

ANALIZY PRAWNE, GOSPODARCZE I SPOŁECZNE OAC

POLITYKA UNII EUROPEJSKIEJ A SPRAWY POLSKIE

ŻEGLUGA NA ODRZE

JACEK TRYCH



IOAC
Ośrodek Analiz
Cegielskiego

ŻEGLUGA NA ODRZE

POLITYKA UNII EUROPEJSKIEJ A SPRAWY POLSKIE

|||OAC
Ośrodek Analiz
Cegielskiego



WWW.OSRODEKANALIZ.PL

WWW.ORDOIURIS.PL

ŻEGLUGA NA ODRZE

POLITYKA UNII EUROPEJSKIEJ A SPRAWY POLSKIE

JACEK TRYCH

OŚRODEK ANALIZ PRAWNYCH, GOSPODARCZYCH
I SPOŁECZNYCH IM. HIPOLITA CEGIELSKIEGO

INSTYTUT NA RZECZ KULTURY PRAWNEJ ORDO IURIS

WARSZAWA 2024

Redaktor naukowy serii

Łukasz Bernaciński

Autor

Jacek Trych

Redakcja językowa

Agnieszka Bernacińska

Maria Żółty

Opracowanie graficzne, skład i łamanie

Ursines – Agencja Kreatywna. Błażej Zych www.ursines.pl

Wydawcy

Fundacja Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych i Społecznych

im. Hipolita Cegielskiego

Aleja Zjednoczenia 50/U1 | 01-801 Warszawa

www.osrodekanaliz.pl

Fundacja Instytutu na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

ul. Zielna 39 | 00-108 Warszawa

www.ordoiuris.pl

ISBN 978-83-68211-08-5

CIP – Biblioteka Narodowa

Trych, Jacek

Żegluga na Odrze / Jacek Trych. - Warszawa :

Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych

i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego :

Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo

Iuris, 2024. - (Analizy Prawne, Gospodarcze

i Społeczne OAC) (Polityka Unii Europejskiej

a Sprawy Polskie)

SPIS TREŚCI

Główne tezy	7
Po co transport rzeczny?	8
Dlaczego akurat Odra?	9
Obecna sytuacja na Odrze i perspektywy	10
Kto korzysta z żeglugi na Odrze?	12
I komu to przeszkadza?	16
Dokąd zmierzasz, żeglugo na Odrze?	19
Bibliografia	21
Biogram	23

GŁÓWNE TEZY:

- Żegluga na rzece połączona z dostępem do portu morskiego od wielu wieków zapewnia rozwój państwa, a współcześnie jest najtańszym i najbardziej ekologicznym rodzajem transportu.
- Polska ma jedną z najdłuższych sieci dróg wodnych w Europie, lecz tylko niecałe 6% z tych połączeń posiada międzynarodową klasę żeglowności mogącą obsługiwać największe statki – te same, co w państwach Europy Zachodniej.
- Utrata niepodległości, obie wojny światowe oraz transformacja ustrojowa w 1989 r. spowolniły rozwój lub wręcz przyczyniły się do recesji polskiego transportu rzeczno-żeglownego. Naprawa tej sytuacji wymaga podjęcia natychmiastowych działań.
- Przywrócenie żeglugi na Odrzańskiej Drodze Wodnej napotyka protesty głównie ze strony Niemiec, ale także części polskich polityków i organizacji pozarządowych. Tymczasem ta inwestycja może wspomóc rozwój gospodarczy nie tylko poszczególnych regionów, ale i całej Polski.

PO CO TRANSPORT RZECZNY?

Od zarania dziejów ludzkość wybiera spośród dostępnych możliwości lokomocji takie, aby zapewnić łatwiejsze przemieszczanie się osób lub uprościć przewóz towarów. Do najstarszych rodzajów transportu należy transport rzeczny, zwany także śródlądowym. W czasach gdy nie było odpowiednich dróg lub ich stan pozostawiał wiele do życzenia, wykorzystanie rzeki stanowiło najwygodniejszy sposób do przesyłania towarów między osadami. Z upływem lat handel międzynarodowy stawał się coraz bardziej istotny, przez co sprawny transport rzeczny w połączeniu z dostępem do portu morskiego był atutem każdego państwa. Nie inaczej jest dzisiaj. Żegluga śródlądowa, dzięki temu, że jest najtańszym i najbardziej ekologicznym spośród dostępnych rodzajów transportu gabarytowego, nadal cieszy się powodzeniem, czego dowodem jest chociażby transport na Renie, przez który przepływają miliony ton towarów każdego roku.

We współczesnej Polsce mamy do wykorzystania potencjał państwa spowodowany dogodnymi warunkami, jakie daje położenie kraju: geograficzne (Polska leży w środku Europy oraz jest jednym z największych państw europejskich) i polityczne (Polska to państwo graniczne dla Sojuszu Północnoatlantyckiego oraz Unii Europejskiej). Dyskusja wokół różnych rodzajów transportów toczy się w przestrzeni publicznej regularnie, aczkolwiek postawa najważniejszych polityków i ekspertów podważających sens istotnych inwestycji transportowych (*vide* Centralny Port Komunikacyjny¹, terminal kontenerowy w Świnoujściu² czy Via Carpatia³) każe mieć uzasadnione obawy, czy sprawy idą we właściwym kierunku.

Żegluga śródlądowa, dzięki temu, że jest najtańszym i najbardziej ekologicznym spośród dostępnych rodzajów transportu gabarytowego, nadal cieszy się powodzeniem, czego dowodem jest chociażby transport na Renie, przez który przepływają miliony ton towarów każdego roku.

