

ODRA I NADODRZE

JERZY WINIARSKI

Bodźce i antybodźce wykorzystania portów
i przeładowni zakładowych w świetle postaw
jednostek gospodarczych działających
według zasad reformy

Opole 1985

INSTYTUT ŚLĄSKI W OPOLE

JERZY WINIARSKI

BODŹCE I ANTYBODŹCE WYKORZYSTANIA PORTÓW I PRZELADOWNI
ZAKŁADOWYCH W ŚWIELE POSTAW JEDNOSTEK GOSPODARCZYCH
DZIAŁAJĄCYCH WEDŁUG ZASAD REFORMY

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 07 "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 Odry"

Autor: dr Jerzy WINIARSKI
Instytut Śląski w Opolu

Druk wykonano z makiet przygotowanych przez Autora

OD REDAKCJI

Opracowanie dra Jerzego Winiarskiego jest komunikatem z prowadzonych studiów wykonanych w Instytucie Śląskim w Opolu w ramach rozpoznawania warunków aktywizacji odrzańskiej drogi wodnej. Zagadnienie powyższe mieści się w tym nurcie, który próbuje ustalić konsekwencje reformy gospodarczej z punktu widzenia wspomnianej aktywizacji.

Na tle poruszonych w opracowaniu zagadnień celowe wydaje się zwrócenie uwagi na konieczność opracowania i zrealizowania kompleksowego programu zagospodarowania portów i przeładowni na rzece Odrze w ramach planów centralnych, mając na uwadze doprowadzenie do końca rozpoczętych inwestycji lub ich uzupełnienie. Wydaje się, że nakłady na te inwestycje mogą okazać się bardzo efektywne z punktu widzenia rachunku makroekonomicznego. W ramach programu należałoby też ustalić metody i instrumenty, przy których pomocy w planach centralnych można by stymulować przedsiębiorstwa do zakończenia inwestycji.

Istnieje oczywiście również problem taryf przewozowych, ale wymaga on dalszych studiów i ustaleń. Już w tej chwili wydaje się jednak celowe stałe wnioskowanie o zracjonalizowanie wysokości taryf transportowych m.in. z punktu widzenia oddziaływania na pełniejsze wykorzystanie odrzańskiej drogi wodnej.

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

Janusz Kroszel
Dyrektor Instytutu Śląskiego
w Opolu

Bodźce i antybodźce wykorzystania portów
i przeładowni zakładowych, w świetle postaw
jednostek gospodarczych
działających według zasad reformy
/Komunikat z badań/

W związku ze zmieniającymi się zasadami gospodarowania, sprawa obniżenia kosztów transportu nabiera coraz większego znaczenia. Samodzielne jednostki gospodarcze, coraz częściej mogą rozstrzygać o wyborze przewoźnika. Możliwość wyboru pomiędzy trzema przewoźnikami: kolejowym, samochodowym i wodnym oddziałuje i będzie oddziaływała na wykorzystanie i rozwój ich potencjału przewozowego.

Odpowiednie wykorzystanie żeglugi śródlądowej do przewozów różnych ładunków będzie w zasadniczy sposób decydowało o stopniu wykorzystania czynnych i nieczynnych portów i przeładowni zakładowych. Dlatego należy zastanowić się o obecnie przemawia za lub przeciw wykorzystaniu infrastruktury punktowej rzeki Odry.

Wydaje się, że czynniki decydujące o wykorzystaniu punktów przeładunkowych można podzielić na dwie zasadnicze grupy:

- czynniki niezależne od poszczególnych jednostek gospodarczych,
- czynniki zależne od działalności jednostek gospodarczych /specyficzne dla nich/.

Sprawą zasadniczą jest istnienie często niedostatecznie lub w ogóle niekorzystanego potencjału przeładunkowego wzdłuż

rzeki Odry, który został uruchomiony zarówno przed jak i po II wojnie światowej.

