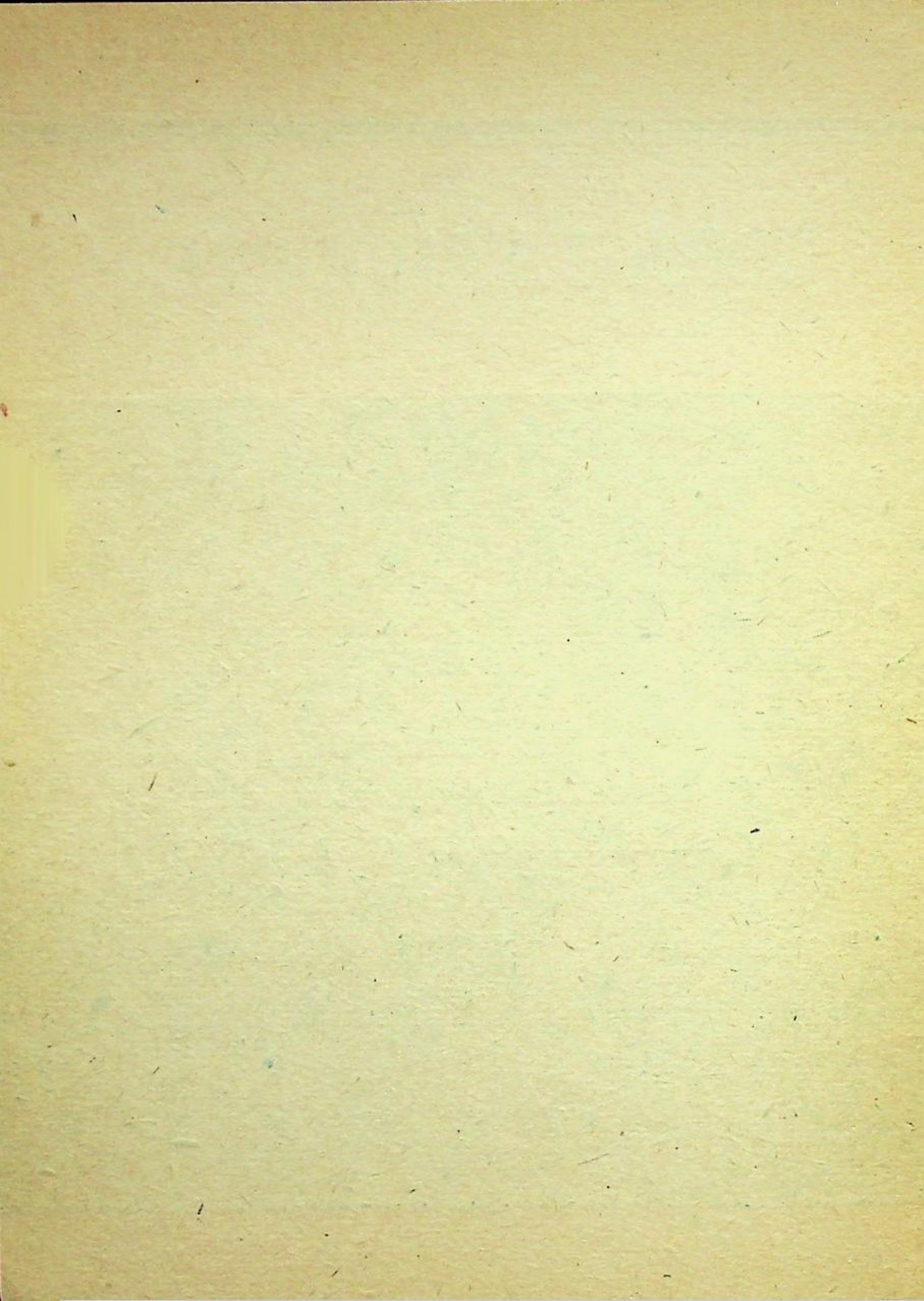


ODRA I NADODRZE

ADOLF KÜHNEMANN

Wykorzystanie Odry
dla celów transportowych
w świetle reformy gospodarczej

Opole 1984



INSTYTUT ŚLĄSKI W OPOLU

ADOLF KUHNE^WMANN

WYKORZYSTANIE ODRY DLA CELÓW TRANSPORTOWYCH
W ŚWIEŹLE REFORMY GOSPODARCZEJ

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 PASIERBINSKI, prof. dr hab. Robert RAUZINSKI

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 Ekonomicznych Instytutu Śląskiego w Opolu: "Program rozwoju portów i przeładowni zakładowych na Odrze jako element intensyfikacji wykorzystania transportowego rzeki Odry"

Autor: dr Adolf KÜHNEMANN¹
Instytut Śląski w Opolu

Druk wykonano z makiet przygotowanych przez Autora

OD REDAKCJI

Jednym z problemów nurtujących działaczy społecznych i naukowców związanych z Komisją Odry, działającą przy Instytucie Śląskim w Opolu oraz koordynatora badań w ramach Kierunku 07 Rządowego Programu Badawczo-Rozwojowego PR-7 jest aktywizacja funkcji transportowej rzeki Odry. Wieloletnie starania działaczy, organizacji transportowych i inwestorów odrzańskiej drogi wodnej przyniosły istotny postęp w tym zakresie. Jest to jednak za mało w stosunku do potencjalnych możliwości tego szlaku transportowego.

