

Leszek Cybulski¹

Ewa Szostak²

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

SZANSE NA WZROST ZNACZENIA GOSPODARCZEGO ODRY – PROGRAMY DZIAŁANIA NA TLE ZMIAN W GOSPODARCE

Streszczenie

Artykuł przedstawia działania władz publicznych związane z Odrą, zwłaszcza programy przywrócenia i zwiększenia jej funkcji transportowej. Statystyki ilustrują postępujący regres. Jest to punkt wyjścia do rozważań nad potrzebą i realnością odwrócenia tendencji marginalizacji transportu śródlądowego w Polsce i w Europie.

Słowa kluczowe: Odra, żegluga śródlądowa, transport, programy działania, strategie, rozwój zrównoważony

Wprowadzenie

Odra jest historycznym i geograficznym elementem tożsamościowym oraz ważnym czynnikiem lokalizacyjnym, ale współcześnie nie stanowi osi rozwoju gospodarczego Polski Zachodniej. Zmiany gospodarki krajowej i światowej wydają się nieodwracalne – transport śródlądowy ulega ograniczaniu na rzecz droższych, lecz szybszych gałęzi transportu. Chociaż nie można oczekiwać generalnej zmiany tej sytuacji, to jednak przywrócenie Odrze istotnej funkcji ekonomicznej mogłoby wesprzeć procesy trwałego rozwoju tego obszaru i przy-

¹ Adres e-mail: leszek.cybulski@ue.wroc.pl.

² Adres e-mail: ewa.szostak@ue.wroc.pl.

czynić się do jego integracji. Artykuł z jednej strony odnosi się do działań polityki gospodarczej w tym zakresie, przejawiającej się w wielości programów, ale o znikomych efektach ekonomicznych, a z drugiej strony stawia pytanie o realność odwrócenia długookresowej tendencji marginalizacji transportu śródlądowego w Polsce i w Europie.

1. Stan obecny

Powojenne plany modernizacyjne służące żegludze na Odrze zostały zaniechane w wyniku kryzysu gospodarczego przełomu lat 70. i 80. XX wieku. Rozwój Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW) łączono z ambitnym programem „Wisła”. Procesy transformacyjne pogłębiły odwrót od żeglugi śródlądowej. Parametry techniczne szlaku i realny popyt (pomimo ich pogorszenia) powodowały, iż praca transportowa na ODW była większa niż łącznie na pozostałych drogach wodnych w Polsce. Proces degradacji szlaków następował w skali całego kraju (tabela 1).

Tabela 1. Śródlądowe drogi wodne w Polsce w 1975 i 2013 r.
(w kilometrach; bez jezior żeglownych)

Wyszczególnienie	Rzeki żeglowne uregulowane	Skanalizowane odcinki rzek	Kanały	Razem
1975 ogółem	3222	981	369	4572
2013 ogółem	2417	644	336	3397
w tym eksploatowane	2172	620	334	3126
w tym: klasy IV i V	97	69	13	179
klasy III	115	207	47	369

Źródło: opracowano na podstawie *Rocznik statystyczny transportu 1976*, GUS, Warszawa 1976; *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2013 r.*, Informacja sygnałna, GUS, Warszawa, sierpień 2014.

Szlaki międzynarodowe powinny umożliwiać ruch statków powyżej 1000 ton, czyli droga wodna powinna być zaliczona do IV lub V klasy żeglowności, a takie stanowiły 5,5% długości wszystkich szlaków wodnych w Polsce³. Zwykle prawie pomija się polskie szlaki wodne w systemie dróg międzynarodowych,

³ Zob. Rozporządzenie Rady Ministrów z 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, DzU z 2002 roku, nr 77, poz. 695. Rozporządzenie dzieli drogi wodne na drogi o znaczeniu regionalnym (klasy Ia, Ib, II i III) i międzynarodowym (klasy IV, Va i Vb).

zaliczając do niego tylko końcową część Odry (od kanału Odra-Hawela; różne odcienie dotyczą różnych systemów rzecznych – rysunek 1).

Rysunek 1. Międzynarodowe szlaki wodnego transportu śródlądowego w Europie



Źródło: www.inland-navigation.org (3.09.2014).

