



Copyright: S. Werner

Copyright: S. Werner



„Uzeglowanie rzek szansą dla przemysłu”

Maciej Brzozowski, Stefan Kunze
Hafen Hamburg Marketing e.V.



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND



„Przewozy towarowe na Łabie
– trudny rozwój i znaczenie
dla Hamburga w analogii do
potencjału Wisły”



Port Hamburg – potencjał przeładunkowy



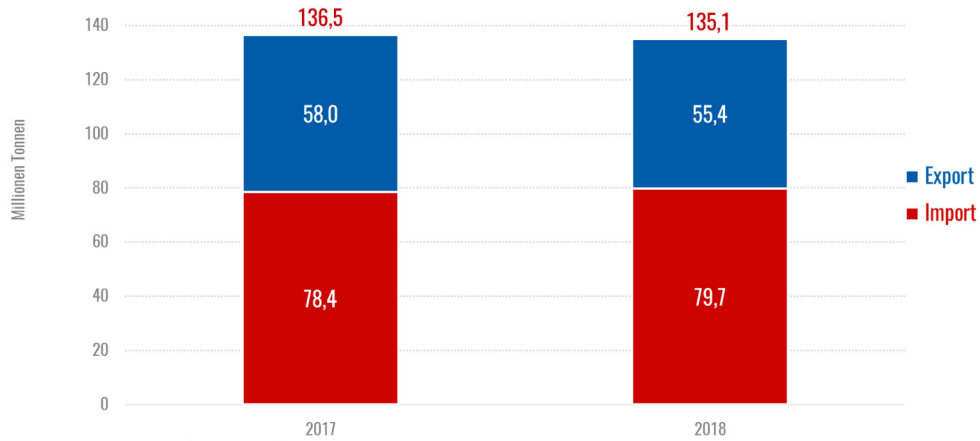
EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND



Przeładunki morskie



Styczeń do grudnia



© Port of Hamburg Marketing

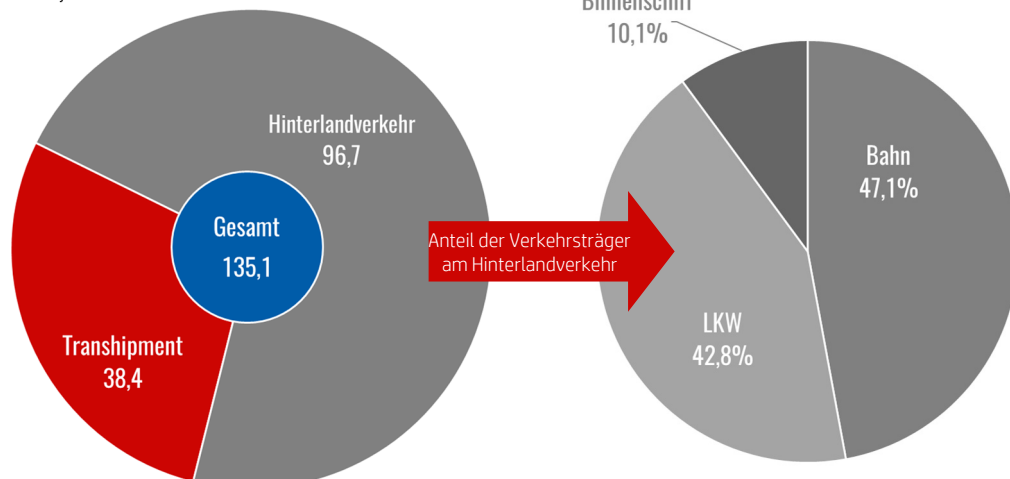


Possible discrepancy in sum due to rounding

Modal Split wszystkich ładunków w tonach (2018)