1. M. Ciesielski, *Centralny Port Komunikacyjny – projekt półwiecza, który nigdy nie powstał* [w:] *Polityka Unii Europejskiej a sprawy polskie*, red. Ł. Bernaciński, Warszawa 2024, https://osrodekkanaliz.pl/wp-content/uploads/Centralny_Port_Komunikacyjny_.pdf, dostęp: 23 maja 2024 r.
2. D. Adamus, *Strategiczne znaczenie terminala kontenerowego w Świnoujściu* [w:] *Polityka Unii Europejskiej a sprawy polskie*, red. Ł. Bernaciński, Warszawa 2024, https://osrodekkanaliz.pl/wp-content/uploads/29.04_D.Adamus_-_Strategiczne_znaczenie_terminala_kontenerowego_w_Swinoujsciu_1.pdf, dostęp: 23 maja 2024 r.
3. K. Bonisławski, *Via Carpatia – Szlak komunikacyjny Północ-Południe* [w:] *Polityka Unii Europejskiej a sprawy polskie*, red. Ł. Bernaciński, Warszawa 2024, https://osrodekkanaliz.pl/wp-content/uploads/Konrad_Bonislawski_VIA_CARPATIA_2_Po_korekcie_KB-2-1.pdf, dostęp: 23 maja 2024 r.

DLACZEGO AKURAT ODRA?

Powszechnie znane jest znaczenie portu gdańskiego ulokowanego w ujściu Wisły, dzięki której do czasu utraty niepodległości transportowano głównie zboże na eksport. Wraz z rozbiorami Wisła została podzielona między trzy państwa zaborcze. Wstrzymało to dalszy rozwój transportu na tej rzece, zwłaszcza towarowego. Dopiero od II połowy XIX w. stopniowo zaczęła rozwijać się na nowo na Wiśle. Jednak obie wojny światowe nie tylko spowodowały utratę taboru czy degenerację rzeki, ale przede wszystkim wpłynęły na ograniczenie inwestycji do minimum, gdyż inne wydatki miały wyższy priorytet⁴.



Źródło: Gov.pl, Rewitalizacja stopnia wodnego Malczyce – łagodzenie skutków susz i przywracanie szlaku żeglugowego Odry, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rewitalizacja-stopnia-wodnego-malczyce--lagodzenie-skutkow--susz-i-przywracanie-szlaku-zeglugowego-odry> dostęp: 8 lipca 2024 r.

O ile jednak najdłuższa rzeka w Polsce aktualnie boryka się z takimi ograniczeniami jak płycizny, brak oznakowania czy zakaz rejsów nocnych⁵, przez co doprowadzenie jej do stanu pełnej żeglowności jest procesem długotrwałym, o tyle druga rzeka pod względem długości (biorąc pod uwagę długość całkowitą rzeki i nie tylko terytorium Polski), Odra, jest wciąż użytkowana, a na pewnych odcinkach też dostosowana do

4 PortalMorski.pl, Żeglowna Odra? Tak, tylko kiedy?, <https://www.portalmorski.pl/zegluga/48703-zeglowna-odra-tak-tylko-kiedy>, dostęp: 23 maja 2024 r.

5 PortalMorski.pl, Żegluga Wisłą jest możliwa, <https://www.portalmorski.pl/zegluga/53225-zegluga-wisla-jest-mozliwa>, dostęp: 23 maja 2024 r.

najnowszych wymogów żeglugi. Co więcej, w sprawie Odry poczyniono odpowiednie kroki prawne i inwestycyjne, na przykład w 2015 r. podpisano umowę polsko-niemiecką o wspólnej poprawie sytuacji na granicznym odcinku Odry, a dla kolejnych odcinków rzeki uzyskiwane były stosowne dofinansowania unijne. Dzięki temu Odrzańska Droga Wodna (ODW) jest w lepszym stanie i w bardziej zaawansowanym stadium procesu mającego na celu poprawę warunków żeglugi.

OBECNA SYTUACJA NA ODRZE I PERSPEKTYWY

Polska ma jedno z najdłuższych w Europie sieci śródlądowych dróg wodnych, jednak wg danych z roku 2021 spośród 3562 km tylko 206 km to szlaki międzynarodowej klasy żeglowności (IV lub V)⁶. Obecnie Odra na odcinku od Kędzierzyna-Koźła do swego ujścia ma status rzeki żeglownej (E-30, czyli droga wodna Bałtyk-Morze Czarne). Jeszcze na początku lat 90. ubiegłego wieku posiadała poziom III klasy, to znaczy miała 1,8 m głębokości tranzytowej na niemal całej długości, dzięki czemu pływające barki można było zobaczyć każdego dnia. Transformacja ustrojowa po 1989 r. doprowadziła do zaniedbania tego obszaru, przez co żeglowność rzeki stopniowo ulegała degradacji, pozostając czynną dla transportu towarów głównie na odcinku Wrocław-Kędzierzyn-Koźle oraz Szczecin-Hawela (po stronie niemieckiej). Dla pozostałego odcinka wymagane jest uregulowanie koryta w pasie żeglownym, na przykład za pomocą ostróg lub opasek brzegowych. Aby być świadomym wagi inwestycji, należy znać liczbę towarów płynących współcześnie wzdłuż Odry do Haweli i dalej do Europy Zachodniej – jest to około milion ton rocznie. Panuje także zgodna opinia, że tą drogą transportowane będzie coraz więcej towarów. Oznacza to więcej przychodów, miejsc pracy i dalszych inwestycji. Przy czym już w 2022 r. wokół ODW funkcjonowało około 500 podmiotów: przedsiębiorstw żeglugowych, armatorów, stoczní śródlądowych, których łączne przychody z tytułu transportu pasażerów i towarów wyniosły około 600 mln zł⁷.

6 Główny Urząd Statystyczny, *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2021 r.*, https://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5511/4/12/1/transport_wodny_srod_w_polsce_w_2021.pdf, dostęp: 23 maja 2024 r., s. 1.

