

Przekształcenia organizacyjno-własnościowe polskich przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej po 1990 r.

*Organisational and ownership transformation
in Poland's inland and coastal shipping companies after 1990*

ZBIGNIEW TAYLOR, ARIEL CIECHAŃSKI

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN,
00-818 Warszawa, ul. Twarda 51/55;
z.taylor@twarda.pan.pl ariel@twarda.pan.pl

Zarys treści. Celem niniejszego artykułu jest próba zrekonstruowania przekształceń organizacyjno-własnościowych przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej w Polsce po roku 1990. Na podstawie zebranych z różnych źródeł danych ustala się stan zaawansowania procesów transformacji przedsiębiorstw żeglugowych, obejmujących przede wszystkim prywatyzację i częściowo komunalizację, ale także zmiany organizacyjne. Obserwuje się swoistą dychotomię. Większość nowo utworzonych stanowią małe prywatne przedsiębiorstwa żeglugowe, powstałe w wyniku podziału dawnych przedsiębiorstw państwowych i sprzedaży ich jednostek pływających nowym właścicielom. Z drugiej strony, transformacja systemowa, a także przystąpienie Polski do UE stworzyły warunki do powstania największej w Europie grupy armatorskiej Odratrans, zajmującej się śródlądowymi przewozami barkami, również poza Polską.

Słowa kluczowe: transformacja systemowa, żegluga śródlądowa, Odratrans, żegluga przybrzeżna, prywatyzacja, komunalizacja, geografia przedsiębiorstw.

Wprowadzenie

Żegluga śródlądowa i przybrzeżna stosunkowo rzadko są przedmiotem prac geograficznych w Polsce. Chociaż pełnią znacznie mniej doniosłą rolę niż transport drogowy czy kolejowy, niewątpliwie zasługują na większą uwagę geografów. Autorzy, kontynuując badania procesów prywatyzacji i deregulacji (liberalizacji) w polskim transporcie (Taylor i Ciechański, 2005, 2006, 2007, 2008a, b, c, 2009, 2010), w niniejszym artykule zajmują się problematyką polskiej żeglugi śródlądowej, a także – w mniejszym stopniu (ze względu na ograniczoną dostępność materiałów) – żegluga przybrzeżną w okresie transformacji gospodarczo-ustrojowej.

Żegluga śródlądowa w naszym kraju jest traktowana marginalnie, tymczasem jak pisze K. Wojewódzka-Król (2006), transport wodny jest jednym z najtańszych i zarazem najbardziej przyjaznych dla środowiska. Cytowany przez autorkę *Inland Navigation Flanders* podaje, że 1350-tonowa barka zużywa od czterech do siedmiu razy mniej paliwa niż samochód ciężarowy, a 5 litrów paliwa wystarcza do przemieszczenia jednej tony ładunku na odległość 500 km. Dla porównania, w transporcie kolejowym jest to odległość 333 km, a w samochodowym ciężarowym – 100 km. W Niemczech na przykład, żegluga śródlądowa zużywa 1% energii całego transportu, a wykonuje dziesięciokrotnie większą pracę przewozową aniżeli transport drogowy (przy siedmiokrotnie niższych kosztach zanieczyszczenia powietrza). Również obciążenie hałasem jest tu 87-krotnie niższe niż w transporcie drogowym i 70-krotnie niż w kolejowym, a koszty wypadków, odpowiednio – 178-krotnie i 12-krotnie mniejsze! Warto sobie uświadomić, że jeden zestaw rzeczny może zastąpić nawet kilkaset samochodów.

W krajach „dawnej” Unii Europejskiej żegluga śródlądowa odgrywa ważną rolę. Sieć dróg wodnych w krajach UE ma około 20 tys. km, z czego połowa dostępna jest dla statków o masie ponad 1350 ton. Liderem, jeśli chodzi o ogólną długość dróg śródlądowych są Niemcy: do regularnej żeglugi wykorzystuje się sieć liczącą 7,3 tys. km. Drugie miejsce zajmują Holandia i Francja, mające odpowiednio po 6,2 i 6,1 tys. km żeglownych rzek. Jako „kręgosłup” europejskiej sieci wodnej postrzegany jest Ren (1,4 tys. km nadających się do żeglugi). Drogą wodną Renu rocznie przewozi się około 300 mln ton ładunków, głównie niemieckich i holenderskich. Mimo pewnego spadku przewozów żegluga śródlądową, w krajach basenu reńskiego udział żeglugi śródlądowej w przewozach towarów utrzymuje się nadal na wysokim poziomie – od 11,7% w Luksemburgu do 43,4% w Holandii (Paprocki i Pieriegud, 2004). Europejska sieć śródlądowych szlaków obejmuje przede wszystkim pięć głównych ciągów:

- reński (63% europejskich przewozów),
- dunajski (ok. 10% europejskiego wolumenu przewozów),
- północ-południe łączący porty morskie w Holandii i Belgii oraz port w Dunkierce z wnętrzem krajów Beneluksu i okręgami przemysłowymi (15% przewozów),
- system obejmujący rzeki Scheldt, Mozę, Lys, Sambrę oraz kanały Alberta, Charleroi-Bruksela, Gandawa-Ternentzen i du Nord,
- wschód-zachód łączący północ i wschód Niemiec oraz zachodnie rejony Polski z zachodem Niemiec, Holandią i Belgią. Szlak ten tworzą rzeki Łaba, Wezera, Ems i Odra oraz kanały Dortmund-Ems, Łaba-Seiten, Łaba-Lubeka, Mittelrand, Kusten, Hawela, Odra-Hawela i Odra-Szprewa (ok. 4% przewozów) (Łepeck, 2009).

Według cytowanego przez W. Paprockiego i J. Pieriegud (2004) artykułu (*Europe develops...*), europejska flota wykorzystywana w żegludzie śródlądowej liczy ponad 10 tysięcy jednostek, z tego przeszło połowa (5600 statków) pocho-

dzi z Holandii. Szacuje się, że 80–90% z nich znajduje się w rękach rodzinnych firm zrzeszonych w ośmiu związkach żeglugowych. Niemcy posiadają ¼ floty eksploatowanej na Renie. Trzecia z kolei Belgia ma flotę 1350 statków, w 95% stanowiących własność rodzinnych firm posiadających bardzo często tylko jedną barkę. Ogółem około 90% taboru pływającego w UE stanowi własność indywidualnych właścicieli eksploatujących przeważnie jeden statek. Liczba dużych firm żeglugowych w Europie szacowana jest na 25 (Łepek, 2009).

Na podstawie wykazu jednostek pływających zarejestrowanych przez Polski Rejestr Statków autorzy opracowali bazę polskich przewoźników w żegludze śródlądowej i przybrzeżnej liczącą ogółem ponad 130 firm. Następnie dokonali jej podziału według rodzaju świadczonych usług na przewoźników żeglugi: śródlądowej pasażerskiej rozkładowej (regularnej), śródlądowej pasażerskiej pozarozkładowej (nieregularnej), śródlądowej towarowej oraz przybrzeżnej pasażerskiej. Z utworzonych zbiorów usunięto podmioty wykorzystujące jednostki pływające, ale niesłużące działalności przewozowej (cumujące przy nabrzeżach kawiarnie, restauracje i hotele), podmioty, dla których brakowało wiarygodnych informacji o wykonywaniu przewozów, a także podmioty posiadające jednostki wykorzystywane głównie do transportu własnej produkcji (np. przy pozyskiwaniu kruszywa) lub celów służbowych (przez organy administracji samorządowej i państwowej). Nie uwzględniono również promów linowych i lodołamaczy.

Infrastruktura żeglugi śródlądowej w Polsce

W 2008 r. ogólna długość żeglownych śródlądowych dróg wodnych w Polsce wynosiła 3660 km, z tego 3366 było eksploatowanych (tab. 1). W porównaniu z rokiem 2003 było to odpowiednio o 17 km i 344 km więcej.

Tabela 1. Żeglowne wodne drogi śródlądowe w 2008 r. (km)
Navigable inland waterways in 2008 (in km)

Drogi żeglowne <i>Navigable waterways</i>	Ogółem <i>Total</i>	Eksploatowane <i>Utilized</i>
Rzeki żeglowne	2 413	2 142
Jeziora żeglowne	259	259
Sztuczne drogi wodne	988	965
w tym: kanały	344	334
skanalizowane odcinki rzek	644	631
Razem	3 660	3 366

Źródło: *Transport...*, 2009, s. 187, zmienione.

Source: *Transport...*, 2009, p. 187, altered.

W chwili obecnej eksploatowane jest 92% ogółu szlaków żeglugowych. W przypadku jezior użytkowane jest 100% dróg, a w przypadku rzek blisko ¼ szlaków nadających się do żeglugi w ogóle nie jest eksploatowane i jest to niepokojące. W stosunku do 2000 r. odnotowany został spadek długości szlaków żeglugowych (ubyla część dróg nieeksploatowanych, a z drugiej strony – wydłużyła się długość dróg znajdujących się w eksploatacji).

Główne szlaki żeglugi śródlądowej w Polsce stanowią rzeki Wisła i Odra wraz z ujściowymi odcinkami ich ważniejszych dopływów oraz jeziora (ryc. 1). Drogi wodne poza Wisłą i Odrą mają jednak zazwyczaj marginalne znaczenie żeglugowe, a w wielu przypadkach także tylko formalne. Ze względów praktycznych za polskie drogi śródlądowe można uznać tylko Wisłę i Odrę oraz łączące je połączenia rzeczno-kanalowe. Całkowita długość tak zdefiniowanych dróg śródlądowych wynosi 1950 km, z tej liczby na Wisłę przypada 970 km, na Odrę (wraz z Kanałem Gliwickim) – 690 km, a na Kanał Bydgoski z Notecią i Wartą – 290 km. Przyjmuje się, że ważne śródlądowe szlaki transportowe mają długość 1213 km, a kluczowe znaczenie ma 16 portów rzecznych (Kulczyk i Winter, 2003).

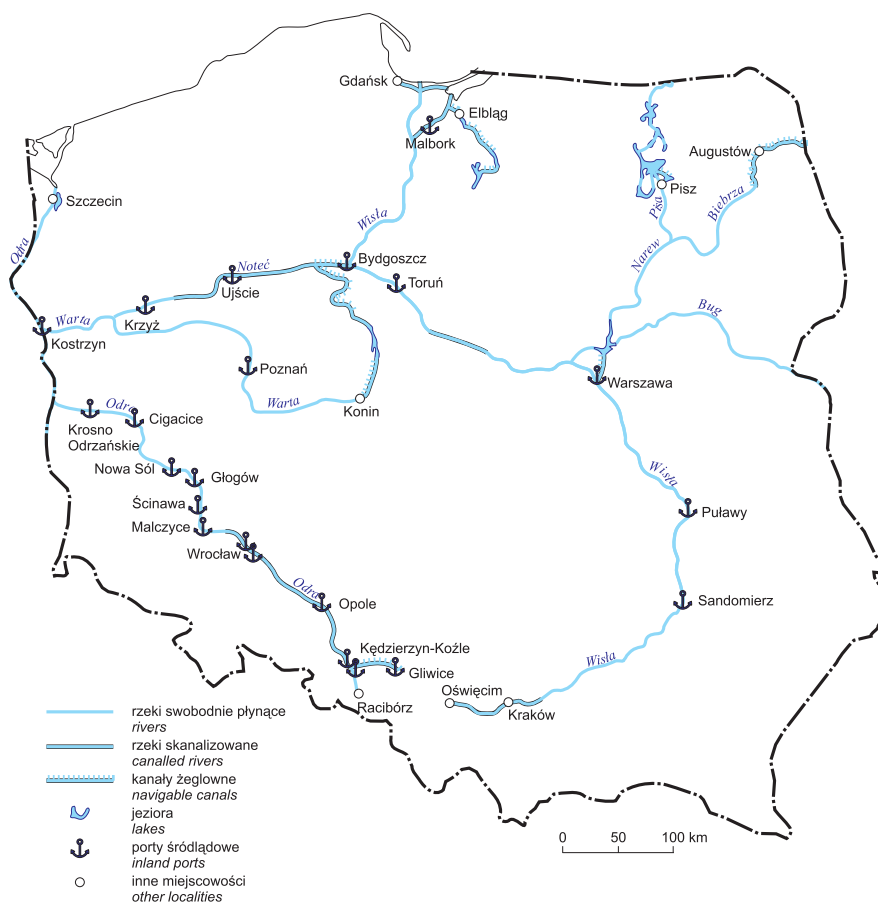
Warto jednak pamiętać, że wspomniane liczby nie oddają w pełni rzeczywistej sytuacji. Według K. Wojewódzkiej-Król (2006) powódzie z lat 1997 i 1998 znacznie zmniejszyły długość eksploatowanych dróg wodnych. Istotnym problemem jest także ich jakość – aby miały znaczenie międzynarodowe powinny posiadać parametry co najmniej IV klasy. Takie standardy spełnia w Polsce zaledwie około 5% dróg, w sumie jest to 205,9 km, obejmujące trzy niezależne od siebie odcinki Wisły, z których najdłuższy – Płock–Włocławek nie jest w ogóle wykorzystywany przez żeglugę, zaś dwa pozostałe znajdują się w dwóch ujściowych odcinkach rzeki. Katalog dróg wodnych spełniających wymogi międzynarodowe uzupełniają ujściowe odcinki Odry.