Wzdłuż Odry aktualnie zlokalizowanych jest 11 portów publicznych w: Gliwicach, Koźlu, Opolu, Wrocławiu /Port Miejski i port Wrocław-Popowice/, Malczyicach, Głogowie, Nowej Soli, Cigacicach, Kostrzynie i Szczecinie /baza przeładunkowa ZmS/. W porcie katedralnym w Głogowie wznowiono przeładunki w roku 1983 przeładowując w nim 10 tys. ton miedzi z przeznaczeniem na eksport. Port w Kostrzynie jakkolwiek znajduje się nad Wartą i jest zlokalizowany około 1,5 km od jej ujścia do Odry, zaliczany jest do portów odrzańskich.

Ponadto wzdłuż Odry zlokalizowanych było 6 obecnie nieczynnych portów publicznych w: Krapkowicach, Brzegu, Oławie, Ścinawie, Krośnie Odrzańskim i Gryfinie.

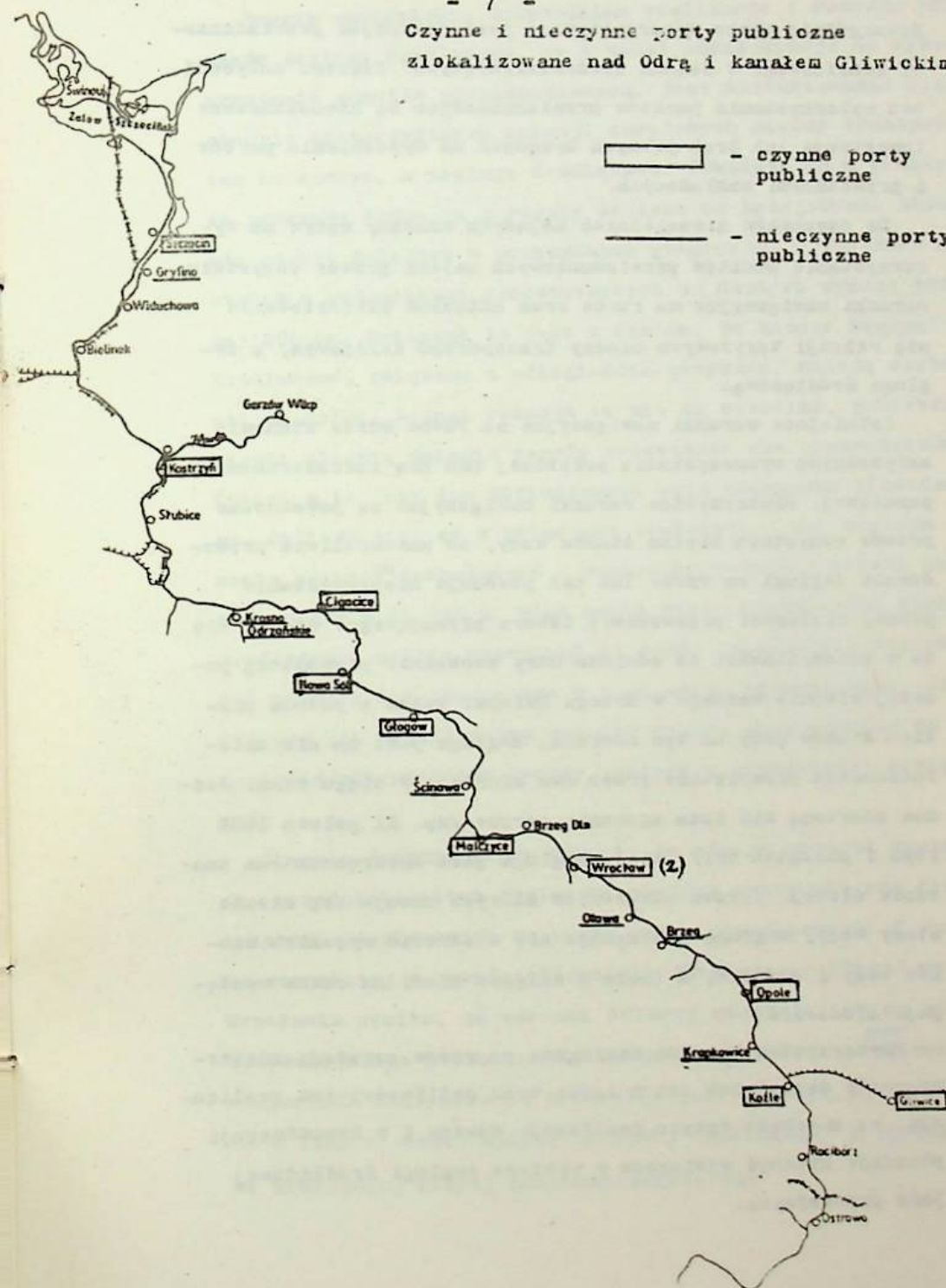
Oprócz czynnych portów publicznych wzdłuż Odry, czynnych jest aktualnie 18 przeładowni zakładowych. Większość z nich zlokalizowana jest na terenie miast Wrocławia i Szczecina. W roku 1981 wybudowano i wyposażono nabrzeże w Nadodrzańskich Zakładach Przemysłu Organicznego "Rokita" w Brzegu Dolnym. Nad Odrą znajduje się ponadto 8 czynnych elewatorów zbożowych w: Koźlu, Opolu, Oławie, Wrocławiu, Malczyicach, Isonowie, Szczecinie-Dębin oraz elewator "Warta" w Szczecinie.