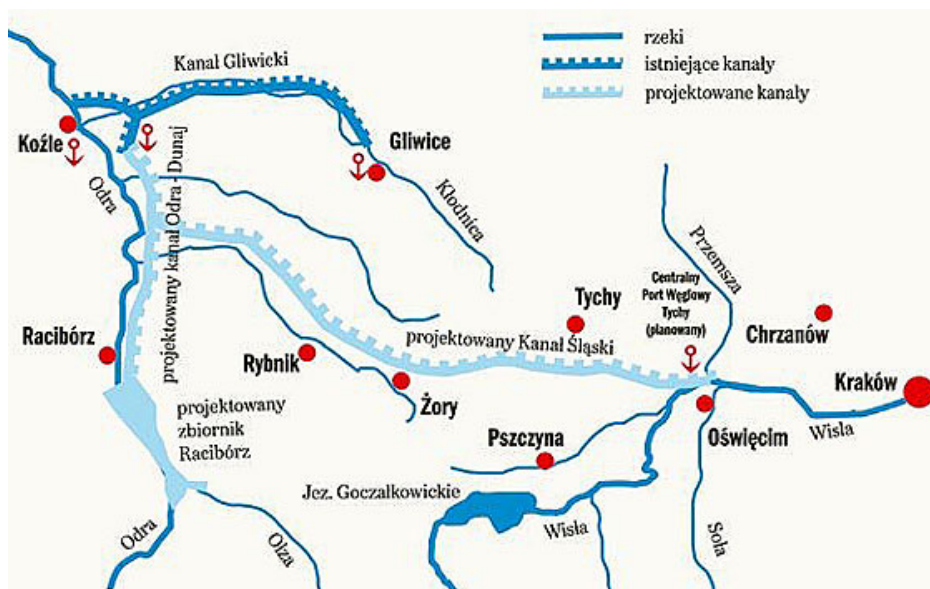
7 Kancelaria Sejmu. Biuro Komisji Sejmowych, Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Morskiej (nr 17) z dnia 25 kwietnia 2024 r., <https://orka.sejm.gov.pl/zapisy10.nsf/0/E2A0AD0608139B53C1258B1C003DD27B/%24File/0042510.pdf>, dostęp: 23 maja 2024 r., s. 4.

Jaki jest jednak koszt całego przedsięwzięcia związanego z przywróceniem Odrze żeglowności? Przedstawiony przez ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej plan z 2016 r. zakładał wydatek na poziomie ponad 30 mld zł. Po 8 latach koszt ten zmniejszył się z racji realizacji części projektu, ale jednocześnie mógł ulec zwiększeniu chociażby z powodu inflacji czy wystąpienia już na etapie realizacji nieprzewidzianych okoliczności. Bazując jednak na planie z 2016 r., należy podkreślić, że w skład wspomnianej kwoty wliczone zostało o wiele więcej działań niż jedynie doprowadzenie Odrzańskiej Drogi Wodnej do III klasy żeglowności, gdyż to na obecne standardy nie byłoby w pełni satysfakcjonujące. Uwzględniono zatem dostosowanie Odry do IV klasy żeglowności, co wymaga wykonania między innymi dodatkowych stopni wodnych niezbędnych dla statków o większych gabarytach. Jest to ambitny projekt, gdyż taka klasa żeglowności obowiązuje w zachodniej Europie, tworzącej swoją żeglugę śródlądową od wielu lat. W planie są także budowy dwóch kanałów: Śląskiego (łączącego Odrę z Wisłą) oraz Odra-Ostrawa (będącego polskim odcinkiem drogi wodnej do Dunaju), które w sumie stanowią połowę całego kosztorysu⁸. Plan jest wieloaspektowy, bo taki musi być, aby z jednej strony połączyć się z transeuropejską siecią transportową TEN-T i zrealizować umowę o międzynarodowych drogach wodnych AGN⁹, a z drugiej strony, by uzyskać w ramach tych programów dofinansowanie. Dzięki temu będziemy mogli zaoferować kontrahentom atrakcyjne warunki transportu śródlądowego, a inwestycja przyniesie Polsce korzyści.

Aby być świadomym wagi inwestycji na Odrze, należy znać liczbę towarów płynących współcześnie wzdłuż Odry do Haweli i dalej do Europy Zachodniej – jest to około milion ton rocznie. Panuje także zgodna opinia, że tą drogą transportowane będzie coraz więcej towarów. Oznacza to więcej przychodów, miejsc pracy i dalszych inwestycji. Przy czym już w 2022 r. wokół ODW funkcjonowało około 500 podmiotów: przedsiębiorstw żeglugowych, armatorów, stoczni śródlądowych, których łączne przychody z tytułu transportu pasażerów i towarów wyniosły około 600 mln zł.

8 Rynek Infrastruktury, 30 mld zł to koszt przywrócenia żeglowności na Odrze, <https://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/intermodal-i-logistyka/30-mld-zl-to-koszt-przywrocenia-zeglownosci-na-odrze-54910.html>, dostęp: 23 maja 2024 r.

9 Odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury na interpelację nr 23257 w sprawie zwiększenia bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej poprzez wykorzystanie jej potencjału geopolitycznego, 2 lipca 2021 r., <http://orka2.sejm.gov.pl/INT9.nsf/kucz/ATTC4MEKD/%24FILE/i23257-o1.pdf>, dostęp: 23 maja 2024 r., s. 2.



Źródło: Żegluga Rzeczna, <https://www.zegluga-rzeczna.pl/news/3044/zlib/inflate>, dostęp: 23 maja 2024 r.

KTO KORZYSTA Z ŻEGLUGI NA ODRZE?