Polska sieć żeglugi śródlądowej jest objęta międzynarodową umową AGN o Głównych Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia, do których zaliczane są następujące szlaki:

- E-30 od granicy z Czechami do Świnoujścia, stanowiący fragment połączenia Morze Bałtyckie–Dunaj,
- E-40 obejmujący na terenie RP Wisłę od Warszawy do Gdańska oraz Narew i Bug na odcinku do Brześcia, a stanowiący element połączenia Morza Bałtyckiego z Dnieprem,
- E-70 mający na terenie Polski przebieg Odrą od ujścia Warty w Kostrzynie do ujścia kanału Odra–Hawela, drogę wodną Odra–Wisła, dolną Wisłę i Szkarpawę (lub Wisłę Gdańską).

Niestety, stan techniczny połączenia wschód–zachód uniemożliwia na większości odcinków żeglugę, zaś żaden z wyżej wymienionych szlaków na polskich odcinkach nie spełnia wymogów stawianych umową AGN, czyli co najmniej IV klasy (Łepeć, 2009).

Polską sieć dróg wodnych śródlądowych charakteryzuje znaczna niejednorodność zarówno pod względem parametrów żeglugowych, jak również ich rodzaju (rzeki skanalizowane, swobodnie płynące, kanały). Dodatkowo warun-



Ryc. 1. Śródlądowe drogi wodne i ważniejsze porty
Opracowanie własne na podstawie: J. Kulczyk i J. Winter (2003), R. Czermańska i inni (2003).

Inland waterways and major ports
Authors' own work based on: J. Kulczyk and J. Winter (2003), R. Czermańska *et al.* (2003).

ki do uprawiania żeglugi śródlądowej są znacząco ograniczane przez zjawiska naturalne, takie jak wahania poziomu wód czy dość długie okresy występowania pokrywy lodowej. Także uwarunkowania natury antropogenicznej są nie-najlepsze – brakuje regulacji największych rzek i ich dopływów. Podobnie liczba

portów śródlądowych nie jest wystarczająca (Czarmańska i inni, 2003; Paprocki i Pieriegud, 2004).

W 2000 r. (Wojewódzka-Król i inni, 2000) w gestii Żeglugi Bydgoskiej znajdowało sześć portów handlowych zlokalizowanych w Bydgoszczy, Kostrzynie, Ujściu, Krzyżu, Poznaniu i Malborku. Wówczas Odratrans była właścicielem portów Opole, Wrocław Popowice, Wrocław Miejski, Głogów, Koźle, Kędzierzyn-Koźle, Nowa Sól, Ścinawa. Ponadto w porcie morskim w Szczecinie Odratrans dysponowała Bazą Gazowniczą i Nabrzeżem Elbląskim. Porty w Malczycach, Gliwicach i Krośnie Odrzańskim stanowiły własność komunalną. Wykorzystanie mocy przeładunkowych portów obu spółek oscylowało na poziomie około 54–55%. Żegluga Bydgoska w większym stopniu wykorzystywała jedynie porty w Bydgoszczy i Kostrzynie, a porty w Ujściu, Krzyżu i Poznaniu nie prowadziły przeładunków. W ostatnim czasie, już po skonsolidowaniu Żeglugi Bydgoskiej z grupą kapitałową Odratrans (patrz dalej), ta ostatnia sprzedała porty Krzyż, Czarnków i Ujście oraz częściowo w Bydgoszczy i Malborku, z przeznaczeniem do innej działalności. Powodem był brak możliwości dojścia statków do wspomnianych portów (*Diagnoza...*, bez daty).

Prawne podstawy funkcjonowania żeglugi śródlądowej w Polsce

Do 20 grudnia 2000 r. funkcjonowanie żeglugi śródlądowej w Polsce regulowała *Ustawa z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych*. *Ustawa...* (1950) była poddawana wielokrotnym nowelizacjom. Jako śródlądowe drogi wodne traktowano według niej wody uznane za żeglowne lub spławne. Definiowano, jakie środki transportu uznawane są za statki, w tym za statki polskie. Obce statki i tratwy dopuszczone były do ruchu po polskich drogach wodnych na warunkach i zasadach ustalonych w umowach międzynarodowych. Warunkiem dopuszczenia danej jednostki pływającej do żeglugi po wodach śródlądowych było uzyskanie świadectwa zdolności żeglugowej stwierdzającego, że statek odpowiada wymogom konstrukcyjnym, użytkowym i bezpieczeństwa. *Ustawa...* (1950) nakładała wymóg, aby podmioty wykonujące zarobkowo i zawodowo przewozy osób lub towarów posiadały koncesje na wykonywanie działalności. Warunki przyznawania i odbierania koncesji określało rozporządzenie Ministra Komunikacji wydane w porozumieniu z przewodniczącym Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego oraz ministrami Skarbu, Administracji Publicznej, Bezpieczeństwa Publicznego, Handlu Wewnętrznego, Handlu Zagranicznego i Żeglugi. Interesujące, że z obowiązku koncesyjnego wyłączone były przedsiębiorstwa państwowe. Na mocy *Ustawy z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej* obowiązek posiadania koncesji na prowadzenie zarobkowej i zawodowej działalności transportowej w żegludze śródlądowej został zniesiony.

W końcu 2000 r. weszła w życie nowa *Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej*. Reguluje ona sprawy związane z uprawianiem żeglugi na wodach śródlądowych uznanych za żeglowne na podstawie przepisów *Prawa wodnego*. Dodatkowo przepisy tej ustawy stosuje się także do przewozów międzybrzegowych, zarobkowego przewozu osób lub ładunków, zarobkowego połowu ryb, wykonywania robót technicznych lub eksploatacji złóż kruszywa na wodach śródlądowych innych niż określone jako drogi wodne w *Prawie wodnym*. Statkiem polskim według *Ustawy...* (2001a) jest jednostka stanowiąca własność Skarbu Państwa, osoby prawnej mającej siedzibę na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, bądź też obywatela zamieszkałego na terenie RP. Administrowaniem żeglugą śródlądową zajmują się minister właściwy do spraw transportu i dyrektorzy właściwi do spraw transportu. Żeglugę na polskich śródlądowych drogach wodnych mogą uprawiać statki polskie. Statki zagraniczne mogą także prowadzić żeglugę pod warunkiem, że zawarte są umowy międzynarodowe między Polską lub Unią Europejską a państwem przynależności statku. W przypadku braku takiej umowy konieczne jest uzyskanie przez statek pozwolenia ministra właściwego do spraw transportu (w przypadku żeglugi między portami polskimi, bądź też między portem polskim a portem zagranicznym), lub dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego terytorialnie dla miejsca przekroczenia granicy państwa (w pozostałych przypadkach). Niniejsze przepisy nie odnoszą się do statków przeznaczonych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, bez względu na przynależność państwową.

Działalność przewoźnika w zakresie zarobkowego przewozu ładunków w transporcie krajowym lub międzynarodowym może zostać podjęta przez przedsiębiorcę, który odpowiada wymogowi zdolności zawodowej potwierdzonej odpowiednim zaświadczeniem lub też zatrudnia co najmniej jedną osobę posiadającą takie zaświadczenie. Wymogowi zdolności przewozowej nie podlegają przedsiębiorcy wykonujący przewozy na potrzeby własne, statkami o ładowności nie przekraczającej 200 t, promami i na drogach innych niż wodne drogi śródlądowe. Uznaje się, że zdolność zawodową posiadają osoby, które ukończyły szkołę wyższą o kierunku transportowym, szkołę średnią o kierunku żegluga śródlądowa, posiadają kwalifikacje kierownika statku o ładowności powyżej 200 t, odbyły odpowiedni kurs, bądź też przez co najmniej 2 lata prowadziły działalność przewozową lub były zatrudnione w żegludze śródlądowej u innego przedsiębiorcy. Polskie statki podlegają obowiązkowi wpisu do rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej.

Ustawa z dnia 24 października 1974 r. Prawo wodne tylko w niewielkim stopniu odnosiła się do żeglugi śródlądowej, wyłączając ją m.in. z konieczności posiadania zezwoleń wodno-prawnych. Obecnie status dróg wodnych określa *Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Ustawa..., 2001b)*. Do wód śródlądowych zalicza się wszystkie wody z wyjątkiem morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych. Wody, których właścicielem jest Skarb Państwa są

wodami publicznymi. Za własność Skarbu Państwa uznawane są morskie wody wewnętrzne wraz z wodami Zatoki Gdańskiej, śródlądowe wody powierzchniowe płynące i wody podziemne. Żegluga traktowana jest jako szczególnie korzystanie z zasobów wodnych. Niemniej, nadal nie wymaga ona pozwoleń wodnoprawnych. *Ustawa...* (2001b) określa także opłaty jakie nakłada się na korzystających z dróg wodnych i urządzeń wodnych (np. śluz), stanowiących własność Skarbu Państwa.

W 2000 r. nastąpiła deregulacja rynku żeglugi śródlądowej. Odtąd zawieranie umów i negocjowanie cen na czarterowanie jednostek stało się całkowicie swobodne. W dostępie do zawodu przewoźnika w krajach UE obowiązywały dwie zasady – potwierdzenie kwalifikacji zawodowych i wzajemne uznawanie dokumentów je potwierdzających (Paprocki i Pieriegud, 2004).

Od 1 maja 2004 r. polscy armatorzy mogą wykonywać bez ograniczeń przewozy kabotażowe w krajach UE. Wcześniej wymagały one pozwoleń. Uwolnienie rynku spowodowało, że w 2004 r. przewozy polskich armatorów wzrosły w stosunku do 2003 r. trzykrotnie, a w 2005 r. – pięciokrotnie. W tymże roku polscy armatorzy w przewozach międzynarodowych przewieźli 5,1 mln ton ładunków (54% ogólnej masy przewiezionej) i odnotowali 40% wzrost przewozów w porównaniu z 2004 r. (Bujak, 2008). W przewozach międzynarodowych dominował kabotaż, zwłaszcza między portami niemieckimi.

Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw państwowych

Przed rokiem 1990 na terenie Polski istniało siedem państwowych przedsiębiorstw zajmujących się żeglugą śródlądową (*Diagnoza...*, bez daty). Dla Żeglugi Bydgoskiej, Żeglugi Gdańskiej¹, Żeglugi Szczecińskiej i Żeglugi na Odrze organem założycielskim był minister transportu i gospodarki morskiej. Wobec Żeglugi Mazurskiej funkcję tę sprawował wojewoda suwalski, dla Żeglugi Krakowskiej – wojewoda krakowski (lub prezydent miasta Krakowa), a dla Żeglugi Warszawskiej prezydent miasta stołecznego Warszawy. Interesy polskich armatorów wobec Konsorcjum Żeglugi Śródlądowej Niemiec reprezentowała spółka prawa handlowego Navatrans SA, posiadająca stałe przedstawicielstwa w Berlinie, Duisburgu i Hadze. W omawianym okresie funkcjonowało osiem portów na Odrze, dwa na Warcie, trzy na Noteci i Kanale Bydgoskim, a cztery na Wiśle i Nogacie. Podporządkowane one były przedsiębiorstwom armatorskim. Podobnie wyglądała sytuacja małych przeładowni (Kwiatkowska, 1992).

