



## MOŻLIWOŚCI ROZWOJU PORTÓW ŚRÓDLĄDOWYCH W POLSCE JAKO CENTRÓW LOGISTYCZNYCH

Włodzimierz Rydzkowski, Ryszard Rolbiecki

Uniwersytet Gdański, Gdańsk, Polska

**STRESZCZENIE.** Liczne zalety żeglugi śródlądowej spowodowały, że ważną rolę w kształtowaniu systemów logistycznych w krajach Europy Zachodniej odgrywają porty rzeczne. W Polsce możliwości przekształcenia portów żeglugi śródlądowej w samodzielne podmioty realizujące funkcje logistyczne są bardzo ograniczone. Większe szanse włączenia w systemy logistyczne ma jedynie port w Gliwicach. Pozostałe, relatywnie większe porty, a zwłaszcza port w Kostrzynie i porty wrocławskie, ze względu na dogodne położenie w paśmie paneuropejskich korytarzy transportowych mogą realizować ograniczone funkcje logistyczne. Realność tych założeń jest jednak w znacznym stopniu uwarunkowana postęпами w zakresie realizacji programów modernizacji sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce.

**Słowa kluczowe:** centrum logistyczne, żegluga śródlądowa, port rzeczny

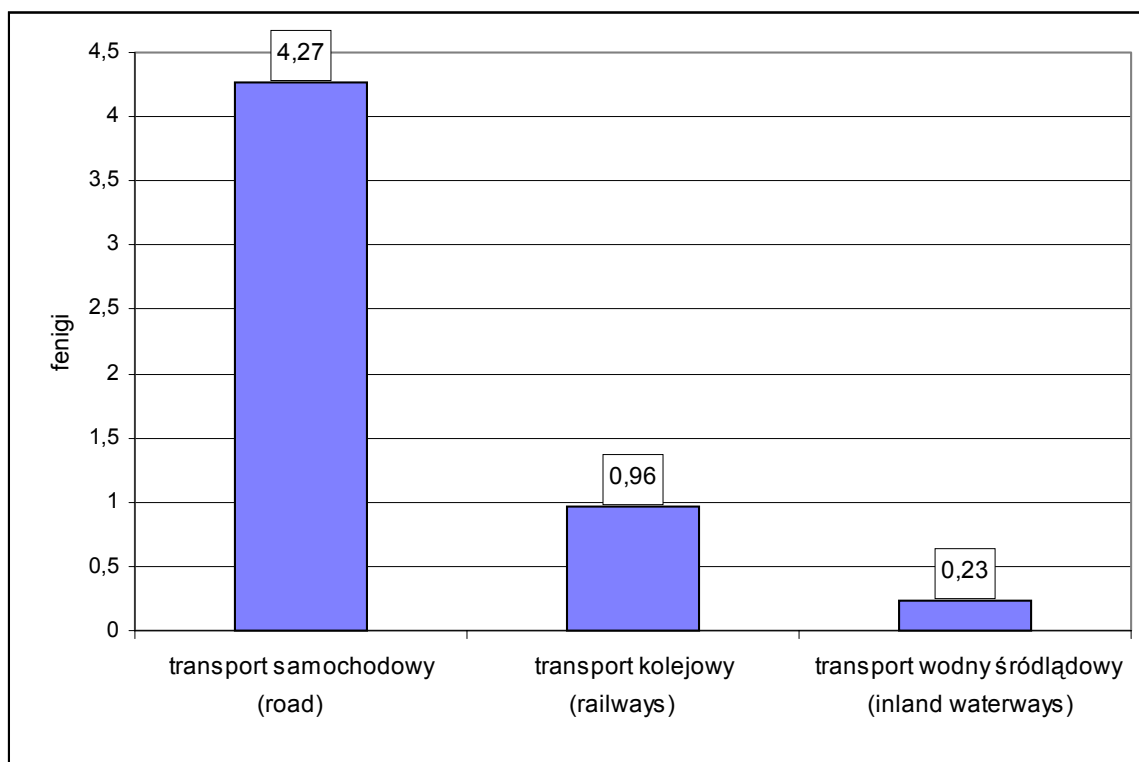
### WSTĘP

Aktywne włączenie się żeglugi śródlądowej w obsługę ładunków skonteneryzowanych spowodowało, że ważną rolę w kształtowaniu systemów logistycznych w krajach Europy Zachodniej odgrywają śródlądowe drogi wodne oraz porty rzeczne. Centrum logistyczne stanowi bowiem obszar powiązany przynajmniej z dwiema gałęziami transportu, na którym zlokalizowane są przedsiębiorstwa z branży transportowej oraz inne przedsiębiorstwa usługowe z różnych specjalności, które zajmują się obsługą logistyczną osiedlonych w centrum oraz w jego sąsiedztwie przedsiębiorstw produkcyjnych, koordynując przepływy dóbr w procesach zaopatrzenia, produkcji i dystrybucji. Porty śródlądowe ze względu na powiązania z siecią dróg samochodowych i kolejowych oraz wyposażenie w potencjał przeładunkowy i magazynowo-składowy są naturalnymi węzłami komunikacyjnymi predestynowanymi do roli centrów logistycznych. W efekcie znaczna część portów Europy Zachodniej przekształciła się w niezależne wielofunkcyjne ośrodki świadczące usługi logistyczne dla firm należących do różnych branż gospodarki.

