

ODRA I NADODRZE

ANDRZEJ BOSIENIEWICZ

Instrumenty prawne współpracy
żeglugi odrzańskiej z żeglugą morską
ujścia Odry

Opole 1984



INSTYTUT ŚLĄSKI W OPOLU

ANDRZEJ ROSIENKIEWICZ

INSTRUMENTY PRAWNE WSPÓŁPRACY ŻEGLUGI ODRZAŃSKIEJ

Z ŻEGLUGĄ MORSKĄ UJŚCIA ODRY

OPOLE 1984

ODRA I NADODRZE

Kolegium Redakcyjne: przewodniczący - prof. dr hab. Janusz KROSZEL
członkowie: prof. dr hab. Seweryn GOŁOWIN, dr Stanisław MALARSKI,
mgr Jan MEISSNER, doc. dr inż. Stanisław ORLEWICZ,
mgr Andrzej PASIERBIŃSKI, prof. dr hab. Robert RAUZIŃSKI

Badania wykonano w ramach Rządowego Programu Badawczo-Rozwojowego PR-7 "Kształtowanie i wykorzystanie zasobów wodnych", koordynowanego przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Warszawie w kierunku O7 "Podstawy kompleksowego zagospodarowania zasobów wodnych Odry", koordynowanym przez Instytut Śląski - Instytut Naukowo-Badawczy w Opolu

Publikacja zawiera wyniki pracy badawczej podjętej w ramach planu prac badawczych Zakładu Badań Odrzańskich Instytutu Śląskiego w Opolu: "Opracowanie koncepcji prawnej organizacji zarządzania gospodarką odrzańską, ze szczególnym uwzględnieniem żeglugi śródlądowej oraz powiązań z gospodarką morską ujścia Odry"

Autor: dr Andrzej ROSIENKIEWICZ
Uniwersytet Wrocławski

Druk wykonano z makiet przygotowanych przez Autora

OD REDAKCJI

Studium Andrzeja Rosienkiewicza pt. "Instrumenty prawne współpracy żeglugi odrzańskiej z żeglugą morską ujęcia Odry" jest jednym z opracowań podjętych w ramach kierunku 07 Rządowego Programu Badawczo-Rozwojowego PR-7, których celem jest wszechstronne zbadanie uwarunkowań transportowego wykorzystania Odry:

Cechą, która uzasadnia opublikowanie pracy jest wyeksponowanie aspektów prawnych wspomnianych uwarunkowań. Wiele uwag autora spotka się zapewne z dyskusją i zastrzeżeniami. Jednak na takiej dyskusji kierownictwu kierunku 07 bardzo zależy."

Prosimy uprzejmie o zgłaszanie uwag i propozycji związanych z opracowaniami pod adresem: Instytut Śląski - Instytut Naukowo-Badawczy, ul. Piastowska 17, 45-082 Opole:

Janusz Kroszel
Dyrektor Instytutu Śląskiego
w Opolu

1. Sytuacja prawna rzeki Odry

Rzekę Odrę, podobnie jak i wszystkie zasoby wodne na terytorium Polski, z wyjątkiem merskich dróg wewnętrznych i morza terytorialnego, należy zaliczyć do dróg śródlądowych^{1/}. Nie dotyczy to jednak całego jej biegu. Specyfika merskich dróg wewnętrznych powoduje bowiem, że posiadają one inny status niż wody śródlądowe.

I tak zgodnie z ustaleniami zawartymi w załączniku nr 1 do rozp. RM z 5 VIII 1977 w sprawie granic wód /Dz.U. z 1977, nr 26, poz.110/ - do wód śródlądowych nie zalicza się odcinka Dolnej Odry, ani też Zalewu Szczecińskiego. Odra kończy się więc przed portem morskim w Szczecinie, a dalsze wody Odry, Zalewu Szczecińskiego oraz połączeń Zalewu z morzem Bałtyckim stanowią wody morskie. W rezultacie na tych wodach będą miały zastosowanie do żeglugi przepisy kodeksu morskiego oraz odnośne konwencje międzynarodowe. W ten sposób port Szczeciński będący portem rzeczonym prawnie jest portem morskim.

Ponieważ jednak krzyżują się w nim interesy armatorów morskich oraz przedsiębiorstwa Żegluga Śródlądowa, jest on portem rzeczno-morskim. Faktycznie istniejąca w nim sytuacja jest taka, że preferuje on żeglugę morską, zaś świadczenie usług na rzecz Żeglugi Śródlądowej stanowi uboczną jego działalność.

Powyższe wywody pozwalają na stwierdzenia, że uprawianie żeglugi na wodach dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego traktować

^{1/} Por. art.6, ust.1 ustawy o prawie wodnym z dnia 24 X 1974 /Dz.U. z 1974, nr 38, poz.230.

należy jako morską żeglugę przybrzeżną, a dokonywanie przewozów w tym rejonie jako kabotaż morski^{2/}.

2. Organa państwowe działające na rzece Odrze

Naczelnymi organami państwowymi, decydującymi o gospodarce wodami śródlądowymi są: Minister Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska, Minister Rolnictwa i Minister Komunikacji^{3/}.

Naczelnym organem w sprawach Żeglugi Śródlądowej jest Minister Komunikacji, a w ramach urzędu Ministra Komunikacji - Główny Inspektor Żeglugi Śródlądowej^{4/}.

