

Notatka służbowa z III spotkania Zespołu ds. Żeglugi na Odrze

Spotkania Zespołu ds. Żeglugi na Odrze przy Wojewodzie Dolnośląskim w dniu 4 kwietnia 2016 r. w godz. 13.00-15.30 w siedzibie Wyższej Szkoły Bankowej we Wrocławiu przy ul Łąkowej 8 uczestniczyli:

1. Andrzej Bujak - Instytut Logistyki WSB Wrocław
2. Andrzej Podgórski - Stowarzyszenie Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej
3. Joanna Przybyszewska – Dolnośląski Urząd Marszałkowski
4. Jan Pyś - Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu
5. Teresa Szczerba - Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu

Goście Zespołu

1. Marcin Lubieniecki – Właściciel stoczni rzecznych
2. Henryk Pierchała – Długoletni kierownik oraz autor programów dydaktycznych w Zespole Szkol Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

Spotkanie poprowadził Jan Pyś, który przywitał zebranych. Pyś poinformował, że 11 kwietnia b.r. z wizytą we Wrocławiu będzie gościł Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Pan Marek Gróbarczyk. Celem wizyty ma być przedstawienie: Strategii Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych w Polsce. Podczas wizyty Minister pragnie także spotkać się z Zespołem ds. Żeglugi na Odrze.

Zgodnie z zaproponowaną w dniu 15 marca agendą prac Zespołu kolejnym tematem jest:

Uruchomienie żeglugi na Odrze

Według Zespołu do tematu należy podejść w kilku przedziałach czasowych. Zespół uważa że w podanych niżej przedziałach można uruchomić przewozy na następujących odcinkach :

1. Przedział krótkoterminowy ok 1 roku – uruchomienie żeglugi na trasie Śląsk – Wrocław
2. Przedział średnioterminowy do 4 lat – uruchomienie żeglugi na trasie Śląsk – porty morskie Odry.
3. Przedział długoterminowy do 2030 r. – przyłączenie Odry do sieci europejskich międzynarodowych dróg wodnych

Przedział krótkoterminowy – uruchomienie żeglugi na trasie Śląsk – Wrocław

Aktualnie ważnym zagadnieniem jest zajęcie się problemem uruchomienia żeglugi na trasie Śląsk – Wrocław. Regularny transport ładunków na tej trasie został zaniechany w roku 2013, w którym to OT Logistics zaprzestał przewozów węgla do KOGENERACJA S.A. (wcześniej Elektrociepłownia Wrocław) drogą wodną. Na tym odcinku Odrzańskiej Drogi Wodnej panują w miarę stabilne warunki nawigacyjne trwające przez min 270 dni w roku. Wydaje się, że ponowne uruchomienie transporty drogą wodną będzie trwało ok. jednego roku oraz będzie wymagało koordynacji następujących zagadnień:

- a) Droga wodna
- b) Porty
- c) Ładunki
- d) Zleceniodawcy

- e) Przewoźnicy

Droga wodna

Na tym odcinku Odra, Kanał Gliwicki, Kanał Kędzierzyński wymagają kilku działań pozwalających na uruchomienie żeglugi, do których należą:

- 1) uruchomienie śluz żeglugowych,
- 2) zaplanowanie remontów infrastruktury (śluzy i jazy) w okresie przerw nawigacyjnych (tj. styczeń, luty) tak aby remonty nie wpływały na warunki przewozów
- 3) pogłębienie miejsc, które uniemożliwiają pełny załadunek jednostek pływających. Głębokość tranzytowa na tym odcinku drogi wodnej nie powinna być mniejsza niż 1,8 m.

Za działania powyższe odpowiada RZGW we Wrocławiu i RZGW w Gliwicach (Kanał Gliwicki).

Porty

Dla realizacji przewozów na trasie Śląsk-Wrocław niezbędne jest uruchomienie istniejących portów rzecznych przynajmniej w miejscowościach: Gliwice, Kędzierzyn-Koźle, Kędzierzyn AZOTY, Opole FAMET, Wrocław Port Miejski, nabrzeże przeładunkowe KOGENERACJA S.A. oraz port i kanał który powinien powstać Elektrociepłowni Opole.