Miliony ton



© Hafen Hamburg Marketing 9

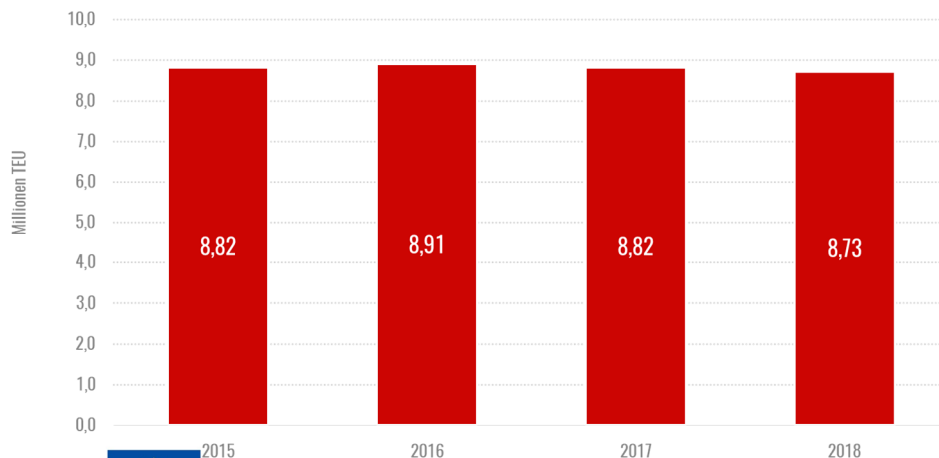


Možliwe nieokreśloność sumowania ze względu na zaokrąglenia

Przeładunki kontenerów



Styczeń do grudnia



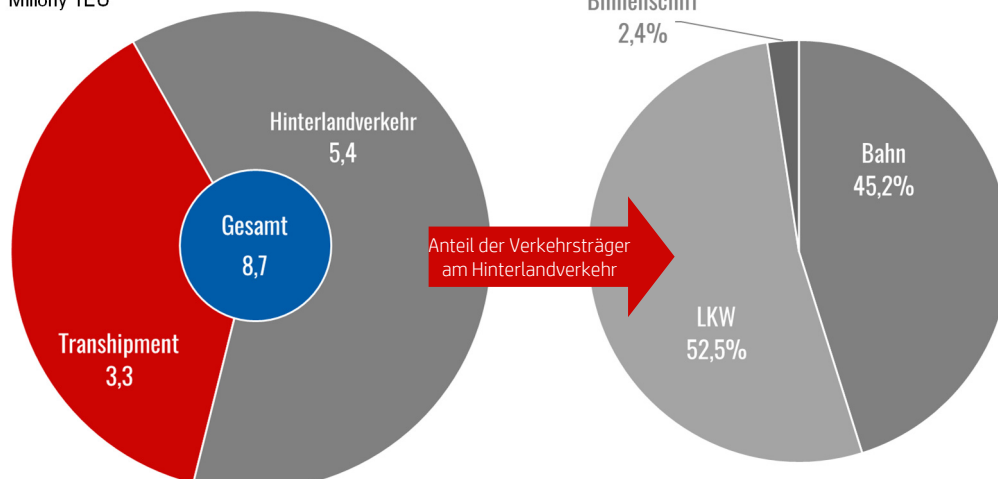
© Hellen Hamburg Marketing



Modal Split w przewozach kontenerowych w TEU (2018)



