



TRANSPORT WODNY

TRANSPORT MORSKI I
ŚRÓDLĄDOWY

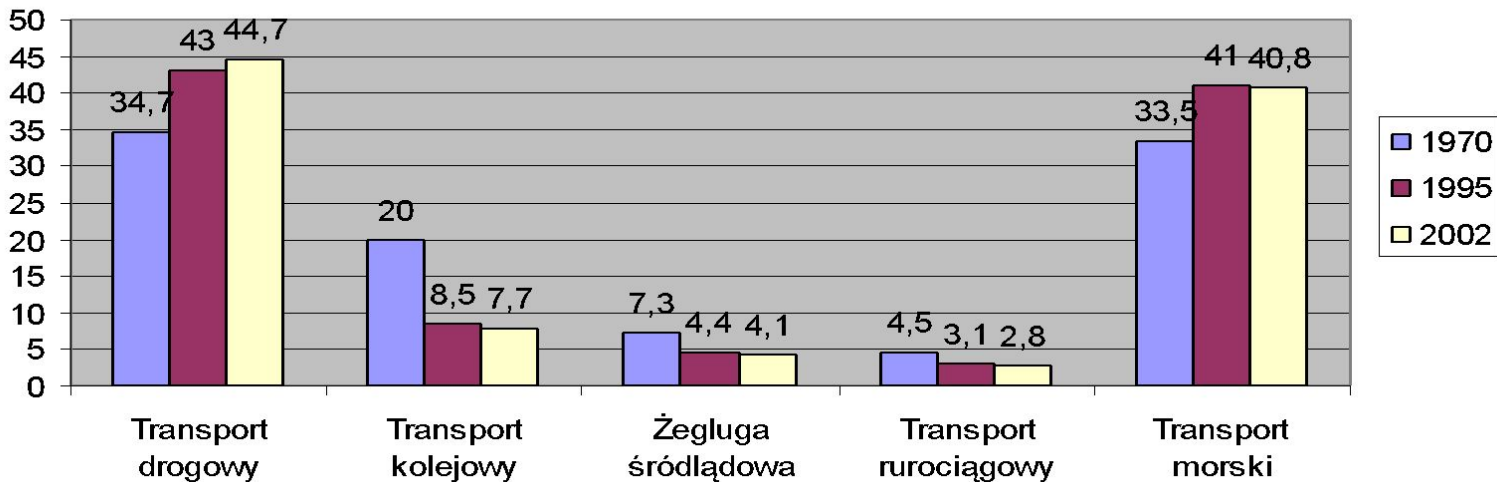


Podstawowym celem polityki transportowej UE jest zahamowanie spadku roli kolei w zaspokajaniu potrzeb przewozowych i wspieranie proekologicznych systemów transportowych, takich jak przewozy intermodalne oraz żegluga śródlądowa i morska.



Na wzrost przewozów morskich istotny wpływ ma żegluga dalekiego zasięgu. Jej wzrost wiąże się z wzrostem wymiany handlowej szczególnie między krajami „starej 15” UE i Azją.

Zmiany struktury gałęziowej przewozów towarowych (wg. tkm, %) - EU15



TRANSPORT MORSKI



Obsługuje on największą część ogólnych obrotów międzynarodowej wymiany towarowej. Proporcje udziału transportu morskiego w przewozach znacznie różnicują się w zależności od obszaru geograficznego, rodzaju ładunku, stopnia uzależnienia wymiany od drogi morskiej i stopnia rozwoju konkurencyjnych gałęzi transportu.

PORT

Zgodnie z definicją przyjętą przez UE oznacza miejsce wyposażone w infrastrukturę umożliwiającą statkom handlowym cumowanie, załadunek lub rozładunek, a pasażerom wejście lub zejście z pokładu statku. Jego obszar składa się z dwóch zasadniczych części:

- wodnej, czyli akwatorium - tworzące baseny i kanały portowe oraz awanport i reda
- lądowej, czyli terytorium



Transport morski obsługuje przed wszystkim przewozy ładunków masowych w wymianie międzynarodowej. Często jest też wykorzystywany do obsługi przewozów regionalnych zwłaszcza w krajach, których aktywność gospodarcza koncentruje się wzdłuż rozległej strefy brzegowej.