Badania w ramach Kierunku 07 w zamierzeniu mają wyjaśnić wiele uwarunkowań dalszej rozbudowy tego szlaku, a przede wszystkim przesłanek pełniejszego wykorzystania istniejącego potencjału.

Okazuje się, że jednym z trudniejszych zagadnień jest zespół uwarunkowań ekonomicznych. Ciągłe nie jest jasne dlaczego w ramach istniejącego do 1981 roku systemu ekonomicznego nie osiągnięto postępu w większej skali. Nie wiadomo też, czy reforma gospodarcza przyniesie pozytywne rezultaty w tym zakresie.

W tej sytuacji celowe wydaje się zintensyfikowanie dyskusji nad ekonomicznymi i społecznymi przesłankami aktywizacji omawianego transportu, obserwacja naukowa implikacji reformy i jeśli to będzie możliwe, formułowanie wniosków zarówno do jednostek określających zasady funkcjonowania organizacji gospodarczych, jak i określających parametry ekonomiczne sterujące decyzjami przedsiębiorstw.

Jednym z opracowań podjętym w ramach tego toku myślenia jest opracowanie dra Adolfa Kühnemanna. Daje ona wstępne rozpoznanie zagadnienia, a co ważniejsze określa problemy wymagające dalszych badań. Instytut Śląski w Opolu będzie dążył do dalszego rozwijania badań i dyskusji nad omawianą problematyką.

Myślę, że badania te powinny też zmierzać do stworzenia podstaw do powołania dobrowolnej, społecznej organizacji wszystkich partnerów zainteresowanych aktywizacją Odry jako drogi wodnej, która podejmie całokształt działań inicjatywnych i koordynacyjnych. Wydaje się, że po całokształtowej reformie gospodarczej powstaną przesłanki

i motywy ekonomiczne do takich nie tylko działań koordynacyjnych, ale także tworzenia odrębnego funduszu rozwoju żeglugi na Odrze:

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

Jamuz Kroszel
Dyrektor Instytutu Śląskiego
w Opolu

Wykorzystanie Odry dla celów transportowych
w świetle reformy gospodarczej

Zwiększenie stopnia wykorzystania Odry dla celów transportowych wymaga podejścia systemowego w analizie warunków i czynników oddziałujących na gospodarowanie tą rzeką. Niezbędnym jest traktowanie transportu na Odrze jako podsystemu gospodarki narodowej uzależnionego ściśle od rozwiązań systemowych obowiązujących w całej gospodarce, a zarazem także od określonych uwarunkowań specyficznych dla Odry ¹.

W pierwszej grupie uwarunkowań szczególnie istotne są zmiany rozwiązań systemowych podejmowane w ramach reformy gospodarczej.

Zmierzając do ukształtowania mechanizmu funkcjonowania gospodarki, zapewniającego osiągnięcie wysokiej efektywności gospodarczej w mikro- i makroskali podjęto począwszy od września 1981 roku szereg ustaw i aktów szczegółowych regulujących w dość odmienny sposób zasady funkcjonowania podmiotów gospodarowania. Wprowadzone od 1 I 1982 roku pod ogólnym

¹ Ukazaniu możliwości, warunków i kierunków rozwoju przewozów na Odrze służyła praca podjęta w Rządowym Programie Badawczo-Rozwojowym PR-7 /"Kształtowanie i wykorzystanie zasobów wodnych"/ szczególnie w celu 03 "Rozwój i racjonalizacja przewozów na Odrze". Syntetyczne omówienie wyników badań przedstawia opracowanie: F. Gronowski, Rozwój i racjonalizacja przewozów na Odrze, Kierunek - 7, cel - 03, raport końcowy z tematów 03.01-03.10 zakończonych do 1983 roku włącznie, maszynopis powielony Szczecin 1984 r., Archiwum Prac Naukowych Instytutu Śląskiego w Opolu.

określeniem reformy gospodarczej regulacje stanowią, jak dotąd, najgłębszą próbę przebudowy systemu ekonomicznego kraju. Wyrazem tego jest przede wszystkim działalność przedsiębiorstw państwowych, które wyposażone potencjalnie w duży zakres samodzielności winny kierować się zasadami rachunku ekonomicznego.