Miliony TEU



Anteil der Verkehrsträger am Hinterlandverkehr



© Hellen Hamburg Marketing

© Port of Hamburg Marketing

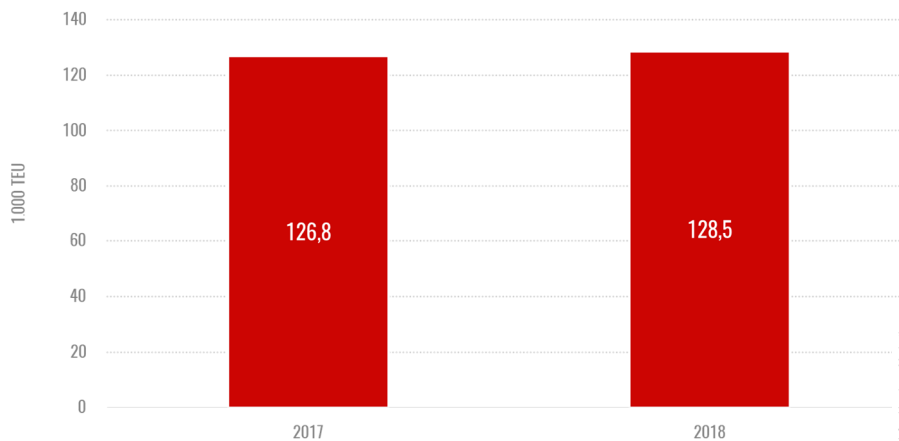


Możliwe niedokładności i sumowania ze względu na zaokrąglenia

Żegluga śródlądowa - przewozy kontenerów



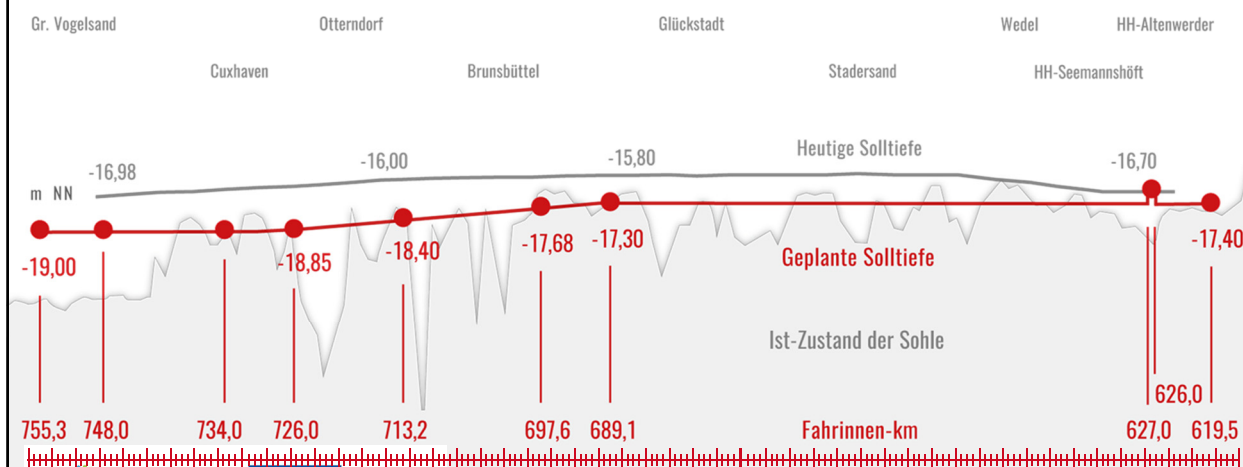
Styczeń do grudnia



© Hafen-Hamburg Marketing



Pogłębienie Łaby: projekt już ruszył!



1000 lat historii żeglugi na Łabie



1000 lat historii żeglugi na Łabie



- Regulacja rzeki była przez stulecia walką o umocnienie brzegu i regulacją nurtu rzeki w celu stworzenia przestrzeni do życia
- Żegluga była dodatkiem – od ponad 1000 lat także na Łabie
- Pierwsze wzmianki o żegludze na rzece pochodzą z 983 r.
- Uregulowanie żeglugi zostało przeprowadzone stosunkowo późno:
 - 1821 akt żeglugi na Łabie z jednolitymi przepisami (w tym dotyczącymi prac inżynierskich) w celu ułatwienia żeglugi
 - 1919 układ wersalski: zagwarantowanie dostępu Republiki Czeskiej do Morza Północnego
- Lokacja i industrializacja wzdłuż rzeki do połowy XIX w. (wynalezienie
- kolei i rozbudowa sieci)

Karte: Bewegung auf der Elbe und mehrere Bootstücher von Hanser & J. gedruckt in unmittelbarer Nähe der Stadt und Festung Königstein zu Beginn des 19. Jahrhunderts.



1000 lat historii żeglugi na Łabie



- Do połowy lat 30-tych ciągle prace regulacyjne
- Wybuch II WŚ przerwał prace pozostawiając niedokończony odcinek o długości 13 km
- Niewystarczające działania podczas podziału Niemiec
- W 1993 ustalenie docelowej głębokości „GIW 89“ (tor wodny 1,60 m przez 345 dni wolne od lodu w roku)
- Realizacja odosobnionych projektów do początku 2002 przyczyniła się do odczuwalnej poprawy warunków żeglugowych
- Powódź w 2002 roku przypisano pracom modernizacyjnym na Łabie i wprowadzono moratorium na roboty inżynieryjne do 2005

Zatrzymanie jakichkolwiek prac, brak modernizacji, dramatyczne pogorszenie warunków żeglugi, spadek wolumenu ładunków



1000 lat historii żeglugi na Łabie



Od lat 50-tych XX wieku na Łabie pojawiły się nowego typu barki motorowe, które zwiększyły elastyczność żeglugi śródlądowej. Załadowcy mieli do wyboru trzy różne środki transportu:



Podstawowe różnice między gałęziami transportu wyznaczały ich:

- efektywność energetyczna
- zdolność do przewożenia dużych partii ładunków
- dostępność komunikacyjna
- prędkość przewozu i
- elastyczność



Trimodalny terminal w porcie Riesa, maj 2014
Fot.: Mario Hofmann, Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH



1000 lat historii żeglugi na Łabie



Początek lat 90-tych to postępujący spadek przewozów na Łabie w wyniku:

- Mniejsze zaangażowanie państwa (braku subwencji i inwestycji)
- Zmiana struktury przewożonych towarów na korzyść drobnicy
- Zmniejszenie partii ładunków masowych i wzrost znaczenia dostaw JIS
- Agresywna konkurencja ze strony transportu drogowego

Ale zjednoczenie Niemiec uruchomiło też dodatkowe środki na modernizację infrastruktury wodnej, dzięki którym znacząco poprawiły się warunki hydronawigacyjne.

Powódź stulecia w 2002 roku i wprowadzone moratorium na prace inżynierskie zablokowały dalszą modernizację drogi wodnej Łaby na wiele lat... aż do pojawienia się Ogólnej Koncepcji Łaby (Gesamtkonzept Elbe).



Zaladunek cylindra akumulatora ciepła w Dreźnie, 2017
 Fot.:Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH

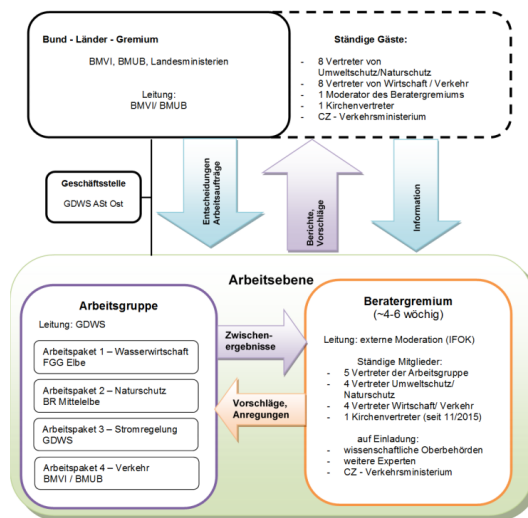


Ustalenie ramowych zasad zagospodarowania Łaby



Kluczowe punkty dla Ogólnej koncepcji Łaby z 6 grudnia 2012

„Przy opracowywaniu wspólnych koncepcji, różnicowane wymagania dotyczące rzeki Elbe powinny być rozpatrywane na równych prawach tak, aby korzystanie z rzeki dla żeglugi śródlądowej stawało się realne, mając na uwadze zachowanie ekosystemu, który będzie dalej rozwijany i doskonalony.”



Ogólna Koncepcja Łaby – spodziewane rezultaty dla żeglugi



Wraz z OKŁ powinny zostać osiągnięte następujące kamienie milowe:

- Zniesienie moratorium na rozbudowę infrastruktury transportowej
- Porozumienie właściwych ministrów na poziomie federalnym i regionalnym
- Uczestnictwo przedstawicieli przemysłu, ochrony środowiska i kościoła w procesie przygotowawczym zapewnia akceptację w kolejnych etapach
- We wszystkich przedsięwzięciach powinny być poszukiwane synergie dla gospodarki wodnej, ochrony środowiska i żeglugi śródlądowej
- Sytuacja win-win dla wszystkich stron dzięki spójnej implementacji ustaleń

Wizja – stworzenie ekologicznej gałęzi transportu na niemal naturalnej Łabie w obszarze kulturowego dziedzictwa rzeki o regulowanym przebiegu.

OKŁ może także stać się punktem odniesienia dla polskich rzek.



