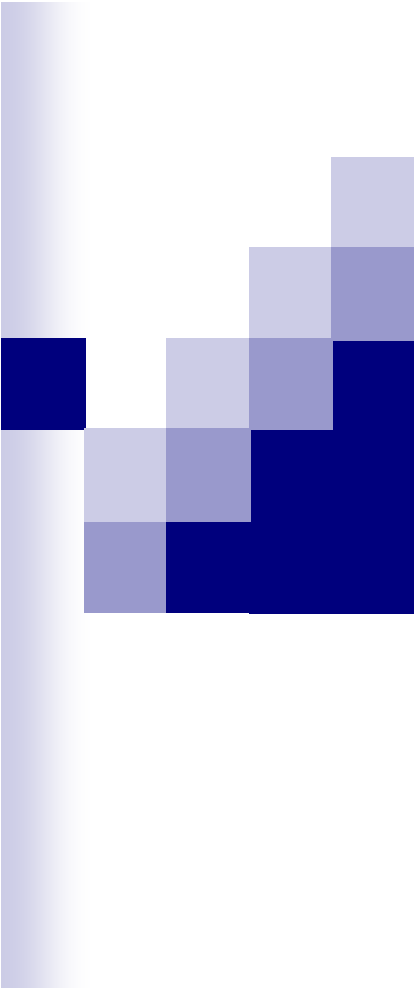


**NACHFRAGE DER VERLADENDEN WIRTSCHAFT
IN OSTDEUTSCHLAND UND WEST-POLEN
NACH SCHIFFBAREN WASSERSTRASSEN IN DER ODER/HAVEL-REGION**

Andreas Häfner, Szczecin



**Aktuelle Nachfrage und Perspektiven der
Binnenschifffahrt auf polnischen Flüssen**

Dipl. Ing. oec. Andreas Häfner
Vorstandsvorsitzender
BEST Logistics Sp. z o.o., Szczecin,

29.06.2011

Entwicklungstendenzen bei Schwer-und Übermaßtransporten

Wachsende Größe der Anlagen

stärkere installierte Leistung von Kraftwerksblöcken, höherer Durchsatz in Chemiefabriken

Qualitätssicherung

auf Baustellen lassen sich lassen sich geforderte Produktionsbedingungen – wie Reinheit und Toleranzwerte – oft nicht einhalten

Sicherung von Know How

eine zunehmende Rolle spielt die Geheimhaltung von Produktionsmethoden vor den Augen Dritter

Wichtige Polnische Hersteller von Investitionsgütern:

ALSTOM Wrocław (Generatoren) und Elbląg (Turbinen)

ABB Łódź (Transformatoren)

RAFAKO Racibórz (Kessel)

SEFAKO Sędziszów (Kessel)

PRESSMET Opole (Tanks, Kondensier)

FAMET Kędzierzyn-Koźle (Tanks, Reaktoren)

SICES Kielce Tanks, Reaktoren)

FAMAK Kluczbork (Krananlagen)

FUGO Konin (Krananlagen)

MAKRUM Bydgoszcz (Schwermaschinen)

CEGIELSKI Poznań (Schiffsmotoren)

Die polnische Industrie bezieht neue Industrieanlagen aus dem Ausland, insbesondere im Bereich Erdölverarbeitung (ORLEN, PETROCHEMIA, LOTOS), Energie und Chemie (ANWIL, ZAKSA).



Wettbewerbssituation der Binnenschifffahrt bei Schwer- und Übermaßtransporten:

- Sehr gut geeignet für Sondertransporte und hinsichtlich aller maßgeblichen Parameter - Länge , Breite , Höhe, Masse. Binnenschifffahrt ist hier im Vorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern
- Vergleichsweise geringe Transportkosten, gut kalkulierbar.
- Neutralität gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, keine Behinderung von Dritten

Zusammenspiel von Faktoren für eine erfolgreiche Befrachtung per Binnenschiff

1. WASSERSTRASSE
2. BINNENSCHIFF
3. UMSCHLAGSPLÄTZE
4. LANDSEITIGE VERKEHRSINFRASTRUKTUR DER HÄFEN

1. WASSERSTRASSE

Wirtschaftliche Bedeutung der Oder ist reduziert auf Übermaß- und Schwerguttransporte sowie Überführung von Schiffsneubauten. Massenguttransporte finden auf der Oder nur noch lokal statt. Eine durchgehende Schifffahrt mit Massengütern gibt es wegen der zunehmend schlechteren Navigationsbedingungen nicht mehr. Ursache – fehlende Mittel zur Unterhaltung hydrologischer Bauten