- 1) Port Gliwice

Port ma słabą infrastrukturę przeładunkową pozwalającą na przeładunki ład-woda. Problemem jest także stan basenów portowych, w których głębokość nie pozwala na korzystanie z portu. Na terenie portu w Gliwicach działa Śląskie Centrum Logistyki S.A., którego większościowym akcjonariuszem jest miasto Gliwice. Port stanowi wolny obszar celny. Władze Portu (Centrum) od lat zabiegały o wykorzystania transportu wodnego dla celów prowadzenia usług logistycznych. W Porcie znajduje się terminal kontenerowy. Możliwe przeładunki w Porcie to: węgiel, kontenery, wyroby Zakładu Mechanicznego Bumar Łabędy, czy General Motors. Port nieczynny

- 2) Port Kędzierzyn-Koźle,

Port posiada zniszczoną infrastrukturę przeładunkową oraz baseny portowe wymagające pogłębienia. Właścicielem większościowym portu jest gmina Kędzierzyn-Koźle. Współwłaścicielem portu jest grupa AZOTY. Portem administruje Kędzierzyńsko-Kozielski Park Przemysłowy. W kwietnia 2015 r. miasto wybrało szczecińską spółkę Baltchem, do przeprowadzenia w Porcie niezbędnych inwestycji. W planach jest stworzenie kilku terminali do przeładunku materiałów płynnych i sypkich oraz kontenerów. Port nieczynny

- 3) Port Grupy AZOTY

Port Grupy AZOTY znajduje się na Kanale Kędzierzyńskim, który odchodzi od Kanału Gliwickiego. Właścicielem portu jest Grupa AZOTY. Kanał Kędzierzyński ma 4,5 km długości. Port oraz Kanał wymaga pogłębienia oraz remontu. W porcie przeładowywano nawozy sztuczne. Port nieczynny.

- 4) Port Elektrociepłowni Opole

Aktualnie istniejący kompleks energo-ciepłowniczy w Opolu zużywa rocznie ok 1,7 mln t. węgla. Surowiec energetyczny dostarczany jest do Opolu koleją. Po wybudowaniu nowej inwestycji energetycznej zapotrzebowanie na węgiel sięgnie ok 5 mln t rocznie. Z transportem kolejowym wiąże się utrudnienia dla mieszkańców Opolu: hałas oraz

utrudnieniami w ruchu kołowym związane z zamykaniem przejazdów kolejowych. Aktualnie rozważany jest transport węgla koleją wyłącznie w porze nocnej. Najlepszym rozwiązaniem zaopatrywania kompleksu energo-ciepłowniczy w Opolu w węgiel jest droga wodna. Przerzucenie transportu węgla na drogę wodną zmniejszy uciążliwość mieszkańców. Niestety obecnie nie ma możliwości zaopatrywania przedsiębiorstwa drogą wodną. W tym celu należy wybudować nabrzeże przeładunkowe i taśmociąg do przemieszczania węgla lub port i kanał żeglugowy. Kanał lub taśmociąg powinien mieć długość ok 2 km.

5) Port FAMET

Port FAMET Opolo niegdyś Metalchem. Właścicielem portu jest FAMET S.A. Port jest w bardzo dobrym stanie technicznym. Posiada bardzo dobrą infrastrukturę przeładunkową (suwnica bramowa) pozwalająca na przeładunki ładunków o nośności do 500 t. Port przeładowuje ładunki wielkogabarytowe o maksymalnych wymiarach 45m x 7,5m x 6,5m. Port ze względu na złą sytuację nawigacyjną na rzece sporadycznie prowadzi przeładunki w relacjach ład-woda.

6) Wrocław Port Miejski.