Z doświadczeń niemieckich wynika, że funkcje logistyczne realizowane są nie tylko w portach rzecznych zlokalizowanych nad drogami wodnymi o międzynarodowym znaczeniu (np. Renem), ale często również w innych portach położonych nad drogami o niższych parametrach jakościowych. Porty te pełnią jednak najczęściej funkcję lokalnych centrów logistycznych. W świetle tych europejskich tendencji pojawia się pytanie: jakie szanse włączenia się w systemy logistyczne mają porty żeglugi śródlądowej w Polsce.

## PRZESŁANKI WŁĄCZENIA PORTÓW RZECZNYCH W SYSTEMY LOGISTYCZNE

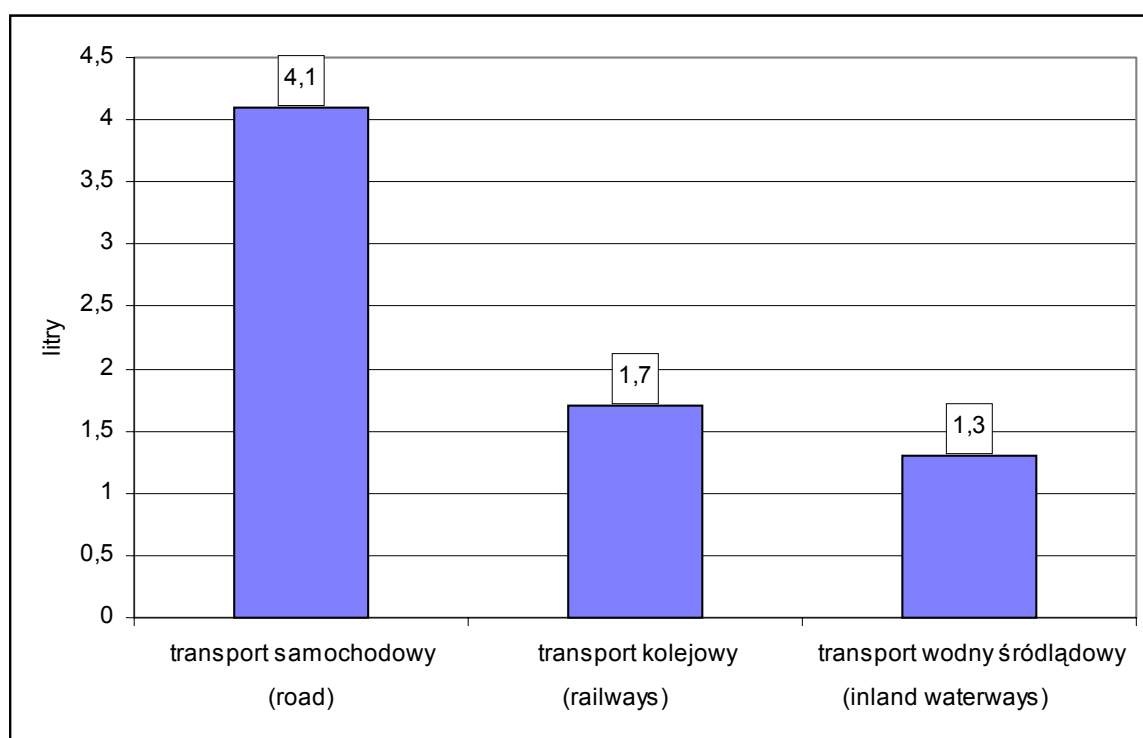
Potrzeba zrównoważonego rozwoju transportu sprawia, że szczególnie atrakcyjną gałęzią transportu w kształtowaniu systemów logistycznych w krajach Europy Zachodniej jest żegluga śródlądowa. W porównaniu z innymi gałęziami transport wodny śródlądowy partycypuje w najmniejszym zakresie w kosztach zewnętrznych transportu, związanych m.in. z zanieczyszczeniem atmosfery, hałasem, wypadkowością, terenochłonnością. Z badań niemieckich (rys. 1) wynika, że koszty zewnętrzne w przeliczeniu na 1 tkm w transporcie wodnym śródlądowym są 18,5-krotnie mniejsze niż w transporcie samochodowym i 4-krotnie niższe niż w transporcie kolejowym.