Politiker begründen das abnehmende Interesse für den Erhalt und Ausbau der Wasserstraßen gerne mit der sinkenden Transportleistung, der als sinkender Bedarf interpretiert wird. Schwer- und Übermaßgüter können aber oft nicht auf andere Verkehrsträger ausweichen

Die Konkurrenzfähigkeit und das Überleben der schlesischen Schwerindustrie hängt direkt von der Qualität der Wasserstraßenanbindung ab

GEWICHT v/s WERT

Statistische Daten auf Basis von „Tonnen“ oder „tkm“ sind nicht geeignet, den Nutzen des Binnenschiffs für Sondertransporte zu bewerten.

Wert 1 Generator = 150.000 to Steinkohle

Wert der jährlich transportierten Güter auf der Oder ?

Grob geschätzt 100 Mio. EUR

Navigationsbedingungen



Durchschn. Warenwert



2. Binnenschiff

Die für die Oder geeigneten Schiffe lassen Laderaumlängen bis ca. 70 x 7 m zu. Die polnische Flotte bietet Schiffsraum bis ca. 48 x 7 m.

Eine zunehmende Flottenüberalterung und damit verbunden Problemen ist zu verzeichnen.

Die Verfügbarkeit von Schiffsraum stellt keine Begrenzung der Transportmöglichkeiten dar.

3. Umschlagplätze / Häfner

Traditionelle Häfen

Der Zustand der meisten Häfen hat sich zusammen der Wasserstraße verschlechtert. Einzige Ausnahmen – Gliwice und Opole-Groszowice
Für Schwergüter besonders interessant in der Werkschafen von FAMET in Opole mit dem im Jahr 2010 neu errichteten 500 to Kran.



Die Alternative - Ro/Ro

Die Ro/Ro-Technologie ist eine effektive Lösung, wo tragfähige Kaianlagen nicht verfügbar sind. Leider an der Oder noch zu wenig genutzt.



Ro/Ro-Umschlag

Vorteile:

Gerade für Schwergüter kann die aufwendige Vorbereitung von Stellplätzen für Großkräne entfallen. Ausnutzung von geografischen Vorteilen – RoRo-Rampen sind oft außerhalb bebauter Ortschaften, während konventionelle Häfen sich oft in der Nähe von Stadtzentren befinden, was die Zufahrt für Straßentransporte erschwert.

Zum Ro/Ro - Umschlag können genutzt werden.:

- Vorhandene Fähranleger
- Provisorische Rampen neben Brücken
- Rampen unter militärischer Verwaltung

4. LANDSEITIGE VERKEHRSINFRASTRUKTUR DER HÄFEN

- Neue Investitionen in die Straßeninfrastruktur dürfen die Zufahrtsbedingungen für Schwer- und Übermaßtransporte zu den Umschlagsplätzen nicht verschlechtern. Kreisverkehre mit Durchlass !
- Ausweisung von speziellen Schwergutrassen zwischen Industriegebieten und Binnenhäfen, z.B. Krakow - Katowice - Opole. Damit wird Planungssicherheit für die Industrie geschaffen.
- Bahnanschlüsse sind in den meisten Häfen vorhanden und nutzbar. Leider haben viele Industriebetriebe ihre Anschlussgleise vernachlässigt oder ganz abgebaut.

Zusammenfassung

Binnenschiffe	- vorhanden
Häfen	- noch gibt es sie
Landseitige Wege	- schlecht, aber ein Weg findet sich
Navigationsbedingungen	- wenn jetzt nichts passiert - gegen Null gehend

- Ein Umdenken ist notwendig – der volkswirtschaftliche Nutzen darf nicht nur in Tonnenkilometer gemessen werden.
- Ohne der Unterhaltung der Oder als Schifffahrtsweg geht erst die dortige Binnenschifffahrt zu Grunde und in deren Folge die schlesische Schwerindustrie