1 stycznia 1991 r. przedsiębiorstwo państwowe Żegluga Mazurska zostało podzielone na trzy przedsiębiorstwa. Stało się tak na podstawie porozumienia pomiędzy wojewodą suwalskim (organem założycielskim Żeglugi Mazurskiej)

¹ Żegluga Gdańska zajmowała się częściowo żeglugą śródlądową, a przede wszystkim – przybrzeżną.

i wojewodą olsztyńskim. W wyniku podziału powstały trzy przedsiębiorstwa państwowe:

- 1) Żegluga Augustowska z siedzibą w Augustowie, której organem założycielskim pozostał wojewoda suwalski; armator ten obsługiwał pasażerskie przevozy turystyczne na Pojezierzu Suwalsko-Augustowskim;
- 2) Żegluga Ostródzko-Elbląska z siedzibą w Ostródzie, której organem założycielskim był wojewoda olsztyński, powołana do obsługi przewozów turystycznych m.in. na Kanale Elbląsko-Ostródzkim;
- 3) Żegluga Mazurska w Giżycku, której funkcje organu założycielskiego spełniał wojewoda suwalski, a działalność była skierowana na obsługę przewozów turystycznych na Wielkich Jeziorach Mazurskich.

Dwa najmniejsze przedsiębiorstwa – Żeglugę Warszawską i Żeglugę Krakowską – w 1991 r. postawiono w stan likwidacji. Porty należące do Żeglugi Warszawskiej skomunalizowano, a flotę sprzedano firmie Trojan sp. z o.o. (Kwiatkowska, 1992). W 1991 r. z przedsiębiorstwa Żegluga Szczecińska wyodrębniono – jako zakład budżetowy gminy miejskiej Świnoujście – firmę Żegluga Świnoujska obsługującą przewozy promowe w obrębie tego miasta (Miłkowski, 1997).

W 1992 r. nastąpiła komunalizacja Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej i włączenie jej do struktur Zakładu Komunikacji Miejskiej w Ostródzie, w których pozostaje do dziś (www.zegluga.com.pl). Wobec PP Żegluga Gdańska nie podejmowano wówczas żadnych działań. Podobnie wyglądała sytuacja z PP Żegluga Szczecińska (Rydzkowski i Rolbiecki, 1993). W 1993 r. w wyniku zakupu majątku zlikwidowanego przedsiębiorstwa Żegluga Krakowska powstało Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe Anex w Krakowie – własność A. Kierczyńskiego. W 1994 r. powołano zarządcę komisarycznego dla PP Żegluga Gdańska. Rok później wojewoda gdański przeznaczył przedsiębiorstwo do sprzedaży – nabywcą stało się należące do dwóch osób prywatnych Przedsiębiorstwo Usług Morskich. Dotychczasową nazwę Żegluga Gdańska pozostawiono jednak dla spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. W 1995 r. przedsiębiorstwo Żegluga Bydgoska przekształcono w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa (Miłkowski, 1997). W 1997 r. nastąpiła prywatyzacja Przedsiębiorstwa Żegluga Augustowska sp. z o.o. poprzez jego wyleasingowanie. Obecnie (według zapisów Krajowego Rejestru Sądowego), co najmniej od 2003 r., firma znajduje się w rękach rodziny Aleksandrowiczów. W 1999 r. w drodze prywatyzacji pracowniczej została przekształcona w spółkę z o.o. Żegluga Mazurska w Giżycku. W tej formie prawnej firma pozostaje do dziś. Obecny stan prawny dawnych przedsiębiorstw państwowych przedstawia tabela 2.

Tabela 2. Forma prawna byłych państwowych przedsiębiorstw żegluga śródlądowej w 2010 r.
Legal form of former state firms in inland shipping in 2010

Obecna nazwa przedsiębiorstwa <i>Present name of shipping firm</i>	Forma prawna <i>Legal form</i>	Rok zmiany <i>Year of change</i>	Uwagi <i>Remarks</i>
Odratrans SA	spółka akcyjna	1992	dawna Żegluga na Odrze
Żegluga Bydgoska SA	skonsolidowana	1995	skonsolidowana z Odratrans SA
Żegluga Szczecińska sp. z o.o.	jednoosobowa spółka Skarbu Państwa	2007	odmowa komunalizacji
Żegluga Świnoujska	zakład budżetowy miasta Świnoujścia	1991	wyodrębniona z Żegluga Szczecińskiej
Żegluga Mazurska sp. z o.o.	spółka pracownicza	1999	w 1991 r. wyodrębniona z PP Żegluga Mazurska
Żegluga Augustowska sp. z o.o.	sp. z o.o., własność prywatna	1997	w 1991 r. wyodrębniona z PP Żegluga Mazurska, w 1997 r. sprywatyzowana
Żegluga Ostródzko-Elbląska	oddział Zakładu Komunikacji Miejskiej w Ostródzie	1992	wyodrębniona z PP Żegluga Mazurska

Opracowanie własne na podstawie: Kwiatkowska (1992), Miłkowski (1997).

Authors' own work based on: Kwiatkowska (1992), Miłkowski (1997).

Grupa Odratrans

Ze względu na istotną rolę jaką odgrywa na rynku żegluga śródlądowej w Polsce i Europie, przedsiębiorstwo Odratrans wymaga odrębnego potraktowania. Powstało na podstawie uchwały KERM w 1946 r. jako Polska Żegluga na Odrze sp. z o.o. Udziały tej spółki należały początkowo do Ministerstwa Komunikacji, Polskich Dróg Wodnych, samorządów miejskich Wrocławia, Poznania i Szczecina oraz śląskich przedsiębiorstw. W 1948 r. spółkę zlikwidowano, ale w ostatnich dniach 1947 r. powołano do życia przedsiębiorstwo pod nazwą Państwowa Żegluga na Odrze z siedzibą we Wrocławiu. Do tego przedsiębiorstwa trafił przede wszystkim majątek likwidowanej spółki należący do Skarbu Państwa (*Odratrans...*, 2005). 16 marca 1992 r. do ówczesnego rejestru handlowego została wpisana jednoosobowa spółka Skarbu Państwa Odratrans SA. Jednocześnie wykreśleniu uległo dotychczasowe przedsiębiorstwo Żegluga na Odrze.

Kolejnym krokiem miało być rozdzielenie akcji przedsiębiorstwa pomiędzy narodowe fundusze inwestycyjne. Na to miało być przeznaczone około 60% akcji spółki, z których jeden NFI posiadałby pakiet kontrolny w wielkości 27–33%

akcji. Do dyspozycji pracowników, inwestorów zagranicznych i strategicznych przeznaczono 15% akcji, zaś 25% miało pozostać w rękach Skarbu Państwa. W 1993 r. najbardziej zaawansowany był właśnie proces przekształceń przedsiębiorstwa Odratrans, dla którego za najwłaściwszą uznano prywatyzację metodą kapitałową.

Podobnemu procesowi już w 1991 r. chciano poddać państwowe przedsiębiorstwo Żegluga Bydgoska. Procedury tej jednak zaniechano ze względu na ujemny wynik finansowy. Na kiepskie wyniki finansowe rzutowały porty rzeczne w Ujściu, Krzyżu i Malborku, które bezskutecznie próbowano skomercjalizować (Rydzkowski i Rolbiecki, 1993), a które dopiero niedawno udało się sprzedać (*Diagnoza*, bez daty).

W 1995 r. Odratrans została wniesiona do narodowych funduszy inwestycyjnych, a wiodący pakiet akcji przyznano VII NFI. W czerwcu 2003 r. VII NFI sprzedał 50,36% kapitału zakładowego spółki na rzecz spółek z ograniczoną odpowiedzialnością IZO Erg i IZO Invest. W kolejnych latach firmy te dokonały zakupów akcji należących do pozostałych funduszy, Skarbu Państwa i pracowników, tak że we wrześniu 2004 r. uzyskały łącznie 93,9% akcji spółki. W 2004 r. Odratrans posiadała 77,46%² akcji swojego dotychczasowego największego konkurenta – Żegluga Bydgoskiej SA. Dokupując kolejne pakiety Odratrans stała się w 2005 r. łącznie właścicielem 85,17% akcji Żegluga Bydgoskiej (*Odratrans...*, 2005).

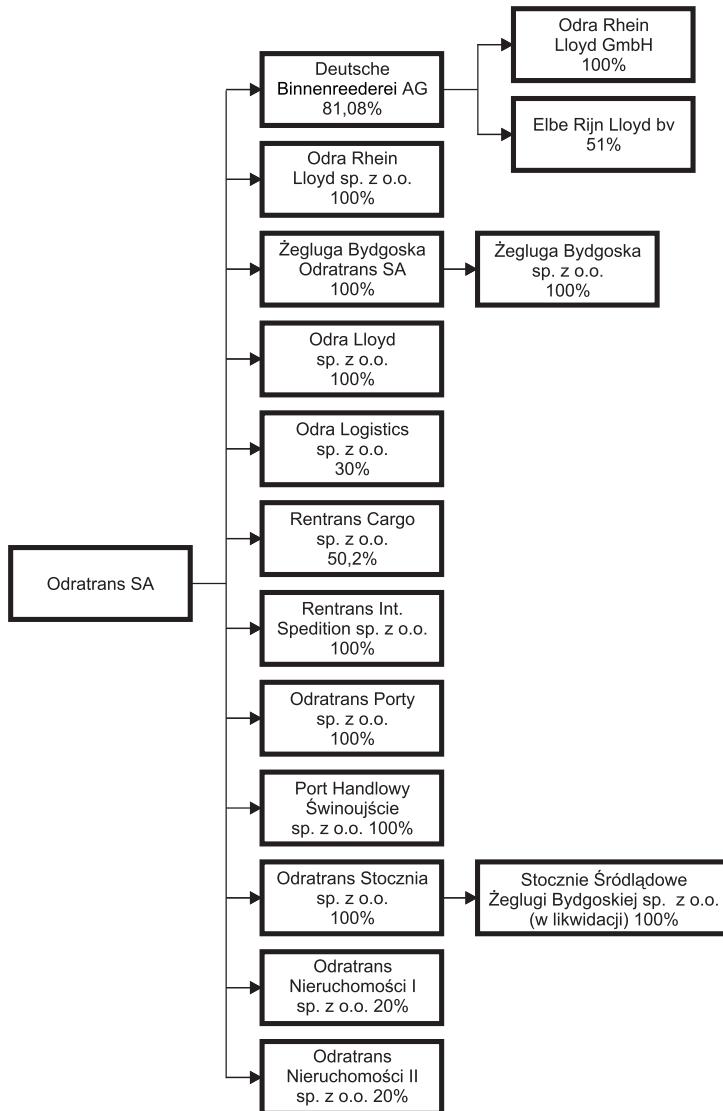
Pierwotnie zakładano, że 70–80% całej floty Żegluga Bydgoskiej, liczącej 199 jednostek (1998), zostanie wydzierżawione ich załogom. Jednak już w 2000 r. (Wojewódzka-Król i inni, 2000) Żegluga Bydgoska dzierżawiła załogom prawie całą flotę motorową (z wyjątkiem 3 barek z własnym napędem). Dzierżawa polegała na tym, że załoga zajmowała się stroną eksploatacyjno-techniczną, natomiast armator – sferą handlową, czyli pozyskiwaniem zleceń i frachtowaniem statków. Przynosiło to pozytywne skutki w postaci skrócenia czasu rejsów, obniżenia kosztów eksploatacji floty i poprawy sprawności technicznej taboru.

W 2007 r. Odratrans stała się nabywcą 72% akcji niemieckiej spółki Deutsche Binnenreederei AG z Berlina. Nieco później, w 2009 r., Żegluga Bydgoska została skonsolidowana z Odratrans. W 2010 r. właścicielami Odratrans były: I NFI Mistral SA (75% akcji) i zarejestrowany w Luksemburgu fundusz inwestycyjny NPN II s.a.r.l. (25% akcji).