Ogólna Koncepcja Łaby – spodziewane rezultaty dla żeglugi



Zgoda na harmonizację celu konserwacji:

- Ekwiwalentny Poziom Wody (GIW 2010) na poziomie 1,40 m na trasie od granicy czesko/niemieckiej do Geesthacht przez 345 dni wolne od lodu
- Zapewnia większą niezawodność żeglugi śródlądowej
- Docelowy poziom dna koresponduje z uprzednim celem konserwacji drogi wodnej (1,60 m wg. GIW 89*)
- Użyteczny kanał nawigacyjny głębszy do 20 cm
- Wzięto pod uwagę faktyczną wielkość zasilania wodą, wg. KLIWAS nie należy oczekiwać istotnych zmian w ciągu następnych 50 lat
- Ruch jednokierunkowy na wybranych odcinkach zapewnia szansę wykorzystania różnych formacji barek przy minimalnej interwencji
- Digitalizacja informacji zapewnia lepsze wykorzystanie dostępnych głębokości wody
- Ochrona drogi wodnej zgodnej ze zdefiniowanymi parametrami umożliwia rozwój/inwestycje w jednostki o określonym zanurzeniu
- Moratorium dla Łaby zostało de facto zniesione

Kompromis oznacza dla żeglugi, że wprowadzie cele nie zostaną osiągnięte, ale Łaba pozostanie drogą wodną o lepszych warunkach hydronawigacyjnych.

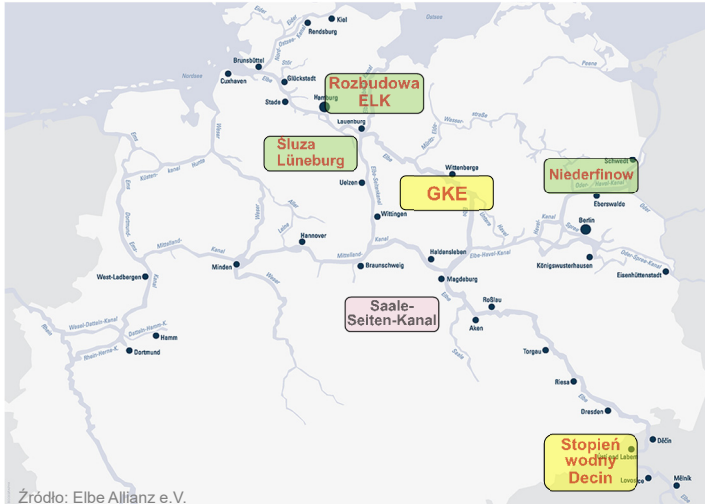
Żegluga ponownie otrzymuje szansę konkurencji z innymi gałęziami transportu.



Z 216 TEU do Magdeburga!



Inwestycje



Źródło: Elbe Allianz e.V.

BVWP 2030
Pilne potrzeby

Rozpoczęte planowanie,
budowa zaakceptowana

BVWP 2030
Dalsze potrzeby



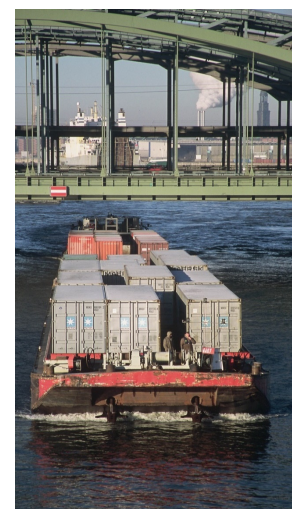
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND



Zmiany w strukturze przewożonych Łabą ładunków



Grupa ładunkowa	Rodzaj ładunku	Trend
Ładunki masowe lekkie	Zboża, pasze, rośliny oleiste	wzrost
	Drewno, trociny, pelety drewniane, celuloza	wzrost
Ładunki masowe ciężkie	Rudy żelaza	spadek
	Złom żelazny	wzrost
Drobica zjednostkowana	Kontenery	wzrost
Drobica konwencjonalna	Ładunki nienormatywne	wzrost



EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND



Ładunki „project cargo”



Dla ładunków nienormalnych typu „project cargo” żegluga śródlądowa ma szczególnie ważne znaczenie ze względu na:

- Niewielkie ograniczenia ze strony skrajni infrastruktury drogi wodnej (prześwit pod mostami rzędu 7,50 m na odcinku od Hamburga do Drezna niemal przez cały rok, a w okresach niskiego stanu wód nawet więcej)
- Bardzo dużą maksymalną dopuszczalną wagę przewożonych towarów
- Brak konieczności uzyskiwania zezwoleń na przewozy nienormalne

Najczęściej spotykane na Łabie ładunki tego rodzaju to transformatory, generatory, turbiny, reaktory z Niemiec i z Czech, a największa (przestrennie) przesyłka przewieziona z Drezna do Hamburga to kadłub Airbusa A380 o średnicy 9,80 m.