Odra jest rzeką żeglowną od Koźła, a cały szlak liczy ponad 700 km (obejmuje Kanał Gliwicki długości 41 km). Składają się na niego 3 odcinki o odmiennych charakterystykach:

- Odra skanalizowana: Koźle–Brzeg Dolny (187 kilometrów); droga wodna III klasy z 24 stopniami wodnymi; do niedawna o głębokości 1,8 metra, umożliwiającej ruch barek 750T;
- Odra środkowa, swobodnie płynąca: Brzeg Dolny–ujście Warty (335 kilometrów), II klasa bez stopni wodnych (głębokość 1,3 metra, barki 400T)
- Odra dolna: ujście Warty–Zalew Szczeciński (124 kilometry), w tym 48 kilometrów klasy III (1,5 metra; barki 600T) i 76 kilometrów klasy V (2,2 metra; barki 1000T)⁴.

⁴ Za punkt odniesienia przyjęto maksymalne wskaźniki z lat 70. XX wieku (późniejszy regres ma charakter odwracalny). Por. M. Miłkowski, *Odrzańska droga wodna*, Navicentrum, Gdańsk 1976; *Odra i Nadodrze*, red. G. Labuda, W. Magiera, E. Perycz, Książka i Wiedza Warszawa 1976.

Punktem wyjścia do dalszych rozważań są poniższe generalne oceny:

- a) naturalną konsekwencją procesów rozwojowych było rosnące do połowy XX wieku wykorzystanie transportu śródlądowego;
- b) większość urządzeń technicznych ODW pochodzi z końca XIX wieku, a okres powojenny charakteryzują zaniechania spowodowane zmiennymi koncepcjami rozwoju transportu i pomijaniem kosztownych przedsięwzięć hydrotechnicznych;
- c) obecne parametry ODW są niskie, umożliwiają żeglugę na całej długości szlaku barek 400T tylko przy ponadprzeciętnym stanie wód; Odra jest więc wykorzystywana jedynie do przewozów regionalnych w I i III odcinku;
- d) poprawa właściwości transportowych głównych dopływów Odry byłaby bardzo kosztowna lub niemożliwa; to samo dotyczy żeglugi powyżej Koźła, czyli sięgających XIX wieku planów powiązania Odry z Czechami (dawniej Austro-Węgrami) i Dunajem.

2. Transportowe znaczenie żeglugi śródlądowej

W 2011 roku w UE-27 żeglugą śródlądową przewieziono 520 milionów ton towarów, a według państw przewozy wyniosły (w milionach ton; przewozy transgraniczne zalicza się w przypadku udziału dwu lub większej liczby krajów⁵; w nawiasach podano udział w pracy przewozowej krajowego transportu⁶):

- Holandia – 344 (38,7%),
- Niemcy – 222 (12,3%),
- Belgia – 173 (24,3%),
- Francja – 68 (4,2%),
- Rumunia – 29 (22,5%),
- Bułgaria – 14 (16,4%).

Polska z przewozami 3,1 miliona ton (0,2%) była się na 12. miejscu na 13 sklasyfikowanych państw (ustępowały nam Czechy; połowa państw UE nie eksploatuje dróg wodnych).

Rozwój zachodnio- i środkowoeuropejskich dróg wodnych występuje w ścisłym związku z rozwojem portów morskich. Trzy największe porty morskie w Europie mogą znajdować się w dość dużej odległości od wybrzeża dzięki rzekom umożliwiającym intensywny ruch statków i barek. Są to kolejno: Rotterdam (370 milionów ton przeładunków); Antwerpia (169 milionów ton przeładun-

⁵ *Energy, Transport and Environment Indicators. Eurostat Pocketbooks*, EU, Luxembourg 2013, s. 116.

⁶ *Transport, wyniki działalności w 2013 r.*, GUS, Warszawa 2014, s. 262, 89.

ków) i Hamburg (114 milionów ton przeładunków). Naturalne jest oczekiwanie, aby zmodernizowana Odra stanowiła dźwignię rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu.

Z wykorzystaniem transportu śródlądowego wykonuje się prawie 40% zadań transportowych w Holandii i 1/4 w Belgii (w skali UE-28 stanowi 6,7%). Rola żegluga po Renie i Mozie była dawniej jeszcze większa – w 1970 roku żegluga rzeczna w Holandii wykonywała ponad 60% pracy przewozowej całego transportu⁷. W Belgii wskaźnik nie uległ zmianie, natomiast wzrosło znaczenie żegluga w państwach naddunajskich. W żadnym kraju spadek znaczenia transportu śródlądowego nie był tak gwałtowny, jak w Polsce, chociaż jeszcze w latach 70. XX wieku prognozowano dynamiczny rozwój tej gałęzi (tabela 2).