W 2009 r. w skład grupy kapitałowej, której właścicielem była Odratrans wchodziło 16 przedsiębiorstw (ryc. 2). Dla porównania, w 2005 r. było ich zaledwie 10. Na terenie Niemiec Odratrans posiada spółkę zależną Deutsche Binnenreederei AG (81,08% akcji), zajmującą się masowymi przewozami towarów drogą śródlądową. Ta ostatnia jest jedynym udziałowcem Odra Rhein Lloyd GmbH, będącego przedstawicielem handlowym grupy na Niemcy. Druga spółka

² 48,43% akcji zostało odkupionych już w 2003 r., podobnie jak w przypadku Odratrans, od VII NFI (Sibilski, 2003).

zależna od Deutsche Binnenreederei (51%) – Elbe Rijn Lloyd bv jest zarejestrowana w Holandii i zajmuje się transportem między Łabą a Renem.



Ryc. 2. Struktura grupy kapitałowej Odratrans SA w 2009 r.

Źródło: www.odratrans.com.pl, zmienione.

Structure of the Odratrans SA capital group in 2009

Source: www.odratrans.com.pl, altered.

Pozostałe 13 spółek zarejestrowane jest w Polsce. Działalność polskich spółek można podzielić na transportową śródlądową, transportową pozostałą i pozatransportową. W żegludze śródlądowej dominującą rolę odgrywa spółka Żegluga Bydgoska, mająca identyczny profil działalności jak Odratrans. Ponadto, z krajowych spółek w działalność tego typu zaangażowana jest Odra Lloyd. Transportem kolejowym i drogowym zajmują się powołana w 2004 r. Odra Logistics (obecnie 30% udziałów ma Odratrans SA) oraz Rentrans Cargo sp. z o.o. (w której mniejszościowymi udziałowcami są firmy grupy Trade Trans, w tym z udziałowcem zagranicznym zarejestrowanym na Słowacji). Ta ostatnia firma wraz z Rentrans International Spedition³, zajmuje się także logistyką. Z działalnością transportową związane są też firmy portowe Odratrans Porty i Port Handlowy Świnoujście. Pierwsza z nich zajmuje się eksploatacją portów śródlądowych należących do grupy. Druga, będąca w ponad 85% własnością Odratrans i dawnego Przedsiębiorstwa Transportu Kolejowego Holding SA w Zabrze, jest typowym morskim portem handlowym. Ponadto, w skład grupy wchodzi spółki Odratrans Stocznia oraz Stocznie Śródlądowe Żegluga Bydgoskiej (w likwidacji). Pierwsza z nich powstała na bazie części majątku istniejącej jeszcze od czasów przedwojennych Wrocławskiej Stoczni Rzecznej. Druga spółka dysponuje bazami remontowymi należącymi wcześniej do Żegluga Bydgoskiej (m.in. w Bydgoszczy, Czarnkowie i Chełmnie).

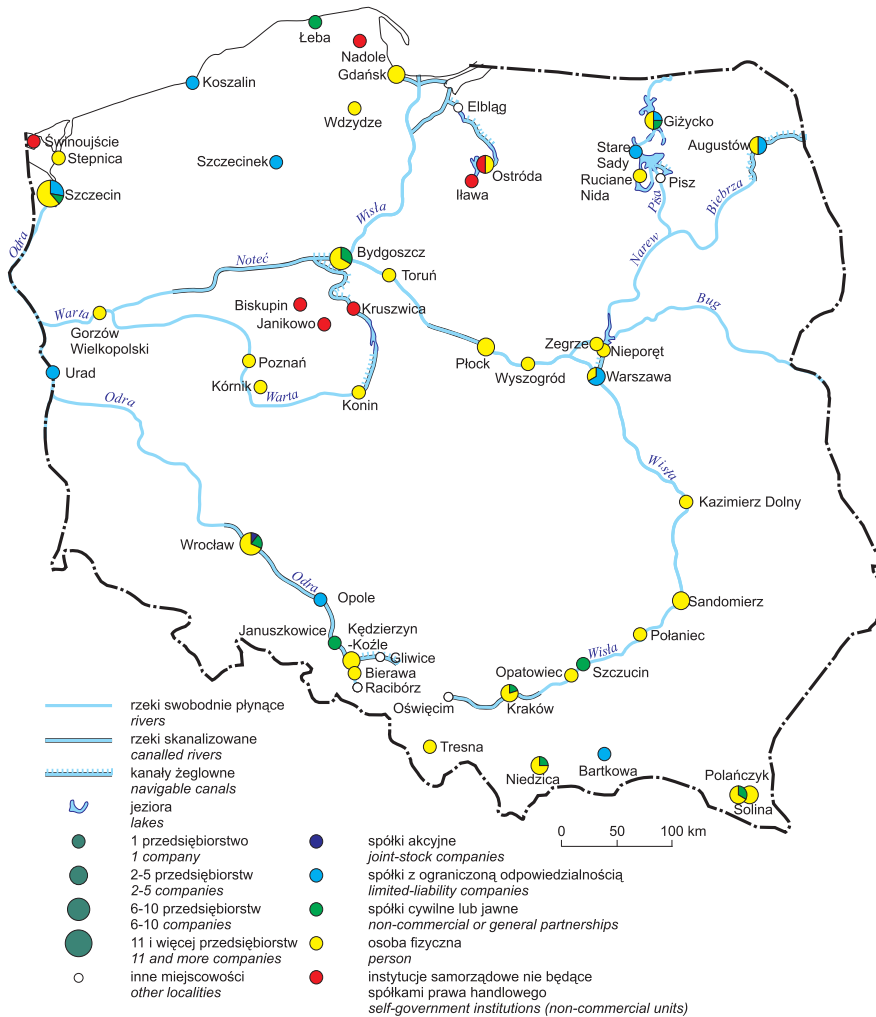
Warto zwrócić uwagę, że po przejęciu Deutsche Binnenreederei Odratrans stała się największą w Europie grupą armatorską prowadzącą przewozy barkami. W chwili obecnej, dzięki połączeniu flot polskiej i niemieckiej, grupa dysponuje flotą większą niż 900 jednostek pływających o łącznym tonażu ponad 450 000 ton. W jej skład wchodzi 260 barek motorowych i pchaczy oraz 550 barek bez napędu. Tabor ten wykorzystywany jest przede wszystkim na obszarze między Renem i Odrą, łącznie z obsługą portów morskich w Hamburgu, Bremie i Szczecinie (Łepek, 2009).

Przewoźnicy żegluga śródlądowej

W 1992 r. w transporcie śródlądowym funkcjonowało zaledwie 6 firm prywatnych. Rok później było ich już 56 (Bąkowski, 1995; Miłkowski, 1997). Do 1998 r. powstało w sumie około 150 prywatnych firm żeglugowych. Do 2004 r. ich liczba wzrosła do blisko 200 (Paprocki i Pieriegud, 2004). Rozmieszczenie firm przewozowych żegluga śródlądowej w 2009 r. przedstawia rycina 3.

Do celów niniejszego artykułu, przewoźników śródlądowych podzielono na: (1) przewoźników pasażerskiej żegluga rozkładowej (regularnej); (2) przewoźników pasażerskiej żegluga nieregularnej i (3) przewoźników żegluga towarowej.

³ Spółka weszła w skład grupy Odratrans w 2008 r., w wyniku przekształcenia istniejącej od 1994 r. firmy Rentrans sp. z o.o. należącej do Reginy Szmy.



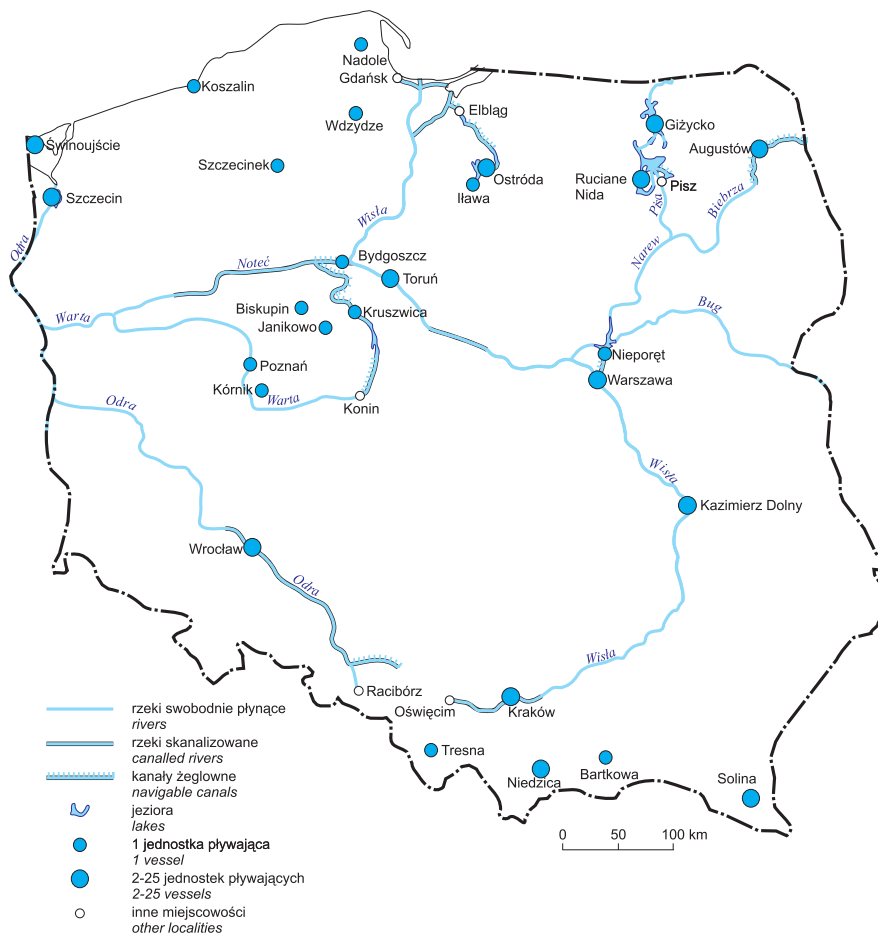
Ryc. 3. Rozmieszczenie przewoźników żeglugi śródlądowej
 Opracowanie własne na podstawie www.prs.pl i stron internetowych przewoźników.

Location of inland shipping carriers
 Authors' own work based on www.prs.pl and carriers' webpages.

Przewoźnicy pasażerskiej żeglugi regularnej

Pośród 38 podmiotów ujętych w tabeli 3 zaledwie kilka prowadziło działalność przed 1989 r. Jak już wspomniano, Żegluga Mazurska, Żegluga Augustowska i wchodząca w skład Zakładu Komunikacji Miejskiej – Żegluga Ostródzko-Elbląska stanowiły niegdyś jedno państwowe przedsiębiorstwo Żegluga Mazurska. Żegluga Świnoujska została wyodrębniona z Żeglugi Szczecińskiej. Pozo-

stałe przedsiębiorstwa od momentu powstania są inicjatywą prywatną. Posiadają zazwyczaj jedną lub kilka jednostek pływających (ryc. 4).



Ryc. 4. Rozmieszczenie śródlądowej floty regularnej żeglugi pasażerskiej
Opracowanie własne na podstawie www.prs.pl i stron internetowych przewoźników.

Location of inland shipping scheduled passenger fleet
Authors' own work based on www.prs.pl and carriers' webpages.