Przeladunek części kadłuba Airbus A380 w Dreźnie, wrzesień 2013
Fot.: Mario Hofmann, Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH



Żegluga śródlądowa poprawia przepustowość portów!



Wąskie gardła na drogach i na torach

Sloty kolejowe na terminalach w Hamburgu są ograniczone.

Przepustowość dróg też ma ograniczenia, by obsłużyć nadchodzący wzrost przewozów.

Z powodu restrykcji (w szczególności skrajnia, dopuszczalne obciążenie) ładunki *project cargo* mogą być przewożone samochodem lub koleją tylko po wysokich kosztach – lub wcale.

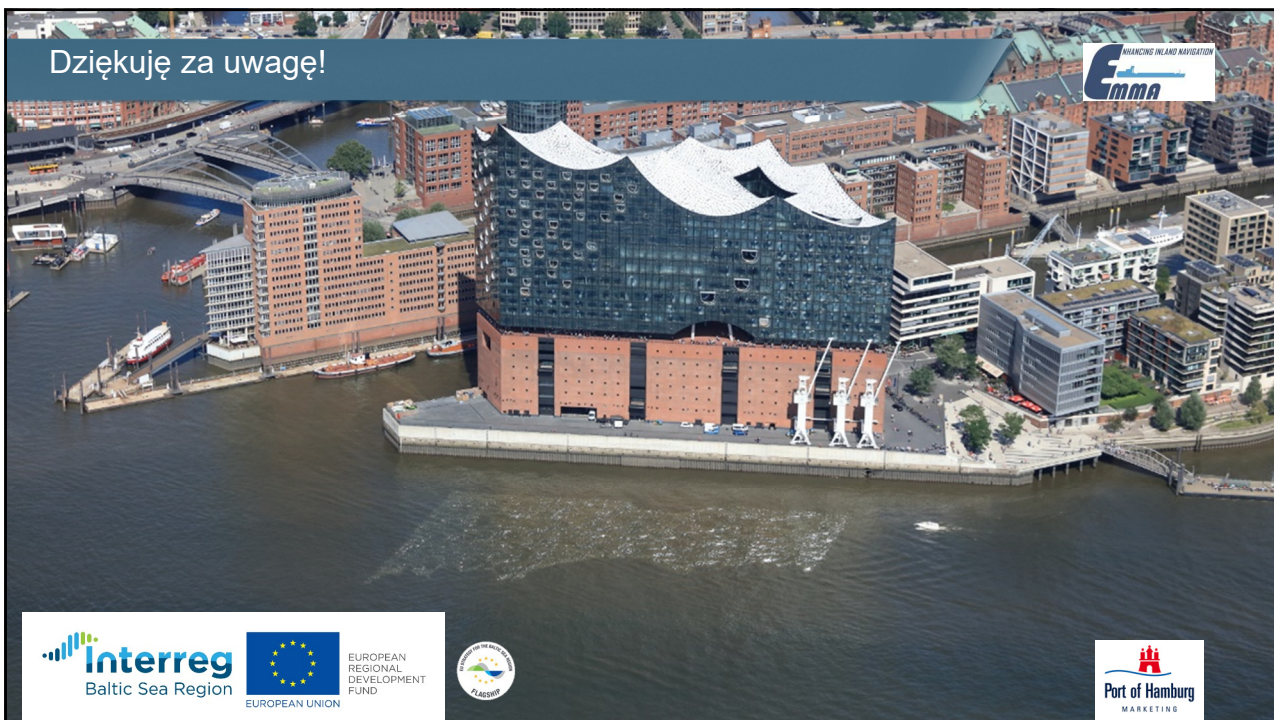


Fot: http://www.welt.de/multimedia/archive/00835/bruecken_koehlbrand_835581p.jpg

Wykorzystanie żeglugi śródlądowej służy wszystkim regionom!



Dziękuję za uwagę!



Dane kontaktowe



Autor	Maciej Brzozowski
Instytucja	Hafen Hamburg Marketing e.V.
Miasto / Region	Warszawa
Mail	brzozowski@hafen-hamburg.de
Telefon kontaktowy	+48 609 846 576

