w transporcie wodnym śródlądowym odgrywa cała infrastruktura punktowa i liniowa, bez której żaden transport nie jest możliwy. Takim naturalnym zapleczem dla każdego rodzaju żeglugi jest port. Można budować i tworzyć nowe centra logistyczne, ale jest to proces pracochłonny i czasochłonny, a w wypadku ODW czas działa na niekorzyść. Wyjściem z tej sytuacji jest wykorzystanie istniejących portów rzecznych i dostosowanie ich do potrzeb centrum logistycznego dla transportu wodnego śródlądowego. „Żegluga śródlądowa, mimo pewnych naturalnych ograniczeń ma duży potencjał rozwojowy. Zmiany, jakie muszą nastąpić w polityce transportu wodnego, to przede wszystkim wdrażanie rozwiązań umożliwiających włączenie żeglugi do obsługi nowych ładunków, technologii i relacji przewozowych. Szansą dla transportu śródlądowego są także centra logistyczne i przewozy morsko-rzeczne” (Długosz, 2009: 184–185). Nie dziwi więc, że taka



perspektywa została już dostrzeżona przez inwestorów. W 2017 roku powstał, co prawda na papierze, projekt portu w Koźlu jako nowoczesnego centrum logistycznego (*Tak ma wyglądać port w Kędzierzynie-Koźlu. Inwestor odsłania karty*, 2017) (rys. 10). Stroną zainteresowaną jest prywatna Spółka Kędzierzyn-Koźle Terminale, będąca członkiem Klastra Chemii Specjalistycznej, specjalizująca się w terminalach płynnych i masowych.



Rysunek 9. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według kierunków

Źródło: GUS, 2017: 4.



Rysunek 10. Port w Koźlu – projekt nowego centrum logistycznego

Źródło: *Tak ma wyglądać port w Kędzierzynie-Koźlu. Inwestor odsłania karty*, 2017.

Idąc za przykładem z Zachodu, który uchodzi za kolebkę nowoczesnego transportu wodnego śródlądowego, można w polskich portach rzecznych stworzyć silną sieć logistyczną. „W praktyce funkcjonowania wielu zachodnioeuropejskich portów śródlądowych w sposób wyraźny zaznacza się ewolucja funkcji portów od czysto transportowej do funkcji logistycznej”. W literaturze przedmiotu J. Miklińska przedstawia ciekawy przykład portu śródlądowego w Norymberdze w Niemczech (Bayernhafen Nürnberg). Port ten wraz z całą infrastrukturą stanowi ważny punkt na mapie Niemiec, jak również Europy zarówno pod względem wielkości przeładunków, sięgających 16 milionów ton, jak i pod kątem funkcjonującego tam największego multimodalnego centrum logistycznego w południowych Niemczech. Na 337 hektarach znajdują się obiekty logistyczne, przemysłowe i biznesowe należące do 260 firm zatrudniających ponad 6 tysięcy pracowników z różnych branż. Kluczem do sukcesu tego portu rzecznego jest bogata „oferta centrum logistycznego skierowana do szerokiego grona odbiorców [...]”. Podzielona jest na kilka głównych segmentów: usługi transportu intermodalnego, przeładunek i logistyka, usługi kolejowe [...]” (zob. Miklińska, 2011).

Podsumowując, można stwierdzić, że głównym celem logistyki multimodalnej jest „optymalizacja transportu towarowego, łącząc dwa lub więcej środki transportu. Pod tym względem Europa wciąż pozostaje w tyle za zaawansowanym rynkiem amerykańskim, ale czyni też duże postępy [...]” (Stefaniak, 2017). Postępu należy upatrywać właśnie w możliwości wykorzystania portów Odrzańskiej Drogi Wodnej, takich jak Świnoujście czy port miejski Wrocław, przy czym należy pamiętać,

iz „Nowoczesne węzły multimodalne to niezbędne ogniwa w łańcuchu dostaw, które pozwalają na budowę zintegrowanego systemu transportowego” (Stefański, 2016).

## Podsumowanie

Główny wniosek, jaki można wysnuć z powyższych rozważań, jest taki, że transport wodny śródlądowy w Polsce na Odrzańskiej Drodze Wodnej mimo trudności i wbrew wszelkim przeciwnościom nadal funkcjonuje. Niestety to my jako jej gospodarze przyczyniliśmy się do takiego stanu zaniedbania. Wydaje się, że wreszcie nadszedł dobry czas na przywrócenie znaczenia Odrzańskiej Drodze Wodnej. Żegluga na Odrze, chociaż ma bogatą historię, to nie zawsze była dobrze zarządzana. Przechodziła i swoje złote lata, i okresy zapomnienia. Trudny dla Odrzańskiej Drogi Wodnej był czas drugiej wojny światowej, kiedy to zaniechano transportu i całkowicie zniszczono tę gałąź gospodarki.