Od niedawna temat modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej częściej pojawia się w mediach i, zdawać by się mogło, trafia do szerszego grona odbiorców. Samo zagadnienie jednak jest znacznie starsze, gdyż jeszcze pod zaborem pruskim podjęto prace nad regulacją Odry w celu włączenia jej w system żeglugi śródlądowej Prus. Zdaniem badaczy przez takie działania jak likwidacja meandrów skrócono początkową długość Odry o około 166 km, czyli o 20%. Tak duża ingerencja w środowisko naturalne nie pozostała bez znaczenia, gdyż woda musiała znaleźć gdzieś swoje ujście – stąd liczne powodzie powstrzymały przeprowadzenie dalszej regulacji rzeki.

Wraz z regulacją rzek często budowano też stosowne kanały do lepszej komunikacji śródlądowej jak na przykład wciąż działający Kanał Gliwicki. Od samego początku służy on do przesyłania produktów z Górnego Śląska (a zatem głównie towarów górniczo-hutniczych) drogą przez Odrę w Kędzierzynie-Koźlu i dalej w dół rzeki aż do ujścia w Morzu Bałtyckim, gdzie znajdują się porty w Szczecinie i Świnoujściu.

Oczywiście klasa portu morskiego też ma niebagatelne znaczenie, stąd trwająca budowa terminala kontenerowego w Świnoujściu, mogącego przyjmować największe oceaniczne statki wpływające do Morza Bałtyckiego, powinna być dodatkową zachętą do transportowania towarów ODW.

Porty morskie nie są w przypadku żeglugi rzecznej jedynym odbiorcą towarów, gdyż buduje się w zależności od potrzeb porty przeładunkowe wzdłuż rzeki, na przykład w pobliżu elektrociepłowni we Wrocławiu, dokąd trafia węgiel wysyłany z Gliwic. Zarówno porty już istniejące sprzyjają lokowaniu się nowych przedsiębiorstw (co widać wszędzie tam, gdzie istnieje sprawny transport rzeczny), jak i już istniejące firmy są gotowe współdziałać przy powstawaniu portów, przykładowo w Goleniowie¹⁰. Niemal każda branża może być zainteresowana rozwiązaniami zapewnianymi przez transport rzeczny, bo oprócz paliw kopalnych, jak węgiel lub ropa, czy innych ładunków masowych mogą być w ten sposób przewożone zarówno towary ponadgabarytowe, jak i elementy konstrukcyjne, a także te drobniejsze załadowane do kontenerów.

Niemal każda branża może być zainteresowana rozwiązaniami zapewnianymi przez transport rzeczny, bo oprócz paliw kopalnych, jak węgiel lub ropa, czy innych ładunków masowych mogą być w ten sposób przewożone zarówno towary ponadgabarytowe, jak i elementy konstrukcyjne, a także te drobniejsze załadowane do kontenerów.

Temat transportu śródlądowego jest ważny również ze względu na swoje walory ekologiczne (mniej generowanego hałasu oraz mniej emitowanego CO₂ niż transport kolejowy czy drogowy), które promuje Unia Europejska – według celów z marca 2011 r. do 2030 r. 30% (a do 2050 r. – 50%) transportu towarów na odległościach większych niż 300 km powinno odbywać się środkami transportu innymi niż drogowy, a więc wodnym lub kolejowym. O ile ten drugi jest doinwestowany i stanowi coraz większy odsetek całego transportu (w 2022 r. stanowił on 17%), o tyle rzeczny odpowiada za mniej niż 1% przewozu i jest to wynik plasujący siędaleko za tymi z najważniejszych państw zachodniej Europy, gdzie przykładowo dla Niemiec to około 15%, a dla Holandii około 40%.

10 P. Palica, *Gmina Goleniów będzie miała własny port: procedura rusza*, <https://wgoleniowie.pl/lokalne/gmina-goleniow-bedzie-miala-wlasny-port-procedura-rusza/>, dostęp: 23 maja 2024 r.

Przy transporcie rzeczny oprócz chociażby infrastruktury hydrotechnicznej wspierającej ekologię mamy do czynienia także z czysto ekonomicznymi korzyściami, gdyż za ten sam nakład energii statek śródlądowy może przebyć 370 km, podczas gdy samochód ciężarowy tylko 100 km. Na statkach płynie także więcej towarów, na przykład zestaw z czterema barkami pchanym może zabrać równoważny ładunek nawet 280 samochodów ciężarowych (7000 ton)¹¹.



Źródło: Portal Morski, <https://www.portalmorski.pl/zegluga/43261-mgmizs-program-rozwoju-odrzanskiej-drogi-wodnej-ma-byc-gotowy-w-2021-r>, dostęp: 23 maja 2024 r.

Wzdłuż ODW są położone cztery miasta wojewódzkie: Opole, Wrocław, Zielona Góra i Szczecin, a oprócz tego wiele innych miast uprzemysłowionych, dzięki czemu w zasięgu oddziaływania żeglugi rzecznej znajduje się niemal cała zachodnia Polska. Dodatkowo Odra jest połączona z Wisłą Kanałem Bydgoskim, który wprawdzie też aktualnie wymaga modernizacji, ale dzięki temu połączeniu liczba miast i regionów korzystających z ODW może jeszcze bardziej wzrosnąć. A zatem rozwinięta żegluga

11 Europejski Trybunał Obrachunkowy, Śródlądowy transport wodny w Europie: od 2001 r. nie odnotowano znaczącego wzrostu udziału w przewozach ani istotnej poprawy żeglowności. Sprawozdanie specjalne nr 01/2015, Luksemburg 2015, <https://op.europa.eu/pl/publication-detail/-/publication/e55e69ad-21d0-4d95-be6b-6dbdb691da27>, dostęp: 23 maja 2024 r., s. 11-12.

śródlądowa posiada wkład w rozwój gospodarczy poszczególnych regionów, a także całego państwa.