W zamyśle, zmiany w mechanizmach gospodarowania spowodować mają aktywizację podmiotów gospodarowania w kierunku usunięcia wszelkich barier ekonomicznych, organizacyjno-prawnych oraz techniczno-technologicznych powodujących niskie wykorzystanie ich potencjału.

Reforma gospodarcza przygotowywana i wprowadzana w warunkach głębokiego, gospodarczego kryzysu i oporów społeczno-politycznych napotyka na istotne bariery i przeciwności.

Stąd też rozpatrywanie działania różnych dziedzin życia gospodarczego wymaga oceny pod kątem przystosowawczych zdolności tych dziedzin do zmienionych uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych, oceny rozwiązań systemowych reformy i praktyki przedsiębiorstw.

Zgodnie z ustawą o przedsiębiorstwach państwowych z 1981 roku wszystkie przedsiębiorstwa winny działać na zasadach samodzielności, samorządności i samofinansowania. Oczywiście, zasady te mają określony relatywny sens zróżnicowany w odniesieniu do poszczególnych zasad. Zakres rzeczywistej samodzielności wyznaczany jest wieloma przepisami szczegółowymi i procesami realnymi znajdującymi ogólnie wyraz w stopniu uwzględnienia mechanizmów rynkowych w zarządzaniu gospodarką. W nowym systemie zarządzania rynek winien być podstawową instytucją organizowania współpracy wielkich mas ludności.

Centralne planowanie pełnić winno funkcje ogólnego sterowania gospodarką.

Działanie rynku wymaga samodzielności podmiotów gospodarowania i warunków konkurencji między podmiotami działającymi na poszczególnych segmentach rynku. Nie potrzeba wnikliwych badań by stwierdzić, że takich warunków w naszym życiu gospodarczym dotąd nie spełniono¹. Nakazowo-rozdzielcze zarządzenie pozostaje ciągle podstawowym systemem organizowania działalności przedsiębiorstw, w tym także przewoźników i użytkowników transportu rzeczno-

Oparcie przedsiębiorstw o zasadę samofinansowania oznaczać winno w szczególności konieczność działania z dodatnim wynikiem a przynajmniej bez strat. Rzeczywiste funkcjonowanie tej zasady wymagałoby istnienia realnego zagrożenia dla przedsiębiorstw deficytowych, w postaci ich upadłości, w przypadku gdy przedsiębiorstwo utraci zdolność do samofinansowania. Zasady i tryb postępowania w tym zakresie uregulowała ustawa o uzdrawianiu gospodarki przedsiębiorstw oraz ich upadłości. Stosowanie przepisów jest jednak dotąd zbyt "miękkie", co w praktyce oznacza niezrealizowanie podstawowego założenia i warunku reformy. Oczywiście przyjęcie zasady konieczności działania z dodatnim wynikiem nie oznacza możliwości działania przedsiębiorstw dotowanych stale lub przejściowo, co np. wydaje się prawdopodobne dla przewoźników na rzece. Niewłaściwe podjęcie tej sprawy utrzymało jednak -----

¹ Wyjątek stanowią jedynie niektóre segmenty gospodarowania żywnością w zakresie których mechanizm rynkowy równoważy popyt z podażą.

dotychczasową inercję w zakresie obsługi transportowej na szlakach rzecznych.

W transportowym wykorzystaniu Odry istnieje ścisły związek i wzajemne ukalectwienie pomiędzy czterema grupami podmiotów gospodarowania, ich interesami i funkcjonowaniem:

- przedsiębiorstwami nadającymi towary do przewozu,
- przewoźnikami,
- infrastrukturą punktową rzeki,
- odbiorcami towarów.

Działanie tych podmiotów determinują rozwiązania mieszące się w systemie "gospodarka narodowa". Mogą one pobudzać do współpracy między wymienionymi podmiotami lub też ją hamować.

Nadawcy to tradycyjnie producenci lub dystrybutorzy towarów masowych przewożonych w dużych ilościach /nawozy sztuczne, cement, węgiel, drewno, kamień budowlany, surowce w postaci materiałów sypkich/. Przy założeniu potrzeby oddziaływania na aktywizację przewozów na Odrze, jako przedsiębiorstwa nadające towary do przewozu, należy rozpatrywać nie tylko istniejących nadawców lecz również potencjalnych. Dostawcy organizują dostawę towarów do stacji kolejowej odbiorcy w zasadzie na własny koszt i ryzyko. Winni zatem być zainteresowani wyborem najbliższego odbiorcy i najtańszego środka przewozu. W rzeczywistości o wyborze odbiorcy i zastosowaniu środka przewozu decydują inne czynniki.