Terenowymi organami Żeglugi Śródlądowej są Inspektoraty Żeglugi Śródlądowej^{5/} do których zakresu działalności należy nadzór nad żeglugą i spławem na rzekach śródlądowych oraz inspekcja statków i innych obiektów pływających. W rejonie Odry funkcjonują trzy inspektoraty, które administrują przydzielonymi im odcinkami rzek.

Uprawnienia w zakresie wydawania lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych rzekach wodnych obok inspektoratów posiada także Zarząd Odrzańskiej Drogi Wodnej, który może wydawać decyzje o zamknięciu, bądź wznowieniu ruchu żeglugowego. Decyzje takie

2/ Zob. Stanisław Kalina: "Status prawny portów i przystani odrzańskich, Szczecin 1981.

3/ Rozp. RM z 21 IV 1972 /Dz.U. nr 17, poz.121/.

4/ zarządzenie Ministra Komunikacji nr 109 z 31 X 1978 /Dz.Urzędowy MK nr 21, poz.150/.

5/ zarządzenie Ministra Żeglugi z 10 I 1961 /MP z 1961, nr 7, poz.37/.

powinny zapadać w porozumieniu z właściwym inspektoratem Żeglugi Śródlądowej^{6/}. Tak więc w zakresie administrowania śródlądowymi drogami wodnymi wymagane jest współdziałanie obu wyżej wymienionych organów. Zasady takiego współdziałania nie są nigdzie unormowane.

3. Przedsiębiorstwo Żegluga na Odrze

Przedsiębiorstwo Żegluga na Odrze wykonuje swą działalność na podstawie dekretu z dnia 26 X 1950 o przedsiębiorstwach państwowych^{7/} i zostało powołane zarządzeniem Ministra Żeglugi z dnia 1 X 1970, zmienionym zarządzeniem nr 59 Ministra Żeglugi z dnia 7 VI 1972. Siedzibą przedsiębiorstwa jest Wrocław.

Na odrzańskim szlaku wodnym jest ono monopolistą w zakresie przewozów. Jest ono przedsiębiorstwem wielozakładowym, w skład którego od dnia 1 I 1983 wchodzi:

- a/ Zarząd Przewozów z s. we Wrocławiu;
- b/ Zarząd Techniczny z s. we Wrocławiu, któremu podlegają z kolei wydziały floty we Wrocławiu i Kędzierzynie - Koźlu;
- c/ Zespoły Portowe we Wrocławiu i Gliwicach /w miejsce zlikwidowanego z dniem 1 I 1983 Zakładu Portów w Gliwicach/;
- d/ Oddział Żeglugi na Odrze w Szczecinie. Oddział ten reprezentuje interesy PP Żeglugi na Odrze na terenie Zespołu Portów Morskich Szczecin-Świnoujście w miejsce zlikwidowanej z dniem 1 IV 1978 delegatury przedsiębiorstwa.

^{6/} por. zarządzenie MK z 2 III 1975 /Dz.Urz. MK z 1975, nr 9, poz.68/.

^{7/} Dz.U. z 1960, nr 18, poz.111/.

- 3 -

Zwierzchni nadzór nad przedsiębiorstwem wykonuje Minister Komunikacji.

Przedmiotem działalności przedsiębiorstwa jest:

- dokonywanie przewozu ładunków na śródlądowych drogach wodnych, na wodach portowych i zalewowych PRL oraz na drogach śródlądowych NRD i Europy Zachodniej;
- dokonywanie przewozów pasażerskich w rejonach Odry górnej i środkowej;
- wykonywanie usług portowych w pełnym zakresie;
- wykonywanie usług holowniczych;
- wykonywanie czynności agencyjnych na rzecz innych armatorów oraz
- wykonywanie czynności spedycyjnych.

4. Porty i ich rola w usfektynianiu żeglugi

4.1. Biorąc pod uwagę podstawowe elementy współpracy Żeglugi na Odrze z Zespołem Portów Morskich, od których lepszego lub gorszego funkcjonowania zależy wzmożenie efektywności żeglugi śródlądowej na rzecz portów morskich, należy zatrzymać się nad omówieniem sprawy portów rzecznych i ich roli w tej współpracy.

Jak zaznaczono w schemacie organizacyjnym Przedsiębiorstwa porty na rzece Odrze nie podlegają mu bezpośrednio lecz stworzono strukturę trzystopniową w której porty podlegają jednemu z dwu zespołów portowych, a dopiero te zespoły przedsiębiorstwu. Z tej już przyczyny zakres samodzielnych działań portów musi być ograniczony.

Zespoły Portowe rozliczają się według zasad pełnego

wewnętrznego rozrachunku gospedarczego. Nie posiadają one jednak samodzielności, a także samodzielności nie posiadają poszczególne porty w odróżnieniu od morskich portów handlowych. Stąd też porty śródlądowe nie posiadają uprawnień dotyczących polityki przewozowej, taryfy, czy usług portowych. Nie posiadają też osobowości prawnej.

Do zadań kontrolno-organizacyjnych Zespołów Portowych we Wrocławiu i Gliwicach należą: organizacja przeładunków i składowania w portach; organizacja obsługi floty w portach, kontrola użytkowania potencjału portowego oraz określanie potrzeb inwestycyjnych portów^{8/}.