Wzdłuż rzeki Odry, łącznie z kanałem Gliwickim, znajduje się także 9 nieczynnych aktualnie przeładowni zakładowych.

Potencjał przeładunkowy Odry nie jest w dostateczny sposób wykorzystany.

Czynne i nieczynne porty publiczne
zlokalizowane nad Odrą i kanałem Gliwickim

- czynne porty publiczne
 - nieczynne porty publiczne



Szczególnie słabo wykorzystywany jest potencjał przeładunkowy realizowany w latach siedemdziesiątych. Częstym antybodźcem wykorzystania punktów przeładunkowych są niedokończone inwestycje lub brak pewnych urządzeń na wyposażeniu portów i przeładowni zakładowych.

Do czynników niezależnych mających znaczny wpływ na wykorzystanie punktów przeładunkowych należą przede wszystkim: warunki nawigacyjne na rzece oraz aktualne kształtowanie się relacji taryfowych między transportem kolejowym, a żegluga śródlądową.

Istniejące warunki nawigacyjne na rzece Odrze stanowią antybodziec wykorzystania położonej nad nią infrastruktury punktowej. Niekorzystne warunki nawigacyjne są powodowane przede wszystkim niskim stanem wody, co uniemożliwia prowadzenie żeglugi na rzece lub też powoduje ^{wy}niekorzystanie pełnej zdolności przewozowej taboru pływającego. Odnosi się to w szczególności do odcinka Odry swobodnie pływającej poniżej stopnia wodnego w Brzegu Dolnym. Tylko z powodu niskich stanów wody na tym odcinku, żegluga jest na nim unieruchomiona przeciętnie przez dwa miesiące w ciągu roku. Jednak zdarzają się lata znacznie gorsze /np. II połowa 1983 roku i początek br./, kiedy żegluga jest unieruchomiona znacznie dłużej. Oprócz okresów, w których notuje się niskie stany wody, żegluga zatrzymuje się w okresie wysokich stanów wody i powodzi, a także w okresie kiedy na rzece występuje zlodzenie.

Niekorzystne warunki żeglugowe na rzece powodują nieterminowość dostaw lub też w ogóle brak możliwości ich realizacji, co zwiększa ryzyko realizacji dostaw i w konsekwencji powoduje niechęć odbiorców w wyborze żeglugi śródlądowej jako przewoźnika.

Drugim zasadniczym antybodźcem realizacji i rozwoju przewozów żegluga śródlądową, co z kolei oddziałuje na wykorzystanie punktów przeładunkowych, jest kształtowanie się obecnie niekorzystnych relacji taryfowych między transportem kolejowym, a żegluga śródlądową. Powoduje to w praktyce, że przewozy wodne są z reguły droższe od kolejowych. Aktualnie stawki kolejowe w przesyłkach grupowych, w stosunku do stawek w przesyłkach ostatecznych są dopiero wyższe powyżej 200 km. Związane to jest z faktem, że koszty żeglugi śródlądowej związane z odległością przewozu, maleją szybciej niż na kolei. Jednak relacje te nie są stabilne, ponieważ ciągle ulegają zmianie taryfy przewozowe obu przewoźników. Chodzi o to, aby ich deficytowość była stopniowo likwidowana. Oblicza się, że w relacjach trasowych - aby żegluga mogła osiągać dochodowość - musiałaby podnieść stawki jeszcze od 100 % do 355 %. Stąd pełną ocenę rentowności żeglugi śródlądowej należy wstrzymać do czasu osiągnięcia rentowności przez kolej. Natomiast w tych usługach przewozowych, dla których nie będzie można ustalić stawek przynajmniej na poziomie pokrywającym koszty, należy w przyszłości zrezygnować.