Według założeń reformy, działanie przedsiębiorstw deklarowane jest jako samodzielne, samorządne i oparte o samo-finansowanie, jednakże na etapie tzw. wdrażania reformy obowiązujące rozdzielnictwo towarowe podstawowych towarów masowych powoduje, że metody dystrybucji ukształtowane

w ramach systemu nakazowo-rozdzielczego stosowane są nadal. Odbiorców, wielkości sprzedaży oraz przewoźnika wyznaczają jednostki zbytu ulokowane na szczeblu zrzeszeń /Central Zbytu/.

Wpływ przedsiębiorstwa na wybór przewoźnika zarówno w fazie zaopatrzenia w surowce jak i w fazie zbytu wytworzonych produktów jest minimalny. W zasadzie nie przedsiębiorstwa wybierają przewoźnika i sposób powiązań z kontrahentami. W systemie scentralizowanego rozdzielnictwa materiałów i towarów biura zbytu powołane pierwotnie jako jednostki producentów przekształciły się w organy realizujące cele systemu rozdzielnictwa. Biura Zbytu najważniejszych dóbr masowych usytuowane są faktycznie ponad przedsiębiorstwami, pozbawiając te ostatnie prawie zupełnie wpływu na gospodarkę transportową. Biura Zbytu działając na rachunek przedsiębiorstw nie uwzględniają kosztów jako podstawowego kryterium wyboru przewoźnika.

Zakładając hipotetycznie w przyszłości zrównoważenie popytu z podażą i dojście do samodzielności ^{politycznej} z samofinansowaniem możliwym byłoby działanie rachunku ekonomicznego na szczeblu dostawcy w zakresie wyboru odbiorcy i środka przewozowego. Oznaczałoby to konieczność poszukiwania odbiorców bliższych, ewentualnie inne ukształtowanie sprawy ponoszenia kosztów przesunięcia towarów od producenta do odbiorcy, wybór najtańszego i najbardziej racjonalnego środka przewozowego. Przy ewentualnie niższych opłatach za przewóz rzeką możliwa byłaby zatem aktywizacja żeglugi w miejsce przewozów kolejowych.

Specyficznym dostawcą posiadającym znaczne możliwości zaktywizowania przewozów na Odrze jest Zarząd Portu Szczecin.

Według W. Przyłęckiego i H. Stupnickiego niewielki dotychczas udział żeglugi śródlądowej w ogólnych obrotach portów morskich /jeden z najniższych w całej Europie/ powodowany jest tym, iż barki stanowią dla zarządów portów morskich obiekty zainteresowań z punktu widzenia "rozładowania" szczytów przeładunkowych, a nie stałych, planowych środków do i odwozu masy towarowej¹.

Przy założeniu pełniejszego realizowania gospodarki rynkowej w innym świetle należałoby rozpatrzyć sprawę taryf przewozowych. Można je traktować jako obowiązującą cenę przewozu ustaloną przez państwo. Możliwe jest również przynajmniej w odniesieniu do przewozów rzecznych wprowadzenie elementu konkurencji a tym samym i działanie w kierunku kształtowania się ceny konkurencyjnej a więc w tendencji niższej od ewentualnie dekretnowanej centralnie. Jeżeli jednak taryfę PKP uznać jako powszechnie obowiązującą a żeglugi śródlądowej jako maksymalną w ramach której rzeczywiście pobierane ceny winny kształtować się niżej to powstaje kwestia stosunku stawek PKP do stawek żeglugi, jako że te gałęzie transportu pozostają w pewnych dziedzinach przewozu względem siebie konkurencyjne.

Według znówelizowanej w 1983 roku taryfy dla PKP znacznie zmniejszyła się preferencja cenowa stawek żeglugi w porównaniu do stawek przesyłek całopociągowych. Wynosi ona jednak od 14-18 % dla przewozów na odległości ponad 200 km. W porównaniu do przesyłek grupowych kolei od odległości 200 km widać widoczne jest niewielkie preferowanie - poprzez ceny - przewozów całostatkowych. Preferencja jest niewielka /1-5 %.

¹ Włodzimierz Przyłęcki i Henryk Stupnicki, Studium na temat transportowego wykorzystania systemu rzeki Odry, maszynopis w Archiwum Prac Naukowych Instytutu Śląskiego w Opolu.