4.2. Za port handlowy uważa się port rzeczny, przeładownię, przystań lub inne miejsce przystosowane do przyjęcia statku i wykonania czynności związanych z załadowaniem i wyładowaniem towarów /§ 1 ust.3 części IV Taryfy Towarowej Żeglugi Śródlądowej^{9/}.

Porty Odrzańskie podzielić można najogólniej rzecz biorąc na następujące grupy:

- a/ Przeładownie zakładowe. Biorąc za przykład koleje można przyrównać status przeładowni do statusu bocznicy kolejowej.
- b/ Do drugiej zaliczyć można porty handlowe. Biorąc pod uwagę rzekę Odrę będą to porty podporządkowane Zespołom Portowym we Wrocławiu i Gliwicach. Niezależnie od tego podporządkowania publiczne porty handlowe na Odrze podzielone zostały na trzy klasy zarządzeniem nr 5

^{8/} Zob. Stanisław Kalina, jw, s. 30-31.

^{9/} Dz.Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych z 1978, nr 9, poz.68.

Ministra Żeglugi i Gospodarki Wodnej z dnia 29 I 1959 w sprawie wprowadzenia regulaminu korzystania z usług śródlądowych portów handlowych^{10/}.

Do pierwszej klasy zakwalifikowane zostały porty: w Gliwicach, w Koźlu, w Opolu, port Wrocław-Miejski, port Wrocław-Popowice oraz port w Malczycach. Do drugiej klasy port w Cigacicach, a do trzeciej porty w Ścinawie i Nowej Soli. Nieczynne są dawne porty w Gryfinie, Kruszkach, Słubicach, Przybrzegu, Krośnie Odrzańskim i Oławie.

- c/ Porty i przystanie rejonu Dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego nie podlegają przedsiębiorstwu Żegluga na Odrze. Posiadają one status portów morskich i dlatego podlegają przepisom kodeksu morskiego oraz konwencji międzynarodowym. Dla usprawnienia i przyspieszenia pracy w portach Szczecinie i Świnoujściu do barek przedsiębiorstwa Żegluga na Odrze stosują się postanowienia "R e g u l a m i n u obsługi Zespołu Portowego Szczecin-Świnoujście przez trasową żeglugę śródlądową" z 1 I 1970 /zob. niżej pkt 8/.

4.3. Szczegółowe zasady korzystania z handlowych portów śródlądowych określił Minister Żeglugi i Gospodarki Wodnej r e g u l a m i n e m z 1959 ponadto są one określone w instrukcjach, zarządzeniach szczegółowych oraz regulaminach portowych wydawanych przez zarządy poszczególnych portów. Na ich podstawie zarządy portów administrują obszarami lądowymi oraz wodnymi

^{10/} Zarządzenie to zmienione zostało zarządzeniem nr 76 Ministra Żeglugi z 29 XI 1965 /Dz.U. Ministra Żeglugi z 1965, nr 5, poz.32/.

w portach, a także sprawują nadzór nad sposobami korzystania z portów i urządzeń portowych przez różnych użytkowników, jak: spółdzielnie rybne, kluby sportowe, osoby fizyczne itp. Wydają też zezwolenia na wejście do portów z czym związane jest dokonanie czynności meldunkowych.

Obok funkcji administracyjnych i kontrolnych w stosunku do osób prawnych i fizycznych pragnących korzystać z portów i ich urządzeń - zarząd portu ma obowiązek współdziałania z organami administracji pełniącymi również inne zadania na obszarze portów.

Tak więc w portach granicznych zarząd portu współdziała z organami WOP z którymi też winien uzgadniać treść wydawanych regulaminów portowych. Również ma on obowiązek współdziałać z organami administracji celnej w zakresie kontroli celnej^{11/}.

W zakresie dozoru technicznego nad urządzeniami portów, zarząd portów podlega inspektoratom kolejowego dozoru technicznego^{12/}, z wyjątkiem kotłów parowych i wodnych na statkach oraz nad dźwigami portowymi, które podlegają dozorowi organów dozoru technicznego^{13/}.

Obok tego zarządy portów w zakresie kontrol-i sanitarnej, weterynaryjnej i fitosanitarnej podlegają odpowiednim wydziałom terenowych organów administracji państwowej, a w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy współdziałają z organami Państwowej Inspekcji Pracy.

^{11/} Zob. Uchwałę nr 194 RM z 17 X 1975 /MP z 1975, nr 33, poz. 207/.

^{12/} Zob. rozp. RM z 21 II 1963 w brzmieniu zmian dokonanych w 1977 r.

^{13/} Zob. rozp. RM z 21 II 1963 w brzmieniu przepisów zawartych w Dz.U. z 1977, nr 1, poz. 7.

Współdziałała one nadto z przewoźnikami spedytorami, którzy użytkują pewne części portów lub korzystają z ich urządzeń.

4.4. Zakres usług świadczonych w portach śródlądowych odpowiada na ogół zakresowi usług świadczonych w portach morskich. Jednak w przeciwieństwie do portów śródlądowych usługi w portach morskich uregulowane są kompleksowo. I tak w portach w rejonie Dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego, poza regulacją zawartą w kodeksie morskim, obowiązują przepisy zarządzenia nr 4 dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 30 XII 1972 /tzw. przepisy portowe/ oraz taryfa zarządu portu w Szczecinie. Przepisy te regulują zakres i sposoby świadczenia usług, w tym portowych, na rzecz przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej korzystających z portów tego rejonu.