Jedynym czynnym portem we Wrocławiu jest Port Miejski. Właścicielem Portu jest OT Logistics. Port posiada zniszczoną infrastrukturę magazynową, w stanie średnim infrastrukturę przeładunkową oraz basen portowy, który wymaga oczyszczenia i pogłębienia. Port prowadzi przeładunek węgla w relacjach ład-woda.

7) Nabrzeże przeładunkowe KOGENERACJA S.A. (wcześniej Elektrociepłownia Wrocław)

Właścicielem nabrzeża przeładunkowego jest Elektrociepłownia Wrocław. Nabrzeże jest w bardzo dobrym stanie technicznym. Posiada bardzo dobrą infrastrukturę przeładunkową do przeładunku węgla. Nabrzeże przeładowuje rocznie ok 1 mln t tego surowca. Obecnie transport węgla drogą wodną do KOGENERACJA S.A. odbywa się w relacjach Port Miejski-Nabrzeże przeładunkowe KOGENERACJA S.A. (ok 1,5 km).

Zespół uważa, że przywrócenie żeglugi na górnym odcinku Odry wpłynie na zainteresowanie innych potencjalnych użytkowników Odry takich jak Cementownia Góraźdże i uruchomienie Portu Chorula, producenta samochodów Opel General Motors, Kamień Polski Sudety i in.

Ładunki

W sytuacji, gdy uda się zainteresować kontrahentów przewozem ładunków na odcinku tzw. Górnej Odry (Odry skanalizowanej), której długość wynosi ok 150 km oraz Kanał Gliwicki ok 40 km w relacjach Śląsk – Wrocław w powyżej przedstawionych portach na następujących trasach mogą być przeładowywane takie oto wielkości ładunków:

- a) Węgiel - na trasie Gliwice lub Kędzierzyn-Koźle- Wrocław (Holding Węglowy) – 6 mln t.
- b) Kontenery - na trasie Gliwice-Wrocław (Śląskie Centrum Logistyczne) – 25 tys TEU
- c) Nawozy sztuczne - na trasie Port AZOTY Kędzierzyn-Wrocław (Grupa AZOTY) - 1 mln t
- d) Samochody i urządzenia – na trasie Gliwice – Wrocław (General Motors) - 20 tys szt
- e) Wyroby hutnicze i zbrojeniówka – na trasie Gliwice - Wrocław (Zakłady Łabędy) - 1 mln t
- f) Paliwa – na trasie Port Kędzierzyn-Koźle (Gliwice) - Wrocław – (Orlen Wrocław i Czechowice-Dziedzice)
- g) Nadgabaryty – Opolo FAMET – Wrocław – (FAMET S.A.)

Zleceniodawcy

Na Górnym Odrze istnieje wiele firm zainteresowanych przewozami drogą wodną. Wiele z nich posiada własne porty lub może wybudować nabrzeża przeładunkowe. Warunkiem jest przywrócenie żeglugi na Odrze. Transport wodny jest tani i konkurencyjny w stosunku do innych środków transportu, co wpływa na zainteresowanie firm ze względu na wysokość ceny przewozu i na rentowność wyrobów sprzedawanych przez firmy. Głównymi kontrahentami zainteresowanymi przewozami Górną Odrą powinni być:

- Holding Węglowy lub inna spółka węglowa
- Grupa AZOTY
- Lotos Czechowice Dziedzice
- General Motors
- Polska Grupa Energetyczna
- Elektrownia i elektrociepłownia Opole
- Śląskie Centrum Logistyczne
- KGHM
- OT Logistics
- KOGENERACJA S.A. Wrocław
- Zakłady Mechaniczne Bumar Łabędy
- Cementownia Góraźdże
- Orlen
- FAMET
- Stocznia MALBO
- Stocznia DAMEN

Przewoźnicy

Obecnie przewozami drogą wodną na trasie między Śląskiem a Wrocławiem mogą być zainteresowani:

1. FABICO
2. HYDROKRUSZ Wrocław
3. Grupa przewoźników zrzeszonych w Związku Polskich Armatorów Śródlądowych (ZPAŚ)
4. OT Logistics

Zespół rekomenduje:

Należy pomóc w przygotowaniu portów oraz infrastruktury przeładunkowej w portach. Należy zdiagnozować przyczyny niewłaściwego utrzymania dróg wodnych (Odra, Kanał Gliwicki, Kanał Kędzierzyński) i podjąć odpowiednie działania. Należy pomóc w pogłębieniu basenów portowych. W celu ustalenia warunków przywrócenia transportu rzeczno-łodziowego między portami Śląska a Wrocławiem należy zorganizować spotkanie podmiotów potencjalnie zainteresowanych przewozami. Podmiotami uczestniczącymi w spotkaniu powinny być przynajmniej:

1. administracja drogi wodnej i urzędy żeglugi śródlądowej
2. właściciele portów istniejących i proponowanych
3. zleceniodawcy
4. przewoźnicy

Na bazie spotkania należy utworzyć Radę Interesariuszy Odra 2030. W skład Rady powinny wejść instytucje, organizacje pozarządowe, uczelnie, urzędy różnego szczebla w zakresie: transport, logistyka, przemysł, terminale,

hydroenergetyka, izby gospodarcze, rolnictwo, rybactwo, turystyka, ekologia, ochrona przed powodzią, gospodarka wodna zainteresowanych przygotowaniem projektu gospodarczego wykorzystania Odry na rzecz projektów:

- (1) Odra do min.IV kl.
- (2) Pierwszy etap kanału Dunaj-Odra-Łaba odcinek Kędzierzyn-Koźle – Ostrawa
- (3) Modernizacji Portu Morskiego Szczecin.

Spotkanie powinno odbyć się pod patronatem i z udziałem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu lub w Warszawie.

Przedział średnioterminowy do 4 lat – uruchomienie żeglugi na trasie: Śląsk – porty morskie Odry

Transport drogą wodną na krótkich odcinkach jest mniej opłacalny niż na odcinkach długich. Dodatkowo im ładunek tańszy (ładunki masowe) tym transport jest równie mniej opłacalny niż transport ładunków drogowych (gabaryty). Dlatego należy doprowadzić do jak najszybszego wydłużenia trasy przewoży ładunków do portów morskich Odry.

Zespół rekomenduje:

W przedziale średnioterminowym niezbędna jest realizacja następujących zadań:

1. Uaktywnienie Rady Interesariuszy Odra 2030, która będzie pracowała nad wspólnymi projektami odrzańskimi dotyczącymi: umiędzynarodowienia problematyki odrzańskiej, poprawiania warunków nawigacyjnych, budowy portów rzecznych oraz nowych centrów logistycznych, promowania żeglugi śródlądowej na Odrze i in.
2. Pilnie dążyć do utrzymania Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz kanałów towarzyszących (Kanał Gliwicki, Kanał Kędzierzyński) w parametrach nawigacyjnych, o których mówią przepisy. Należy wyposażać administrację odpowiedzialną za utrzymanie drogi wodnej w odpowiedni sprzęt (refulery, pogłębiarki, dźwigi, łodzie do skanowania koryta rzeki itp.) oraz zabezpieczyć środki na utrzymanie Odry w klasach określonych przepisami.
3. Pilne ukończenie budowy stopnia wodnego Malczyce. Bez stopnia wodnego nie ma mowy o uruchomieniu żeglugi na trasie do Szczecina.
4. Pilna zmiana projektu zbiornika Racibórz na zbiornik wielofunkcyjny z przebiegiem drogi wodnej na akwencie zbiornika
5. Umowa polsko-niemiecka z kwietnia 2015 powinna być potraktowana jako umowa utrzymaniowa odcinka Odry granicznej. Realizacja umowy powinna polegać zarówno po stronie Polskiej jak i Niemieckiej wyłącznie na poprawianiu odcinków limitujących transport rzeczny. Aby uniknąć niegospodarności nie powinno się realizować budowli, które będą zbyt kosztowne (np. wyznaczenie nowych profili koryta czy szlaku żeglownego) lub inwestycji, które będą nieprzydatne przy kanalizacji rzeki, która jest przewidziana do roku 2030 (np. budowa ostróg, które będą zalane z powodu kanalizacji rzeki). Należy poinformować stronę niemiecką, że umowa nie będzie zerwana, a Rząd Polski będzie dążył do podpisania międzynarodowego porozumienia państw Nadodrzańskich co do przyszłości Odry podobnych do tych porozumień, jakie Niemcy podpisali na Renie czy Mozeli. Stronę niemiecką należy zaprosić do współpracy w realizacji celu, jakim jest podpisanie międzynarodowego porozumienia państw nadodrzańskich.
6. Należy wstrzymać remont Kanału Gliwickiego do klasy III i przeprowadzić remont kanału na klasę IV. Finansowanie tej inwestycji za kwotę 1 mld jest nieuzasadnione. Środki te powinny być przeznaczone na inne cele np. pomoc właścicielom portów w przygotowaniu do eksploatacji.
7. Należy przeprowadzić modernizację mostu kolejowego Podjuchy - Szczecin
8. Należy przygotować projekty przynajmniej dwóch kolejnych stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa. Erozja rzeki