Ekspertci podkreślają jednak, że sprawna żegluga rzeczna potrzebuje odpowiedniej trasy kolejowej biegnącej wzdłuż rzeki. W przypadku Odry jest to trasa kolejowa nr 273 (wpisana także jako europejska sieć CE-59), tzw. Nadodrzancka, której tor został zaplanowany jeszcze przez Prusy wraz z regulacją Odry. Obecnie pociągi towarowe w Polsce podróżują ze średnią prędkością 20 km/h, podczas gdy – dla porównania – koleje wzdłuż Renu osiągają 60 km/h, a nawet więcej, przez co i na tym polu potrzeba inwestycji, aby stać się bardziej konkurencyjnym. Tylko poprzez uwzględnienie większej liczby aspektów można w pełni wykorzystać potencjał transportu śródlądowego, a wedle szacunku ekspertów Polska może obsługiwać przewóz nawet 400 tys. TEU (20-stopowych kontenerów), które aktualnie przeładowuje port w Hamburgu.

Oprócz wymiaru wewnątrzpaństwowego Odra za sprawą kanału Odra–Hawela jest także połączona z międzynarodowymi drogami wodnymi, istniejącymi między innymi w Niemczech. Dzięki temu z Odrzańskiej Drogi Wodnej także przedsiębiorstwa spoza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Jest jednak jeszcze jeden potencjalny sposób otwarcia się na zagraniczną flotę. Tym sposobem jest współpraca z Czechami mającymi doświadczenie w żegludze po Odrze jeszcze z czasów przed II wojną światową. Po wojnie też pływali przez jakiś czas po Odrze, lecz aby to móc uczynić, stroną w porozumieniu były już nie Niemcy, lecz Polska, przez której terytorium przepływała większa część rzeki. Choć jeszcze w 1946 r. ówczesny minister spraw zagranicznych Wincenty Rzymowski uzależniał porozumienie od kwestii ustępstw w trwającym konflikcie granicznym, między innymi o Zaolzie, to rok później już nie zostały one uwzględnione w warunkach współpracy. Egzystowanie w jednym bloku komunistycznym uniemożliwiło jakiegokolwiek zmiany w granicach, aczkolwiek przyczyniło się do nawiązania korzystnej dla obu państw współpracy. Jednym z postanowień owego układu była kwestia budowy na terenie obecnych Czech wspomnianego nieco wyżej kanału łączącego Odrę i Dunaj, dzięki któremu nasza rzeka zyskałaby połączenie z o wiele odleglejszymi zakątkami Europy.

Zniszczenia na ziemiach zachodniej Polski oraz problemy wewnętrzne państwa nie pomagały żegludze na Odrze w byciu dogodnym środkiem transportu towarów, przez co współpraca z Czechosłowacją skończyła się po niecałej dekadzie,

a południowi sąsiedzi skupili się na znacznie rentowniejszym transporcie kolejowym do portu w Szczecinie oraz żegludze na Łabie do portu w Hamburgu¹². Budowa kanału Odra–Dunaj zaś do tej pory nie doczekała się realizacji i z powodu decyzji rządu czeskiego w 2023 r. (cofnięcie ochrony terenów pod budowę kanału) może już nie powstać wcale. Jeszcze w 2020 r. Grupa Wyszehradzka (a więc Czechy również) nadała kanałowi priorytet włączenia go do sieci TEN-T, aczkolwiek od tamtej pory to nie nastąpiło. Być może bycie częścią tego programu zapewniłoby właściwe wsparcie w realizacji tak ważnej dla nas inwestycji.

Ekspertki podkreślają, że sprawna żegluga rzeczna potrzebuje odpowiedniej klasy trasy kolejowej biegnącej wzdłuż rzeki. W przypadku Odry jest to trasa kolejowa nr 273 (wpisana także jako europejska sieć CE-59), tzw. Nadodrzan-ka, której tor został zaplanowany jeszcze przez Prusy wraz z regulacją Odry. Obecnie pociągi towarowe w Polsce podróżują ze średnią prędkością 20 km/h, podczas gdy – dla porównania – koleje wzdłuż Renu osiągają 60 km/h, a nawet więcej, przez co i na tym polu potrzeba inwestycji, aby stać się bardziej konkurencyjnym.

I KOMU TO PRZESZKADZA?

Lekcja płynąca z historii Odrzańskiej Drogi Wodnej jest bardzo cenna dla współczesnej Polski, gdyż pokazuje z jednej strony potencjalne zainteresowanie masowym transportem śródlądowym ze strony zarówno rodzimych, jak i zagranicznych podmiotów, z drugiej zaś uwydatnia konieczność stworzenia dogodnych warunków prawnych czy infrastrukturalnych, aby móc odpowiednio o tego kontrahenta rywalizować z zagranicznymi podmiotami żeglugowymi lub innymi rodzajami transportu w ogóle. Jednak do pełnego obrazu musimy dodać jeszcze jedną kwestię, to jest rywalizację między narodami. Oznacza ona nie tylko fakt istnienia różnych narodów, ale i różnych interesów, często sprzecznych ze sobą. I aby osiągnąć swoje cele, każdy naród wykorzystuje wszelkie dostępne środki.

12 R. Techman, *Czechosłowacka żegluga na Odrze w latach 1947–1957. Część II*, „Przegląd Zachodniopomorski”, z. 1 (2019), s. 22–24.

Lekcja płynąca z historii Odrzańskiej Drogi Wodnej jest bardzo cenna dla współczesnej Polski, gdyż pokazuje z jednej strony potencjalne zainteresowanie masowym transportem śródlądowym zarówno ze strony rodzimych, jak i zagranicznych podmiotów, z drugiej zaś uwydatnia konieczność stworzenia dogodnych warunków prawnych czy infrastrukturalnych, aby móc odpowiednio o tego kontrahenta rywalizować z zagranicznymi podmiotami żeglugowymi lub innymi rodzajami transportu w ogóle.