Drogę Wodną Odry, choć podzieloną na odcinki różniące się między sobą pod wieloma względami, należy traktować jako całościowy system wodny, ponieważ tylko stabilna żegluga na całym jej odcinku od Czech aż do zespołu portów Szczecin-Świnoujście i samego Świnoujścia ma sens.

W dobie silnej globalizacji i konsumpcji priorytetem stało się pogodzenie dużego popytu i konsumpcji towarów z dążeniem polityki transportowej UE do odciążenia transportu drogowego, co prowadzi do przywrócenia sprawnej żeglugi wodnej śródlądowej w Polsce. Jak dotąd pojawiło się szereg projektów dotyczących ODW, lecz większości z nich nie zrealizowano do dziś. W ostatnim czasie obserwujemy zmiany w tej kwestii i planowane inwestycje dostosowania ODW do IV i V klasy żeglowności nabierają tempa. Mowa tu między innymi o stopniu wodnym w Malczycach, otwartym po wielu latach budowy. Perspektywy i możliwości rozwoju transportu wodnego śródlądowego na Odrzańskiej Drodze Wodnej zostały omówione wyżej.

W literaturze przedmiotu dominuje przekonanie, że transport drogą wodą jest opłacalny, ale istnieją wieloletnie zaniedbania infrastruktury punktowej i liniowej oraz floty śródlądowej. Tymczasem tylko dobrze funkcjonująca i współpracująca infrastruktura oraz zaplecze dla żeglugi gwarantują stabilny przepływ towarów drogą wodną śródlądową. Co zatem należy zrobić zatem, aby tak się stało? Rozwiązań jest kilka, ale najważniejsze jest zachowanie jednomyślności w strategii gospodarczej dotyczącej Odrzańskiej Drogi Wodnej i dążenie konsekwentnie do jednego celu. Celem tym jest dostosowanie ODW na całym odcinku do konkretnej klasy żeglowności. Można pokusić się o stwierdzenie, iż dotychczas podstawowym błędem popełnianym w temacie Odry był brak spójności i wszechobecny bałagan. Inwestycje i prace prowadzone na tak dużą skalę jak w przypadku ODW zawsze wiążą się z realizacją etapami. Niestety dotąd nie tworzyły one całości. Brak wsparcia finansowego oraz kształcenia kadr że-

glugi śródlądowej, jak również świadomości, iż ta dziedzina transportu posiada duży potencjał, dając możliwość przemieszczania różnych grup towarów, pogłębił jej upadek.

Perspektyw jest wiele. Transport kontenerowy to przyszłość a przy współpracy z innymi rodzajami transportu – transportem morskim, drogowym i kolejowym obsługiwany przez nowoczesne intermodalne centra logistyczne – pozwoli ODW na szybki rozwój. Warto podkreślić, że żegluga śródlądowa nie dąży do wyparcia transportu drogowego z rynku. Jest wręcz przeciwnie. Ideą transportu rzeczno jest pozostawanie w harmonii z innymi gałęziami transportu. Transport towarów masowych, takich jak kruszywa, zboże, rudy metali, węgiel oraz substancje płynne: paliwo, surowce chemiczne, ale i gaz, między innymi z gazoportu LNG w Świnoujściu, to tylko niektóre z potencjalnych perspektyw. Czy Odra może stać się autostradą rzeczno z prawdziwego zdarzenia? Oczywiście, że tak. Potwierdza to fakt, iż w przeszłości w Polsce transport wodny śródlądowy był opłacalny. Co prawda z czasem został wyparty przez transport drogowy, czemu sprzyjało lobby polityczne na rzecz rozwoju tylko tej gałęzi gospodarki.

Sytuację, jaka dotychczas miała miejsce na Odrzańskiej Drodze Wodnej, dobrze charakteryzuje cytat z Sokratesa: „Dla kogoś, kto nie wie, do jakiego portu zmierza, każdy wiatr jest niepomysłny”. Jednakże polityka żegluga śródlądowa i gospodarka wodna Odry złapały, nomen omen, „wiatr w żagle” i wreszcie wiedzą, do jakiego portu zmierzają.