Obeenie jednak, kiedy warunki te nie są jeszcze spełnione, przedsiębiorstwa żeglugowe powinny uaktywnić swą działalność aktywizacyjną na rynku usług przewozowych. Z opinii zaczerpniętej w przedsiębiorstwie "Żegluga na Odrze" we Wrocławiu wynika, że warunki reformy zmuszają ich do coraz aktywniejszego poszukiwania ładunków. Pozytywnym ^{prze}jawem w kierunku uaktywnienia przewozów jest również powstanie 31 V 1983 r. nowej spółki akcyjnej "Nawatrans" z siedzibą we Wrocławiu, której akcjonariuszami są:

- Żegluga Bydgoska w Bydgoszczy,
- Płocka Stocznia Rzeczna,
- Stocznia Remontowa Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu,
- Stocznia Rzeczna w Koźlu,
- Stocznia Rzeczna Żeglugi Śródlądowej w Krakowie.

Spółka ta stanowi swego rodzaju konkurencję dla przedsiębiorstwa "Żegluga na Odrze", co może mieć wpływ na korzystniejsze kształtowanie się stawek taryfowych.

Próba dostosowania się do wymogów reformy jest również zmianą struktury załadunku portami publicznymi nad Odrą. Dnia 1 I 1983 został zlikwidowany Zakład Portów w Gliwicach i powstały zespoły portów:

- Zespół Portów Odry Środkowej,
- Zespół Portów Odry Górnej,

Zmiany te zostały m.in. podyktowane warunkami reformy.

Występują jeszcze inne czynniki niezależne od jednostek gospodarczych stanowiące bodziec do wykorzystania żeglugi śródlądowej, a tym samym czynnych i nieczynnych punktów przeładunkowych. Należy do nich przede wszystkim możliwość odciążenia kolei na głównym szlaku przewozowym Śląsk-Zespół Portowy Szczecin-Swinoujście. Aktualnie sytuacja w zakresie wydolności kolei nie jest najgorsza, chociaż występują okresowe braki wagonów w obrocie. Należy się jednak liczyć z tym, że w miarę zwiększania aktywności gospodarczej sytuacja może się zmienić i wystąpią trudności w przewozie ładunków koleją.

Czynniki specyficzne dla poszczególnych jednostek gospodarczych przemawiające za i przeciw wykorzystaniu punktów przeładunkowych są dość zróżnicowane dla poszczególnych zakładów. W opracowaniu tym zobrażono te czynniki na przy-

kładzie trzech przeładowni zakładowych zlokalizowanych na terenie województwa opolskiego w: Zakładach Azotowych w Kędzierzynie, ZCW "Górażdże" w Choruli i ZACH "Metalchem" w Opolu.

Przeładownia zakładowa w Zakładach Azotowych w Kędzierzynie została oddana do użytkowania 25 VI 1970 r. W latach 1970-1973 dokonano w niej zaledwie kilku wysyłek nawozów. Znaczniejsze wysyłki są realizowane od roku 1974. W poszczególnych latach wykorzystanie zdolności przeładunkowej przeładowni wynosiło w granicach od 10 % do 25 %. W pierwszych latach działalności przeładowni nawozy były wysyłane zarówno luzem, jak i w workach. Wysyłek nawozów w workach zaniechano w roku 1979. W poszczególnych latach wielkość przeładunków dość znacznie się różniła. Od roku 1980 zaznaczył się natomiast spadek realizowanych przeładunków, co obrazuje tabela nr 1.