Źródło: Schroder 2000.

Rys. 1. Koszty zewnętrzne według gałęzi transportu na 1 tkm w Niemczech  
Fig. 1. External costs by mode of transport per 1 tkm in Germany

Transport wodny śródlądowy charakteryzuje się także znaczną przewagą nad innymi gałęziami, jeżeli chodzi o poziom energochłonności. Jak wynika z przeprowadzonych badań w Niemczech, wykonanie 100 tkm pracy przewozowej w transporcie wodnym śródlądowym wiąże się ze zużyciem przeciętnie 1,3 l oleju napędowego, podczas gdy w transporcie kolejowym zużycie to wynosi 1,7 l, a w transporcie samochodowym 4,1 l (rys. 2).



Źródło: Schroder 2000.

Rys. 2. Energochłonność według gałęzi transportu w Niemczech (zużycie oleju napędowego na 100 tkm)  
Fig. 2. Energy consumption by mode of transport in Germany (Diesel oil consumption per 100 tkm)

Ważnym atutem żeglugi śródlądowej jest masowość przewozu. Współczesna barka motorowa o tonażu 2100 t pozwala bowiem na zastąpienie 105 pojazdów ciężarowych o ładowności 20 t [Bahlburg 2003]. Flota rzeczna charakteryzuje się przy tym określoną uniwersalnością, która umożliwia wykorzystanie niektórych konwencjonalnych barek motorowych do przewozów kontenerowych. Z reguły są to jednostki cechujące się stosunkowo wysokimi parametrami technicznymi, które gwarantują zdolność przewozową kontenerów na opłacalnym poziomie. Mimo wcześniejszego przekonania, że granicę opłacalności przewozu kontenerów określa wielkość statku pozwalająca na przemieszczenie minimum 90 TEU, to z obecnych doświadczeń wynika, że kontenery są również przewożone mniejszymi statkami umożliwiającymi przemieszczenie jednorazowo 48 TEU [Zimmermann i in. 2000]. Dzięki temu przewozy kontenerowe rozwijają się także na drogach wodnych o niższych parametrach technicznych.

Przedstawione czynniki odegrały ważną rolę w kształtowaniu systemów logistycznych w krajach UE w powiązaniu z infrastrukturą transportu wodnego śródlądowego. Szczególny udział w tym zakresie mają porty rzeczne, które ze względu na powiązania z siecią dróg samochodowych i kolejowych oraz wyposażenie w potencjał przeładunkowy i magazynowo-składowy są naturalnymi węzłami komunikacyjnymi predestynowanymi do roli centrów logistycznych.

Na przełomie lat 80. i 90. stopniowo obserwowano wśród armatorów żeglugi śródlądowej, głównie w krajach basenu reńskiego, zjawisko wyzbywania się własnych powierzchni magazynowo-składowych i przekazywania ich operatorom logistycznym. Jak wynika z tabeli 1, funkcje portów rzecznych w Europie Zachodniej znacznie wykraczają poza tradycyjne zadania związane z obsługą statku i ładunku. Oprócz tych klasycznych funkcji porty rzeczne są wyjątkowo atrakcyjnymi miejscami lokalizacji dla licznych przedsiębiorstw należących do różnych branż usługowych i produkcyjnych. W efekcie znaczna część portów Europy Zachodniej przekształciła się w niezależne

wielofunkcyjne ośrodki świadczące usługi logistyczne (tab. 1), przede wszystkim dla średnich i dużych firm należących do różnych branż, m.in. w zakresie:

- przewozu, przeładunku,
- gospodarki magazynowej,
- sortowania, kompletacji przesyłek,
- przetwarzania,
- odpraw celnych, ubezpieczeń transportowych.

Większość portów przystosowana jest do obsługi nowych technologii przewozowych, a jednocześnie dysponuje znacznymi rezerwami lokalizacyjnymi pozwalającymi na znaczne rozszerzenie działalności w obszarach portowych. Spośród wymienionych w tabeli 1 portów na terenie Niemiec wolną przestrzenią lokalizacyjną nie dysponuje jedynie port we Frankfurcie nad Menem oraz w Mainz (Ren).

W Europie największe centrum logistyczne znajduje się w Duisburgu. O znacznej roli portu w łańcuchach logistycznych zadecydowały korzystne powiązania komunikacyjne i znaczny potencjał przeładunkowo-magazynowy. W porcie tym zbiegają się główne szlaki komunikacyjne Europy, w tym m.in. 5 autostrad. Długość nabrzeży w porcie wynosi 42 km, z czego 19 km stanowią nabrzeża przeładunkowe powiązane z siecią kolejową. Port wyposażony jest w znaczny potencjał magazynowo-składowy, na który składają się wolne oraz zadaszone powierzchnie, w tym powierzchnie przeznaczone do składowania zbiorników z paliwem o pojemności magazynowej 1 mln m<sup>3</sup>. Zdolność przepustowa istniejących w porcie terminali pozwala na jednoczesny załadunek i odprawę 6 pociągów.