4.5. Porty śródlądowe stanowią w chwili obecnej - jak to wyżej przedstawiono - na rzece Odrze integralną część przedsiębiorstwa Żeglugi na Odrze we Wrocławiu. Nie dotyczy to tylko przeładowni zakładowych i portów rejonu ujścia Odry i Zalewu Szczecińskiego. Nie posiadają one osobowości prawnej ani samodzielności gospodarczej. Z tego też powodu nie mogą one prowadzić samodzielnej polityki taryfowej, inwestycyjnej ani modernizacyjnej. Nie mogą też decydować o zasięgu terytorialnym portów, a uprawnienia zarządów portów ograniczają się do funkcji policyjno-administracyjnych.

Należałoby więc zastanowić się nad zmianami w zakresie statusu prawnego portów śródlądowych.

Do podjęcia takiej dyskusji skłania okoliczność, że na zachodzie Europy sytuacja organizacyjna portów i ich podporządkowanie nie jest jednolite i w wielu przypadkach odbiega od naszego modelu.

Sytuacja organizacyjna portów na zachodzie Europy wskazuje na dość zróżnicowaną sytuację na tym odcinku wewnątrz tych państw jak i pomiędzy nimi.

Jeżeli chodzi o Francję, to uderza przede wszystkim wielka ilość portów rzecznych i przeładowni /około 600/ niepomieranie wyższa jak w Polsce. Najczęściej porty pozostają w gestii miast, w których są położone, poprzez izby przemysłowo-handlowe. Jedynie osiem najważniejszych portów są portami autonomicznymi. Zostały one ustawowo wydzielone z gospodarki komunalnej i podporządkowane bezpośrednio Dyrekcji Generalnej Portów Morskich i Dróg Wodnych w Ministerstwie Zagospodarowania /Robót Publicznych/. Wychodząc z założenia, że śródlądowe drogi wodne należą do państwa, dyrektor portu autonomicznego jest równocześnie dyrektorem regionalnym żeglugi śródlądowej, zajmując się nie tylko utrzymaniem już istniejących, ale i budową nowych dróg wodnych. W portach tych część nabrzeży i magazynów należą do portu, pozostałe zaś tereny dzierżawione są na bardzo długie okresy zainteresowanym przedsiębiorstwom.

Podobne do warunków istniejących we Francji są stosunki własnościowe oraz strona organizacyjno-eksploatacyjna portów w Holandii. W państwie tym zarządzanie nawet największymi portami mersko-rzecznymi należy do władz municypalno-samorządowych.

Sytuacja w innych państwach na zachodzie Europy w tym zakresie nie jest znana. Bez obawy wszakże popełnienia błędu można założyć, że jest ona podobna do sytuacji portów we Francji i Holandii.

Jeżeli chodzi o perspektywy portów w PRL, to zakładając konieczność rozwoju żeglugi śródlądowej automatycznie zakładać należy równoległy rozwój istniejących portów, jak i budowę nowych. Powstaje tylko pytanie jaki powinien być wzajemny stosunek przedsiębiorstw żeglugowych do portów i odwrotnie. W szczególności, czy porty publiczne winne być w gestii Żeglugi Śródlądowej, czy też nie należałoby przewidywać w przyszłości inny wariant, polegający m.in. na przekazaniu wszystkich, czy też niektórych portów w zasięg kompetencji władz municypalno-samorządowych, podobnie jak to ma miejsce na zachodzie Europy. Pewne jest tylko, że w modelu Żeglugi Śródlądowej porty - niezależnie od ich struktury - powinny mieć interes w kierunku wykorzystywania w jak największej mierze statków żeglugowych.

Sprawa nie jest prosta tym więcej, że żegluga w Polsce na dobrą sprawę dopiero się rozwija, nie ma właściwie żadnej tradycji i sama musi walczyć o swój rozwój w nowych warunkach organizacyjnych powstałych po zlikwidowaniu Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej oraz w następstwie powstawania samodzielnych i samorządnych przedsiębiorstw żeglugowych.

Należy przy tym wyraźnie powiedzieć, że rozwój żeglugi to konieczność przeprowadzenia szeregu inwestycji związanych z uszlachetnianiem rzek oraz budowaniem stopni, śluz, a w szczególności zbiorników retencyjnych. Konieczność wykonywania tych robót jest warunkiem rozwoju żeglugi i leży przede wszystkim w jej interesie. Z tego względu pozbawienie żeglugi wpływu na rozwój portów mogłoby się ujemnie odbić zarówno na rozwoju żeglugi jak i na rozwoju portów.

Z drugiej strony biorąc za wzór przykłady z rozwiązań zachodnioeuropejskich można by rozważać wprowadzenie modelu pośredniego. Polegałby on na tym, że z żeglugą trwale związane byłyby porty o znaczniejszym potencjale przeładunkowym, zwłaszcza porty uniwersalne. Natomiast los portów małych można by pozostawić otwartym, uzależniając go od inicjatywy i zainteresowania miast, w których one leżą. Te małe porty, jak wypada sądzić, mogły zostać w przyszłości przekazane miastom, jeżeli miasta te wykazały w tym kierunku zainteresowanie, a także gwarantować będą dbałość o ich rozwój tak niezbędny dla rozwoju Żeglugi Śródlądowej.