Można wyróżnić kilka geograficznych obszarów działania prywatnych armatorów. Na Odrze praktycznie cała żegluga skupia się w rejonie Wrocławia. Operują tutaj takie przedsiębiorstwa jak Żegluga Pasażerska Flis Adama Rysiewa, Żegluga Pasażerska Hordejuk Rafał, czy Retman Żegluga Pasażerska. Ich oferta praktycznie nie wykracza poza granice miasta Wrocławia. Drugi odcinek odrzańskiej drogi wodnej wykorzystywany w rozkładowym ruchu pasażerskim

Tabela 3. Przewoźnicy pasażerskiej żeglugi regularnej
 Passenger carriers in scheduled shipping

Nazwa armatora <i>Shipowner's name</i>	Zakres świadczonych usług <i>Services</i>
Żegluga Świnoujska Wodoloty sp. z o.o.	żegluga promowa w Świnoujściu żegluga turystyczna wodolotem na trasie Szczecin–Świnoujście
Usługi morskie	żegluga turystyczna na jeziorze Dąbie i w porcie szczecińskim
Żegluga Pasażerska Flis Adam Rysiew	żegluga turystyczna na Odrze w rejonie Wrocławia
Żegluga Pasażerska Hordejuk Rafał	żegluga turystyczna na Odrze w rejonie Wrocławia
Retman Żegluga Pasażerska	żegluga turystyczna na Odrze we Wrocławiu
Odratrans SA (Żegluga Bydgoska)	tramwaj wodny w Bydgoszczy
Prom Wisłoujście UŻiE	żegluga promowa w Gdańsku
Usługi Żeglugowe Trans-Wod Czesław Blocki	żegluga turystyczna na Wiśle w Toruniu
Stanisław Jurkowski	żegluga turystyczna na Zalewie Żegrzyńskim
Emmet Cruise – Jan Popończyk	żegluga turystyczna na trasie Warszawa–Serock
Żegluga Stołeczna sp. z o.o.	żegluga turystyczna na Wiśle w rejonie Warszawy
Żegluga Pasażerska, Henryk Skoczek	żegluga turystyczna na Wiśle w rejonie Kazimierza Dolnego
Marek Morawiec	żegluga turystyczna na Wiśle w rejonie Krakowa
Ster s.c. Ewa Bigosz–Jerzy Wiśniewski	żegluga turystyczna na Wiśle w Krakowie
Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. w Koszalinie	żegluga turystyczna na jeziorze Jamno
Urząd Miasta w Gniewinie	żegluga turystyczna na Jeziorze Żarnowieckim
Inter Nos sp. z o.o.	prom na Wyspę Sołtysią na jeziorze Lubie
Żegluga Mazurska sp. z o.o.	żegluga turystyczna na Pojezierzu Mazurskim
Zakład Komunikacji Miejskiej w Ostródzie	żegluga turystyczna na Kanale Elbląsko-Ostródzkim
Hawskie Centrum Sportu, Turystyki i Rekreacji	żegluga turystyczna na Jezioraku
Port Jachtowy u Faryja	żegluga turystyczna na trasie Ruciane Nida–Mikołajki–Ruciane Nida
Przedsiębiorstwo Żegluga Augustowska sp. z o.o.	żegluga turystyczna na Pojezierzu Augustowskim
PPH Armator	żegluga turystyczna na jeziorze Wigry
Komunikacja Miejska sp. z o.o.	żegluga turystyczna na jeziorze Trzesiecko (tramwaj wodny)
Przystań Wodna Grzegorz Turzyński	żegluga turystyczna na jeziorze Wdzydze
Michał Walczak	żegluga turystyczna na jeziorze Niedzięgiel
Państwowe Muzeum Archeologiczne – Oddział w Biskupinie	żegluga turystyczna na Jeziorze Biskupińskim

Nazwa armatora <i>Shipowner's name</i>	Zakres świadczonych usług <i>Services</i>
Miasto i gmina Janikowo	żegluga turystyczna na Jeziorze Pakoskim
Urząd Miasta w Kruszwicy	żegluga turystyczna na jeziorze Gopło
PHT Bas	żegluga turystyczna na Jeziorze Kórnickim
Robert Dusza	żegluga turystyczna na Jeziorze Żywieckim
Rest sp. z o. o. DW Stalownik	żegluga turystyczna na Jeziorze Rożnowskim
Przedsiębiorstwo Kamieniarskie Kazimierz Wolski	żegluga turystyczna na Jeziorze Czorsztyńskim
Żegluga i Turystyka s.c. Lucyna Wolska, Tomasz Jandura	żegluga turystyczna na Jeziorze Czorsztyńskim
Biała Flota Jerzy Czerski	żegluga turystyczna na Jeziorze Solińskim
Tramp s.c.	żegluga turystyczna na Jeziorze Solińskim
Wypożyczalnia Sprzętu Wodnego	żegluga turystyczna na Jeziorze Solińskim

Opracowanie własne na podstawie Polskiego Rejestru Statków i stron internetowych przewoźników.
Authors' own work based on *Polski Rejestr Statków* and webpages of carriers.

– to okolice Szczecina i Świnoujścia. Miasta te łączy turystyczna linia wodolotowa obsługiwana przez firmę Wodoloty. Ponadto firma Usługi Morskie ze Szczecina oferuje rejsy rozkładowe po porcie szczecińskim i jeziorze Dąbie. Żegluga Świnoujska w ramach transportu miejskiego w Świnoujściu wykonuje przewozy promowe pasażerów i samochodów w centrum miasta i w rejonie Karsiboru.

Nieco korzystniej wygląda sytuacja przewozowa na Wiśle. W Krakowie regularne połączenie oferuje dwóch przewoźników: firma Ster obsługuje rejsy do podkrakowskiego Tyńca i w granicach miasta Krakowa, podobnie firma należąca do Marka Morawca. W rejonie Kazimierza Dolnego usługi świadczy Żegluga Pasażerska należąca do Henryka Skoczka. Żegluga Stołeczna oferuje godzinne rejsy po Wiśle w Warszawie, a także usługi tramwaju wodnego. Należąca do Jana Popończyka firma Emmet Cruise obsługuje rozkładową linię łączącą Warszawę z Serockiem, natomiast flota Stanisława Jurkowskiego zajmuje się obsługą rozkładowych przewozów pasażerskich na Zalewie Zegrzyńskim. W Toruniu wycieczki po Wiśle oferuje firma Usługi Żeglugowe Trans-Wod Czesław Błocki z Zielonki. W Bydgoszczy, na zlecenie władz miasta, dawna Żegluga Bydgoska obsługuje tramwaj wodny kursujący pomiędzy Astorią a hipermarketem Tesco.

Odrębną grupę przewoźników stanowią firmy funkcjonujące na zbiornikach wodnych – najwięcej na Pojezierzu Mazurskim. Są to przede wszystkim przewoźnicy wywodzący się z dawnego przedsiębiorstwa Żegluga Mazurska. Oprócz nich przewozy na Jezioraku wykonuje Iławskie Centrum Sportu, Turystyki i Rekreacji, a Port Jachtowy u Faryja regularną linią żeglugową łączy Rucianę-Nidę z Mikołajkami. Ofertę stałych rejsów uzupełnia PPH Armator operujący na jeziorze Wigry.

Drugim dużym skupiskiem regularnej żeglugi pasażerskiej jest zbiornik soliński, na którym regularne przewozy wykonują: należąca do Jerzego Czerskiego Biała Flota, firma Tramp i Wypożyczalnia Sprzętu Wodnego w Solinie. Na zbiorniku czorszyńskim przewozy pasażerskie wykonują firmy Żegluga i Turystyka oraz Przedsiębiorstwo Kamieniarskie Kazimierza Wolskiego.

Na pozostałych akwenach występują pojedynczy przewoźnicy. Pierwszą grupę stanowią samorządy i podmioty od nich zależne (jeziora: Jamno, Pakoskie, Trzesiecko, Żarnowieckie i Gopło). Na jeziorach Jamno i Trzesiecko działalność żegluga jest wykonywana przez przedsiębiorstwa transportu miejskiego. Drugą grupę stanowią przewoźnicy prywatni operujący na jeziorach lub zbiornikach Niedzięgiel, Kórnickim, Wdzydzkim, Rożnowskim i Żywieckim. Ponadto funkcjonuje prywatny prom zapewniający łączność ze światem kempingowi położonemu na Wyspie Soltysiej na jeziorze Lubie (ryc. 4).

Przewoźnicy pasażerskiej żeglugi nieregularnej

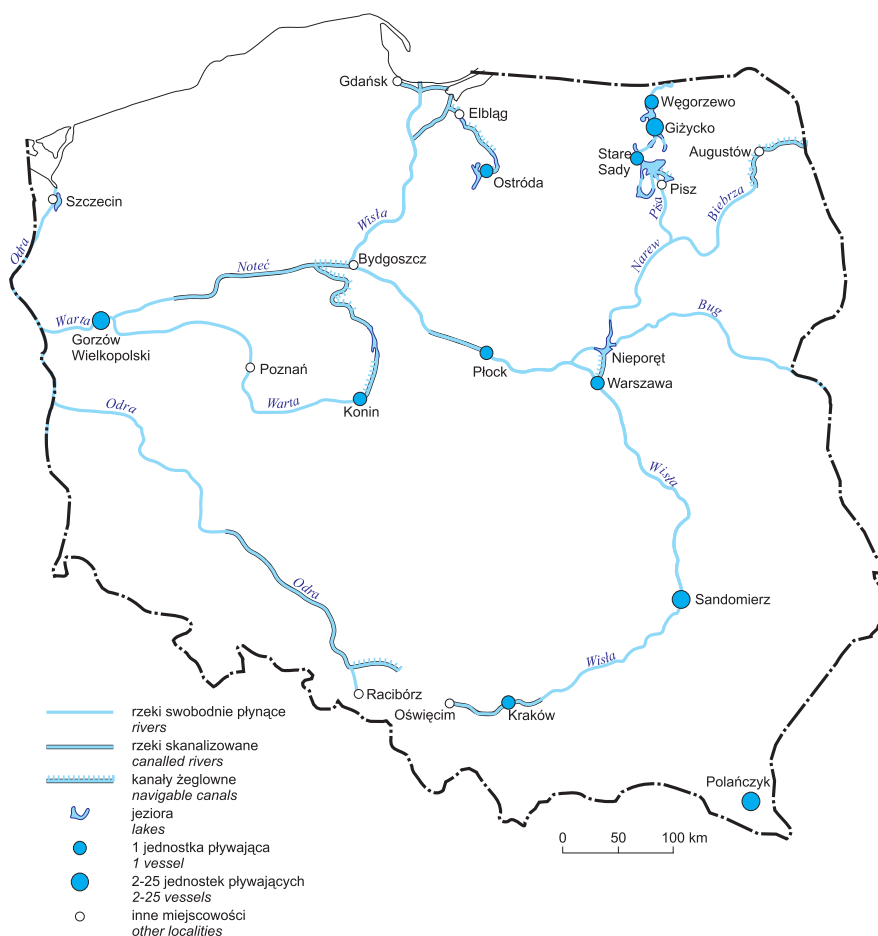
W żegludze nieregularnej (tab. 4) funkcjonuje znacznie mniejsza liczba przewoźników (16) i wszystkie firmy są własnością kapitału prywatnego. Czte-

Tabela 4. Przewoźnicy pasażerskiej żeglugi nieregularnej
Passenger carriers in non-scheduled shipping

Nazwa armatora <i>Shipowner's name</i>	Obszar działania <i>Area of activity</i>
Firma Handlowo-Usługowa Patryk – Andrzej Zięba	Wisła w rejonie Płocka
Żegluga Śródlądowa Tadeusz Prokop	Wisła w okolicy Sandomierza
Henryk Banaś, Grzegorz Banaś	Wisła w okolicy Sandomierza
Aqua Fun	Wisła w rejonie Krakowa
Artur Tworek	Jezioro Solińskie
Krzysztof Białecki	Jezioro Solińskie
Przedsiębiorstwo Usług Wodnych Marcin Jurkowski	Jezioro Czorszyńskie
Bosman s.c. Śródlądowy Transport Wodny	Wielkie Jeziora Mazurskie
DNV Tours Polska sp. z o.o.	Wielkie Jeziora Mazurskie
PP Gramy Grzegorz Tomasz Olchawski	Wielkie Jeziora Mazurskie
Piotr Konstantynowicz	Wielkie Jeziora Mazurskie
Usługi w Żegludze Śródlądowej	Wielkie Jeziora Mazurskie
Przewozy pasażerskie Statek Cyranka FHU Krzysztof Rojewski,	jezioro Ukiel
PHU Artserwis	trasa Konin–Kruszwica
Stamir s.c.	jezioro Łebsko
Sea Horse Obsługa Statków	Zalew Szczeciński

Opracowanie własne na podstawie Polskiego Rejestru Statków i stron internetowych przewoźników.
Authors' own work based on *Polski Rejestr Statków* and webpages of carriers.

rech oferuje rejsy czarterowe po Wiśle w okolicach Sandomierza (dwie firmy), Krakowa i Płocka (po jednej). Dwa inne podmioty świadczą usługi na Jeziorze Solińskim, a jeden na Czorsztyńskim. Znaczącą grupę (6 podmiotów) stanowią przewoźnicy realizujący przewozy po Wielkich Jeziorach Mazurskich. Pozostali przewoźnicy oferują swoje usługi na szlaku Konin–Kruszwica, na jeziorze Łebsko i na Zalewie Szczecińskim (ryc. 5).