Mimo tak znacznego potencjału w porcie w Duisburgu podejmowane są dalsze inwestycje mające na celu wzbogacenie oferty usługowej firm działających na terenie portu oraz stworzenie nowych sprawniejszych urządzeń do przeładunku nowego rodzaju ładunków. W 2003 roku w tym porcie zainwestowano ok. 27 mln euro, z tego 10,5 mln euro przeznaczono na infrastrukturę, a 13,8 mln euro na suprastrukturę portową (3,2 mln euro na inne inwestycje). Dzięki tym inwestycjom zakończono budowę terminala przeznaczonego do obsługi samochodów osobowych oraz budowę nowych urządzeń do przeładunków w systemie ro-ro.

Wielkość przeładunków w Duisburgu, jak wynika z tabeli 2, waha się w granicach 50 mln t rocznie i jest to poziom porównywalny z łącznymi obrotami portów morskich w Polsce. Duisburg należy do miejsc o największej koncentracji przeładunków kontenerów przewożonych drogami wodnymi w Europie Zachodniej. Rocznie w porcie tym przeładowuje się ok. 450 tys. TEU, tj. więcej niż w porcie morskim w Gdyni<sup>1</sup>. Przeładunki w Duisburgu obejmują 60% ogółu kontenerów przewożonych żeglugą śródlądową w Północnej Nadrenii i Westfalii oraz 25% łącznie przewożonych kontenerów na Renie [Bahlburg 2003]. Drugą lokatę w rankingu portów rzecznych Europy zajmują: port Liege w Belgii nad Mozą (19 mln t/rok) oraz Paryż (19 mln t/rok) nad Sekwaną, co świadczy, że ważnym elementem łańcuchów logistycznych w Europie są nie tylko porty reńskie, lecz także położone nad innymi drogami wodnymi. Funkcja ochronna wiąże się również ze szczelnością i trwałością zamknięć, a także łatwością otwierania i zamykania opakowań, co jest istotne w przypadku, gdy nadesłany towar nie spełnia oczekiwań klienta i trzeba go zwrócić.

---

<sup>1</sup> W 2003 r. w Gdyni przeładowano 234,5 tys. TEU, a w portach morskich w Polsce ogółem 269,5 tys. TEU. W: *Transport wyniki działalności - 2003*. GUS, Warszawa 2004.

---

Tabela 1. Zakres działalności wybranych portów rzecznych w Niemczech  
 Table 1. Scope of activities of selected river ports in Germany