5. Dążenie do podniesienia efektywności przewozów na całej trasie Odry w relacji dom-dom

Zwiększenia efektywności przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej należałoby rozpatrywać w drodze stworzenia kombinowanych łańcuchów rzeczno-morskich. Polegałyby one na stworzeniu pełnych cykli transportowych w relacji port załadowania - port morski i w dalszym ewentualnie wydłużeniu w relacji - statek morski eksportera oraz odwrotnie: port morski względnie statek morski - port wyładowania. U podłoża spójnych działań przedsiębiorstw żeglugowych oraz portów morskich, zmierzających do osiągnięcia wyżej efektywności, leżałoby przede wszystkim skrócenie czasu pobytu barek w porcie morskim^{14/}. Można by to osiągnąć na drodze

^{14/} Analiza możliwości i celowości przekształcenia odrzańskiej drogi wodnej w rzeczno-morski szlak żeglugi morskiej. Wyd. Tranzytu i Kooperacji Transportowej Instytutu Morskiego w Szczecinie, 1982. s.3.

rytmicznego kursowania zestawów pchanych na całej długości rzeki Odry od Koźła do Szczecina względnie Świnoujścia - i z powrotem.

Rytmiczne kursowanie barek na trasie port załadowania - port wyładowania można by osiągnąć poprzez zawieranie przez przedsiębiorstwa żeglugowe długoterminowych /rocznych, a następnie wieloletnich/ p o r o z u m i e ń względnie u m ó w przede wszystkim z nadawcami stale dostarczanych do portów przesyłek takich np. jak: węgiel, ruda, czy surowce chemiczne, a także innych artykułów masowych, a następnie p o r o z u m i e ń czy u m ó w zawieranych z portami w których wyładowane miałyby być surowce czy też drobnica.

Podmiotami, zainteresowanymi w zawieraniu długoterminowych p o r o z u m i e ń czy u m ó w byliby:

- nadawcy przesyłek /producenci, przedsiębiorstwa handlowe lub centrale importowo-eksportowe/oraz przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej;
- przedsiębiorstwa żeglugowe oraz port w Świnoujściu /obsługujący statki o zanurzeniu 12,5 m/ dla przeładunku węgla, rudy i surowców chemicznych;
- przedsiębiorstwa żeglugowe oraz port w Szczecinie /obsługujący statki o zanurzeniu 9,8 m/ dla ładunków drobnicowych oraz
- przedsiębiorstwa żeglugowe oraz port w Policach /obsługujący statki o zanurzeniu do 11,6 m/ dla przeładunku surowców i produktów chemicznych.

Zintegrowany łańcuch transportowy stwarza dogodne warunki dla przyspieszenia czasu dostarczenia także ładunków tranzytowych, jak i dla podnoszenia jakości świadczonych w tym przedmiocie

usług. Obok tego powinien on niewątpliwie wpływać:

- a/ na lepszą organizację sprzedaży surowców czy też innych materiałów przez ich producentów mających siedzibę w okolicach portu śródlądowego;
- b/ na możliwość bardziej racjonalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy różne gałęzie transportu oraz
- c/ na możliwość wielorakiego zmniejszenia kosztów transportu^{15/}.

Podstawowymi ogniwami przewozów rzeczno-morskich są:

- ładunek,
- środek transportu wodno-śródlądowego,
- port morski, ewentualnie statek morski.

W zintegrowanym łańcuchu transportowym węgiel i inne surowce, po ich otrzymaniu od nadawców, byłyby dostarczane do portów przez żeglugę, a w okresach przerw nawigacyjnych - przez transport kolejowy. W portach przeładunku, artykuły te byłyby przeładowywane na masowce konwencjonalne względnie projektowane w ich miejsce nowoczesne zestawy pchane /3 lub 4 barki plus jeden pchacz/.

W perspektywie, z chwilą uruchomienia morskich zestawów pchanych, konieczny byłby wzrost w przewozach żegluga węgla eksportowego. Istotnym elementem żeglugi z portami było zapewnienie ciągłości dostaw przez żeglugę /ewentualnie łącznie z koleją/. Wymagałoby to wyznaczenia punktów dyspozycyjno-rozdzielczych dla barek żeglugi w portach ujścia Odry oraz na trasach żeglugowych oraz w portach usytuowanych na całej jej trasie.

^{15/} Zob. "Analiza możliwości ...", jw. s.5.

6. Warunki niezbędne do podniesienia efektywności przewozów rzecznych

6.1. Modernizacja rzeki Odry

Możliwość lepszej obsługi w portach morskich masowców konwencjonalnych, czy też w przyszłości barek morskich /od 3 do 6.000 ton wyporności/ zależy od należytego realizowania funkcji odwozowo-dowozowych w relacji port zaplecze przez żeglugę śródlądową.