Tabela 1

Wysyłka saletrzaku żegluga śródlądową
z Zakładów Azotowych w Kędzierzynie
w latach 1974-1983 /w tonach/

Lata	Ilość wysłanych barck	Załadunek /w tonach/	
		ogółem	w workach
1974	91	28 460	24 285
1975	45	13 678	10 867
1976	96	31 846	10 297
1977	61	21 384	5 099
1978	91	31 742	1 712
1979	37	12 915	-
1980	50	18 280	-
1981	29	10 561	-
1982	36	13 225	-
1983	24	7 615	-

Zródło: Dane Zakładów Azotowych w Kędzierzynie.

W Zakładach Azotowych w Kędzierzynie za wysyłką produktów żegluga śródlądową, oprócz istnienia całkowicie wykonanej przeładowni zakładowej, przemawia przede wszystkim możliwość wysyłki saletrzaku luzem, co jest korzystne z uwagi na brak polietylenu na worki. Poza tym zakład płaci duże kary za uszkodzenie worków polietylenowych w czasie przewozu w wagonach. Trzeba tu także dodać, że nie wysyła się i nie przewiduje się wysyłki nawozów luzem wagonami PKP. Za przewozem nawozów luzem żegluga śródlądową przemawia również fakt, że zakłady nie wykorzystują całkowitej zdolności załadunkowej wagonów, z uwagi na brak specjalistycznych urządzeń załadunkowych. Z tytułu niedoładowania wagonów Zakłady Azotowe płacą orientacyjnie około 7 mln zł w ciągu roku. Przewożąc nawozy wagonami PKP zakłady płacą kolei poza przewoźnym również za dzierżawę bocznicy, pobyt wagonu na bocznicy, mycie wagonów itp. co zwiększa koszty przewozu nawozów koleją.

Przeciw wykorzystaniu transportu wodnego przemawia przede wszystkim brak większych możliwości odbiorczych nawozów luzem w portach. Obecnie saletrzak wysyłany jest tylko do Opola i sporadycznie do Wrocławia. Brak jest urządzeń pneumatycznego rozładunku nawozów. Rozładunek w wymienionych portach odbywa się czerpakami i szuflami. Przeciw wykorzystaniu żeglugi śródlądowej przemawia także częsty brak barek. Ponadto żegluga śródlądową można przewozić tylko saletrzak, po leżakowaniu, aby uniknąć zbrylenia. Saletry amonowej nie można przewozić żegluga śródlądową, z uwagi na jej wybuchowość. Natomiast mocznika nie opłaca się przewozić, z uwagi na brak estakady wysyłkowej. Przy korzystaniu z usług żeglugi śródlądowej należy stwierdzić nieopłacalność

wysyłki nawozów w małych partiach dla odbiorców indywidualnych. Jedynie opłacalne są przewozy całostatkowe dla dużych odbiorców /np. PGR-ów/.

Przeładownia w ZCW "Góraždze" w Choruli została uruchomiona w roku 1977. W latach 1977-1983 dokonywano w niej przeładunków jedynie cementu workowanego w slingach. Od roku 1979, kiedy przeładowano największą ilość nawozów w workach /16 tys. ton/, notuje się coroczny spadek przeładunków, co obrazuje tabela nr 2.

Tabela 2

Wysyłka cementu workowanego w slingach przez
przeładownię ZCW "Góraždze" w Choruli
w latach 1977-1983

/w tys. ton/

Lata	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Wysyłki cementu workowanego /w tys. ton/	4,6	8,6	13,0	4,6	4,2	2,0	0,8

Źródło: Dane ZCW "Góraždze".

Do tej pory w przeładowni nie dokonano żadnej wysyłki cementu luzem.

W przypadku ZCW "Góraždze" za przewozem cementu luzem, oprócz istnienia prawie wykonanej załadowni /zaawansowanie rzeczowe i w robotach około 90 %/, przemawia możliwość wysyłki cementu luzem do Berlina Zachodniego. W roku bieżącym można by w ten sposób wysłać około 50 tys. ton cementu w tym kierunku. Jest to jednak utrudnione z uwagi na niekorzystnie utrzymujące się warunki nawigacyjne na rzece. Cement luzem do Berlina kieruje się transportem kolejowym do Szczecina,

gdzie przeładowywany jest na barki z przeznaczeniem dla odbiorców.