| Nazwa portu                                  | Transport zapleczyowy  | Potencjał przeładunkowy   | Zakres działalności  |
|--|--|---|--|
| Duisburg/Ren                                 | 9 połączeń drogowych (5 autostrad),<br>5 połączeń kolejowych | 110 dźwigów 50 t,<br>3 terminale kontenerowe,<br>8 mostów kontenerowych 50 t,<br>1 terminal kolejowy,<br>8 terminali węglowych, | obsługa logistyczna, przetwórstwo stali,<br>recykling i zarządzanie odpadami, przemysł stoczniowy, działalność serwisowa       |
| Düsseldorf/Ren                               | 6 autostrad  | 7 suwnic 3-15 t,<br>1 dźwig 40 t,<br>6 mostów przeład. (6-35 t)   | obsługa logistyczna, recykling i zarządzanie odpadami, zakłady papiernicze, wytwórnie pasz                                     |
| Emmerich/Ren                                 | 3 połączenia drogowe (1 autostrada)                          | 1 most kontener. 60 t,<br>2 dźwigi obrotowe,<br>1 dźwig samobieżny 40 t   | obsługa logistyczna, przetwórstwo metali,<br>recykling   |
| Frankfurt/Men                                | 11 połączeń drogowych (4 autostrady)                         | 18 dźwigów 5-20 t,<br>2 mosty dźwigowe do 50 t  | obsługa logistyczna, gospodarka magazynowa,<br>recykling i zarządzanie odpadami  |
| Gelsenkirchen/<br>Kanał<br>Ren-Herne         | 3 połączenia drogowe   | 46 dźwigów 25-40 t,<br>1 dźwig do 250 t,<br>5 dźwigów samojezdnych  | spedycja, pakowanie, magazynowanie, dystrybucja, recykling   |
| Hamm/Kanał<br>Datteln-Hamm                   | 5 połączeń drogowych (3 autostrady)                          | 9 dźwigów obrotowych 5-20 t,<br>1 most przeładunkowy 15 t   | obsługa spedycyjna, gospodarka magazynowa  |
| Hanower port<br>miejski /Kanał<br>Śródlądowy | 8 połączeń drogowych   | 7 dźwigów obrotowych do 45 t,<br>1 most przeładunkowy 16 t  | obsługa logistyczna przemysłu motoryzacyjnego,<br>działalność handlowa, przemysł petrochemiczny, recykling                     |
| Herne/Kanał<br>Ren-Herne                     | 6 połączeń drogowych   | 3 dźwigi 12 t   | obsługa spedycyjna, przetwórnictwo złomu   |
| Karlsruhe/Ren                                | 3 połączenia drogowe (1 autostrada)                          | 20 dźwigów i mostów przeładunkowych 4-28 t,<br>2 dźwigi kontenerowe   | działalność spedycyjna, spalarnie śmieci   |
| Magdeburg/<br>Łaba                           | 5 połączeń drogowych (2 autostrady)                          | 6 dźwigów do 12,5 t,<br>8 dźwigów do 10 t   | magazynowanie paliw, przetwórstwo pasz,<br>przemysł budowlany i drzewny  |
| Mainz/Ren                                    | 4 połączenia drogowe (2 autostrady)                          | 3 dźwigi 15 t,<br>2 dźwigi do 8 t,<br>5 mostów kontenerowych 20-40 t  | działalność przeładunkowa i spedycyjna   |
| Münster/Kanał<br>Dortmund-Ems                | autostrada w odległości 1 km                                 | 4 dźwigi linowe 10 t  | usługi spedycyjno-logistyczne, działalność usługowa  |
| Mannheim/Ren                                 | 5 połączeń drogowych (3 autostrady)                          | 111 mostów i dźwigów przeładunkowych,<br>54 żurawie,<br>22 dźwigi do 150 t,<br>64 dźwigi samojezdne                             | działalność przeładunkowa, spedycyjna, magazynowa, przemysłowa i usługowa  |
| Neuss/Ren                                    | 3 autostrady   | 2 dźwigi kontenerowe 35 t,<br>28 dźwigów do 40 t  | przemysł budowlany, dystrybucja stali, wyrobów spożywczych, surowców, logistyka zakładów motoryzacyjnych, zarządzanie odpadami |
| Norynbergia/<br>Kanał<br>Men Dunaj           | 4 autostrady   | 8 dźwigów obrotowych 8-16 t,<br>2 dźwigi 8-21 t,<br>1 dźwig 40 t  | usługi spedycyjno-logistyczne, działalność produkcyjno-usługowa, recykling   |

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Logistik-Sonderteil - Häfen 2003.

Tabela 2. Przeładunki w portach żeglugi śródlądowej w UE-15 (mln t)  
Table 2. Goods loading and unloading in river ports EU-15 (mln t)

| Port/kraj           | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Duisburg/Niemcy     | -    | 44,4 | 49,3 | 44,7 | 49,7 | 48,0 | -    |
| Liege/Belgia        | 13,7 | 15,8 | 17,5 | 18,3 | 19,1 | 19,6 | -    |
| Paryż/Francja       | 20,3 | 18,5 | 17,0 | 18,1 | 19,1 | 19,8 | 18,5 |
| Strasbourg/Francja  | 9,7  | 9,3  | 9,3  | 9,3  | 9,6  | 10,8 | 9,6  |
| Kolonia/Niemcy      | 6,8  | 7,6  | 7,9  | 8,6  | 8,7  | 9,6  | 9,6  |
| Mannheim/Niemcy     | 7,7  | 7,9  | 7,8  | 8,6  | 7,7  | 7,9  | 8,3  |
| Ludwigshafen/Niemcy | 8,2  | 7,7  | 8,0  | 7,5  | 7,2  | 8,2  | 7,6  |
| Karlsruhe/Niemcy    | 10,3 | 10,3 | 8,4  | 6,2  | 5,5  | 6,7  | 6,2  |
| Bruksela/Belgia     | 5,1  | 4,8  | 4,9  | 3,4  | 3,6  | 3,5  | 3,7  |
| Neuss/Niemcy        | 4,9  | 4,7  | 4,3  | 5,6  | 4,6  | 4,5  | 4,7  |
| Magdeburg/Niemcy    | 2,4  | 2,2  | 2,8  | 2,8  | 2,8  | 3,3  | 2,8  |

Źródło: Energy and Transport in Figures (<http://europa.eu.int/comm>).