## Bibliografia

- Buchholz W. (1995), *Niektóre możliwości wykorzystania i zagospodarowania dolnej Odry*, Zakład Wydawnictw Naukowych Instytut Morski, Gdańsk–Szczecin.
- Część VII. *Żegluga śródlądowa (diagnoza)* (2006), BIP Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Wrocław, <http://bip.umwd.dolnyslask.pl/plik.id,44932> [dostęp: 25.04.2018].
- Długosz J. (2009), *Nowoczesne technologie w logistyce*, PWE, Warszawa.
- Dunin-Kwinta I., Irmiler K., Goliński J. (1997), *Gospodarcze wykorzystanie Odry*, Regionalna konferencja problemowa, Wydawnictwo Foka, Szczecin.
- GUS (2017), Główny Urząd Statystyczny, Opracowanie sygnałne, Warszawa.
- Hann M., Woś K. (2016), *Żegluga odrzańska jako element intermodalnych łańcuchów transportowych*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin.
- Januła E. (2014), *Podstawy transportu i spedycji*, Wydawnictwo Difin, Warszawa.
- Kulczyk J., Skupień E. (2010), *Transport kontenerowy na Odrzańskiej Drodze Wodnej*, „Prace Politechniki Warszawskiej”, z. 73.
- Kulczyk J., Winter J. (2003), *Śródlądowy transport wodny*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.

- Kulczyk J., Winter J., Turek M. (2000), *Żegluga śródlądowa w systemie transportu zintegrowanego*, „Logistyka”, nr 4.
- Miklińska J. (2011), *Rozwój logistycznej funkcji portów rzecznych – na przykładzie wybranych niemieckich centrów logistycznych*, „Logistyka”, nr 3.
- Mikulski Z. (1998), *Gospodarka wodna*, PWN, Warszawa.
- Miłkowski M. (2003), *Odra i żegluga retrospektywnie w XX wieku*, Państwowy Instytut Naukowy – Instytut Śląski, Opole.
- Neider J. (2008), *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa.
- Pluciński M. (red.) (2016), *Możliwości wykorzystania transportu wodnego śródlądowego w obsłudze zespołu portowego Szczecin-Świnoujście*, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Szczecin.
- Semenov I.N., Filina L., Kotowska I., Pluciński M., Wiktorowska-Jasik A. (2008), *Zintegrowane łańcuchy dostaw*, Wydawnictwo Difin, Warszawa.
- Tołkacz L. (2007), *Szanse rozwoju żeglugi śródlądowej*, Wydawnictwo Wydział Techniki Morskiej Politechniki Szczecińskiej, Szczecin.
- Wiśniewska E. (2018), *Transport wodny śródlądowy w Polsce – perspektywy rozwoju na przykładzie ODW – Odrzańskiej Drogi Wodnej*, praca dyplomowa na Studiach Podyplomowych Logistyki AHE w Łodzi, maszynopis niepublikowany, Łódź.
- Wiśniewski K. (2016), *Rzeki bez towarów*, „EuroLogistics”, nr 2.
- Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., Rydzkowski W. (2007), *Transport wodny śródlądowy*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Zalewski J., Winter J. (2000), *Strategia modernizacji Odrzańskiego Systemu Wodnego*, PWN, Warszawa–Wrocław.
- Załoga E. (2017), *Przesłanki i narzędzia promocji transportu wodnego śródlądowego w Unii Europejskiej*, „Problemy Transportu i Logistyki”, nr 1(37).

### Publikacje elektroniczne

- 700 ton stali i 60 metrów wysokości. Potężne Jackety w porcie! Zobacz film!* (2018), <http://www.iswinoujście.pl/artykuly/53051/> [dostęp: 1.05.2018].
- Bayernhafen Nürnberg, <https://www.gvz-hafen.com/ueber-uns/bayernhafen-nuernberg.html> [dostęp: 4.06.2018].
- Chmielowski W. (b.r.), *Żegluga śródlądowa. Gospodarka wodna. Wykład nr 14 Kierunek: Ochrona Środowiska*, <http://docplayer.pl/6437050-Zegluga-srodladowa-gospodarka-wodna-wyklad-nr-14-kierunek-ochrona-srodowiska.html> [dostęp: 26.03.2018].
- Dawny Gdańsk*, forum *Scenki rodzajowe z dawnych grafik gdańskich*, <http://forum.dawnygdansk.pl/viewtopic.php?p=152870> [dostęp: 21.03.2018].
- Debata publiczna – Odrzańska Droga Wodna* (2014), Morza i Oceany.pl, <http://www.morzaioceany.pl/inne/archiwum/2475-debata-publiczna-odrza%C5%84ska-droga-wodna.html> [dostęp: 1.03.2018].