Tabela 2. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w Polsce w latach 1970–2013

Rok	Dane rzeczywiste GUS				Prognoza W. Morawskiego			
	przewozy	praca prz.	przewozy	praca prz.	przewozy	praca prz.	przewozy	praca prz.
	tys. t	mln tkm	w % całego transportu		tys. t	mln tkm	w % całego transportu	
1970	8 837	2 295	0,7	1,0	x	x	x	x
1975	14 893	1 950	0,7	0,5	15 000	2 239	0,7	.
1980	22 247	2 325	0,8	0,5	24 000	3 366	0,7	3,2
1985	14 537	1 413	0,8	0,4	40 000	4 643	0,9	.
1990	9 795	1 034	0,6	0,3	60 000	5 982	1,0	4,3
1995	9 306	876	0,7	0,3	110 000	7 250	1,5	.
2000	10 433	1 173	0,8	0,4	170 000	8 750	1,9	.
2005	9 607	1 277	0,7	0,6	x	x	x	x
2010	9 141	1 030	0,5	0,3	x	x	x	x
2013	5 044	768	0,3	0,2	x	x	x	x

Źródło: opracowano na podstawie roczników statystycznych GUS 1982, 1992, 2002, 2013; *Transport, wyniki działalności w 2013 r.*, GUS, Warszawa, s. 89; W. Morawski, *Prognoza potrzeb przewozowych do roku 1990 i 2000 (III wersja)*, Warszawa 1974, za: L. Cybulski, *Stan i perspektywy rozwoju sieci transportowej w makroregionie południowo-zachodnim*, Akademia Ekonomiczna, Wrocław 1980, s. 65–76 (niepublikowane).

Zwiększanie taboru rzeczno⁸ umożliwiło w latach 70. ubiegłego wieku 2,5-krotny wzrost przewozów, lecz zmienił się ich charakter, gdyż niemal w tej samej skali zmalała średnia odległość przewozów. Barięrostu znaczenia

⁷ Rocznik statystyki międzynarodowej 1987, GUS, Warszawa 1987, s. 246.

⁸ Barki pochodzące z lat 1970–1989 stanowią 85% współcześnie użytkowanych jednostek (barki starsze – 9%, a wytworzone po 1990 roku jedynie 6%). Por. *Transport, wyniki działalności...*, op.cit., s. 213.

tej gałęzi transportu była degradacja szlaków wodnych. Ambitne plany rozwoju zostały zaniechane. Program „Wisła” i towarzysząca mu modernizacja ODW miały doprowadzić do wyrównania parametrów obu szlaków, umożliwiając między innymi dostarczanie węgla do portów morskich. Szczyt masy ładunków wystąpił w 1978 roku, ale rola tej gałęzi transportu była mniejsza niż w latach 60. XX wieku. Można wyróżnić 4 okresy:

- wzrostowy – do 1978 roku,
- powolnej redukcji i ustabilizowania w latach 1979–1989,
- stagnacji (po skokowym spadku transformacyjnym) w latach 1990–2010;
- szybkiego zmniejszania przewozów towarzyszącego modernizacji ODW po 2010 roku.

W efekcie transport śródlądowy uległ marginalizacji i odbiega skalą od ukazanych krajów unijnych.

Uzasadnieniem dla przypomnienia archaicznej prognozy nie jest chęć stosunkowo łatwego wskazania *ex post* przyczyn jej błędnych założeń (zarówno dla żeglugi, jak i całego transportu), ale podkreślenie istnienia przynajmniej potencjalnej możliwości dorównania znaczenia przez tę gałąź modelowi francuskiemu, a według bezwzględnej wielkości pracy przewozowej – trzeciej w Europie Belgii. Wymagałoby to jednak wielkich nakładów.