Przywrócenie Odrze walorów rzeki w pełni żeglownej musi być z konieczności /w braku możliwości szerszego inwestowania/ rozłożone na szereg etapów. Pierwszym z nich to systematyczne przywracanie rzece żeglowności na całej jej długości przez pogłębienie jej koryta co poprawiłoby warunki spławu /w szczególności mijania się barek/, wydłużyło cykl spławu na przestrzeni roku, w dalszej przyszłości umożliwiło korzystanie z barek o większym zanurzeniu. Powinno to doprowadzić do ograniczenia sezonowości przewozów żegluga śródlądową przez wyeliminowanie dotychczasowych wahań poziomu wód na szlaku wodnym, a także podniesienie przepustowości transportowej szlaku wodnego. Drugim - to przeprowadzenie szeregu prac modernizacyjnych przywracającej rzece uprzednio posiadane walory użytkowe /naprawa, modernizacja względnie budowa nowych śluz i jazów, naprawa brzegów i wałów przybrzeżnych itp./. Modernizacja rzeki Odry powinna być wsparta modernizacją i lepszym wyposażeniem technicznym portów rzecznych a także nabrzeży przeładunkowych dla barek rzecznych. Następnie - to usprawnienie żeglowności na całej drodze wód

Odry drogą zastopniowania Odry środkowej, co wymaga wielkich inwestycji. W ostatniej fazie - to wykonanie szeregu niezbędnych prac uzupełniających dla nadania rzece i jej kanałom rangi arterii komunikacyjnej o parametrach III względnie IV klasy międzynarodowej takich np. jak podniesienie czy też likwidacja niskich mostów, ograniczających możliwość pływania po Odrze nowoczesnych dużych łodzi, co najmniej do wysokości 10 m na odcinku dolnego biegu Odry uznanego za szlak morsko-rzeczny.

Spełnienie tych warunków stworzyłoby podstawę do u efektyw-
nienia działalności przedsiębiorstw żeglugowych. Powinno ono
iść w parze z pełną realizacją zadań przez zarząd portów,
w szczególności przez należyte świadczenie usług przeładunkowych
oraz nadzór nad przeładunkiem barek wpływających do portów.
Rozwój przewozów żegluga śródlądowego zależeć bowiem będzie od
stanu techniczno-eksploatacyjnego dróg wodnych i standardu usług
w portach rzecznych, a nie od długości szlaków wodnych.

Sprawne wykonanie zadań przewozowych na całym biegu Odry
od kanału Gliwickiego do Szczecina wymaga zmian organizacyjnych
w żegludze śródlądowej przez powołanie jednego tylko przedsię-
biorstwa do wykonywania tego rodzaju usług co łączyłoby się
z likwidacją samodzielnego Oddziału Ż.O. w Szczecinie na rzecz
jednostki organizacyjnej reprezentującej interesy Przedsiębior-
stwa Żeglugowego we Wrocławiu. Do zadań tej jednostki wchodziłoby:

- zapewnienie koordynacji obsługi barek rzecznych w portach
ujścia Odry w drodze uzgadniania na podstawie u m ó w
warunków obsłu barek rzecznych i wielkości masy ładun-
kowej do przewozu;
- określenie potrzeb rozwojowych żeglugi śródlądowej

w portach ujścia Odry;

- prowadzenie akwizycji ładunkowej i zawieranie u m ó w przewozowych z gestorami ładunków.

Roczne i wieloletnie u m o w y pomiędzy głównymi podmiotami łańcucha przewozowego zapewniłoby należyte warunki obsługi barek rzecznych w portach, co umożliwi prowadzenie długofalowej polityki transportowej w poszczególnych ogniwach tego łańcucha.

Wprowadzenie zmiany w działaniu przedsiębiorstwa żeglugo-
wego na Odrze powinny być spójne, tzn. wzajemnie się uzupełniać.
Powinny one doprowadzić:

- do dalszego doskonalenia systemu pchania;
- do wprowadzenia całodobowej eksploatacji taboru śródlądowego na rzece Odrze;
- doprowadzić do przewozów liniowych barek rzecznych /a więc opartych na rozkładach jazdy/;
- do dostosowania barek do nowych funkcji, a w szczególności do uruchomienia barek samowyladowczych, barek magazynów itp.^{16/}.

Badania prowadzone nad ekonomiczną stroną kosztów różnych gałęzi przewozu dowodzą, że koszt 1 tony ładunku w przewozach długotrasowych na rzece Odrze /np. Koźle - port merski - Koźle/ jest znacznie niższy aniżeli na analogicznej trasie przewóz transportem kolejowym.

Wymaga to wszakże dokonania pewnych pociągnięć techniczno-organizacyjnych, zabezpieczających posiadanie przez żeglugę wystarczającej liczby sprawnych barek. W związku z tym zachodzi potrzeba:

^{16/} Zob. "Analiza możliwości ...", jw. s.92.

- modernizacji i rozbudowy stoczni remontowych, które dziś nastawione są przede wszystkim na budowę nowych barek, a nie ich remont;
- stworzenia miejsc postojowych i punktów dyspozycyjno-rozdzielczych dla barek w rejonie portów zlokalizowanych na trasach żeglownych /głównie nad rzeką Odrą/; a także
- stworzenie odpowiedniej bazy socjalno-bytowej dla załóg pływających.

6.2. Zagadnienia prawno-organizacyjne

Innym warunkiem zamierzeń przekształcenia Odry w rzeczno-morski szlak to dokonanie szeregu uregulowań prawnych.