jest tak duża, że po oddaniu do użytku stopnia wodnego Malczyce należy przystąpić do budowy kolejnych stopni do Ścinawy. Zakończenie realizacji budowy stopni wodnych Lubiąż, Ścinawa.

9. Zmiana decyzji środowiskowych w taki sposób, aby gospodarka wodna na zbiornikach retencyjnych służyła głównie transportowi wodnemu i celom gospodarczym w drugiej kolejności celom przeciwpowodziowym a następnie celom środowiskowym. Zmiana decyzji środowiskowej, która jako rekompensata środowiskowa ustanowiona w zamian za modernizację Wrocławskiego Węzła Wodnego nakazuje zmniejszenie o 1 m przez jeden miesiąc w roku piętrzenia wody na odcinku Odrzańskiej Drogi Wodnej między stopniami wodnymi Rędzin – Brzeg Dolny.
10. Modernizacja przewidzianej do remontów infrastruktury żegludowej w okresie średnioterminowym do parametrów przynajmniej IV klasy żeglowności: modernizacja jazów odrzańskich w: Januszkowicach, Wróblinie, Zwanowicach do IV kl. żeglowności, modernizacja śluz i stopni wodnych w Januszkowicach, Krapkowicach, Opolu, Ujście Nysy oraz Jazu Ujście Nysy do IV kl.. modernizacja jazów odrzańskich w Krępie, Groszowicach, Dobrzeniu do IV kl. żegl. i innych inwestycji takich jak mosty i urządzenia krzyżujące się z drogą wodną.
11. Należy przygotować dokumentację: (1) Odra do min. IV kl. (2) Kanału Śląskiego (3) Pierwszy etap kanału Dunaj-Odra-Łaba odcinek Kędzierzyn-Koźle – Ostrawa (4) Modernizacji Portu Morskiego Szczecin
12. Należy poprawić retencje Nadodrza przez przyłączenie zbiorników retencyjnych: Kotłarnia, okolice Kuźni Raciborskiej i Bierawa.
13. Należy powołać międzynarodową komisję odrzańską składającą się przynajmniej z państw Nadodrza na wzór komisji Mozeli, Sawy, Renu czy Dunaju.
14. Należy wspólnie z innymi państwami UE (Niemcy, Czechy, Słowacja, Austria, Węgry) zgłosić poniższe inwestycje jako korytarze transportowe TEN-T (Bałtyk – Adriatyk i Bałtyk – Morze Północne) :

(1) Odra do min. IV kl.