Jaki może być konflikt interesów z powodu planów przywrócenia żeglugi na Odrze i w czym on się przejawia? Przede wszystkim nie jest tak, że życie nad Odrą, w Polsce, czy w innym miejscu na ziemi otoczone jest próżnią. Każda inwestycja infrastrukturalna o podobnej skali, co wyżej omawiana, podjęta w ramach pewnego obszaru wykracza swoim oddziaływaniem poza ów teren. Głównie dlatego, że uzyskanie rentowności inwestycji oraz maksymalizacji zysku oznacza konieczność dotarcia do jak najszerzego grona potencjalnie zainteresowanych owym przedsięwzięciem osób, a tych siłą rzeczy jest niedostatecznie dużo wśród lokalnej społeczności. Na przykładzie Odry oznacza to, że planując jej użegłownienie, nie można skoncentrować się tylko na mieszkańcach i przedsiębiorstwach z terenów nadodrzańskich, gdyż grup odbiorców trzeba szukać zarówno w całym kraju, jak i poza nim. Poszukiwania poza granicami państwa są łatwiejsze, jeśli Polska posiada odpowiednią przewagę na polu gospodarczo-politycznym lub może zaoferować nowoczesny obiekt infrastrukturalny. W kwestii Odry wiadomo, że bardzo dobrze rozwiniętą żeglugę na rzekach i sieć połączeń z portami śródlądowymi oraz morskimi mają Niemcy, w związku z czym powstanie podobnych obiektów w Polsce oznacza dla naszych zachodnich sąsiadów *de facto* realną konkurencję. Stąd trudności we współpracy nad zarządzaniem odcinkiem Odry znajdującym się na granicy polsko-niemieckiej, protesty miast brandenburskich czy całego landu, a także domaganie się kar dla Polski przez różnych polityków rządowych wraz z minister środowiska Niemiec na czele¹³. Koronnym argumentem wysuwany przez niemiecką stronę jest zły wpływ użegłownienia rzeki na środowisko, podczas gdy w tym samym czasie w Niemczech trwa dalsza, intensywna eksploatacja rzek i modernizacja istniejących dróg wodnych. Do całości obrazu trzeba dodać, że w zeszłym roku protesty najczęściej pochodziły

13 Żegluga śródlądowa wczoraj, dziś, jutro w Polsce i Europie, <https://www.zegluga-rzeczna.pl/news/3359/inwestycja-na-odrze-bedzie-trwala>, dostęp: 23 maja 2024 r.

ze strony partii Zielonych, co mogło być efektem zbliżających się w Niemczech wyborów parlamentarnych.

O ile na arenie międzynarodowej trzeba liczyć się z oponentami, o tyle trudno jest przejść do porządku dziennego nad głosami sprzeciwu płynącymi z samej Polski, ostrzegającymi przed zagrożeniem dla środowiska naturalnego. Zintensyfikowanie protestów opozycji parlamentarnej miało miejsce także w roku ubiegłym, a więc możliwe, że bliskość terminu wyborów nie była bez znaczenia. Zresztą wówczas negowano sens nie tylko całej inwestycji związanej z żeglugą śródlądową, ale i pozostałych podjętych przez ówczesny rząd.



Zdjęcie: Adobe Stock

Jednak obok sprzeciwu ze strony członków partii aktualnie sprawującej władzę mamy też do czynienia z dezaprobatą ze strony organizacji pozarządowych. Mimo że o walorach ekologicznych żeglugi śródlądowej mówią liczni eksperci, to równoległe podnoszone są także głosy zupełnie odmienne, na przykład o potrzebie „renaturyzacji” Odry i utworzenia Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry. Trudno jednak rozważać te argumenty, jeśli jeden z najbardziej znanych podmiotów agitujący za

nimi, czyli „Czas na Odrę”, otrzymał dofinansowanie z niemieckiego Federalnego Ministerstwa Środowiska, Ochrony Przyrody i Bezpieczeństwa Jądrowego i Ochrony Konsumentów (niem. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, BMUV)¹⁴.

DOKĄD ZMIERZASZ, ŻEGLUGO NA ODRZE?

System demokratyczny nie sprzyja podejmowaniu trudnych, ale istotnych decyzji¹⁵, do jakich należy między innymi tworzenie długofalowych planów działania i realizacja związanych z nimi inwestycji. Obserwacja ta dotyczy się przede wszystkim państw rozwijających się, gdzie urzeczywistnienie strategicznych inwestycji oznacza dodatkowe wyrzeczenia ze strony społeczeństwa. Polska weszła do grona państw rozwiniętych w 2018 r.¹⁶, a jednak aktualny status strategicznych inwestycji, jak chociażby doprowadzenie do żeglowności na Odrze, każe sądzić, że wciąż jesteśmy państwem rozwijającym się, gdyż pomimo braku konieczności poniesienia wyrzeczeń dla obecnego rządu główną przeszkodą w kontynuowaniu prac na rzece jest fakt, że zainicjowała to poprzednia władza. Nawet jeśli nie wszystko zostało uwzględnione czy poprawnie zaplanowane, to czy rolą jakiegokolwiek rządu jest zaniechanie podjętego przez poprzedników politycznych projektu i tym samym zmarnowanie wydanych już budżetowych pieniędzy podatników? Czy może zadaniem obozu rządzącego, mającego na celu dobro oraz rozwój ojczyzny, jest raczej skorygowanie tego, co możliwe, i kontynuowanie prac? Może się zdarzyć, że trwająca inwestycja od początku jest niekorzystna dla Polski i nie warto jej poświęcać ani jednej złotówki więcej, lecz w kwestii przywrócenia żeglowności Odrzańskiej Drodze Wodnej do dnia dzisiejszego nie usłyszeliśmy żadnego przekonującego powodu, dlatego trzeba porzucić podjęte projekty. Czy kryje się za tym więc jakaś szersza wizja Polski i jej roli w świecie? Bez względu na to, jaka jest odpowiedź i kto jest u sterów władzy,

14 SaveOder.org, <https://saveoder.org/about-us/>, dostęp: 23 maja 2024 r.

15 M..Kightley, *Kiedy dyktatura warunkuje przyspieszony rozwój gospodarczy*, „Bank i Kredyt”, t. 50, nr 3 (2019), s. 257.