Ryc. 5. Rozmieszczenie śródlądowej floty nieregularnej żeglugi pasażerskiej
 Opracowanie własne na podstawie www.prs.pl i stron internetowych przewoźników.

Location of inland shipping non-scheduled (irregular) passenger fleet
 Authors' own work based on www.prs.pl and carriers' webpages.

Przewoźnicy żeglugi towarowej

Podane wyżej ograniczenia w zakresie infrastruktury żeglugi śródlądowej sprawiają, że spełnia ona marginalną rolę na polskim rynku transportowym. Szacuje się, że jej udział w przewozach ładunków w latach 1995–2001 oscylował na poziomie 0,7% (Paprocki i Pieriegud, 2004).

Przewoźników śródlądowych realizujących przewozy towarowe można podzielić na trzy grupy. Pierwszą z nich stanowią Odratrans (w 2009 r. 291 jednostek) i spółki zależne (około 100), dysponujące największą w Polsce flotą liczącą łącznie prawie 400 jednostek. Drugą grupę stanowią przewoźnicy dysponujący co najmniej dwiema jednostkami pływającymi, trzecią zaś podmioty posiadające tylko jedną jednostkę (ryc. 6).

W bazie przedsiębiorstw autorzy artykułu umieścili ogółem 24 firmy dysponujące flotą liczącą co najmniej dwie jednostki (tab. 5). Trzy z nich (Przedsiębiorstwo Comal, Ryszard Marczewski i Przedsiębiorstwo Usług Wodnych M. Jurkowski) posiadają jedynie barki bez napędu – w pierwszym przypadku zbiornikowe do przewozu paliw płynnych. Większość przewoźników dysponuje parkiem składającym się z dwóch pchaczy i kilku barek, rekordziści – jak Navigar czy Fabico – mają po pięć lub sześć pchaczy. Przedsiębiorstwo AGT ze Szczecina oprócz pchacza dysponuje czterema barkami motorowymi. Najmniejsi przewoźnicy mają do dyspozycji jeden pchacz i jedną barkę. Analizując rozkład przestrzenny należy stwierdzić, że najwięcej przewoźników ma zarejestrowane jednostki pływające w Szczecinie, w tym są podmioty posiadające pojazdy wyposażone we własny napęd mechaniczny. Drugimi co do znaczenia portami są Wrocław i Gdańsk, w którym swoje jednostki ma zarejestrowanych po trzech przewoźników (w tym jeden wspólny dla Szczecina i Wrocławia). Ponadto w Krakowie zarejestrowane są statki dwóch przewoźników. W Wyszogrodzie, Stepnicy, Uradzie, Kędzierzynie-Koźlu, Szczucinie, Połańcu, Sandomierzu, Zegrzu i Bydgoszczy stacjonują jednostki pojedynczych właścicieli.

Nieco liczniejszą grupę stanowią przewoźnicy dysponujący wyłącznie jedną jednostką pływającą o charakterze handlowym (tab. 6, ryc. 6). Brano pod uwagę tylko jednostki pływające służące do transportu ładunków masowych jak pchacze, holowniki, barki pchane i motorowe. W analizie nie uwzględniono motorówek i pontonów zakładając, że nie służą one usługowemu przewożeniu ładunków. Spośród 28 pojazdów, 15 stanowią barki motorowe. Siedem z nich przypisanych jest do portów w Bydgoszczy, a po cztery w Szczecinie i Wrocławiu. Ponadto w rękach prywatnych przewoźników znajdowało się 6 pchaczy stacjonujących w portach w Kędzierzynie-Koźlu, Szczecinie, Januszkowicach, Płocku i Warszawie. Holowniki przypisano do portów w Opatowcu i Wrocławiu. Warto zwrócić także uwagę, że pięciu właścicieli dysponowało wyłącznie barkami pchanymi.

Tabela 5. Ważniejsi przewoźnicy śródlądowej żeglugi towarowej, posiadający więcej niż jedną jednostkę pływającą (oprócz spółek grupy Odratrans)

Major carriers in inland freight shipping, owning more than one vessel (besides companies of the Odratrans group)

Nazwa armatora <i>Shipowner's name</i>	Porty <i>Ports</i>	Posiadane jednostki <i>Vessels</i>
Żegluga Wyszogrodzka kpt. Żeglugi Jerzy Pielaciński	Wyszogród	2 pchacze, 5 barek pchanych
Deni – Janina Denisz	Szczecin, Wrocław	2 pchacze, 3 barki pchane
AGT Przedsiębiorstwo Żeglugowe sp. z o.o.	Szczecin	1 pchacz, 4 barki motorowe
Fabico Zbigniew Fabiańczyk	Szczecin	6 pchaczy, 1 barka motorowa, 11 barek pchanych
Frachtpol s.c.	Szczecin	2 barki motorowe
Konstal Paweł Pietruszczak	Szczecin	2 barki motorowe
Muflon 09 Śródlądowy Transport Wodny	Szczecin, Stepnica	2 pchacze
Żegluga Szczecińska sp. z o.o.	Szczecin	2 pchacze, 2 barki
Port Żegluga Szczecińska sp. z o.o.	Szczecin	1 pchacz, 8 barek pchanych
Projekt Żegluga sp. z o.o.	Szczecin	2 pchacze, 4 barki
Navigar Deneko-Garbień s.j.	Szczecin	5 pchaczy, 6 barek pchanych
P & D sp. z o.o.	Urad	1 pchacz, 1 barka pchana
Transbode s.j. Z. Bogumił., Z. Deniusz	Wrocław	pchacz, barka motorowa, 2 barki pchane
Nawatrans Polska sp. z o.o.	Wrocław	3 pchacze, 8 barek pchanych
Przedsiębiorstwo Transportu Śródlądowego Dommil Czesław Szarek	Kędzierzyn- Koźle	2 pchacze, 2 barki pchane
Wodtrans s.c.	Bydgoszcz	3 barki motorowe
Żegluga HTŚ sp. z o.o.	Gdańsk	2 pchacze, 4 barki pchane
Przedsiębiorstwo Comal	Gdańsk	4 barki zbiornikowe, 1 barka pchana
Wisła-Flis	Gdańsk	1 barka motorowa, 1 barka pchana
Przedsiębiorstwo Usług Wodnych Marcin Jurkowski	Warszawa, Zegrze	2 barki pchane
Ryszard Marczewski	Sandomierz, Połaniec	1 barka pchana, barka pełnopokładowa
Firma Handlowo-Usługowa Rzeka s.c.	Szczecin	1 holownik, 3 barki pchane
Kazimierz Michalik	Kraków	2 pchacze
Przedsiębiorstwo Prywatne Żegluga Krakowska	Kraków	1 pchacz, 1 barka

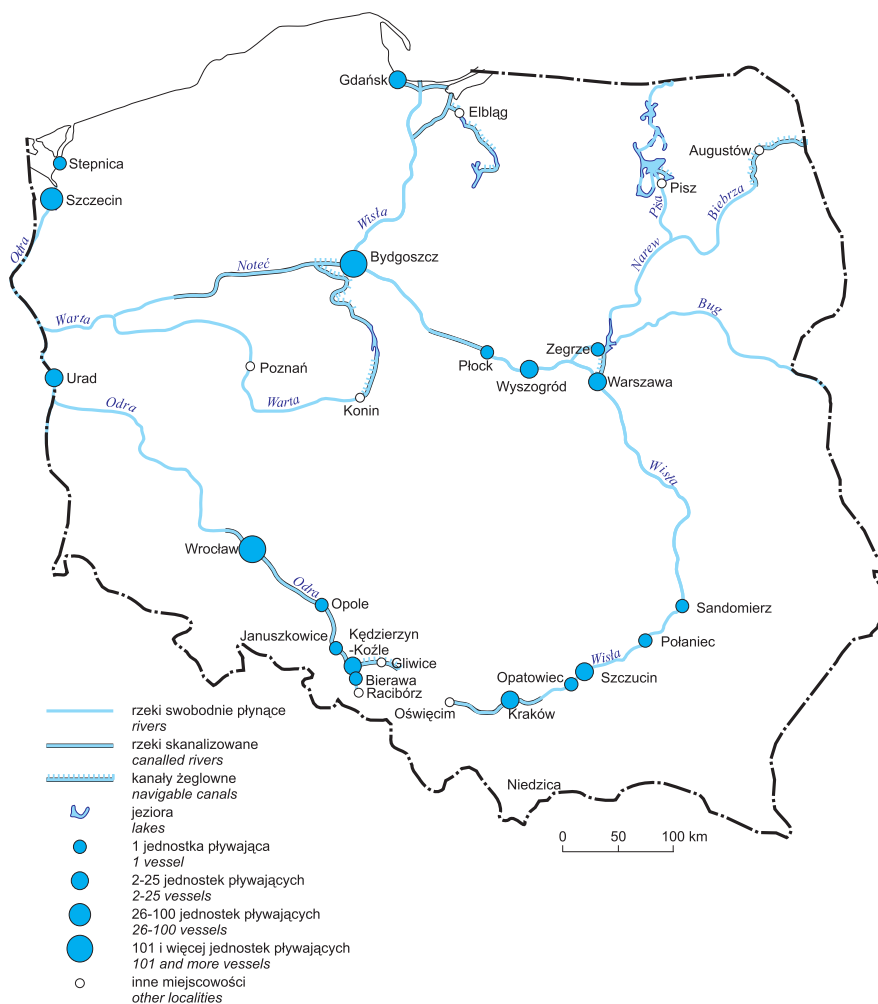
Opracowanie własne na podstawie Polskiego Rejestru Statków i stron internetowych przewoźników.

Authors' own work based on *Polski Rejestr Statków* and webpages of carriers.

Tabela 6. Przewoźnicy towarowi posiadający wyłącznie pojedyncze jednostki pływające
Freight carriers owning single vessels only

Nazwa armatora <i>Shipowner's name</i>	Porty <i>Ports</i>	Posiadane jednostki <i>Vessels</i>
Hepol-Trans s.c. Transport Wodny R. Hajduk, S. Olkiewicz	Szczecin	barka motorowa
Jakmon Jan Stupnicki	Szczecin	pchacz
Jas-Star	Szczecin	barka pchana
Józef Chwalewski	Szczecin	barka motorowa
Transport wodny śródlądowy Krybar	Szczecin	barka pchana
Transport Wodny Łyko	Szczecin	barka motorowa
Błażej Stanisław Tomaszewski	Szczecin	barka motorowa
Barka-Trans	Wrocław	barka motorowa
BM Trans s.c.	Wrocław	barka motorowa
Fryport Firma Transportowa	Wrocław	barka motorowa
Mariner Śródlądowy Transport Wodny Piotr Leśniewicz	Wrocław	barka motorowa
P&D Baustoffe	Wrocław	barka pchana
Wiesław Szczubelek	Wrocław	holownik
Odra Bis sp. z o.o.	Opole	barka do zestawu pchanego
Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Stocznia Januszkowice	Januszkowice	pchacz
Armator Olejnik	Kędzierzyn- Koźle	pchacz
PW Norbert Ruzik	Bierawa	barka do zestawu pchanego
Bartuś Autotransport Śródlądowy TWKiM	Bydgoszcz	barka motorowa
PTW Iwomar H. Bładosz, M. Pięta	Bydgoszcz	barka motorowa
PTW Ren-Bar s.c.	Bydgoszcz	barka motorowa
PTW Kuba-Trans Zdzisław Kubaczyński	Bydgoszcz	barka motorowa
Transport Wodny Fracht	Bydgoszcz	barka motorowa
Usługi Transportowe s.c. B. Wawrzyńczak, A. Wawrzyńczak	Bydgoszcz	barka motorowa
Transport Ciężarowy	Bydgoszcz	barka motorowa
PUP Neptun	Płock	pchacz
Radan Inwestor sp. z o.o.	Warszawa	pchacz
PHU Transtech	Opatowiec	holownik
KMW Energia sp. z o.o.	brak danych	pchacz

Opracowanie własne na podstawie Polskiego Rejestru Statków i stron internetowych przewoźników.
Authors' own work based on *Polski Rejestr Statków* and webpages of carriers.



