

Transport wodny śródlądowy w obsłudze portów morskich

dr inż. Piotr Durajczyk

Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie
Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Szczecin, dnia 12.06.2019 r.

Znaczenie portów morskich dla Polski i rola żeglugi śródlądowej



W 2018 roku zarządy morskich portów w Polsce odprowadziły do budżetu państwa **40,6 mld zł z tytułu należnych podatków: VAT, akcyzy oraz ceł, tj. prawie 10 proc. łącznych wpływów z tego tytułu w polskim budżecie.**

W porcie w **Gdańsku** w 2018 r. przeładowano **49 mln ton ładunku - 20% więcej niż rok wcześniej.**

Dla rozwoju każdy port morski potrzebuje **wydajnego multimodalnego połączenia z zapleczem lądowym.** Brak takiego połączenia może znacząco zahamować ich dynamiczny rozwój.

Wykorzystanie **pełnego potencjału polskich portów morskich** jest możliwe **tylko przy dostępności** wszystkich gałęzi transportu, także **żeglugi śródlądowej.**

Transport wodny śródlądowy jest **najtańszym i najbardziej ekologicznym** sposobem przemieszczania ładunków.

Żegluga śródlądowa pozwala także na **likwidację wąskich gardeł** np. w aglomeracjach miejskich.

Wykorzystanie transportu wodnego śródlądowego do obsługi portów w Unii Europejskiej



Żegluga śródlądowa pełni bardzo ważną rolę w obsłudze europejskich portów morskich.

Duże europejskie porty morskie, takie jak Rotterdam, Antwerpia, Hamburg i Konstanca wykorzystują potencjał żeglugi śródlądowej jako gałęzi transportowej zapewniającej efektywne połączenie z zapleczem lądowym.

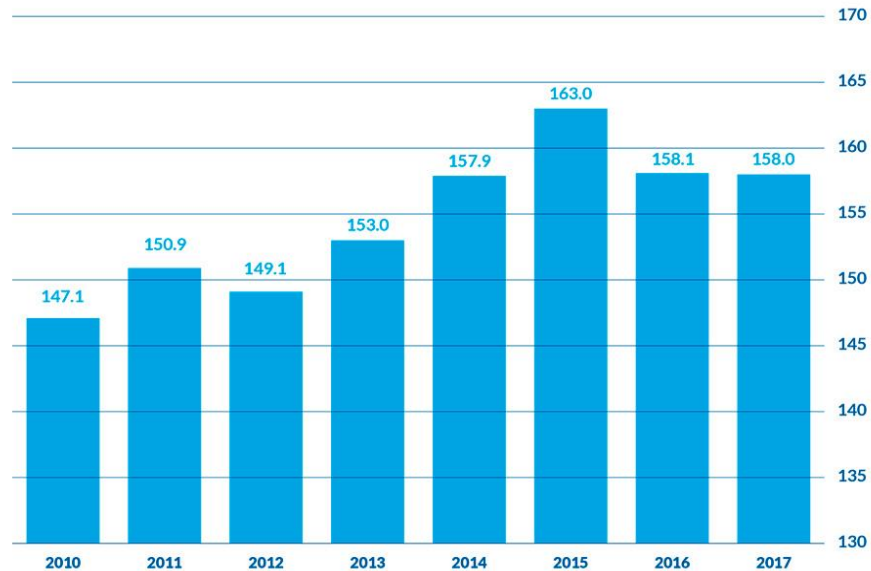
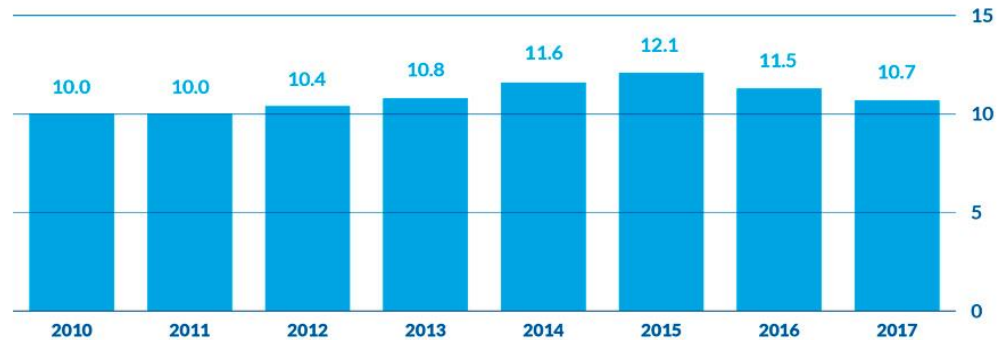
Przykładowo **port w Rotterdamie ma najwyższy udział żeglugi śródlądowej w transporcie ładunków ogółem, w ruchu wychodzącym jest to 71% udziału żeglugi śródlądowej**, natomiast 29% udziału przy ruchu w porcie.