3. Programy działania

A. W marcu 2011 roku KE przyjęła strategię **Transport w roku 2050**, której celem jest stworzenie konkurencyjnego systemu transportu służącego zwiększeniu mobilności, pokonaniu przeszkód w najważniejszych obszarach oraz pobudzaniu wzrostu i zatrudnienia⁹. W dokumencie tym zwraca się uwagę między innymi na potrzebę zwiększenia roli transportu wodnego (do 2030 roku 30% przewożonych towarów na odległości większe niż 300 kilometrów ma być przeniesione z transportu drogowego na kolej lub żeglugę) przy wykorzystaniu inteligentnych systemów zarządzania w transporcie wodnym.

Strategia wpisuje się w program zrównoważonego rozwoju, intensywnie realizowany przez UE od szczytu w Goeteborgu w 2001 roku. Program doprowadził do wpisania celów wykonawczych do strategii „Europa 2020”, a następnie do wypracowania ram finansowych 2014–2020. Projekty spełniające warunki stra-

⁹ *Transport w roku 2050: śmiały plan zwiększenia mobilności przy ograniczonych emisjach*, Komisja Europejska, IP/11/372, Bruksela 2011.

tegi Transport w roku 2050 mogą liczyć na wsparcie z funduszy strukturalnych i inwestycyjnych.

Cele strategii są oczywiste – transport śródlądowy jest najmniej uciążliwy ekologicznie, sprzyja realizacji zadań przeciwpowodziowych, energetycznych i turystycznych. Jest szczególnie opłacalny na dłuższe odległości. To ważne, gdyż tendencja w Polsce była odwrotna – średnia odległość przewozów malała w latach 70. ubiegłego wieku oraz współcześnie. Obecnie wynosi zaledwie 152 kilometry (w transporcie samochodowym 167 kilometrów, a kolejowym 219 kilometrów). Zdecydowana większość przewozów zamyka się w obrębie jednego województwa (według tonażu najwięcej w dolnośląskim, a według pracy przewozowej zachodniopomorskie aż trzykrotnie przeważa nad Dolnym Śląskiem, natomiast pozostałe dystanse niemal nie mają znaczenia). W Polsce prawie 75% ładunków przewozi się na odległość do 49 kilometrów, 24% na dystansie od 50 do 149 kilometrów, 1% – od 150 do 299 kilometrów, a tylko 0,15% powyżej 300 kilometrów¹⁰.

B. W Strategii rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) ministerstwo proponuje, aby rozwój dróg wodnych śródlądowych odbywał się w dwóch etapach. Pierwszy – do 2020 roku, zakłada się w nim między innymi¹¹:

- dokończenie planu „Program dla Odry 2006”,
- przygotowanie i realizację programu przywrócenia parametrów eksploatacyjnych,
- podjęcie decyzji o budowie połączenia Dunaj–Odra–Łaba o IV klasie żeglowności,
- przygotowanie programu włączenia ODW do europejskiej sieci transportowej.

W drugim etapie – do 2030 roku – zakłada się między innymi realizację przygotowanych wcześniej programów. W strategii założono dwa scenariusze wzrostu popytu na przewozy w Polsce – minimalny i maksymalny, przy założeniu, że rok 2010 jest rokiem bazowym. W wariantcie maksymalnym przewiduje się wzrost popytu do 2020 roku o 34,9%, a do 2030 roku o 180,5%, natomiast w wariantcie minimalnym odpowiednio o 30,7% i 133,7%. Większy wzrost popytu przewiduje się tylko na przewozy lotnicze. Wzrost pracy przewozowej jest limitowany możliwościami ładunkowymi barek, a te wynikają z niskich parametrów nawigacyjnych. Rola transportu śródlądowego nieznacznie wzrosnie, ale udział w transporcie ogółem będzie nadal oscylował na poziomie 0,5%.

¹⁰ Por. *Transport, wyniki działalności...*, *op.cit.*, s. 89, 216, 224.

¹¹ *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, MTBiGM, Warszawa, 22 stycznia 2013, s. 56.

W omawianej strategii Odra zajmuje ważne miejsce z gospodarczego i strategicznego punktu widzenia jako rzeka łącząca: wodne drogi Europy, regiony charakteryzujące się dużą podażą ładunków oraz kraje skandynawskie z Europą środkowo-wschodnią i południową¹².