w zależności od odległości przewozu/ i tylko pozorna. W rzeczywistości droga wodna jest dłuższa w stosunku do kolejowej. Dla przykładu w relacji Gliwice-Szczecin droga wodna jest o 35 % dłuższa od kolejowej, Gliwice-Wrocław o 32 %, Kędzierzyn-Wrocław o 40 %. W rezultacie przewoźna żeglugi śródlądowej jest znacznie wyższa od kolejowego. W związku z tym jak podaje W. Rydzowski taryfa żeglugi śródlądowej jest stosowana w bardzo ograniczonym zakresie, gdyż kierują się względami konieczności dopasowania stawek obu przewoźników większość przewozów żeglugą śródlądową wykonuje się na podstawie taryfy kolejowej /w komunikacji kolejowo-wodnej/ ¹. Równocześnie wynik finansowy żeglugi uległ w 1982 roku poprawie, ale podstawowym nośnikiem tego wzrostu była dotacja przedmiotowa. W wyniku przedsiębiorstwa armatorackie nie mają bezpośrednich bodźców /w postaci wpływów taryfowych/ do rozwijania przewozów masowych ². Na wyższe koszty taryfowe przewozów np. nawozów sztucznych w różnych relacjach do Opola w 1982 roku przy korzystaniu z żeglugi PKP wskazała także K. Hanusik ³. Ogólnie, w stosowanym obecnie układzie taryf przewóz żeglugą jest dla dostawców nieracjonalny. W tym też kontekście wybór optymalnego środka transportu, w warunkach nie stosowania administracyjnych ograniczeń w przewozach kolejowych, ponad 50 km byłby z góry przesądzony.

Nasuwa się jednak pytanie czy w sytuacji, kiedy przewozy towarowe śródlądowymi drogami wodnymi odgrywają w gospodarce światowej nadal istotną rolę i wytrzymują w odniesieniu

¹ W. Rydzowski, Ekonomiczne skutki reformy taryfowej w żegludze śródlądowej, "Przegląd Komunikacyjny", 1984, z. 2, s. 35-37.

² W. Rydzowski, op.cit., s. 36.

³ K. Hanusik, Punkty nadania i odbioru rynkowych towarów masowych w województwie opolskim z punktu widzenia rozwiązań optymalizacyjnych, s. 5 maszynopis w ISL. Biblioteka.

do przewozu szeregu produktów konkurencję kolei, obowiązujące obecnie w kraju taryfy przewozowe uwzględniają rzeczywiste relacje kosztów?

Dla wyeliminowania niedostatków porównań wartościowych pomiędzy gałęziami transportu wprowadza się elementy naturalne jako syntetyczne miary ponoszonych nakładów. Warto np. przytoczyć, iż według M. Willemsa moc potrzebna do przewiezienia ładunku o wadze 10 ton przekracza na kolei, na terenie płaskim 6-7-krotnie moc zużywaną do przewozu takiego ładunku przy pomocy żeglugi śródlądowej, a koszt personelu jest także 2,5-krotnie wyższy¹. Nie ma dotąd dostatecznie pewnych materiałów liczbowych o rzeczywistych relacjach kosztów w różnych gałęziach transportu dla kraju.

Wykorzystać można jednakże materiały o relacjach cen na usługi przewozowe dla państw o gospodarce wolnokonkurencyjnej powszechnie korzystających z transportu rzeczno i zblizonych warunkach naturalnych. W państwach tych w relacjach między cenami wyraźnie znajduje potwierdzenie teza o ekonomiczności transportu wodnego. Przykładowo dane o cenach przewozu niektórych towarów koleją i żeglugą w RFN w 1976 roku wskazują, że relacje w DM na tonę kształtowały się następująco: zboża na odległość 700-800 km koleją - 52 DM, żeglugą 21 DM; kopalniaków na odległość 400 km odpowiednio 38 DM i 15 DM; węgla kamiennego na odległość 350 km - 29 DM i 15 DM².

¹ Willems W., Influence de la coordination de politique internationale sur la navigation interieure. Triet 1966; cytowano za: A. Arkuszewski, Rola i znaczenie dróg wodnych śródlądowych w rozwoju gospodarczym przyległych obszarów, Zagadnienia Przyrodnicze i Ekonomiczne Osi Odry, Instytut Śląski w Opolu, Opole 1979, s. 12.

² Statistisches Jahrbuch 1977 für die Bundesrepublik Deutschland.

Ogólnie więc ceny przewozu towarów masowych były w transporcie kolejowym przeszło dwukrotnie wyższe od cen płaconych przy korzystaniu z przewozu żegluga.

Powyższy przykład wskazuje, iż w przypadku realizowania reformy układ cen za przewóz przy korzystaniu z kolei lub żeglugi może kształtować się w proporcjach innych od obecnych. Przy ewentualnym odwołaniu od reformy i ponownym wzmacnianiu systemu nakazowo-rozdzielczego wskazany byłoby do budowy taryf dla podstawowych gałęzi transportu wykorzystać rynkowe ustalające się proporcje cen¹.