Rola transportu wodnego śródlądowego w wybranych europejskich portach morskich

Hamburg:

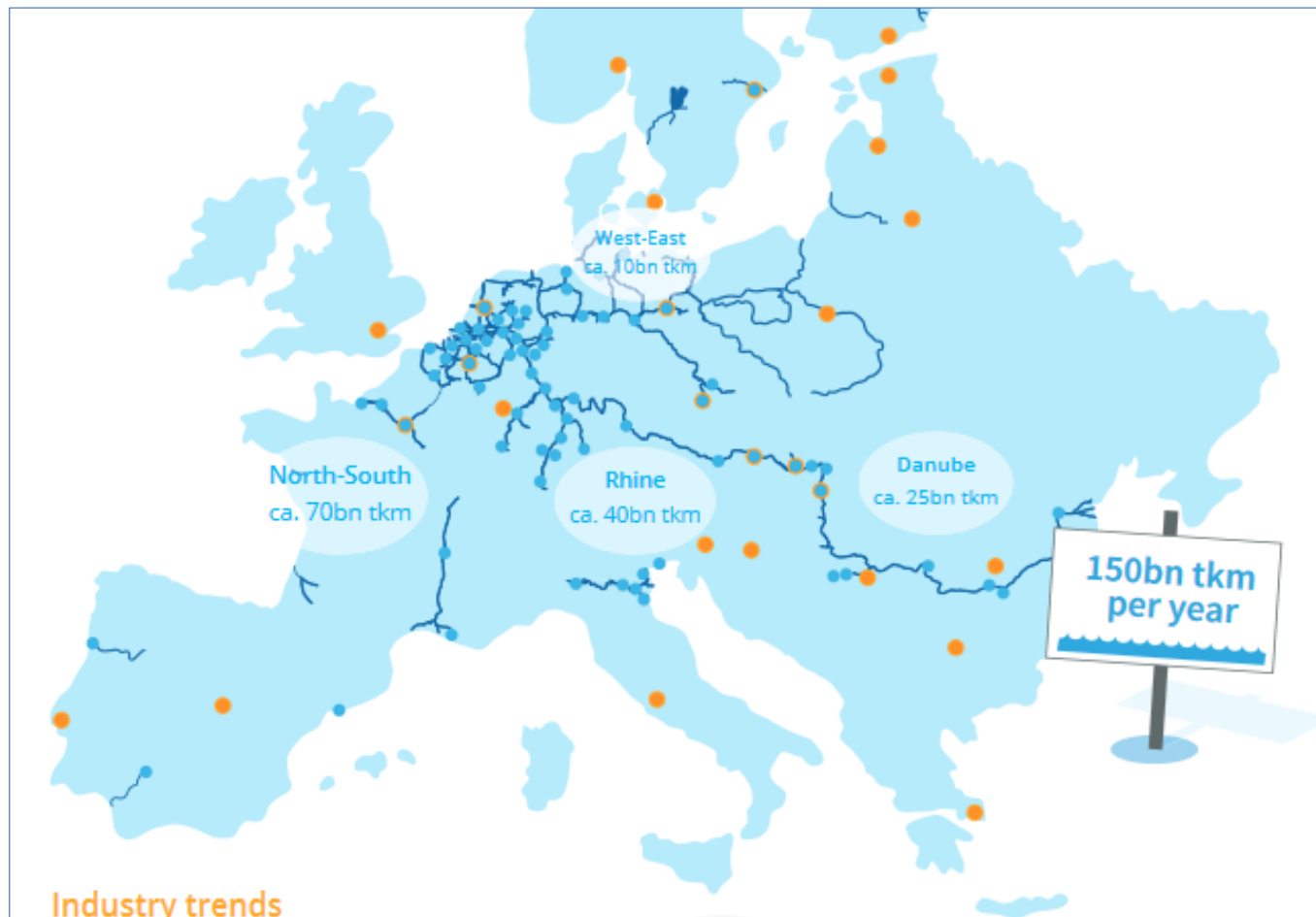
- **10,7** mln ton ładunków
- **19 312** statków żeglugi śródlądowej
- **46%** udziału w ruchu w porcie
- **54 %** udziału w ruchu wychodzącym z portu