C. Obecnie we Wrocławiu trwa **modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego**. Jest to największe przedsięwzięcie hydrotechniczne i regulacyjne w Polsce, a obecnie także w Europie. Realizacja tej inwestycji związana jest ze zwiększeniem bezpieczeństwa przeciwpowodziowego miasta (ostatnie poważne prace miały miejsce w latach 1905–1920). Podjęte działania realizują wieloletni plan „**Program dla Odry 2006**” ustanowiony w 2001 roku w drodze ustawy¹³. Program obejmuje lata 2002–2016 oraz zadania:

- budowę systemu czynnego i biernego zabezpieczenia przeciwpowodziowego,
- ochronę środowiska przyrodniczego i czystości wód,
- usunięcie szkód powodziowych,
- prewencyjne zagospodarowanie przestrzenne oraz renaturyzację ekosystemów,
- zwiększenie lesistości,
- utrzymanie i rozwój żeglugi śródlądowej,
- energetyczne wykorzystanie wód.

Rozwój żeglugi śródlądowej jest więc jednym z siedmiu zadań, a ochrona przeciwpowodziowa jest jednocześnie działaniem wspierającym transport. Projekt Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry (POPDO) pomaga we wdrażaniu zadań przewidzianych w „Programie dla Odry 2006”. Projekt składa się z następujących komponentów:

- budowa suchego zbiornika przeciwpowodziowego Racibórz,
- modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego,
- poprawa systemu osłony przeciwpowodziowej, monitorowanie, ocena i nadzór nad realizacją planu zarządzania środowiskiem i działań związanych z przesiedleniem,
- zarządzanie projektem, pomoc techniczna i szkolenie.

Projekt w części dotyczącej modernizacji Wrocławskiego Węzła Wodnego obejmuje odbudowę i modernizację systemu zabezpieczeń przeciwpowodziowych Wrocławia. Jego celem jest poprawa zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów usytuowanych na obszarze miasta Wrocławia oraz miejscowości zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie.

¹² *Ibidem*, s. 55.

¹³ Ustawa z 6 lipca 2001 roku o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006”, DzU z 2001 roku, nr 98, poz. 1076.

- „Program dla Odry 2006” ma określony w ustawie budżet w wysokości 9049 milionów złotych, który jest finansowany z następujących źródeł:
- pożyczka z Banku Światowego oraz kredyt udzielony Polsce przez Bank Rozwoju Rady Europy¹⁴ – 1862 miliony złotych,
 - fundusze UE, PO Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 – 2734 miliony złotych,
 - środki budżetu państwa – 965 milionów złotych,
 - NFOŚiGW oraz WFOŚiGW – 1914 miliony złotych,
 - inne (gminy, prywatne) – 1573 miliony złotych.

D. Odrębne dokumenty regionalne i lokalne dotyczą każdego województwa. Na Dolnym Śląsku są to Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego, Regionalny Program Operacyjny, Program Zabezpieczenia Przeciwpowodziowego Dolnego Śląska (PZPDS), Strategia Rozwoju Powiatu Wrocławskiego, Strategia Rozwoju Wrocławia. Dokumenty te akcentują potrzebę podniesienia roli Odry w różnych wymiarach: społecznym, gospodarczym, transportowym, środowiskowym. W PZPDS podkreślono potrzebę odnowienia funkcji transportowych Odry oraz poprawę stanu ochrony przeciwpowodziowej. Ponadto ważnym jest wzrost konkurencyjności żeglugi śródlądowej, między innymi poprzez umożliwienie regularnej żeglugi przez minimum 270 dni w roku nie tylko przewozów długodystansowych towarowych, ale też pasażerskich i turystycznych w ruchu krajowym i międzynarodowym. Aspekt turystyczny i rekreacyjny zawierają również strategie powiatu wrocławskiego i miasta Wrocławia.

E. Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020 (SRPZ) obejmuje 5 województw i została przyjęta przez rząd w 2014 roku. Wśród dostrzeżonych problemów jest degradacja ODW, a w analizie SWOT Odra pojawia się zarówno wśród szans, jak i zagrożeń. Uznaje się odbudowę szlaku żeglownego Odry za element wzmocnienia integracji przestrzennej makroregionu. Akcentuje się konieczność włączenia ODW do systemu europejskich szlaków śródlądowych, co poprawi konkurencyjną pozycję zespołu portów Szczecin-Świnoujście. Podjęcie inwestycji wpłynie na poprawę warunków rozwoju transportu i wesprze jednocześnie turystykę wodną i rolnictwo. Zagospodarowanie ODW stanowić będzie impuls rozwojowy dla terenów przyległych¹⁵.