Ryc. 6. Rozmieszczenie śródlądowej floty żeglugi towarowej

Opracowanie własne na podstawie www.prs.pl i stron internetowych przewoźników.

Location of inland shipping cargo fleet

Authors' own work based on www.prs.pl and carriers' webpages.

Przewoźnicy żeglugi przybrzeżnej

Żegluga przybrzeżna, choć dość ściśle powiązana z żeglugą śródlądową, wymaga odrębnego potraktowania, choćby dlatego, że jej flota rejestrowana jest jako jednostki zarówno śródlądowe, jak i morskie. Statki żeglugi przybrzeżnej przewożą niemal wyłącznie pasażerów. Wyodrębnienie przewoźników wyko-

nujących przewozy przybrzeżne nie jest jednak łatwe. Baza Polskiego Rejestru Statków, dotycząca statków morskich, zawiera znacznie mniej informacji o armatorach niż jej odpowiednik dotyczący żegluga śródlądowej – dlatego nie jest możliwa pełna ich identyfikacja. Tabela 7 zawiera zatem tylko informacje o podmiotach uznanych za najważniejsze na rynku.

Największym przedsiębiorstwem prowadzącym regularne przewozy pasażerskie w żegludze przybrzeżnej jest obecnie Żegluga Gdańska. Firma kultuwyje

Tabela 7. Ważniejsi przewoźnicy pasażerskiej żegluga przybrzeżnej
Major passenger carriers in Baltic coastal shipping

Nazwa armatora <i>Shipowner's name</i>	Zakres świadczonych usług <i>Services</i>
Żegluga Gdańska sp. z o.o.	regularna żegluga z Gdańska, Ustki, Kołobrzegu, na Zalewie Wiślanym i Zatoce Puckiej
Ustka Tour s.c., Sławomir Gojdz, Jerzy Olszewski, Adam Węgiński	regularna i nieregularna żegluga turystyczna w kilku rejonach
Przetwórstwo Rybne Granfish s.c., M.W. i M. Klos	regularna żegluga turystyczna na Zatoce Gdańskiej
Darkris Travel s.c.	regularna żegluga turystyczna w rejonie Gdańska
Statek Wycieczkowy Pirat	regularna żegluga turystyczna w rejonie Sopotu
Edward Muza	regularna żegluga turystyczna w rejonie Jastarni
Kalinowska Krystyna – Przedsiębiorstwo Usług Żeglugowych Elster	regularna żegluga turystyczna na Zalewie Wiślanym
Komunalny Związek Gmin Nadzalewowych	nieregularna żegluga turystyczna na Zalewie Wiślanym i Kanale Elbląsko-Ostródzkim
KTL s.c., E. Kruszczyński, D. Toczek, B. Lenkiewicz	regularna żegluga turystyczna w rejonie Darłowa
Rejsy po morzu Monika III s.c.	regularna żegluga turystyczna w okolicy Kołobrzegu
Halina i Józef Skiba	regularna żegluga turystyczna na trasie Dziwnów–Kamień Pomorski
Bronisław Domnik	żegluga turystyczna na zamówienie (Jastarnia)
Władysław Dzedżon	żegluga turystyczna na zamówienie (Władysławowo)
Flota Bałtycka	żegluga turystyczna na zamówienie (Władysławowo)
Jarosław Kirszling	żegluga turystyczna na zamówienie (Władysławowo)
Żegluga pasażerska „Łeba”, Turystyka i Wędkarstwo Morskie, Jarosław Bartha	żegluga turystyczna na zamówienie (Łeba)
FUH „Uni-Bis”	żegluga turystyczna na zamówienie (Łeba)
Żegluga Pasażerska „Miss” s.c.	żegluga turystyczna na zamówienie (Darłowo)
Przybrzeżna Żegluga Pasażerska „Czerwony Szkwał”, R. Chudziak, B. Rogaczewski	żegluga turystyczna na zamówienie (Kołobrzeg)

Opracowanie własne na podstawie Polskiego Rejestru Statków i stron internetowych przewoźników.
Authors' own work based on *Polski Rejestr Statków* and webpages of carriers.

tradycje „białej floty” zapoczątkowane w roku 1946. Żegluga Gdańska oferuje obecnie międzynarodowe połączenia czarterowe wodolotem z Elbląga, Krynicy Morskiej i Fromborka do Kaliningradu oraz rozkładowe z Kołobrzegu, Darłowa i Ustki na duńską wyspę Bornholm. W żegludze krajowej utrzymuje regularne połączenia po Zatoce Gdańskiej i Zalewie Wiślanym. Nowością w ofercie firmy są tramwaje wodne po Zatoce Gdańskiej – usługa realizowana na rzecz Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej. W 2009 r. rozkład tramwajowy obejmował linie:

- F1 Gdańsk–Hel,
- F2 Sopot–Hel,
- F4 Gdańsk–Sobieszewo,
- 520 Gdynia–Hel,
- 530 Gdynia–Jastarnia.

Do obsługi wyżej wymienionych oraz innych rozkładowych i pozarozkładowych połączeń firma dysponuje flotą 21 jednostek – 12 statków i 9 wodolotów (www.zegluga.pl). Innym liczącym się przewoźnikiem jest Ustka Tour dysponujący flotą sześciu jednostek obsługujących regularną i nieregularną żeglugę z Międzyzdrojów, Darłowa, Ustki, Łeby, Gdyni i gdańskiego Westerplatte. Ponadto, na Zalewie Wiślanym rozkładowe przewozy świadczy firma Elster Krystyny Kalinowskiej, a Komunalny Związek Gmin Nadzalewowych zajmuje się nieregularną żeglugą pasażerską na Zalewie Wiślanym i Kanale Elbląsko-Ostródzkim. Pozostali przewoźnicy zazwyczaj dysponują mniejszą liczbą jednostek, obsługujących głównie rejsy na zamówienie. Domeną polskiej żeglugi przybrzeżnej, poza połączeniami realizowanymi przez Żeglugę Gdańską, są krótkie rejsy po Bałtyku w pobliżu macierzystego portu.

Podsumowanie

Warunki fizycznogeograficzne mocno ograniczają możliwości rozwojowe polskiej żeglugi śródlądowej co sprawia, że jej znaczenie jest o wiele mniejsze niż w krajach Europy Zachodniej. Niekorzystny wpływ mają długie zlodzenie i znaczne wahania poziomu wód, które w połączeniu z poważnymi brakami w wyposażeniu infrastrukturalnym prowadzą do ograniczenia żeglugi do zaledwie kilku miesięcy w roku. Znaczącym utrudnieniem jest praktycznie dziki charakter żeglownych rzek. Klasycznym przykładem jest tu Wisła, na której w zasadzie nie prowadzi się żeglugi towarowej. Tylko nieliczne odcinki polskich rzek spełniają wymogi stawiane międzynarodowym drogom żeglugowym. W przypadku zaniechania dalszych kroków mających na celu poprawę infrastruktury należy spodziewać się postępującej marginalizacji żeglugi śródlądowej i zmniejszania się jej roli w obsłudze, zwłaszcza towarowego, transportu w Polsce.

W ruchu towarowym odnotowuje się znaczący spadek przewozów krajowych. W ślad za nim idzie duża redukcja floty posiadanej przez polskich przewoźników śródlądowych. Jednocześnie, aby uniknąć całkowitego unicestwienia, polscy armatorzy musieli pomyśleć o zjednoczeniu sił zarówno na rynku krajowym (stworzenie grupy z udziałem dwóch największych podmiotów – Odratrans i Żegluga Bydgoskiej), jak i międzynarodowym (poprzez wykup niemieckiego konkurenta Deutsche Binnenreederei). Szczególnie to ostatnie posunięcie należy ocenić jako bardzo korzystne – otwarcie rynków Unii Europejskiej dla polskiego kabotażu z pewnością przyczyniło się do znaczącej zmiany struktury przewozów – obecnie polscy armatorzy ponad połowę przewozów wykonują w obrocie międzynarodowym, z tego większość w przewozach kabotażowych na terenie Niemiec. Niestety, dość niefortunne jest w tym przypadku uzależnienie od jednego, niemieckiego rynku. Także struktura przewozów na rynku krajowym wydaje się niezbyt korzystna – dominują na nim surowce nieprzetworzone, przewożone głównie na znacznie mniejsze niż na zachodzie odległości (bardzo duży udział przewozów na odległość do 49 km⁴). Szczególnie niepokojący jest fakt ciągłego starzenia się floty i praktycznie braku jej restytucji – utrzymanie się takiego stanu rzeczy może zachwiać w przyszłości pozycją polskich armatorów na rynku zarówno krajowym jak i międzynarodowym⁵.

Również w żegludze pasażerskiej odnotowuje się pewne zmiany przewozów i floty. Przewozy nie zmalały w takim stopniu jak w przypadku żegluga towarowej – w ostatnich latach można wręcz mówić o stopniowym wzroście liczby przewiezionych osób. Towarzyszy temu pewna rozbudowa floty, niestety często o jednostki stare, niejednokrotnie pochodzące prawdopodobnie z przebudowy jednostek towarowych. W przypadku tego typu przewozów obserwuje się jednak spadek udziału przewozów międzynarodowych. Jest to zapewne skutkiem wstąpienia Polski do UE i zniknięcia rejsów z ofertą sklepów wolnocłowych (głównie w okolicach Szczecina i Świnoujścia). W zasadzie brakuje również popularnej na Zachodzie żegluga o charakterze publicznego transportu miejskiego; trudno oczekiwać w Polsce rozwiązań popularnych np. w Szwajcarii, gdzie statki są normalnym środkiem codziennych podróży. U nas ten rodzaj transportu dopiero się rozwija, głównie w postaci uruchamianych m.in. w Warszawie, Bydgoszczy i Trójmieście tzw. tramwajów wodnych. Jedynie w Świnoujściu, ze względu na warunki fizjograficzne, można mówić o dużym znaczeniu żegluga śródlądowej. W pozostałych przypadkach przewoźnicy oferują głównie rejsy okrężne w pobliżu dużych miast i na obszarach atrakcyjnych przyrodniczo. Tylko w nielicznych przypadkach, głównie na Kanale Elbląsko-Ostródzkim i Wielkich Jeziorach Mazurskich, realizowane są rejsy o charakterze wahadłowym.

⁴ Wchodzą tu m.in. przewozy realizowane w obrębie Portu Miejskiego we Wrocławiu, gdzie przynajmniej jeszcze kilka lat temu dochodziło do kuriozalnej sytuacji, kiedy w czasie skucia Odry lodem przewożono węgiel dla położonej obok portu Elektrowni Wrocław kolejną i przeładowywano na barki. Było to efektem przystosowania elektrowni do obsługi wyłącznie transportem wodnym.

⁵ Szerzej patrz: *Diagnoza...* (bez daty).

Obecnie na rynku dominują przedsiębiorstwa prywatne żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej. Ma to miejsce zarówno w przewozach towarowych, gdzie dominującą rolę odgrywa grupa Odratrans, jak w przewozach pasażerskich. W wielu rejonach Polski, zwłaszcza w przewozach osób funkcjonują wyłącznie firmy prywatne, zaś udział sektora publicznego ogranicza się głównie do obsługi połączeń wahadłowych w ramach usług transportu miejskiego (włączając w to rejsy po Kanale Elbląsko-Ostródzkim). W ruchu towarowym niewielką rolę odgrywa Żegluga Szczecińska, będąca jednoosobową spółką Skarbu Państwa. Jednocześnie w Polsce można zaobserwować znacznie większą koncentrację taboru żeglugi śródlądowej w jednych rękach niż ma to miejsce w krajach „dawnej” UE.

Reasumując, żeglugę śródlądową należy uznać z jedną z najbardziej zderegulowanych gałęzi transportu w Polsce, gdzie własność prywatna zdecydowanie dominuje. Jednocześnie trzeba sobie uświadomić, że jest to zarazem jedna z najbardziej zaniedbanych dziedzin transportu – praktycznie od wielu lat nie dokonuje się większych inwestycji w jej infrastrukturę. Brakuje też państwowej polityki, która pozwoliłaby żegludze śródlądowej osiągnąć należne jej – choćby ze względów ekologicznych – miejsce w systemie transportowym kraju. Kontynuowanie obecnego stosunku władz do tej gałęzi transportu sprawi, że jej rola zostanie sprowadzona do atrakcji turystycznej i taniego przewoźnika towarowego dla bardziej rozwiniętej gospodarki, np. niemieckiej.