- Deja A., Kopeć A., Michałowski P. (2017), *Analiza stanu żeglugi śródlądowej w Polsce*, <http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-59a-5d5b4-9339-4f5c-80fd-f2be7925f38b> [dostęp: 1.04.2018].
- Gibas G. (2017), *Szczecińska uczelnia zaprojektuje część terminala kontenerowego*, <http://www.iswinoujście.pl/artykuly/49204/> [dostęp: 16.05.2018].
- Henzler M. (2017), *Krótką historią polskiej żeglugi śródlądowej*, <https://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/historia/1708170.3.krotka-historia-polskiej-zeglugi-srodladowej.read?print=true> [dostęp: 10.03.2018].
- Ilustrowany słownik statystyk transportu* (b.r.), wyd. 4, Europejska Komisja Gospodarcza Eurostat ITF (Międzynarodowe Forum Transportu), [http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/coded\\_files/transport\\_glossary\\_4\\_ed\\_PL.pdf](http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/coded_files/transport_glossary_4_ed_PL.pdf) [dostęp: 15.03.2018].
- Marek Gróbarczyk: *Żegluga śródlądowa to sektor ogromnych szans* (2018), [http://logistyka.wnp.pl/marek-grobarczyk-zegluga-srodladowa-to-sektor-ogromnych-szans.321697\\_1\\_0\\_0.html](http://logistyka.wnp.pl/marek-grobarczyk-zegluga-srodladowa-to-sektor-ogromnych-szans.321697_1_0_0.html) [dostęp: 19.05.2018].
- Pierwsze wodowanie na służbie stopnia wodnego w Malczycach* (2018), <http://www.portalsamorządowy.pl/wydarzenia-lokalne/pierwszewodowanie-na-službie-stopnia-wodnego-w-malczycach,108906.html> [dostęp: 4.06.2018].
- Podgórski A. (2015), *Rok po „Rejsie Prawdy”*, <http://www.radakapitanow.pl/news.php?readmore=82> [dostęp: 15.05.2018].
- Próbną transport z metą w Szczecinie* (2017), 24kurier.pl, <https://24kurier.pl/aktualnosci/gospodarka/probny-transport-z-meta-w-szczecinie/> [dostęp: 22.05.2018].
- Pys J. (2011), *Odrzańska Droga Wodna europejskie dziedzictwo cz. I*, [https://www.zegluga.wroclaw.pl/articles.php?article\\_id=425](https://www.zegluga.wroclaw.pl/articles.php?article_id=425) [dostęp: 25.04.2018].
- Rzeczny transport węgla wraca na Odrę* (2017), <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/porty/rzeczny-transport-węgla-wraca-na-odre-59257.html> [dostęp: 25.05.2018].
- Samorządowcy z Zagłębia Miedziowego stawiają na Odrę* (2018), <http://www.rada-kapitanow.pl/news.php?readmore=133> [dostęp: 10.05.2018].
- Stefaniak P. (2017), *Dobre perspektywy dla logistyki multimodalnej w Europie*, [http://logistyka.wnp.pl/dobre-perspektywy-dla-logistyki-multimodalnej-w-europie.302560\\_1\\_0\\_0.html](http://logistyka.wnp.pl/dobre-perspektywy-dla-logistyki-multimodalnej-w-europie.302560_1_0_0.html) [dostęp: 4.06.2018].
- Stefaniak P. (2018), *Odra i Wisła potrzebują 50 mld zł inwestycji*, [http://logistyka.wnp.pl/odra-i-wisla-potrzebujaja-50-mld-zlinwestycji.322492\\_1\\_0\\_3.html](http://logistyka.wnp.pl/odra-i-wisla-potrzebujaja-50-mld-zlinwestycji.322492_1_0_3.html) [dostęp: 11.05.2018].
- Stefański D. (2016), *Multimodalne węzły transportowe*, <http://logistyczny.com/biblioteka/lancuch-dostaw/item/2285-multimodalne-wezly-transportowe> [dostęp: 5.06.2018].

*Tak ma wyglądać port w Kędzierzynie-Koźlu. Inwestor odsłania karty* (2017), <http://kk24.pl/tak-ma-wygladac-port-w-kedzierzynie-kozlu-inwestor-odslania-karty/> [dostęp: 4.06.2018].

*Zboże do terminalu Agro w Świnoujściu dotrze również na barkach* (2016), <http://www.iswinoujscie.pl/artykuly/45727/> [dostęp: 22.05.2018].

### Summary

#### Inland transport in Poland – a return to tradition

The article aims to present the development perspectives of the Odra Waterway and to try to answer the question whether the Oder River can become a river transit route. Hope for a positive response to this question is added by the fact that, in the past, in Poland, inland waterway transport functioned properly and was properly used. The authors suggest several areas in which inland transport on the Oder River can be used. These are: transport of containers, transport of bulk goods, oversized transport, creation of intermodal logistics centres in connection with river ports. The literature is dominated by the conviction that transport by water is profitable, but the long-term neglect of point and line infrastructure and the inland waterway fleet in Poland is an obstacle to the development of this mode of transport. This is an undeniable fact because only a well-functioning and cooperating infrastructure and facilities for inland waterway transport can guarantee a stable flow of goods.

**Keywords:** inland transport, river ports, intermodal transport