Dla oceny możliwości aktywizacji przewozów rzecznych uwzględnić należy również istniejącą infrastrukturę ogólnych środków przewozowych. Przy założeniu pełnego działania rachunku ekonomicznego i ewentualnym ujawnieniu się większej konkurencyjności żeglugi w stosunku do kolei wynikiem sprzyjającym korzystaniu z kolei i transportu samochodowego jest istnienie specjalistycznego taboru do przewozu różnych towarów masowych i niedobór taboru oraz urządzeń przeładunkowych w żegludze. Z blisko 2 mln ton cementu zbywanego przez cementownie opolskie /Strzelce Op., Odra i Grossowice/ blisko trzy czwarte wysyła się do odbiorców lusem, przy pomocy specjalistycznych wagonów lub samochodów/¹. Jest to sprzęt o bardziej uniwersalnym zastosowaniu niż żegluga. Ewentualny silny czynnik ekonomiczny działający na korzyść żeglugi mógłby ujawnić się dopiero po wyeksploatowaniu tego sprzętu.

Jednym z podstawowych warunków realizowania reformy gospodarczej jest pobudzenie działania przedsiębiorstw poprzez konkurencję. W żegludze na Odrze działa jednak tylko jedno

¹ A. Kühnemann, Rynek towarów masowych, maszynopis w Instytucie Śląskim.

przedsiębiorstwo armatorskie będące tym samym w sytuacji uprzywilejowanego monopolisty. Nie zostało zrealizowane założenie wielopodmiotowości obsługi określonych rynków, przy czym jako rynek traktujemy sferę usług transportowych na szlaku rzeczny.

Resort nie podniósł także sprawy ewentualnych form indywidualno-rodzinnych własności części taboru pływającego lub innych form indywidualnej zachęty dla sprawniejszej pracy taboru. Z badań i analiz A. Kleina wynika, że przedsiębiorstwa żeglugowe mogą doprowadzić do znacznego obniżenia kosztów eksploatacyjnych¹. Istotnym jest by poprzez stworzenie motywu konkurencji pobudzić rzeczywiście do takiego działania.

Systemowe ujęcie problemu aktywizacji przewozów na Odrze wymaga uwzględnienia, iż ostateczny wynik uzależniony jest także od infrastruktury punktowej rzeki, zarówno jej ilościowego stanu jak i form organizacji pracy.

Na Odrze od Koźła do Szczecina istnieje 9 czynnych portów zarządzanych przez przedsiębiorstwa żeglugowe, 64 przeładowni i przystani, w tym 7 byłych portów². W sumie statystycznie przeciętnie co 9 km istnieje więc potencjalna możliwość dokonania załadunku i wyładunku przesyłki. Charakterystyczny jest jednakże fakt, iż w stosunku do okresu międzywojennego prawie połowa portów jest nieczynnych, pełniąc jedynie funkcje przystani. Podkreślenia wymaga także, iż jak wykazują

¹ A. Klein, Przedsiębiorstwa żeglugowe w warunkach reformy gospodarczej, Opole 1983, "Odra i Nadodrze", s. 7.

² J. Winiarski, Wykorzystanie portów publicznych i przeładowni zakładowych na Odrze, "Odra i Nadodrze", 1983, Opole 1983, s. 7-10.

badania, olbrzymia większość przewozów odbywa się na trasach między portami zarządzanymi przez przedsiębiorstwa żeglugowe. A. Klein, zastrzegając się, że kwestia wymaga zbadania przypuszcza, że koncentrowanie się pracy przewozowej w transporcie śródlądowym na trasach między portami administrowanymi przez przedsiębiorstwa przewozowe łączy się z dążeniem tych przedsiębiorstw do maksymalnego wykorzystania zdolności przeładunkowej zarządzanych przez nie portów, a ponadto - podobnie jak u przewoźnika kolejowego - zmniejszania ilości miejsc nadania i rozładunku towarów¹. Ten partykularny interes jest w oczywistej sprzeczności z potrzebą rzeczywistych czy też potencjalnych klientów żeglugi. Tylko uruchomienie dużej ilości miejsc załadunku pozwolić może na zwiększenie ilości ładunków między innymi poprzez uruchomienie zaniedbanych przewozów na trasach dotąd niewykorzystywanych.

Podobnie jak w odniesieniu do Zarządu Portu Szczecin jako dostawcy, wskazać należy również na potrzebę poprawy jego działania jako odbiorcy towarów przeznaczonych na eksport.

Istotnym elementem formalno-prawnym doskonalenia funkcjonowania tego portu jest doprowadzenie do:

- zawarcia porozumienia między odrzańskimi przewoźnikami a Zarządem Portu Szczecin w sprawie wydzielienia stanowisk do obsługi barek w porcie,
- liberalizacji dotychczas zbyt rygorystycznych przepisów regulujących żeglugę barkową na Zalewie Szczecińskim,
- bardziej precyzyjnego ustalenia przepisów w ramach komunikacji kolejowo-wodnej w zakresie odpowiedzialności

¹ A. Klein, Przedsiębiorstwa żeglugowe w warunkach reformy gospodarczej, "Odra i Nadodrze", Opole, IŚI., 1953, s. 9.

za szkody transportowe, czynności ładunkowe i składowania¹.

