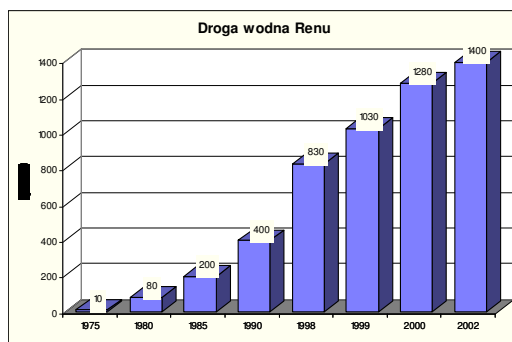


## Możliwości rozwoju portów śródlądowych w Polsce jako centrów logistycznych

Włodzimierz Rydzkowski  
Ryszard Rolbiecki

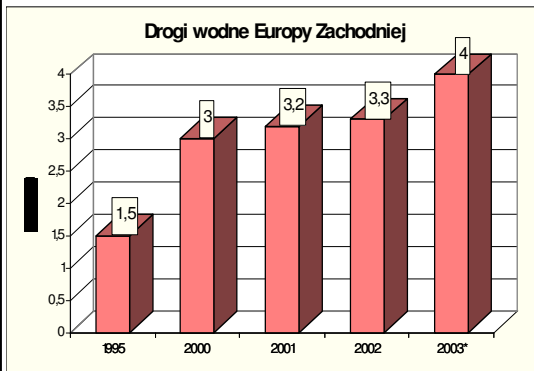
## Przesłanki włączenia żeglugi śródlądowej w systemy logistyczne - dynamiczny rozwój konteneryzacji na drogach wodnych Europy Zachodniej



- koncentracja przewozów kontenerowych na Renie,
- prognoza przewozów na 2010 r. - 2 mln TEU.

## Przesłanki włączenia żeglugi śródlądowej w systemy logistyczne

- dynamiczny rozwój konteneryzacji na drogach  
wodnych Europy Zachodniej



- możliwość wykorzystania do przewozów kontenerowych mniejszych statków (w tym konwencjonalnych),
- rozwój konteneryzacji na drogach wodnych o niższych parametrach technicznych,
- prognoza na 2010 r. - 4,5 mln TEU.

3

## Przesłanki włączenia żeglugi śródlądowej w systemy logistyczne

- tradycyjne atuty transportu wodnego

- mała energochłonność,
- niskie koszty zewnętrzne,
- konkurencyjny czas transportu,
- masowość przewozu.

4

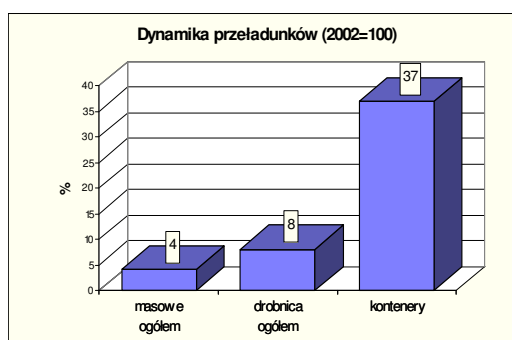
## Logistyczne funkcje portów rzecznych w Europie Zachodniej

Porty jako naturalne węzły komunikacyjne predestynowane są do realizacji zadań w zakresie:

- przeładunku,
- gospodarki magazynowej,
- przetwarzania towarów,
- opakowywania, konfencjonowania,
- oznakowywania, sortowania i kompletacji przesyłek,
- spedycji,
- odpraw celnych, ubezpieczeń transportowych.

5

## Centrum logistyczne w Duisburgu - największy port rzeczny w Europie



- przeładunki w granicach 50 mln ton rocznie,
- obsługa w skali roku ponad 20 tys. statków,
- największe miejsce koncentracji przeładunków kontenerów na drogach wodnych EZ,
- trwałe powiązania sieciowe Duisburga z portami rzeczными i morskimi na świecie.

6

## Problemy rozwoju portów rzecznych w Polsce

- tendencja do zmniejszania się liczby portów rzecznych,
- zanik funkcji przeładunkowej,
- niedostosowanie do obsługi nowych technologii przewozowych,
- znaczny stopień dekapitalizacji infrastruktury portowej.

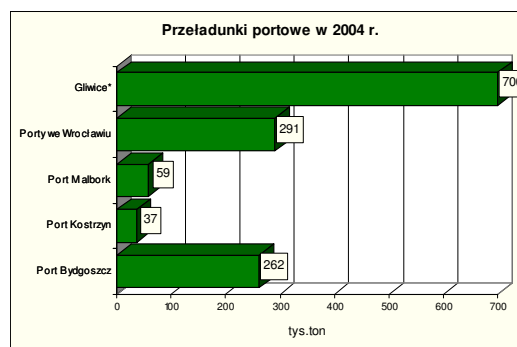
7

## Problemy rozwoju portów rzecznych w Polsce

- zmniejszanie się liczby portów

Obecnie na rynku żegludowym w Polsce liczą się tylko następujące porty rzeczne:

- port w Gliwicach,
- port Wrocław Miejski,
- port w Bydgoszczy,
- port w Kostrzynie,
- port handlowy w Malborku.



8

## Problemy rozwoju portów rzecznych w Polsce

- zanik funkcji przeładunkowej portów

- niski stopień wykorzystania zdolności przeładunkowej,
- znaczny udział przeładunków w relacjach pozawodnych.



9

## Port Handlowy Gliwice

- ogniwo Śląskiego Centrum Logistycznego

- korzystne połączenia z zapleczem,
- uniwersalny charakter portu,
- znaczny potencjał magazynowo-składowy,
- znaczna zdolność przeładunkowa.

10

## **Uwarunkowania włączenia portów śródlądowych w Polsce w systemy logistyczne**

- włączenie dróg wodnych w system przewozów kombinowanych,
- przystosowanie dróg wodnych, zwłaszcza Odry, do standardów międzynarodowych,
- zwiększenie nakładów na rozwój dróg wodnych,
- wykorzystanie pomocy unijnej na inwestycje infrastrukturalne w transporcie wodnym śródlądowym.