Rotterdam:

- **158 mln** ton ładunków
- **105 000** statków żeglugi śródlądowej
- **84%** udziału w obsłudze ładunków suchych
- **40%** udziału w obsłudze ładunków płynnych
- **36%** udziału w obsłudze kontenerów

Transport wodny śródlądowy w Europie



 40,000km
EU waterways

 550m tonnes
shipped every year

75% of traffic
cross-border



250
inland ports






Industry trends

-  chemicals
-  containers
-  building materials
-  agribulk
-  petroleum products
-  coal

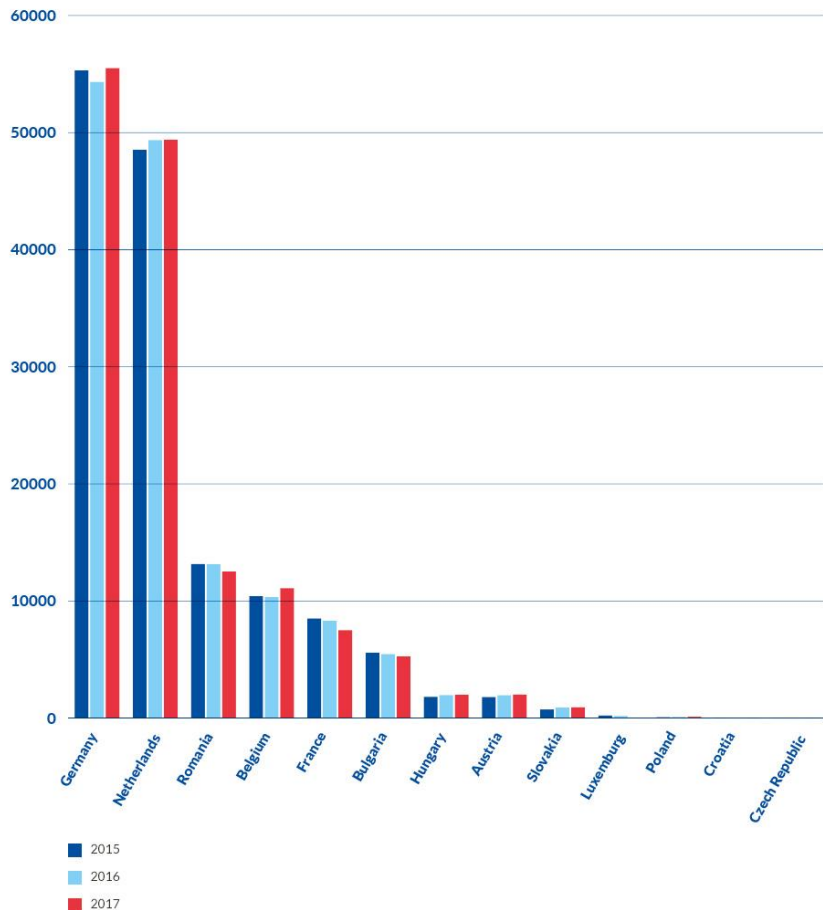


No traffic jams

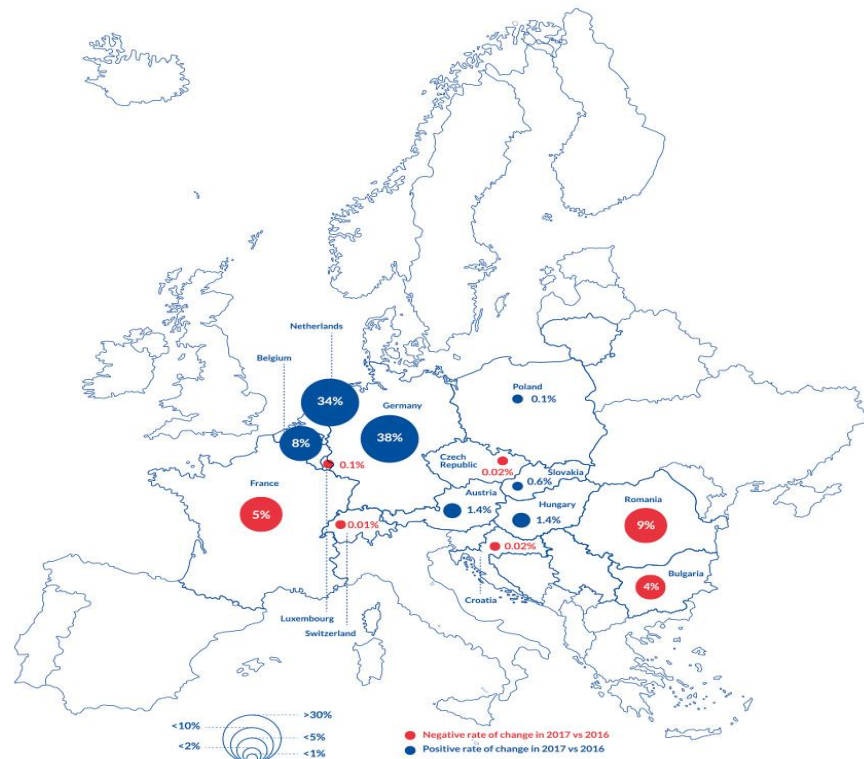
-  60-80% less fuel
-  60-80% less carbon
-  50-75% less noise



Sektor transportu wodnego śródlądowego – Polska na tle Europy



Wydajność transportu wodnego śródlądowego w 2015-2017 r. w wybranych krajach UE (mln tkm)



Udział IWT (tkm) na terenie poszczególnych krajów w ogólnym wyniku sektora w Europie w 2017 r.

Polityka Unii Europejskiej dotycząca transportu wodnego śródlądowego

Ważne daty:

- grudzień 2018 r. – Konkluzje Rady Unii Europejskiej dotyczące transportu wodnego śródlądowego (Inland Waterway Transport- see its potential and promote it!),
- luty 2019 r. – Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie NAIADES II – programu działań na rzecz żeglugi śródlądowej.

Przejęcie z transportu drogowego na żeglugę śródlądową jest konieczne do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego z 2015 r. (COP21); żegluga śródlądowa ma wystarczające zdolności do absorpcji znacznie większych ilości ładunków i pasażerów w celu odciążenia zatłoczonego europejskiego systemu transportu drogowego.

Żegluga śródlądowa ma zasadnicze znaczenie dla zmniejszenia dalszych negatywnych skutków transportu dzięki bardziej wydajnemu użytkowaniu gruntów i energii oraz ograniczeniu hałasu i liczby wypadków.