Z doświadczeń niemieckich wynika, że do pełnienia funkcji logistycznych predestynowane są również relatywnie mniejsze porty zlokalizowane nad kanałami żeglugowymi. Porty te coraz aktywniej przeobrażają się w samodzielne jednostki gospodarcze realizujące oprócz wspomnianych tradycyjnych funkcji wobec środków transportu i ładunku również funkcje zaopatrzeniowe i dystrybucyjne na określonym obszarze. Również i te porty coraz częściej są modernizowane i przystosowywane do roli „trimodalnych” centrów logistycznych („Trimodalen Logistikzentren”), skupiających środki przewozowe transportu samochodowego, kolejowego i wodnego śródlądowego. To z kolei sprzyja dalszemu rozwojowi konteneryzacji w żegludze śródlądowej i rozszerzaniu współpracy międzynarodowej. W odróżnieniu od portów reńskich, zasięg oddziaływania funkcji logistycznych portów położonych nad kanałami żeglugowymi w Niemczech jest jednak z reguły dużo mniejszy. Porty te najczęściej pełnią funkcję lokalnych bądź branżowych centrów logistycznych.

## **SZANSE WYKORZYSTANIA PORTÓW RZECZNYCH W POLSCE W REALIZACJI FUNKCJI LOGISTYCZNYCH**

Niższe koszty produkcji oraz znaczny wolny potencjał magazynowy w krajach Europy Środkowowschodniej, będą stopniowo przyczyniać się do przenoszenia produkcji z krajów Europy Zachodniej do środkowo-wschodniej części kontynentu. Będzie to oznaczać stopniowy wzrost zapotrzebowania na kompleksową obsługę dostawców, producentów i odbiorców. Polska ze względu na centralne położenie w Europie może odegrać szczególną rolę w organizacji systemów logistycznych, dla których wsparciem mogłyby być, jak wykazują doświadczenia europejskie, porty rzeczne jako naturalne węzły komunikacyjne. Istnieje duże ryzyko, że jeżeli nie zostaną odpowiednio wcześniej podjęte w Polsce działania ukierunkowane na przystosowanie portów rzecznych w Polsce do realizacji funkcji logistycznych, to zostaną one w całości przejęte przez znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie porty rzeczne w Niemczech.

W świetle istniejących uwarunkowań nawigacyjnych na śródlądowych drogach wodnych w Polsce oraz stanu technicznego potencjału portowego funkcje portów rzecznych najczęściej sprowadzają się do realizacji czynności przeładunkowych, a niektóre porty cechuje nawet zanik tej podstawowej funkcji żeglugowej. Sytuacja ta cechuje zwłaszcza takie porty, jak: Głogów, Ścinawa, Malczyce, Krzyż i Poznań.

Ze względu na brak perspektyw rozwoju port w Poznaniu w 2004 roku został sprzedany, a w Malczycach<sup>2</sup> oraz w porcie Krzyż nie jest prowadzona w ogóle działalność gospodarcza. W przypadku portów Głogów, Ścinawa i Ujście realizowane są tylko ograniczone funkcje żeglugowe oraz w wąskim zakresie usługi w postaci wydzierżawiania różnym kontrahentom placów składowych i powierzchni magazynowych.

Spośród funkcjonujących w Polsce portów rzecznych (tab. 3) potencjalne szanse włączenia w systemy logistyczne mają jedynie:

- port w Gliwicach będący własnością Gminy Gliwice, w której imieniu czynności zarządu i administracji pełni Śląskie Centrum Logistyki S.A.<sup>3</sup>,
- porty wrocławskie (Miejski i Popowice),
- port Kędzierzyn-Koźle będący własnością Gminy Kędzierzyn-Koźle,
- port Kostrzyn będący własnością „Żegluga Bydgoskiej” Spółka Akcyjna.

Tabela 3. Charakterystyka techniczno-eksploatacyjna głównych portów rzecznych w Polsce  
Table 3. Technical and operational characteristics of the main river ports in Poland

| Wyszczególnienie                 | Port Gliwice                                  | Port Kędzierzyn-Koźle                                     | Port Kostrzyn  | Porty wrocławskie*                                   |
|----------------------------------|---|---|--|--|
| Długość nabrzeży przeładunkowych | 2 640 m                                       | 2 700 m   | 260 m  | 2 410 m  |
| Liczba stanowisk postojowych     | ok. 70  | 80  | 3  | 25   |
| Liczba stanowisk przeładunkowych | 30  | 32  | 3  | 9  |
| Powierzchnia składowo-magazynowa | 90 tys. m <sup>2</sup>                        | 20,7 tys. m <sup>2</sup>                                  | 5,3 tys. m <sup>2</sup>  | 69 tys. m <sup>2</sup>                               |
| Połączenia z zapleczem           | drogi krajowe nr 1, 91, 92; bocznicą kolejową | drogi krajowe 40, droga wojewódzka 423, bocznicą kolejową | drogi krajowe 22, 31, droga wojewódzka 132, linia kolejowa Gorzów-Kostrzyn | drogi krajowe 4, 5, 8, 94, dostęp do sieci kolejowej |
| Zdolność przeładunkowa           | 2 mln t/rok                                   | 1,6 mln t/rok   | 550 tys. t   | 1,4 mln t/rok  |
| Przeładunki w 2002 r.            | 700 tys. t                                    | 1,5 mln t   | 250 tys. t   | 600 tys. t   |

\*Port Wrocław-Popowice i Port Wrocław-Miejski.