PORTY POLSKIE

- Port w Szczecinie
- Port w Świnoujściu
- Port w Gdańsku
- Port Północny –
Gdynia.....→



AUTOSTRADY MORSKIE

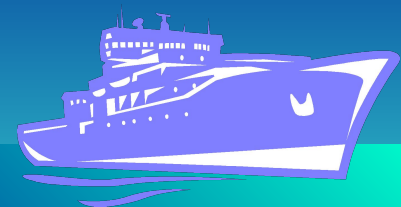
obejmuje infrastrukturę i organizację przynajmniej w dwóch portach w dwóch różnych państwach członkowskich Unii Europejskich.

Organizacja obsługi autostrady morskiej powinna obejmować elektroniczne systemy zarządzania logistyką, systemy bezpieczeństwa, uproszczone procedury administracyjne i celne oraz infrastrukturę portową. Konieczne jest użytkowanie „autostrady morskiej” przez rok.



Autostrady morskie w czterech korytarzach transeuropejskiej sieci transportowej TEN:

- Bałtyk – autostrada morska łącząca kraje UE leżące nad Morzem Bałtyckim z krajami UE w Europie Środkowej i Zachodniej
- połączenie Portugalii i Hiszpanii Morzem Północnym
- połączenie Adriatyku, Morza Jońskiego i wschodnich regionów Morza Śródziemnego z Cyprzem
- połączenie zachodnich regionów Morza Śródziemnego z autostradą morską Europa Południowo – Wschodnia



TRANSPORT ŚRÓDLĄDOWY

Praca przewozowa jest tu zależna tylko i wyłącznie od zaistnienia naturalnej drogi, czyli rzeki, rzadziej jeziora. Żegluga śródlądowa koncentruje się na przewozach ładunków masowych w dużych partiach o niskiej wartości.

Większość ładunków przewozi się na tych samych trasach, od tych samych nabywców do tych samych odbiorców, np. przewozy węgla z kopalni do portu morskiego lub do elektrowni.



Żegluga ta charakteryzuje się stosowaniem statków wodnych o mniejszej autonomiczności, używaniem jednostek pływających o mniejszych parametrach niż na morzu (długość, głębokość, wyporność, moc, ładowność itp.), możliwością wykorzystywania zestawów jednostek pływających – zarówno pchanych, jak i ciągniętych.



WADY I ZLETY TRANSPORTU MORSKIEGO I ŚRÓDLĄDOWEGO

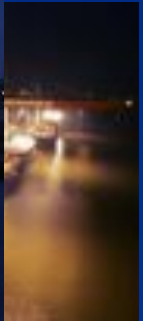
ZALETY	WADY
TRANSPORT MORSKI	
<ul style="list-style-type: none">+ zdolność do masowych przewozów ładunków o najszerszym wachlarzu podatności transportowej+ światowy zasięg obsługiwanych szlaków przewozowych+ najkorzystniejsze ceny przewozowe	<ul style="list-style-type: none">- niewielka prędkość eksploatacyjna statków- relatywnie niska częstotliwość, punktualność połączeń morskich- relatywnie niskie bezpieczeństwo ładunków wrażliwych na wilgoć, dłużej trwający czas dostaw czy przeładunku- konieczność wykorzystania usług dowozowo – odwozowych w związku ze stosunkowo niską dostępnością przestrzenną portów morskich
TRANSPORT ŚRÓDLĄDOWY	
<ul style="list-style-type: none">+ zdolność do masowych przewozów ładunkowych o niskiej wartości+ niskie ceny przewozowe wynikające z dużej regresji kosztów jednostkowych przy przewozach dużych partii ładunków na duże i średnie odległości	<ul style="list-style-type: none">- długi czas dostawy będący efektem małej szybkości eksploatacyjnej i dużej nieregularności przewozów w wyniku uzależnienia od warunków pogodowych i klimatycznych- słaba dostępność przestrzenna związana z niedostosowaniem sieci dróg wodnych do rozmieszczenia rynków zaopatrzenia i zbytu- relatywnie niskie bezpieczeństwo ładunków wrażliwych na wilgoć, dłużej trwający czas dostawy czy przeładunku



DOBRY PRZYKŁAD Z HAMBURGA

Potęga logistyczna w Niemczech zatrudnia 2,6 mln pracowników, a z obrotem na poziomie 166 miliardów euro stanowi trzecią po handlu i przemyśle motoryzacyjnym gałąź gospodarki.





NAJWIĘKSZY KONTENEROWIEC NA ŚWIECIE

M/S EMMA MAERSK :

- 397 metrów długości
- 56 metrów szerokości
- pomieści 11 000 kontenerów
- 1 000 przyłączy do kontenerów z agregatami
- 14 cylindryczny silnik
- 109 000 koni mechanicznych
- 13 osób załogi





Dziękujemy za uwagę