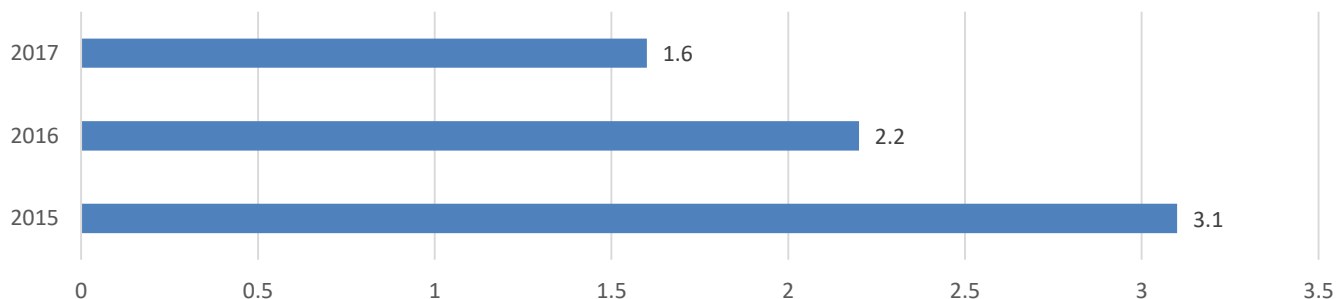
Podczas przygotowywania inicjatyw transportowych żeglugę śródlądową należy postrzegać przez pryzmat całościowego i długoterminowego podejścia w ramach intermodalnej i zrównoważonej polityki transportowej UE.

Rola transportu wodnego śródlądowego w obsłudze polskich portów morskich



- W 2017 r. w Polsce przetransportowano ok. **5,8 mln ton ładunków**
- W strukturze ładunków dominował przewóz **towarów z grupy rudy metali i innych produktów górnictwa i kopalnictwa (41,7%)**
- W ramach obsługi polskich portów morskich przetransportowano ok. **1,6 mln ton ładunków**, co stanowi łącznie ok. **26% wszystkich ładunków** w żegludze śródlądowej