Jest jednak znacznie więcej przeciwwskazań specyficznych dla zakładu, które przemawiają przeciw wysyłce cementu luzem. Przede wszystkim brak jest wykonanych stacji przesypowych cementu wzdłuż Odry, które miały być uruchomione we: Wrocławiu-Popowicach, Ścinawie, Cigacicach, Gorzowie Wielkopolskim i Szczecinie. Lokalizację tych stacji wzdłuż rzeki Odry prezentuje załączona mapka. Realizacja wszystkich stacji przesypowych została wstrzymana. Brak jest ponadto specjalnych barak cementowych. ZCW "Góraždze" stopniowo rezygnują również z wysyłki cementu workowego w slingach, ponieważ wydajność załadunkowa przy wysyłce slingów równa jest 1/5 wydajności przy załadunku wagonów. Ponadto istnieje konieczność każdorazowego wynajmowania samochodów z "Transbudu", którymi przewozi się slingi z zakładu do przeładowni. W roku 1982 wysłano 1955 ton cementu workowanego w slingach przez przeładownię. W roku następnym 1983 już tylko 761 ton. Natomiast w roku bieżącym, nie przewiduje się realizacji takich wysyłek. Ponadto przeciw wysyłce cementu luzem przez przeładownię przemawia brak aktualnie większych kłopotów z wagonami cysternami.

Przeładownia w Zakładach Aparatury Chemicznej "Metalchem" w Opolu-Groszowicach została uruchomiona w roku 1978. Przeładunków w niej dokonywano przy pomocy dźwigu samojezdnego o udźwigu 80 ton. Od roku 1979 następował stały spadek tonażu wysyłanej przez przeładownię wielkogabarytowej aparatury chemicznej, co obrazuje tabela nr 3.

Położenie wzdłuż rzeki Odry przeładowni
zakładowej ZCW "Górażdże" w Choruli i stacji
przesypowych cementu we: Wrocławiu-Popowicach,
Ścinawie, Cigacicach, Gorzowie Wlkp. i Szczecinie,
związanych z kompleksem przewozu cementu luzem
z cementowni "Górażdże"