¹⁴ Polska jest największym kredytobiorcą BRRE (17,1% akcji kredytowej) dzięki „Programowi dla Odry 2006”, który jest przedmiotem największego kredytu.

¹⁵ *Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020* przyjęta przez Radę Ministrów 30 kwietnia 2014 roku, Warszawa 2014, s. 42.

Podsumowanie

Odra jest przedmiotem wielu strategii działania. Często przyjmują one postać *de facto* opisu i diagnozy stanu istniejącego, a nie programu inwestycyjnego (na przykład SRPZ). Trudno spodziewać się ich dużych efektów gospodarczych. Często cechuje je brak realizmu, na przykład powrót do koncepcji łączenia systemów rzecznych dwóch dawnych cesarstw poprzez budowę szlaku Odra–Dunaj, gdy powstała już droga Men–Dunaj, co osłabia szanse skutecznych działań na rzecz żeglugi śródlądowej. Tendencja zmniejszania jej znaczenia od połowy XX wieku jest faktem mającym podstawy w zmianach potrzeb oraz struktur gospodarczych, a wyjątki wynikają ze zmian politycznych. Nigdzie ten regres nie nastąpił w tak dużej skali, jak w Polsce. Zagadnieniem dyskusyjnym jest poziom realizmu unijnej strategii Transport w roku 2050. W tym przypadku (niezależnie od szans stymulowania realnego popytu na usługi transportu rzecznoego) istnieje mechanizm przełożenia celów i zasad na zadania wykonawcze współfinansowane ze środków unijnych. Ramy opracowania nie pozwalają na pełniejszą ocenę determinant, celowości oraz możliwości rozwoju transportu śródlądowego w Polsce. Warto jednak podkreślić jego pobudzające skutki dla gospodarki morskiej i rozwoju regionalnego. Główne inwestycje obecnie koncentrują się we Wrocławiu, a wkrótce rozpoczną się w Raciborzu, natomiast długofalowe rezultaty modernizacji ODW są najbardziej oczekiwane na Pomorzu Zachodnim, a zwłaszcza w Szczecinie, który w ciągu minionej dekady wykazał najgłębszy regres ekonomiczny wśród 66 polskich podregionów.

Literatura

- Cybulski L., *Stan i perspektywy rozwoju sieci transportowej w makroregionie południowo-zachodnim*, Akademia Ekonomiczna, Wrocław 1980 (niepublikowane).
- Energy, Transport and Environment Indicators. Eurostat Pocketbooks*, EU, Luxembourg 2013.
- Miłkowski M., *Odrzańska droga wodna*, Navicentrum, Gdańsk 1976.
- Odra i Nadodrze*, red. G. Labuda, W. Magiera, E. Perycz, Książka i Wiedza Warszawa 1976.
- Rocznik statystyczny transportu 1976, GUS, Warszawa 1976.
- Rocznik statystyki międzynarodowej 1987, GUS, Warszawa 1987.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z 7 maja 2002 roku w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, DzU z 2002 roku, nr 77, poz. 695.
- Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020* przyjęta przez Radę Ministrów 30 kwietnia 2014 roku, Warszawa 2014.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), MRBiGM, Warszawa, 22 stycznia 2013 roku.

Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2013 r., Informacja sygnałna, GUS, Warszawa, sierpień 2014.

Transport, wyniki działalności w 2013 r., GUS, Warszawa 2014.

Transport w roku 2050: śmiały plan zwiększenia mobilności przy ograniczonych emisjach, Komisja Europejska, IP/11/372, Bruksela 2011.

Ustawa z 6 lipca 2001 roku o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006”, DzU z 2001 roku, nr 98, poz. 1076.

www.inland-navigation.org.

THE CHANCES FOR AN INCREASE IN THE ECONOMIC IMPORTANCE OF THE ODER RIVER; ACTION PROGRAMS AND CHANGES IN THE ECONOMY

Abstract

The article presents activities and actions of the public authorities related to the Oder River, especially programs of restoring and enhancing its transport function. Statistics illustrate progressive regression. It is a starting point for the discussion on the necessity and feasibility of the reversion of the marginalization of inland waterways transport in Poland and Europe.

Keywords: Oder, inland shipping, transport, programs, strategies, sustainable growth

JEL Codes: R42; R58; R11; R40

Translated by Leszek Cybulski