Transport wodny śródlądowy w obsłudze polskich portach morskich

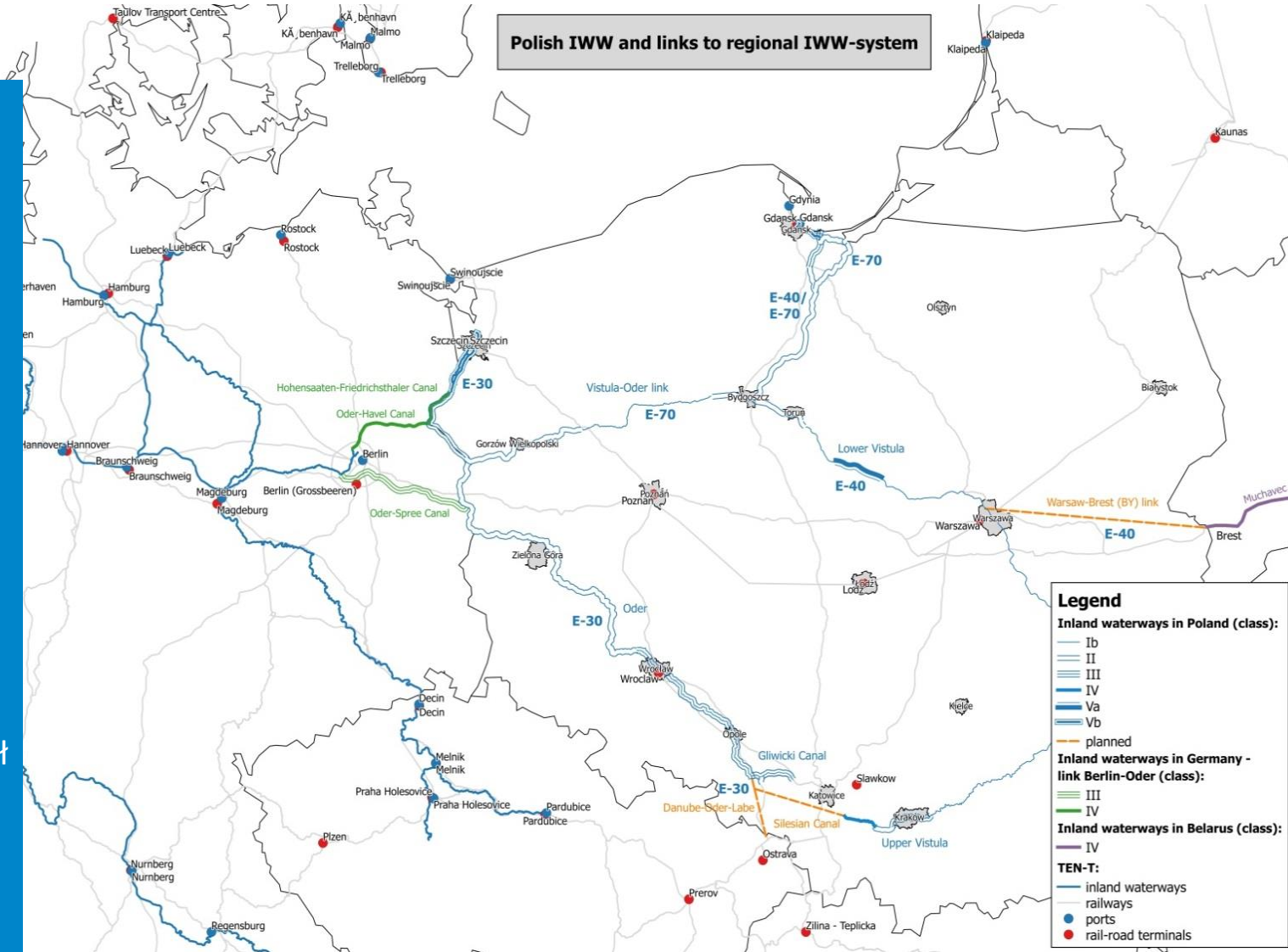


Międzynarodowe drogi wodne w Polsce

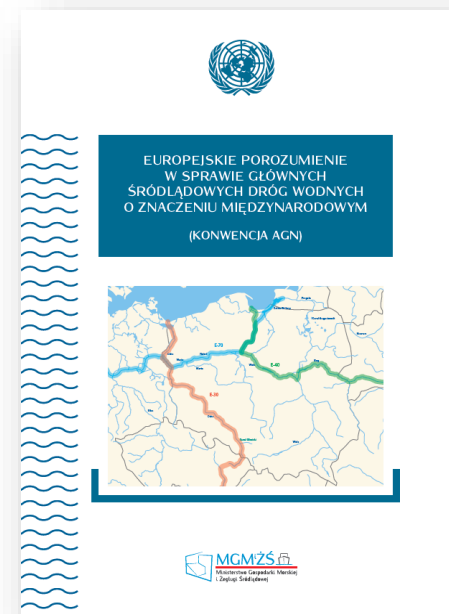
E30
Odrzańska Droga
Wodna

E40
Droga wodna
Brześć-Warszawa-
Gdańsk

E70
Połączenie Odra-
Warta-Noteć-Kanał
Bydgoski-Brda-
Wiśla-Zalew
Wiślany



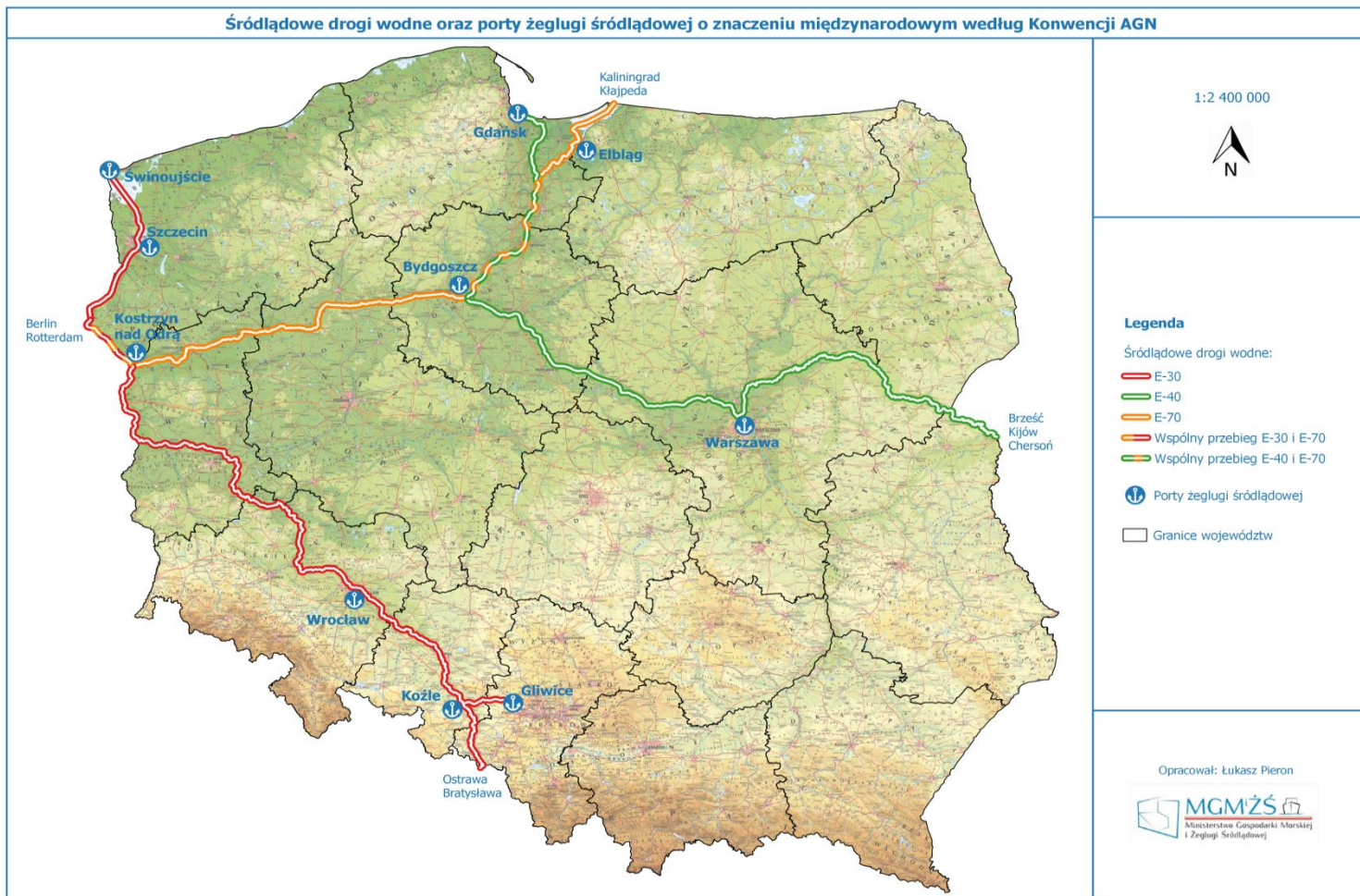
Transport wodny śródlądowy w ujęciu strategicznym



STRATEGIA
ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU
TRANSPORTU
2030

Rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce

**Rozwój transportu wodnego śródlądowego zapisano w
średniookresowej strategii kraju – Strategii na rzecz
Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).**



Rozwój dróg wodnych



Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz:

- z Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. pracuje nad przygotowaniem **Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej**. Zakończenie prac i przygotowanie ostatecznej wersji Programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko planuje się w **I kw. 2021 r.**
- z Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A. pracuje nad materiałami analitycznymi do **Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły**. W lipcu 2018 r. podpisano umowę na „*Wykonanie studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych: E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg)*”. Termin realizacji: **I kwartał 2020 r.**



Cyfryzacja żeglugi śródlądowej



Transport wodny śródlądowy **musi zostać „zdigitalizowany”**, aby osiągnąć swój pełny potencjał i odgrywać większą rolę w europejskich łańcuchach transportowych i logistycznych.