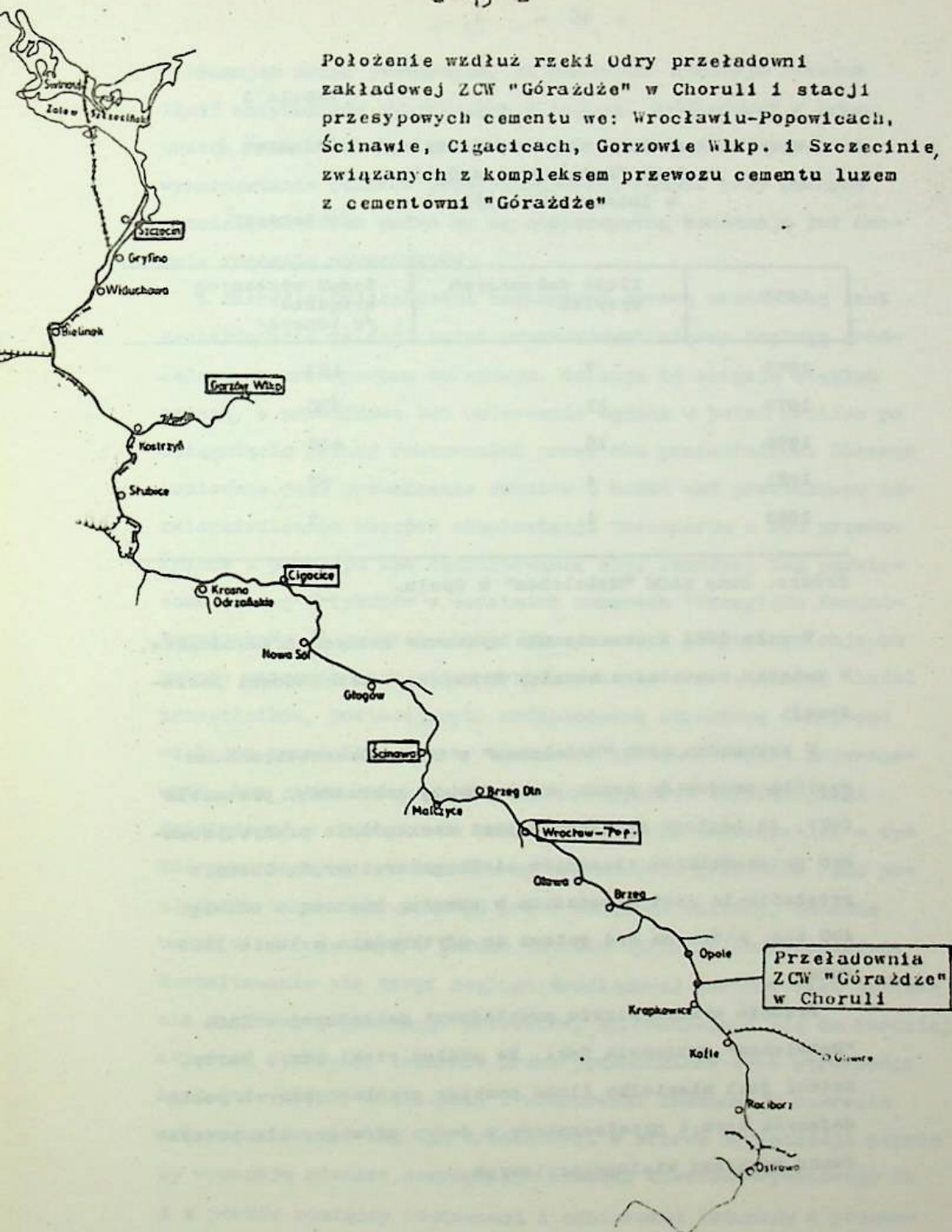


Tabela 3

Wysyłka aparatury chemicznej żegluga śródlądową
z ZACH "Metalchem" w Opolu
w latach 1978-1982

/w tonach/

Lata	Ilość dokonanych wysyłek	Tonaż wysłanych urządzeń /w tonach/
1978	7	103
1979	11	550
1980	15	440
1981	4	65
1982	1	3

Źródło: Dane ZACH "Metalchem" w Opolu.

W roku 1983 i obecnie nie wykonano żadnych przeładunków, w związku z montażem suwnicy bramowej w przeładowni zakładowej.

W przypadku ZACH "Metalchem" w Opolu-Groszowicach za wysyłką produktów przez przeładownię zakładową, przemawia fakt, że żegluga śródlądowa jest szczególnie predystynowanym przewoźnikiem elementów wielkogabarytowych. Obecnie przeładownia jest wyposażona w suwnicę bramową o udźwigu 400 ton, która ma być gotowa do użytkowania w lecie 1985 roku.

Przeciw wykorzystaniu przeładowni zakładowej w ZACH "Metalchem" przemawia fakt, że wzdłuż rzeki Odry, Warty, Noteci jest niewielka ilość punktów przeładunkowych posiadających sprzęt przeładunkowy o dużym udźwigu, dla przeładunku urządzeń wielogabarytowych.

Sumując można stwierdzić, że aktualnie istnieje znaczna ilość antybodźców wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach ładunków, co w konsekwencji niekorzystnie wpływa na wykorzystanie punktów przeładunkowych. Jednak przy pewnych przedsięwzięciach można by tę niekorzystną tendencję już obecnie znacznie ograniczyć.