Dotychczasowa regulacja szeregu działów żeglugi śródlądowej ma charakter prowizoryczny, jak np. przewozy, czy ubezpieczenia bądź zawiera wiele luk. Równocześnie zachodzi konieczność rozwiązania szeregu zagadnień administracyjno-organizacyjnych, jak:

- 1/ konieczność zakończenia procesu klasyfikacji Odry jako szlaku żeglownego. Istnieje tu sytuacja taka, że wody śródlądowe - w tym rzeka Odra - nie są objęte żadnym systemem klasyfikacyjnym^{17/};
- 2/ konieczność uregulowania zasad współdziałania organów administracji morskiej i żeglugi śródlądowej. Wchodzi tu także zagadnienia, jak: ujednolicenie przepisów dotyczących

^{17/} Zob. St. Kalina: "Status prawny portów", jw. s.17.

bezpieczeństwa żeglugi, zasady nawigacyjne, rejestr statków, świadectwa żeglugowe, świadectwa klasyfikacyjne, patenty żeglarskie itp.

Wreszcie konieczne jest dokonanie nowelizacji szeregu podstawowych przepisów przewozowych. Brakuje mianowicie przepisów regulujących prawo przewozowe o randze ustawy, a także przepisów dotyczących przewozów kombinowanych. Wobec różnego jakościowo stanu rzek Odry i Wisły, należałoby w chwili obecnej doprowadzić do wydania ustawy traktującej odrębnie o żegludze na Odrze.

7. Sytuacja w Zespole Portów Szczecin-Świnoujście

7.1. Przez długi czas w całej naszej gospodarce, a także w obsłudze Zespołu Portów Szczecin-Świnoujście dominująca rola przypadała przewoźnikowi kolejowemu. W miarę upływu czasu jednak, a zwłaszcza na przestrzeni lat siedemdziesiątych, w następstwie rosnącego eksportu węgla, a także innych artykułów masowych, linia kolejowa Śląsk Porty zachodnie uległa przeciążeniu do tego stopnia, że nie można było liczyć na dalszy wzrost pomocy przewoźnika kolejowego w dostarczaniu zwiększonych ilości tych artykułów do portów zachodnich i równolegle w odbieraniu dostarczanych ładunków. Równolegle następowało na niewielkim zapleczu portów Szczecin-Świnoujście takie zagęszczenie zadań w obrocie portowym, że uniemożliwiało to przerzucanie dalszych ilości ładunków masowych przez te porty przy pomocy przewoźnika

kolejowego. Skutkiem tego, że przewoźnik kolejowy nie mógł zaspokoić wszystkich potrzeb tego rejonu zarówno Zarządy Portów w Szczecinie jak i w Świnoujściu, a także władze polityczne i administracyjne tego terenu, uznały za konieczne sięgnięcie po pomoc żeglugi śródlądowej^{18/}. Przy jej pomocy bowiem tylko można było liczyć na zwiększenie obsługi portów Szczecin - Świnoujście.

Analizując wszakże możliwość zwiększenia zadań przewozowych na odcinku obsługi wymienionych portów przez żeglugę śródlądową nie można nie dostrzegać piętrzących się trudności, które stają przed tą żeglugą, a będących następstwem takich np. elementów, jak:

- udział przedsiębiorstwa ŻnO w obsłudze portów pozwala z jednej strony minimalizować puste przejścia statków śródlądowych oraz uzupełniać braki ładunków w dowozie przez PKP, jednak z drugiej strony flota rzeczna dowożą ładunek z Gliwic do portów morskich musi następnie oczekiwać ładunku powrotnego ze Świnoujścia;
- warunki rozładowania ładunków przez żeglugę są trudne, gdyż flota rzeczna dysponuje jedynie jedną redą śródlądową na zapleczu portu Szczecin oraz jedną - remontowaną obecnie - na zapleczu portu w Świnoujściu;
- występuje brak punktów zdawczo-odbiorczych barek pohanych w rejonach przeładunkowych portów morskich;
- poziom wyposażenia technologicznego rejonów przeładunkowych

^{18/} Zob. Robert Olszowy: "Ocena aktualności regulaminu obsługi Zespołu portowego Szczecin-Świnoujście i ustalenie wniosków w aspekcie reformy gospodarczej", Gdańsk-Wrocław 1983, Centrum Badawczo-Projektowe Żeglugi Śródlądowej, Wrocław, s.12.

- portów jest niewystarczający, skutkiem czego występuje tu najdłuższy czas wyczekiwania dla statku śródlądowego;
- warunki przewozów trasowych są, jak wiadomo, trudne i niestabilne, co wprowadza czynnik niepewności do działalności przewozowej;
 - wreszcie żegluga krajowa w swym działaniu na odcinku prawnym opiera się na niewystarczających przepisach taryfowych, a nie ustawowych^{49/}.

7.2. Rozwiązanie podanej wyżej sytuacji stwarzało konieczność nawiązania bliższej współpracy u m o w n e j pomiędzy przedsiębiorstwem "Żegluga na Odrze" a Zespołem Portów Szczecin-Świnoujście. Wynika to z potrzeby zmniejszenia czasu postoju obcych i własnych statków w obu portach z uwagi na jego wysoki koszt. W związku z tym zachodzi pilna potrzeba przyspieszenia obsługi tych statków w czym duża rola przypada flocie Żeglugi na Odrze.