Żegluga śródlądowa to nie tylko fizyczna zdolność do transportu towarów z jednego punktu do drugiego.

Tradycyjnie digitalizacja żeglugi śródlądowej kojarzona jest z systemem RIS, którego usługi koncentrują się na zarządzaniu ruchem i drogami wodnymi.

Od niedawna cyfryzacja dociera również do innych obszarów żeglugi śródlądowej, tj. do integracji łańcuchów logistycznych, rozwoju cyfrowych dokumentów i nowych baz danych.

Nowe bazy danych zawierają informacje cyfrowe dotyczące:

- statków i ich charakterystyki
- charakterystyki dróg wodnych (infrastruktury)
- załóg i ich kwalifikacji.

Usługi informacji rzecznej RIS



System RIS [ang. River Information Services] **jest narzędziem organizacji i zarządzania transportem na śródlądowych drogach wodnych.** Jest to szeroko rozumiany pakiet usługowy, z różnymi usługami, które mają na celu optymalizację potoków ruchu i transportu.

Zadaniem systemu jest:

- **optymalizacja** ruchu i przepływów transportowych
- **zwiększenie bezpieczeństwa i efektywności żeglugi** poprzez dostarczanie aktualnych informacji zarówno kapitanom, którzy na ich podstawie mogą podejmować decyzje dotyczące parametrów rejsu (np. prędkości) - jak i właścicielom statków, którzy mogą efektywniej planować wykorzystanie swojej floty
- **usprawnienie przepływu informacji** między osobami nadzorującymi drogi wodne, a ich użytkownikami
- **wsparcie egzekwowania przepisów prawnych**
- **poprawa agregacji danych statystycznych.**

Wdrożenie systemu RIS regulowane jest przez prawo UE i prawo poszczególnych krajów, w tym dyrektywę 2005/44 / WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie.

Usługi RIS



Grupy usług:

- informacje związane z ruchem (informacje o torach wodnych, informacje o ruchu i zarządzaniu ruchem, wspomaganie łagodzenia skutków katastrof)
- informacje związane z transportem (informacje dla zarządzania transportem, usług statystycznych i celnych oraz opłat żeglugowych i portowych).

Podstawowe usługi RIS:

- elektroniczne mapy nawigacyjne Inland ENC,
- usługa komunikatów dla kapitanów statków NtS,
- usługa śledzenia i namierzania statków VTT, w tym:
 - udostępnianie informacji hydro-meteorologicznych,
 - transmisja poprawek DGPS,
 - sygnał AIS,
- elektroniczne raportowanie statków ERI.



Centrum RIS



Skuteczna administracja



Nowe narzędzia cyfrowe do efektywnego przetwarzania dokumentów dotyczących załogi, podróży oraz parametrów technicznych statków **na poziomie krajowym i europejskim:**

- Dokumenty cyfrowe i elektroniczny obieg dokumentów
- Europejski system zarządzania danymi referencyjnymi (ERDMS)
- Europejska Baza Danych Statków Śródlądowych (EHBD)
- Europejska baza danych załóg (ECDB)
- Dziennik pokładowy
- Żeglarska Książeczka Pracy.



Dziękuję za uwagę

dr inż. Piotr Durajczyk

Dyrektor

Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie

www <https://szczecin.uzs.gov.pl/>

email sekretariat@szczecin.uzs.gov.pl

telefon 91 43 40 279