W zakresie działalności żeglugowej sprawą zasadniczą jest kształtowanie relacji taryf przewozowych między żeglugą śródlądową, a transportem kolejowym. Relacje te ulegają ciągłym zmianom, a prawidłowe ich uchwycenie będzie w pełni możliwe po osiągnięciu pełnej rentowności przez obu przewoźników. Dlatego konieczne jest prowadzenie studiów i badań nad prawidłowym odzwierciedleniem kosztów eksploatacji transportu u obu przewoźników i przyczyn ich kształtowania się. Tematyce tej poświęcono szereg artykułów w ostatnich numerach "Przeglądu Komunikacyjnego". W zakresie taryf przewozowych pozytywnym objawem byłoby zaangażowanie się w przewozach na Odrze większej ilości przewoźników, posiadających zróżnicowaną strukturę floty pod względem tonażu. Zmusiłoby to ich do obniżania opłat przewozowych, tym samym zwiększyłoby konkurencyjność taryf żeglugi śródlądowej w stosunku do kolei. Korzystnym rozwiązaniem w tym kierunku mogłyby być nowe formy organizacji przewozów /np./ posiadanie taboru pływającego przez niektóre zakłady, oddanie barek w ajencję itp./. Bardzo istotny wpływ na korzystniejsze kształtowanie się taryf żeglugi śródlądowej powinny mieć działania w sferze organizacji przewozów, sprowadzające się do bardziej aktywnej akwizycji ładunków przez przewoźników oraz utrwalenia kontaktów między dostawcami i odbiorcami ładunków w zakresie przewozu towarów żeglugą śródlądową. W sferze organizacji poprawy wymagają również, koordynacja procesu dowozowo-wywozowego do i z portów pomiędzy dostawcami i odbiorcami ładunków a przewo-

znikiem.

Istotnym bodźcem dla lepszego wykorzystania punktów przeładunkowych jest prowadzenie działań doraźnych i długofalowych, mających na celu poprawę warunków nawigacji na rzece i wydłużenia okresu nawigacji, poprzez ciągłe modernizowanie i rozwój infrastruktury liniowej i punktowej nad rzeką Odrą. Z punktu widzenia gospodarki jako całości, wydaje się celowe dokończenie szeregu, niekiedy znacznie zaawansowanych inwestycji portowych oraz ciągłe prowadzenie modernizacji zarówno portów publicznych jak i przeładowni zakładowych i doposażanie ich w bardziej nowoczesny sprzęt przeładunkowy. Jednak prowadzenie inwestycji rozwojowych i modernizacyjnych powinno zawsze być oparte o rzetelnie przeprowadzany rachunek ekonomiczny wykazujący wyraźnie celowość takich przedsięwzięć. Korzystnym zjawiskiem uaktywnienia przewozów na rzece i lepszego wykorzystania punktów przeładunkowych byłoby reaktywowanie działalności szeregu aktualnie nieczynnych portów i przeładowni zakładowych. Natomiast już obecnie bodźcem do wykorzystania portów i przeładowni zakładowych jest ciągłe utrzymywanie wysokiej gotowości technicznej sprzętu przeładunkowego i innego wyposażenia portów poprzez odpowiednią ich konserwację i remonty.

W przypadku przeładowni zakładowych, z opinii zasięgniętych w zakładach dysponującymi nimi wynika, że jeżeli podstawowe warunki rozwoju żeglugi śródlądowej - takie jak korzystnie kształtująca się relacja taryfy wodnej do kolejowej oraz dobre warunki nawigacji - zostaną spełnione, samofinansujące się przedsiębiorstwa będą zainteresowane wykorzystaniem swych przeładowni zakładowych. Trzeba tutaj dodać, że nawet obecnie przedsiębiorstwa te podejmują w tym kierunku odpowiednie działania /np.: wyposażanie przeładowni Zakładów Aparatury Chemi-

cznej "Metalchem" w suwnicę bramową czy też udostępnienie przeładowni ZOM "Góraždze" w Choruli, przedsiębiorstwu "Odra 1" dla wywozu kamienia potrzebnego przy pracach hydrotechnicznych na rzece/3

Mając na uwadze bodźce wykorzystania portów publicznych nasuwa się jeszcze uwaga, czy przekazanie tych portów terenowym organom administracji /porty publiczne nad Odrą podlegają aktualnie przedsiębiorstwu Żegluga na Odrze z siedzibą we Wrocławiu/ nie byłoby bodźcem dla ich lepszego wykorzystania. Problem ten wymagałby dodatkowych badań. Trzeba zaznaczyć, że takie rozwiązania istnieją w szeregu krajach gdzie wykorzystanie żeglugi śródlądowej w przewozach ładunków ogółem jest znacznie większe niż u nas."

Nakład 200 egz. Objętość 0,7 ark. wyd., 1,25 ark. druk. Papier offset.
III kl. 90g. Powielarnia Instytutu Śląskiego w Opolu, ul. Piastowska 17,
zam. 17/84 S-3.