Ażeby umożliwić wykonanie tych zadań przez ŻnO Zarząd Portów Morskich winien dokonać znacznej rozbudowy technologicznej uzbrojenia poszczególnych baz zarówno w porcie w Szczecinie jak i Świnoujściu. Z kolei przedsiębiorstwo ŻnO powinno odpowiednio sterować barkami do portów morskich oraz zawrzeć z tymi portami p o r o z u m i e n i a co do czasu takiego załadunku lub wyładunku wpływających do portów statków pełnomorskich, by maksymalnie skrócić ich postój i tym samym zmniejszyć czas ich postoju.

^{49/} Zob. R.Olszowy: "Ocena aktualności ...", jw. s.15.

8. Powstanie "Regulaminu obsługi Zespołu Portów Szczecin Świnoujście i jego ocena"

8.1. Sytuacja przedstawiona wyżej wywołała potrzebę zawarcia szczególnego porozumienia które doprowadziłoby do lepszej, efektywniejszej obsługi statków pełnomorskich w portach Szczecina i Świnoujścia.

W pertraktacjach zmierzających do jego ustanowienia brały udział następujące strony: Zarząd Portu Szczecin, Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, Spedytorzy Handlu Zagranicznego /np. C.Hartwig, Węglukoks/ oraz Pomorska DOKP.

Zawarcie takiego porozumienia było o tyle skomplikowane, gdyż u podłoża jego leżały różne dążenia jego uczestników. I tak: Zarząd Portu Szczecin potrzebował pomocy ŻnO w osiągnięciu założeń przeładunkowych, ŻnO ze swej strony dążyła na tej drodze do uzyskania w portach morskich nowoczesnej technologii obsługi jej barek, spedytorzy z kolei zainteresowani byli stworzeniem możliwości powiększenia puli eksportu oraz importu ładunków masowych, a w końcu Pomorska DOKP dążyła do odciążenia jej od nadmiernych obowiązków w przewozie ładunków.

Generalnie problem negocjacji sprowadzał się do zmniejszenia udziału czasu "oczekiwania" barek w porcie w stosunku do całokształtu czasu ich pobytu w portach^{20/}.

^{20/} Zob. R.Olgzowy: "Ocena aktualności ...", jw., s.20.

Ostatecznie strony uzgodniły stanowiska co doprowadziło do opracowania "r e g u l a m i n u" obsługi zespołu portowego Szczecin - Świnoujście przez Przedsiębiorstwo Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Regulamin ten wszedł w życie z dniem 1 I 1976. Stanowi on obecnie część taryfy towarowej przez zamieszczenie w jej części pierwszej postanowienia, że "w zakresie nienaruszającym postanowień taryfy zasady podstawiania statków w portach morskich określa wyżej wymieniony "r e g u l a m i n".

Wprowadzony z dniem 1 I 1976 regulamin nie ostał się próbie czasu. W związku z tym dokonano modyfikacji jego wersji przez zawarcie nowego p o r o z u m i e n i a, podpisanego 14 III 1980.

8.2. Zawierając wzmiankowane wyżej p o r o z u m i e n i e strony założyły, że skoro czas postoju statku morskiego jest drogi /jest on bowiem rozliczany w dewizach/ jedynie żegluga śródlądowa - w braku innej alternatywy - może zintensyfikować przeładunki portowe i przez to skrócić przestój statków, co ułatwia portom morskim uzyskiwanie wysokich premii dewizowych, płaconych za skracanie czasu obsługi statku morskiego /despath/.

W wyniku zawartego p o r o z u m i e n i a ŻnO rzeczywiście przyczyniła się do skracania czasu przeładunków w portach. Jednakowoż skutkiem jednostronnego realizowania zawartego r e g u l a m i n u przerzucone zostały na Żeglugę finansowe skutki jego realizowania, gdyż nie zapobieżono zwiększenia się przez to czasu "oczekiwania" jej barek na operację

przeładunku. Z tego powodu zachodzi konieczność eliminacji ujemnych następstw wprowadzania r e g u l a m i n u w życie i odciążenia Żeglugi w ten sposób od strat czasowych i finansowych powodowanych oczekiwaniem na rozładunek barek. Można by temu zapobiec w drodze zainwestowania przez porty budowy potrzebnych flocie rzecznej punktów postojowych zdawczo-odbierczych^{24/}.

8.3. Odrębnym problemem jest potrzeba zharmonizowania ustanowionego r e g u l a m i n u z obowiązującą taryfą przez doprowadzenie do uregulowania ich wzajemnego stosunku. Możliwe są przy tym dwa rozwiązania. I tak:

a/ Można określić w taryfie, w odrębnym paragrafie, ram współpracy floty rzecznej z portami morskimi, które określiłyby szczegółowo "Regulamin". Taryfa przy tym winna przewidywać sposób zatwierdzania regulaminu, który jednak nie powinien naruszać nadrzędnych postanowień taryfy.

b/ Można by też stwierdzić w taryfie, że "Regulamin" jest jej integralną częścią.

W jednym i drugim przypadku należałoby wyeliminować sprzeczności zachodzące pomiędzy postanowieniami taryfy i "Regulaminu".

24/ Zob. R.Olszowy: "Ocena aktualności ...", jw. s.26.

Łącznie 200 egz. Objętość 1,1 ark. wyd., 1,75 ark druk. Papier offset.
III kl. 90g. Powielarnia Instytutu Śląskiego w Opolu, ul. Piastowska 17,
zam. 25/84. S-3.