Piśmiennictwo

- Bąkowski W., 1995, *Rola małych, średnich i dużych firm w transporcie*, [w:] *Materiały międzynarodowej konferencji „Wspólna Europa: szanse i zagrożenia dla transportu”*, SGH, Warszawa, s. 367–379.
- Bujak A., 2008, *Żegluga śródlądowa w ujęciu pragmatycznym*, Przegląd Komunikacyjny, 9, s. 16–19.
- Czermańska R., Czermański E., Łuczak B., Kowalczyk U., 2003, *Stan techniczno-organizacyjny portów śródlądowych w Polsce*, Instytut Morski, Gdańsk, maszynopis powielony.
- Diagnoza stanu istniejącego rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce*, bez daty, Departament Transportu Morskiego i Żeglugi Śródlądowej, Ministerstwo Infrastruktury, maszynopis powielony.
- Polski Rejestr Statków*, 2009, Dane ze świadectwa klasy statków śródlądowych, www.prs.pl (5.02.2010).
- Europe develops inland shipping* 2001, Lloyd's Shipping Economist, 8 [za:] W. Paprocki, J. Pieriegud, 2004, *Perspektywy rozwoju polskiej żeglugi śródlądowej w rozszerzonej Unii Europejskiej*, Problemy Ekonomiki Transportu, 1, s. 57–69.
- Kulczyk J., Winter J., 2003, *Śródlądowy transport wodny*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Kwiatkowska E., 1992, *Przemiany w żegludze śródlądowej*, Przegląd Komunikacyjny, 7–8, s. 10–13.

- Lepek H., 2009, *Rola żeglugi śródlądowej w europejskim systemie transportowym*, [w:] Z. Babiński (red.), *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła–Odra szansą dla gospodarki regionu*, Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Instytut Geografii UKW, Bydgoszcz, s. 13–30.
- Milkowski M., 1997, *Dylematy i szanse polskiej żeglugi rzecznej*, Przegład Komunikacyjny, 2, s. 10–17.
- Odratrans – *prospekt emisyjny*, 2005, Odratrans SA, Wrocław.
- Paprocki W., Pieriegud J., 2004, *Perspektywy rozwoju polskiej żeglugi śródlądowej w rozszerzonej Unii Europejskiej*, Problemy Ekonomiki Transportu, 32, 1, s. 57–69.
- Promotie Binnenvaart Vlaanderen 2004 Inland Navigation Flanders*, 2006, www.binnenvaart.be, [za:] Wojewódzka-Król K., 2006, *Kierunki rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce: założenia do strategii na lata 2007–2013*, www.zegluga.wroclaw.pl (15.02.2010).
- Rydzkowski W., Rolbiecki R., 1993, *Przekształcenia własnościowe i strukturalne w transporcie wodnym śródlądowym*, Przegład Komunikacyjny, 12, s. 14–16.
- Sibiński W., 2003, *Grupa kapitałowa Izo-Erg-Odratrans-Żegluga Bydgoska: przegrupowanie barek i pchaczy*, www.gazeta.pl (1.02.2010).
- Taylor Z., Ciechański A., 2005, *Deregulacja w polskim transporcie kolejowym*, Przegład Geograficzny, 77, 2, s. 139–169.
- , 2006, *Deregulation in Polish rail transport*, Transport Reviews, 26, 3, s. 305–324.
- , 2007, *Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej*, Przegład Geograficzny, 79, 1, s. 5–44.
- , 2008a, *Transformacja własnościowa przedsiębiorstw PKS po roku 1990*, Przegład Komunikacyjny, 4, s.3–13.
- , 2008b, *What happened to the national road carrier in a post-communist country? The case of Poland's State Road Transport*, Transport Reviews, 28, 5, s. 619–640.
- , 2008c, *Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu miejskiego w Polsce – część I*, Przegład Geograficzny, 80, 4, s. 495–513.
- , 2009, *Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu miejskiego w Polsce – część II*, Przegład Geograficzny, 81, 2, s. 205–236.
- , 2010, *Przekształcenia organizacyjno-własnościowe pasażerskich przedsiębiorstw komunikacji samochodowej*, Transport Miejski i Regionalny, 2, s. 19–25.
- Transport – wyniki działalności 2008, 2009*, GUS, Warszawa.
- Ustawa z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spltawie na śródlądowych drogach wodnych*, 1950, Dziennik Ustaw PRL, 10, poz. 108.
- Ustawa z dnia 24 października 1974 r. Prawo wodne*, 1974, Dziennik Ustaw PRL, 38, poz. 230.
- Ustawa z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej*, 1988, Dziennik Ustaw PRL, 41, poz. 324.
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej*, 2001a, Dziennik Ustaw RP, 5, poz. 43.
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne*, 2001b, Dziennik Ustaw RP, 115, poz. 1229.
- Wojewódzka-Król K., 2006, *Kierunki rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce: założenia do strategii na lata 2007–2013*, www.zegluga.wroclaw.pl (15.02.2010).
- Wojewódzka-Król K., Rydzkowski W., Rolbiecki R., 2000, *Polskie przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej przez przyjęciem RP do Unii Europejskiej*, Przegład Komunikacyjny, 10, s. 19–22.
- www.odratrans.com.pl – serwis internetowy Grupy Odratrans (30.01.2010).
- www.zegluga.com.pl – serwis internetowy Żegluga Elbląsko-Ostródzkiej (30.01.2010).
- www.zegluga.pl – serwis internetowy Żegluga Gdańskiej (16.03.2010).

[Wpłynęło: marzec 2010 r.]

ZBIGNIEW TAYLOR, ARIEL CIECHAŃSKI

ORGANISATIONAL AND OWNERSHIP TRANSFORMATION
IN POLAND'S INLAND AND COASTAL SHIPPING COMPANIES AFTER 1990

This paper seeks to reconstruct the process of organisational and ownership transformation affecting inland and coastal shipping companies in Poland after 1990. On the basis of vessels registered in the Polish Registry of Ships, the authors compiled a list of carriers in inland and coastal shipping embracing more than 130 firms overall. However, firms having vessels unused in carriage activity, e.g. those moored at wharfs (and serving as cafés, restaurants or hotels), firms not performing carriage, or using vessels mainly for the transport of their own products, or using them in the discharge of duties by state and local government administrations, have all been excluded from further analysis. Rope ferries and icebreakers have not been included in the analysis either. The remaining set has then been divided by type of service provided into the following four groups: (1) inland passenger scheduled shipping; (2) inland passenger non-scheduled shipping; (3) inland freight shipping; and (4) coastal passenger shipping. The spatial distribution of these is given and analysed.

Following an outlining of the legal background, a history of inland shipping companies is then provided. Pre-1990 there were seven state companies. The founder of four of these (*Bydgoszcz Shipping*, *Gdańsk Shipping*, *Szczecin Shipping*, and *Odra Shipping*) was the Minister responsible for transport. In the case of *Mazurian Shipping* the role in question was played by the governor in Suwałki, while in the case of *Cracow Shipping* it was the governor in Kraków, and for *Warsaw Shipping* the President of the capital city. The joint-stock company called *Navatrans* (having representatives in Berlin, Duisburg and The Hague) has been responsible to see businesses against the *Inland Shipping Consortium* of Germany. Then, there were eight inland ports on the Odra river, two on Warta, three on the Noteć and Bydgoszcz Canal, and four on the Vistula and Nogat rivers. All of these were subordinated to shipping companies. The situation of small throughput facilities was similar.

The situation changed after the introduction of the systemic transformation. At the beginning of 1991, the state enterprise called *Mazurian Shipping* was split into three smaller but also state-owned firms (*Augustów Shipping* operating in the Suwałki-Augustów Lakeland, *Ostróda-Elbląg Shipping* proving tourist tours on the Canal of similar name, and *Mazurian Shipping* operating on the Great Mazurian Lakes). The two smallest firms *Warsaw Shipping* and *Cracow Shipping* were closed down in 1991. The river ports of *Warsaw Shipping* have been transformed into a public utility, and its fleet sold to a private company. In 1991, *Swinoujście Shipping* was separated from *Szczecin Shipping* and formed a budgetary unit responsible for ferry carriages in the city of Świnoujście.

In 1992, *Ostróda-Elbląg Shipping* was communalized and included as a part of urban transport, where it stays until today. A year later, the closed-down firm of *Cracow Shipping* was sold to a private person, and in mid-1990s *Gdańsk Shipping* (quite a large firm) was purchased by two other people. In 1995, *Bydgoszcz Shipping* was transformed into a single-person Treasury company. In turn, in 1997, *Augustów Shipping* was leased and later on privatized, and two years later *Mazurian Shipping* was leased as a workers' company.

However, *Odra Shipping* (*Żegluga na Odrze*), the largest of all the firms in inland shipping, has a particularly long and interesting history. Until 1992 it was state enter-

prise which was then transformed into a joint-stock company belonging wholly to the Treasury, the name being changed to *Odratrans*. Then its shares were split into national investment funds, workers, foreign and strategic investors, as well as Treasury (privatization in the so-called 'capital way'). As early as in 1991, an attempt to privatize *Bydgoszcz Shipping* in a similar way was analysed, though the attempt had to be abandoned owing to financial problems arising at unprofitable river ports belonging to the carrier.

Post 1995, *Odratrans* was gradually brought into investment funds more and more, these selling it to two limited liability companies in 2003. Some years later both companies purchased almost all the shares, as well as majority of shares of *Bydgoszcz Shipping* – hitherto its largest competitor. At the beginning the idea was to lease some of the barges to their crews, but soon all had been leased. So, in the new model of management the crew was responsible for operations, i.e. the running and technical sides, while the shipowners were in the business sphere. By and large, the results have been very positive.

In 2007, *Odratrans* became the owner of 72 per cent of the shares in *Deutsche Binnenreederei*, a joint-stock company in Berlin. In 2009, *Bydgoszcz Shipping* was consolidated with *Odratrans*, whose owners in 2010 were one of the Polish national investment funds (75 per cent of the shares) and a Luxembourg investment fund (the remaining 25 per cent of the shares).

In 2009, there were 16 companies belonging to the *Odratrans* capital group (for comparison, in 2005 there were just 10). In Germany, there is *Deutsche Binnenreederei*, a dependent company providing mass carriages of freight on inland waterways. The later company is the only shareholder in *Odra Rhein Lloyd GmbH* – a business representative in Germany, while the second dependent firm *Elbe Rijn Lloyd bv* (51% of shares) is registered in The Netherlands and provides carriage between the Elbe and the Rhine. The remaining 13 companies are registered in Poland and can be divided into firms involved in inland shipping (*Odratrans*, *Bydgoszcz Shipping* and *Odra Lloyd*), other transport activities (rail and road transport, logistics, inland ports, the seaport of Świnoujście), and non-transport activities (such as shipyards, repair works and real estates).

Following the takeover of *Deutsche Binnenreederei*, *Odratrans* became the largest inland shipowning group in Europe. Via a Polish-German merger, the fleet has come to exceed 900 vessels, of total tonnage 450 000 tonnes, including 260 motor barges and pushers, and 550 barges without their own propulsion. This fleet is used mainly in the area between the Rhine and the Odra, jointly with seaport services in Hamburg, Bremen and Szczecin.

The two largest companies have thus been privatized within one capital group. The other formerly state shipowning firms have been communalized or closed down. On the basis of the latter, almost 200 small private companies in inland shipping (Fig. 3) have been created. They are spread all over the country (Figs. 4–6). Some of them are family firms and are very small indeed – with just one vessel. Their ships are sometimes old and therefore rather not competitive on the Western European market. It should be recalled that, due to the poor state of the waterways in Poland, the majority of carriage takes place in the area between the Odra and the Rhine. The neglect of waterways by authorities in Poland may ultimately lead to a situation in which inland shipping will soon become a tourist attraction and supplier of cheap transport services to more developed economies of Western Europe, with all the attendant detrimental effects to the national economy. By and large, inland and coastal shipping in Poland is among the most deregulated modes of transport.