16 GPW, *Polska w gronie 25-ciu najbardziej rozwiniętych rynków świata*. KOMUNIKAT PRASOWY, https://www.gpw.pl/aktualnosc?cmn_id=107466&title=Polska+w+gronie+25-ciu+najbardziej+rozwni%C4%99tych+ryn%C3%B3w+%C5%9Bwiata, dostęp: 23 maja 2024 r.

musimy oczekiwać wyznaczenia miejsca, do którego zmierzamy, i wskazania planu na ostateczne dotarcie do wyznaczonego celu.

Polska weszła do grona państw rozwiniętych w 2018 r., a jednak aktualny status strategicznych inwestycji, jak chociażby doprowadzenie do żeglowności na Odrze, każe sądzić, że wciąż jesteśmy państwem rozwijającym się, gdyż pomimo braku konieczności poniesienia wyrzeczeń, dla obecnego rządu główną przeszkodą w kontynuowaniu prac na rzece jest fakt, że zainicjowała to poprzednia władza.

BIBLIOGRAFIA

- » Adamus D., *Strategiczne znaczenie terminala kontenerowego w Świnoujściu* [w:] *Polityka Unii Europejskiej a sprawy polskie*, red. Ł. Bernaciński, Warszawa 2024, https://osrodekkanaliz.pl/wp-content/uploads/29.04__D.Adamus_-_Strategiczne_znaczenie_terminala_kontenerowego_w_Swinoujsciu_1.pdf, dostęp: 23 maja 2024 r.
- » Bonisławski K., *Via Carpatia – Szlak komunikacyjny Północ-Południe* [w:] *Polityka Unii Europejskiej a sprawy polskie*, red. Ł. Bernaciński, Warszawa 2024, https://osrodekkanaliz.pl/wp-content/uploads/Konrad_Bonislawski_VIA_CARPATIA_2_Po_korekcie_KB-2-1.pdf, dostęp: 23 maja 2024 r.
- » Ciesielski M., *Centralny Port Komunikacyjny – projekt półwiecza, który nigdy nie powstał* [w:] *Polityka Unii Europejskiej a sprawy polskie*, red. Ł. Bernaciński, Warszawa 2024, https://osrodekkanaliz.pl/wp-content/uploads/Centralny_Port_Komunikacyjny_.pdf, dostęp: 23 maja 2024 r.
- » Europejski Trybunał Obrachunkowy, *Śródlądowy transport wodny w Europie: od 2001 r. nie odnotowano znaczącego wzrostu udziału w przewozach ani istotnej poprawy żeglowności. Sprawozdanie specjalne nr 01/2015, Luksemburg 2015*, <https://op.europa.eu/pl/publication-detail/-/publication/e55e69ad-21d0-4d95-be6b-6dbdb691da27/>, dostęp: 23 maja 2024 r.
- » Główny Urząd Statystyczny, *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2021 r.*, https://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5511/4/12/1/transport_wodny_srod_w_polsce_w_2021.pdf, dostęp: 23 maja 2024 r.
- » GPW, *Polska w gronie 25-ciu najbardziej rozwiniętych rynków świata. KOMUNIKAT PRASOWY*, https://www.gpw.pl/aktualnosc?cmn_id=107466&title=Polska+w+gronie+25-ciu+najbardziej+rozwin%C4%99tych+rynk%C3%B3w+%C5%9B-wiata, dostęp: 23 maja 2024 r.
- » Kancelaria Sejmu. Biuro Komisji Sejmowych, *Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Morskiej (nr 17) z dnia 25 kwietnia 2024 r.*

<https://orka.sejm.gov.pl/zapisy10.nsf/0/E2A0AD0608139B53C1258B1C003D-D27B/%24File/0042510.pdf>, dostęp: 23 maja 2024 r.

- » Kightley M., *Kiedy dyktatura warunkuje przyspieszony rozwój gospodarczy*, „Bank i Kredyt”, t. 50, nr 3 (2019).
- » Odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury na interpelację nr 23257 w sprawie zwiększenia bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej poprzez wykorzystanie jej potencjału geopolitycznego, 2 lipca 2021 r., <http://orka2.sejm.gov.pl/INT9.nsf/klucz/ATTC4MEKD/%24FILE/i23257-o1.pdf>, dostęp: 23 maja 2024 r.
- » Palica P., *Gmina Goleniów będzie miała własny port: procedura rusza*, <https://wgoieniowie.pl/lokalne/gmina-goleniow-bedzie-miala-wlasny-port-procedura-rusza/>, dostęp: 23 maja 2024 r.
- » PortalMorski.pl, *Żeglowna Odra? Tak, tylko kiedy?*, <https://www.portalmorski.pl/zegluga/48703-zeglowna-odra-tak-tylko-kiedy>, dostęp: 23 maja 2024 r.
- » PortalMorski.pl, *Żegluga Wisłą jest możliwa*, <https://www.portalmorski.pl/zegluga/53225-zegluga-wisla-jest-mozliwa>, dostęp: 23 maja 2024 r.
- » Rynek Infrastruktury, *30 mld zł to koszt przywrócenia żeglowności na Odrze*, <https://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/intermodal-i-logistyka/30-mld-zl-to-koszt-przywrocenia-zeglownosci-na-odrze-54910.html>, dostęp: 23 maja 2024 r.
- » SaveOder.org, <https://saveoder.org/about-us/>, dostęp: 23 maja 2024 r.
- » Techman R., *Czechosłowacka żegluga na Odrze w latach 1947-1957. Część II*, „Przełęcz Zachodniopomorski”, z. 1 (2019).
- » *Żegluga śródlądowa wczoraj, dziś, jutro w Polsce i Europie, Inwestycja na Odrze będzie trwała*, <https://www.zegluga-rzeczna.pl/news/3359/inwestycja-na-odrze-bedzie-trwala>, dostęp: 23 maja 2024 r.