Aktywizacja przewozów na Odrze wymaga właściwego uwzględnienia interesu odbiorców towarów. Poza sprawą bliskiego dostępu do miejsca wyładunku towarów rozwiązania wymagają przykładowo następujące sprawy: organizacji usług przewozowych na miejsce wskazane przez ostatecznego odbiorcę, wyposażenia przeładowni w urządzenia odbioru towarów z rzeki, lokalizowania przyszłych zakładów z uwzględnieniem kosztów przewozu.

Potencjalnie dużym klientem żeglugi może być spółdzielczość "Samopomocy Chłopskiej". Łączy ona w sobie sprzedaż detaliczną, hurtową a nawet pewne funkcje zbytu /na szczeblu centralnym/ w zakresie obrotu takimi towarami masowymi jak: nawozami sztucznymi, węglem, cementem, wapnem, papą, smołą, gipsem, wyrobami metalowymi, stolarką budowlaną, materiałami ściennymi, paszami, szkłem budowlanym, eternitem, maszynami rolniczymi. Z wymienionego zestawu towarów przy pomocy żeglugi przewozi się jedynie niewielkie ilości nawozów sztucznych /w woj. opolskim 5 % ogólnej sprzedaży/. Możliwości przewozów są znaczne. Wojewódzki Związek Spółdzielni Rolniczych jako jednostka koordynująca pracę detalistów nie ma wpływu na wybór przewoźnika. Decyzje w tym zakresie zapadają na szczeblu centralnym: w Zrzeszeniach, przy współudziale Centralnego Związku Spółdzielni Rolniczych "Samopomoc Chłopska".

Śród towarów masowych rozprowadzanych przez uspołeczniony aparat handlowy największą pod względem masy pozycję stanowi węgiel kamienny. Koncentracja wydobycia tego minerału

¹ F. Oronowski, Rozwój i racjonalizacja przewozów na Odrze, raport końcowy z tematów 03.01-03.10, maszynopis powielony w Instytucie Śląskim w Opolu, s. 8.

na obszarze Górnego Śląska a zapotrzebowaniu na obszarze całego kraju powoduje, że dla dostarczenia tego produktu do miejsca zużycia niezbędne jest wykonanie znacznej pracy przewozowej. Z wydobytego w 1980 roku węgla /193 mln t/ na cele rynkowe przeznaczono 27 mln t, deputaty 5 mln t, a eksport 31 mln t.

Z ogólnej ilości 114 mln t węgla odebranego z nadania pierwotnego na kolejach normalno-torowych PKP w kraju, 41 mln t odebrano na obszarze Nadodrza. Rozpatrując sprawę z punktu widzenia możliwości wykorzystania transportu wodnego wyłączyć należy z tego województwa katowickie i opolskie. Stosunkowo niewielkie oddalenie od miejsca wydobycia węgla powoduje iż nieopłacalne staje się stosowanie transportu kombinowanego tego minerału. Spośród pozostałych województw największymi odbiorcami są województwa szczecińskie i wałbrzyskie. Szczecińskie stanowi w dużym stopniu miejsce odbioru węgla przeznaczonego na eksport, natomiast wałbrzyskie węgla wydobywanego w tym niewielkim zagłębiu. Z potencjalnych odbiorców węgla żegluga śródlądową wyłączyć należałoby także leszczyńskie, ze względu na określoną trasę, która zapewne czyni transport kombinowany nieopłacalny. Pozostaje jednak ilość ponad 10 mln t, którą należałoby transportować przy wykorzystaniu odrzańskiego szlaku wodnego.

Racjonalizacja przewozów wymagałaby także szerokiego upowszechnienia w gospodarce ładunków w pakietach, na paletach, w kontenerach. Korzyści ekonomiczne, które uzyskuje przewoźnik należałoby uwzględnić w cenie przewozu. Korzyści te wynikają ze skrócenia czasu załadunku i wyładunku oraz odprawy handlowej a więc również ze zwiększenia szybkości

obrotu towaru. Ten sposób ładowania towarów daje olbrzymie korzyści u dostawcy i odbiorcy, pod warunkiem, iż optymalnie opracowane są wielkości ładunków i zmechanizowany zostanie cały przebieg towarów. Ten system ładowania towarów u producenta i stworzenia odpowiadającego mu łańcucha obrotu sięgającego do odbiorcy /w miarę możliwości nawet finalnego/ umożliwiłby objęcie przewozami barkowymi wielu produktów dotychczas nie nadających się do przewozów rzecznych.