(2) Pierwszy etap kanału Dunaj-Odra-Łaba odcinek Kędzierzyn-Koźle – Ostrawa

(3) Modernizacji Portu Morskiego Szczecin

Przedział długoterminowy do 2030 r. – przyłączenie Odry do sieci europejskich międzynarodowych dróg wodnych

Okres czasu do 2030 r. to pełne zespolenie Odrzańskiej Drogi Wodnej z siecią europejskich dróg wodnych. Uzyskane na Odrze parametry nawigacyjne pozwolą na pływanie po niej wszystkich statków europejskich o zanurzeniu do 2,5 m. Statki wszystkich armatorów będą korzystały z centrów logistycznych i portów położonych nad Odrą. Region Nadodrza będzie prowadził wymianę handlową z portami śródlądowymi oraz morskimi w rejonach Bałtyku, Morza Północnego, Morza Czarnego i Adriatyku.

Zespół rekomenduje:

W przedziale długoterminowym do 2030 r. niezbędne jest doprowadzenie do:

1. Zakończenie budowy wielofunkcyjnego zbiornika Racibórz
2. Wspólnie z międzynarodową komisją odrzańską dokończenie realizacja inwestycji (1) Odra do min. IV kl. (2) Pierwszy etap kanału Dunaj-Odra-Łaba odcinek Kędzierzyn-Koźle – Ostrawa (3) Modernizacji Portu Morskiego Szczecin
3. Wspólnie z międzynarodową komisją odrzańską budowa systemu RIS (River Information System) całej Odry oraz Kanału Dunaj-Odra-Łaba.

Kolejnym tematem Zespołu wynikającym z agendy była:

Organizacja międzynarodowego spotkania odrzańskiego w celu powołania tzw. Komisji Odrzańskiej

Ważnym elementem działań odrzańskich jest umiędzynarodowienie problematyki rzeki. Pozwoli to na wspólne sprawne zarządzanie arterią komunikacyjną oraz ciekami wodnymi w ramach międzynarodowego obszaru dorzecza Odry. Innymi ważnymi elementami umiędzynarodowienia rzeki są wspólne utrzymanie i modernizacja rzeki, dopasowanie do wspólnych potrzeb oraz wspólna polityka.

Zespół rekomenduje:

Rozpoczęcie prac przygotowawczych dla umiędzynarodowienia problematyki odrzańskich, w tym celu należy:

1. Przeprowadzać rozmowy w ramach państw przejawiających zainteresowanie użegłownieniem Odry ~~jaki~~ jako międzynarodowego akwenu komunikacyjnego udostępniającego państwom europejskim dostęp do Morza Bałtyckiego oraz do portów morskich ujścia Odry. Państwa zainteresowane tą problematyką to państwa Grupy Wyszehradzkiej, Niemcy, Austria, Rumunia, Bułgaria, Szwecja, Norwegia.
2. Zorganizować we Wrocławiu spotkanie (konferencję) podmiotów gospodarczych państw nadodrzańskich. W spotkaniu powinny uczestniczyć izby przemysłowo-handlowe z Czech, Niemiec i Polski reprezentujące podmioty gospodarcze z tych państw, a także duże przedsiębiorstwa z Polski zainteresowane transportowaniem ładunków Odrą np.: Holding Węglowy lub inna spółka węglowa, Grupa AZOTY, Lotos, Orlen, General Motors, Polska Grupa Energetyczna, Elektrownia i elektrociepłownia Opole, KGHM, Śląskie Centrum Logistyczne, OT Logistics, KOGENERACJA S.A. Wrocław, Zakłady Mechaniczne Bumar Łabędy, Cementownia Górażdze, Orlen, FAMET, Stocznia MALBO, Stocznia DAMEN.
3. Wniosek, który powinien wypłynąć ze zorganizowanego we Wrocławiu spotkania (konferencji) to powołanie w ramach państw nadodrzańskich pełnomocników rządów ds. Odry ze stron: czeskiej, niemieckiej i polskiej.

O godzinie 15.30 postanowiono zakończyć spotkanie Zespołu. W związku z tym, że agenda spotkania Zespołu nie została wyczerpana, a czas posiedzenia upłynął, zebrani zdecydowali, że spotkanie Zespołu będzie kontynuowane w maju w Urzędzie Wojewódzkim, a dokładna data spotkania zostanie uczestnikom Zespołu przedstawiona.

Notatkę sporządził Jan Pyś