Źródło: Materiały wewnętrzne przedsiębiorstw armatorskich.

<sup>2</sup> Obecnie port ten jest nieczynny ze względu na brak zainteresowania potencjalnych podmiotów gospodarczych jego wykorzystaniem. Port w Malczycach zgłoszony jest zatem przez urząd gminy w ofercie do wydzierżawienia.

<sup>3</sup> Głównymi akcjonariuszami ŚCL S.A. są: Miasto Gliwice, „Odratrans” S.A. we Wrocławiu, Skarb Państwa, PZZ w Opolu, Gmina Kędzierzyn-Koźle, Kędzierzyn - Zakłady Azotowe S.A., Radunia S.A., PSM C. Hartwig Katowice S.A., Stalexport S.A.

Duże znaczenie w procesie tworzenia centrów logistycznych może mieć relatywnie nowoczesny i jednocześnie uniwersalny port rzeczny w Gliwicach, którego funkcje obecnie już znacznie wykraczają poza standardowe usługi przeładunkowe i magazynowo-składowe. Z badań regionu śląskiego wynika, że Gliwice mogą odegrać strategiczną rolę w tworzeniu centrum logistycznego na terytorium południowej Polski, ze względu na bliskie sąsiedztwo skrzyżowań autostrad A-1 i A-4 oraz bezpośredni przebieg linii kolejowej E-30. Port rzeczny w Gliwicach mógłby w efekcie stanowić istotny element Śląskiego Centrum Logistycznego, które ma objąć obszar około 70 ha.

Potencjalne szanse włączenia w systemy logistyczne istnieją także w przypadku portów rzecznych we Wrocławiu (Wrocław Port Miejski i Wrocław Popowice). Pakiet usług oferowanych przez porty obejmuje:

- przeładunki towarów masowych, drobnicowych, spaletyzowanych i ponadgabarytowych,
- składowanie,
- spedycję,
- prowadzenie przedstawicielstw handlowych i organizację dystrybucji towarów.

Przeładunki w wymienionych portach, jak wynika z tabeli 3, wynoszą ok. 0,6 mln t, z czego w 95% stanowią ładunki masowe. Porty wrocławskie mają dogodnie powiązania kolejowe i samochodowe z zapleczem, a ponadto są wykorzystywane nie tylko do przeładunków, lecz także pełnią funkcję magazynowo-składową w przewozach krajowych i zagranicznych. Porty te, ze względu na swój potencjał i ofertę usługową, oraz dzięki powiązaniu, poprzez odrzańską drogą wodną z siecią dróg Europy Zachodniej mogłyby więc pełnić funkcję terminali logistycznych dla ładunków przewożonych w obsłudze handlu zagranicznego.

O utworzenie centrum logistycznego zabiegają również władze Kędzierzyna-Koźla. Ważnym elementem tego centrum mógłby być port rzeczny w Kędzierzynie-Koźlu, który nie tylko spełnia warunek węzła komunikacyjnego, gdyż ma odpowiednie połączenia kolejowe i drogowe z zapleczem, ale także dysponuje znacznym potencjałem przeładunkowym oraz magazynowo-składowym. Stacjonarne urządzenia przeładunkowe mogą być wykorzystane do obsługi jednostek ładunkowych o ciężarze od 8 do 16 t, natomiast znajdujące się w dyspozycji portu samojezdne żurawie szynowe mogą być wykorzystane do ładunków o masie do 80 t, a żurawie samochodowe do ładunków o masie od 80 do 300 t. Magazyny i place składowe o pojemności ok. 300 tys. t mogą być wykorzystane nie tylko do obsługi ładunków masowych, lecz także drobnicowych, w tym kontenerów. Dlatego też port ten mógłby być wykorzystany do pełnienia funkcji w zakresie: magazynowania, składowania, opakowania i oznakowania ładunków, spedycji, usług remontowych, a nawet konfekcjonowania i przetwarzania towarów<sup>4</sup>.

Spośród portów należących do „Żegluga Bydgoskiej” Spółka Akcyjna znaczne perspektywy włączenia w realizację funkcji logistycznych ma port handlowy w Kostrzynie. Wprawdzie port ten dysponuje ograniczonymi możliwościami magazynowo-składowymi, gdyż przestrzeń ta może być wykorzystywana jedynie do krótkotrwałego składowania, to jednak ze względu na korzystne położenie na szlaku II paneuropejskiego korytarza transportowego i jego znaczną rolę w obsłudze przewozów międzynarodowych, port ten mógłby być wykorzystywany do obsługi logistycznej, podobnie jak porty wrocławskie, dla ładunków handlu zagranicznego.