Analiza wykorzystania Odry dla celów transportowych w świetle dotychczasowej praktyki przedsiębiorstw potencjalnych użytkowników rzeki oraz rozwiązań systemowych reformy pozwala na wysunięcie następujących uogólniających wniosków.

Nakazowo-rozdzielczy system zarządzania nie był w stanie doprowadzić do wykorzystania Odry do celów transportowych na poziomie przynajmniej przedwojennym mimo wielokrotnego wzrostu ogólnych przewozów towarów masowych /przy zastosowaniu głównie przewozów kolejowych/. W odniesieniu do wieloogniowo powiązanego transportu rzeczno- -rozdzielczy system zarządzania okazał się bardziej zawodny niż w odniesieniu do transportu kolejowego. Ostateczny wynik - praca przewozowa transportu rzeczno- , uzależniona jest od wielu ogniw i czynników determinujących ich funkcjonowanie. Zaniedbania lub zahamowania na jakimkolwiek z nich wyznacza ogólną sprawność całego systemu.

Systemowe rozwiązania reformy umożliwiłyby usunięcie wielu dotychczasowych barier w oparciu o mechanizm alokacyjny wynikający z funkcji rynku. Stopień wdrożenia systemowych rozwiązań reformy w chwili pisania niniejszego artykułu /kwiecień 1984/ jest jednakże niewielki. Dalsze losy

reformy są sprawą otwartą. Nawet przy daleko idącym wprzęgnięciu mechanizmu rynkowego do regulowania gospodarki pozostaje bezsporna potrzeba analitycznego rozpoznania wielu procesów, którymi należałoby rozsądnie sterować jeżeli uda się usunąć tendencje centrum do zarządzania nimi:

Dla poznania warunków wykorzystania Odry dla celów transportowych wykonano dotąd szereg cennych badań i analiz. Niektóre istotne tematy nie zostały jednak rozpoznane. Poza zasięgiem badań znalazła się najogólniej problematyka ekonomiczna. Zrozumiałe są trudności jej podejmowania i rozwiązywania w warunkach deformacji powodowanych działaniem systemu nakazowo-rozdzielczego. Ceny poszczególnych towarów i usług nie weryfikowane na funkcjonującym rynku w nie jednolitym stopniu odzwierciedlają rzeczywiste koszty społeczne ich wytworzenia. Rachunek efektywności ekonomicznej przedsięwzięć gospodarczych, dziedzin gospodarowania ma charakter orientacyjny, a jego podstawy, elementy i wynik są często podważane. Odnosi się także do rachunku efektywności różnych gałęzi transportu, a szczególnie porównań między rozważanymi alternatywnie przewozami kolejowymi i żeglugi śródlądowej. Tym niemniej niezbędne są studia nad racjonalnością różnych gałęzi transportu i ich uwarunkowań, nawet w oparciu o źródła niepełne. Należałoby je uzupełniać szacunkami i studiami porównawczymi rozwiązań z systemu nakazowo-rozdzielczego i systemu gospodarki rynkowej. Przenikanie jednostek pływających zarządzanych systemem nakazowo-rozdzielczym w system rządzący się prawami rynkowymi stwarza potrzebę rozpoznania różnic w tych uwarunkowaniach a zarazem szansę wykorzystania określonych doświadczeń dla racjonalizacji własnych rozwiązań.

Nie rozpoznane zostały w pełni uwarunkowania wewnętrzne rozwoju transportu rzeczno-żeglarskiego. W szczególności w tej grupie zagadnień istotny jest brak studiów nad miejscami za- i wyładunkowymi na Odrze na tle rozmieszczenia potencjalnych klientów żeglugi, studiów porównawczych czynności organizacyjno-technicznych usługobiorcy żeglugi a kolei, pełniejszych studiów taryf i kosztów przewozu żegluga i kolejowa w różnych krajach.

Przewozy na szlakach wodnych określają towary masowe dokonywane pomiędzy różnymi jednostkami zlokalizowanymi w pobliżu rzeki. Brakuje dotąd rozeznania co do największych dostawców i odbiorców korzystających z żeglugi lub kolei. Ustalenie miejsc nadania i przyjęcia największych ilości towarów stanowić mogłoby podstawę dalszych analiz mających wykazać możliwości i warunki niezbędne dla szerszego wykorzystania transportu wodnego.

Najogólniejszy wniosek z przeprowadzonej analizy sprowadza się do stwierdzenia faktu, iż postęp w wykorzystaniu dróg wodnych dla celów transportowych uzależniony jest od realizowanego modelu gospodarki. Zaktywizowanie przewozów na drogach wodnych może dokonać się jedynie w gospodarce, w której mechanizm rynkowy stanowi podstawę podejmowania decyzji przez przedsiębiorstwa. W modelu tym podmiot podejmujący decyzję o korzystaniu z określonego środka transportu ponosi również koszty takiej decyzji.