BIOGRAM



JACEK TRYCH

Ekspert Centrum Myśli Gospodarczej. Absolwent kierunków „Finanse i rachunkowość” oraz „Polityka społeczna”. Zawodowo zajmuje się analizą rynku i doradztwem, specjalizując się w branży dóbr szybkozbywalnych. W obrębie jego zainteresowań są finanse przedsiębiorstw, finanse osobiste, historia myśli ekonomicznej oraz historia Polski.

Nasze publikacje

(KLIKNIJ W OKŁADKĘ)

IOAC
Ośrodek Analiz
Cegielskiego



Nasze publikacje

(KLIKNIJ W OKŁADKĘ)

IOAC
Ośrodek Analiz
Cegielskiego



Nasze publikacje

(KLIKNIJ W OKŁADKĘ)

IOAC
Ośrodek Analiz
Cegielskiego



Nasze publikacje

(KLIKNIJ W OKŁADKĘ)

IOAC
Ośrodek Analiz
Cegielskiego



Nasze publikacje

(KLIKNIJ W OKŁADKĘ)

IOAC
Ośrodek Analiz
Cegielskiego





Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

powstał, by bronić osoby i środowiska zagrożone społeczną marginalizacją bądź wykluczone ze względu na przywiązanie do naturalnego ładu społecznego i tradycyjnych wartości poświadczonych w Konstytucji RP. Działamy na rzecz prawnej ochrony człowieka na każdym etapie życia, tożsamości małżeństwa jako związku kobiety i mężczyzny, autonomii rodziny, wolności religijnej oraz prawa do prowadzenia działalności gospodarczej w zgodzie z własnym sumieniem.

Ekspertki z Centrum Badań i Analiz Ordo Iuris:

- analizują i opiniują projekty ustaw,
- docierają z prawną argumentacją do polityków w kraju i w instytucjach europejskich,
 - biorą udział w pracach komisji parlamentarnych,
 - przedstawiają opinie w sądach (tzw. *amici curiae*),
 - monitorują działania administracji publicznej.

Prawnicy z Centrum Interwencji Procesowej Ordo Iuris:

- występują w obronie rodzin zagrożonych rozbitciem z powodu nieuzasadnionej ingerencji państwa,
- reprezentują przedstawicieli zawodów medycznych i innych grup zawodowych doświadczających trudności w profesjonalnym wykonywaniu zawodu zgodnie z osądem własnego sumienia,
 - występują jako rzecznicy słowa i zgromadzeń, szczególnie w interesie obrońców życia,
 - biorą udział w postępowaniach przed Trybunałem Konstytucyjnym na rzecz spójności obowiązującego prawa z porządkiem konstytucyjnym Rzeczypospolitej Polskiej.

Instytut Ordo Iuris jest fundacją i zakres naszej aktywności jest ściśle uzależniony od funduszy, które pozyskamy na działalność statutową. Ceniąc sobie niezależność, nie korzystamy ze środków publicznych i grantów, których pozyskanie mogłoby ją ograniczać. Naszą działalność prowadzimy tylko dzięki hojności naszych Darczyńców, zwłaszcza tych, którzy wspierają nas regularnie co miesiąc w ramach Kręgu Przyjaciół (więcej o nas na stronie www.przyjaciele.ordoiuris.pl).

RAZEM MOŻEMY REALNIE WPŁYWAĆ NA RZECZYWISTOŚĆ!

Darowiznę można przekazać na konto:

34 1020 1026 0000 1502 0301 0469

Fundacja Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

ul. Zielna 39, 00-108 Warszawa

oraz za pomocą przelewów internetowych Tpay i PayPal

(szczegóły na stronie www.ordoiuris.pl)



ordoiuris.pl



[/ordoiuris](https://www.facebook.com/ordoiuris)



[/ordoiuris](https://www.youtube.com/ordoiuris)



[/ordoiuris](https://www.instagram.com/ordoiuris)



[@ordoiuris](https://twitter.com/ordoiuris)

Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego został powołany, by wspierać dynamiczny i harmonijny rozwój gospodarczy Polski. Chcemy zapewniać rzetelne wsparcie merytoryczne dla polskich przedsiębiorców, organizacji pozarządowych oraz instytucji publicznych. Nasze cele realizujemy, m.in. opracowując raporty analityczne, przygotowując ekspertyzy prawne, prowadząc doradztwo prawne i gospodarcze, a także organizując szkolenia. Ponad 150 lat temu Hipolit Cegielski stał się ikoną polskiego przemysłu. Udowodnił, że można z sukcesem kierować nowoczesną fabryką i jednocześnie prowadzić aktywną działalność na rzecz rozwoju polskiego społeczeństwa i gospodarki. Zależy nam, by współcześniei polscy przedsiębiorcy mogli osiągać sukcesy na miarę Cegielskiego.

Ośrodek Analiz Cegielskiego jest fundacją i zakres naszej aktywności jest uzależniony od funduszy, które pozyskamy na działalność statutową.

**MOŻESZ NAS WESPRZEĆ POPRZEZ DAROWIZNĘ NA NUMER KONTA:
94 1020 1097 0000 7602 0305 2438**

Fundacja Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych
i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego
Aleja Zjednoczenia 50/U1, 01-801 Warszawa

W tytule przelewu prosimy podać:
„Darowizna na cele statutowe Ośrodka Analiz Cegielskiego”.

OSRODEKANALIZ.PL | ORODIURIS.PL