## POSUMOWANIE

Możliwości przekształcenia portów żegluga śródlądowej w Polsce w samodzielne podmioty realizujące funkcje logistyczne są obecnie bardzo ograniczone. Jak wynika z dotychczasowych doświadczeń w zakresie stanu portów rzecznych w kraju, większe szanse włączania w łańcuchy logistyczne mają porty rzeczne w Gliwicach, Wrocławiu, Kędzierzynie-Koźlu i w Kostrzynie.

---

<sup>4</sup> Projekt centrum logistycznego w Kędzierzynie-Koźlu. Materiały wewnętrzne Urzędu Miasta Kędzierzynie-Koźle, 2002.



Armatorzy wykazują duże zainteresowanie utworzeniem składów kontenerowych w tych portach, jednak realność tych założeń jest bezwzględnie uwarunkowana koniecznością modernizacji śródlądowych dróg wodnych w Polsce i ich włączeniem w system przewozów kombinowanych. Porty rzeczne w Polsce nie są także generalnie przystosowane do masowej obsługi ładunków zjednostkowanych (kontenerów) i realizacji przeładunków w systemie ro-ro. Koszty modernizacji portów i ich wyposażenia w niezbędne urządzenia przeładunkowe są jednak, w porównaniu z kosztami zagospodarowania dróg wodnych, stosunkowo niewielkie.

## LITERATURA

Bahlburg M., 2003, Zur Bedeutung des Mittellandkanals für die Region Hannover. *Binnenschiffahrt-ZFB*, 6.

Energy and Transport in Figures, <http://europa.eu.int/comm>.

Logistik-Sonderteil – Häfen, 2003. *Binnenschiffahrt - ZfB*, 5.

Materiały wewnętrzne przedsiębiorstw armatorskich.

Schroder D., 2000. Entwicklung der Binnenschiffahrt. *Binnenschiffahrt - ZfB*, 4.

Zimmermann C., Matheja A., Messing S., 2000, Erster Containerdienst auf nordwestdeutschen Kanälen mit Erfolg. *Binnenschiffahrt – ZfB*, 9.

## POSSIBILITIES FOR DEVELOPMENT OF INLAND PORTS IN POLAND AS THE LOGISTICS CENTRES

**ABSTRACT.** Numerous advantages of inland navigation have caused river ports to play an important role in shaping of logistics systems in Western European countries. Due to connections to the rail and road networks and possessing reloading and warehousing potential, these ports are natural transport junctions predestined for the role of logistics centres. As a result, a significant part of the Western European ports have transformed into independent multi-functional centres which provide logistics services to the firms from various industries. The possibilities for transforming Polish inland ports into independent entities, which perform logistics duties, are very limited. Only the port in Gliwice has greater chances of joining logistics systems. Due to their convenient location in the stream of Pan European transport corridors, the remaining, relatively bigger ports, especially the ones in Kostrzyn and Wrocław may perform limited logistics functions. The realness of these assumptions is in great extent conditioned by progresses in execution of inland water road networks modernisation programmes in Poland.

**Key words:** logistics centres, inland waterways, inland ports

## **DIE ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN DER BINNENHÄFEN ALS DIE GÜTERVERKEHRSZENTREN (GVZ) IN POLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG.** Im Zusammenhang mit vielen Vorteilen der Binnenschifffahrt sind die Häfen in Europa zentrale Elemente des Logistiksystems. Die Binnenhäfen sind natürliche trimodale Schnittstellen, die im Hinblick auf den zunehmenden Containerverkehr auf den westeuropäischen Wasserstrasse, eine wichtige und eigenständige Rolle übernehmen werden. In Polen sind die Einschlußmöglichkeiten der Binnenhäfen in Logistiksystemen sehr beschränkt. Aktuell haben nur einige Häfen die Chancen, die Logistikfunktionen zu realisieren. Das betrifft vor allem Binnenhäfen in Gliwice, Kostrzyn und Wrocław. Um das Ziel zu erreichen sollte man in erster Linie insbesondere Wasserstrassenqualität in Polen verbessern.

**Codewörter:** Binnenschifffahrt, Binnenhäfen, Güterverkehrszentren

---

prof. zw. dr hab. Włodzimierz Rydzkowski  
dr Ryszard Rolbiecki  
Katedra Polityki Transportowej  
Wydział Ekonomiczny UG  
Ul. Armii Krajowej 119/121  
81-824 Sopot, Polska  
e-mail: [rydz@bg.univ.gda.pl](mailto:rydz@bg.univ.gda.pl)  
e-mail: [rychur@panda.bg.univ.gda.pl](mailto:rychur@panda.bg.univ.gda.pl)