



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND

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

Maciej Brzozowski

Hafen Hamburg Marketing e.V.

Łaba ma ponad tysiącletnią tradycję jako arteria komunikacyjna (pierwsza wzmianka dotycząca żeglugi na Łabie pochodzi z roku 983) i, podobnie jak inne znaczące rzeki, takie jak Ren, Wisła czy Odra, od wieków była intensywnie wykorzystywana. Co prawda regulacja rzeki przez całe epoki koncentrowała się raczej na stworzeniu przestrzeni do życia, aniżeli do poprawy warunków żeglugi, ale funkcja transportowa rzeki cały czas pozostawała istotna, a z punktu widzenia takich miast jak Hamburg, miała wręcz podstawowe znaczenie. Lokalizacja Hamburga nie jest przypadkowa. Położony nad Łabą ok. 130 km od wybrzeża Morza Północnego w górę rzeki, przez stulecia budował swoją pozycję jako silny ośrodek handlu. Z jednej strony rzeka umożliwiała zawinięcia dużych statków morskich, z drugiej łączyła z zapleczem lądowym tworząc dobre warunki do wymiany handlowej między rozległym, sięgającym Czech, terytorium kontynentalnym, a krajami zamorskimi.

Do XIX w. poważnym problemem w przeszłości była duża zmienność dna rzeki, nieuregulowany nurt rzeki oraz wiele miejsc poboru cła, w których barki z towarami musiały się zatrzymać. Dodatkowym utrudnieniem były trudności żeglowania w górę rzeki i konieczność wykorzystania korzystnych wiatrów, i tu rozwiązanie przyniosła rewolucja technologiczna XIX w., wprowadzając maszyny parowe na barki. Bardzo efektywna energetycznie była tzw. żegluga łańcuchowa (Kettenschiffahrt), ale jej wadą była niewielka prędkość (4-5 km/h) oraz strata czasu przy mijaniu się zestawów barek, dlatego w XX w. tego typu statki zostały wyparte przez bocznokołowce, a później przez barki motorowe.

Od połowy XX w. ukształtowała się obecna struktura gałęziowa transportu, w której o ładunek konkurowały ze sobą żegluga śródlądowa (barki motorowe), kolej oraz samochody. Barki były w dalszym ciągu najbardziej ekonomicznym środkiem transportu, zdolnym do przewozu dużych partii ładunku. Duże partie ładunku mogła też obsłużyć kolej, przy nieco tylko większym zużyciu energii, oferując za to znacznie bardziej rozległą sieć połączeń i większą niezawodność. Z kolei transport drogowy, chociaż zdecydowanie najdroższy, był też najbardziej elastyczny, szybki, a ponadto umożliwiał dotarcie do niemal każdego miejsca.

Najlepsze warunki do żeglugi na Łabie istniały w pierwszej połowie XX w., co wynikało z konsekwentnie prowadzonych prac regulacyjnych. Po II WŚ podział Niemiec na dwa odrębne kraje zmienił gruntownie zapotrzebowanie na przewozy śródlądowe, szczególnie z punktu widzenia takich portów jak Hamburg, który został de facto odcięty od dużej części swojego zaplecza lądowego. Tym niemniej NRD ze swoją planową gospodarką socjalistyczną była w stanie nie tylko utrzymać stosunkowo dobry poziom infrastruktury transportowej na Łabie, ale też zabezpieczyć odpowiedni wolumen przewożonych ładunków, który jeszcze w 1989 roku sięgał 9,5 mln ton. Tym niemniej w tym okresie i późniejszych latach infrastruktura zaczęła się szybko degradować, a oderwane od siebie działania inwestycyjne, choć przyniosły pewien korzystny efekt, nie rozwiązały wielu problemów. Powódź w roku 2002 i przypisanie jej skutkom regulacji rzeki, uruchomiła moratorium na prace konserwacyjne i modernizacyjne, doprowadzając do pogorszenia warunków żeglugi. Szansą na przerwanie tego stanu rzeczy jest uzgodniona w 2017 roku Ogólna Koncepcja Łaby.



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND

Ogólna Koncepcja Łaby jest umową społeczną bazującą na założeniu, że zróżnicowane wymagania dotyczące Łaby 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. Powstała w wyniku dialogu prowadzonego między administracją na poziomie regionalnym i federalnym, przy silnym wsparciu partnerów społecznych reprezentujących różne, często sprzeczne interesy. OKŁ może być przykładem dla innych, w jaki sposób tworzyć kompromisowe rozwiązania dotyczące zagospodarowania rzek. Korzyść z realizacji zapisanych w OKŁ ustaleń oznaczać będzie znaczący postęp dla żeglugi śródlądowej. Użyteczny kanał nawigacyjny od granicy niemiecko-czeskiej do Geesthacht zostanie pogłębiony o 20 cm do 1,40 m przez 345 dni w roku, co zapewnia dużą użyteczność rzeki dla przewozów ładunków.

O ile w przeszłości żegluga na Łabie napędzała obroty portu, o tyle dzisiaj duża masa ładunkowa w porcie Hamburg wspiera przewozy żeglugą śródlądową. W 2017 roku port przeładował w sumie 136,5 miliona ton ładunków. Z tej masy 97,8 miliona ton było przewożonych w relacji z zapleczem lądowym portu przy wykorzystaniu wszystkich środków transportu. Modal split wskazuje, że przewozy barką na poziomie 11% przewozów lądowych ogółem, chociaż mniejsze aniżeli przewozy koleją (46,6%) czy samochodem (42,5%), stanowiły istotną część przewożonych w tej relacji ładunków. W przypadku kontenerów udział żeglugi śródlądowej w przewozach lądowych jest stosunkowo niewielki i wynosi 2,2% tj. ok. 120 tysięcy TEU. Biorąc pod uwagę z jednej strony wielkość całkowitych przeładunków kontenerów w porcie sięgających 8,82 miliona TEU (2017), a z drugiej również aktualne tendencje w transporcie, dostrzega się w żegludze śródlądowej duży potencjał wzrostu. Aby jednak został wykorzystany, muszą zostać poprawione parametry hydronawigacyjne na rzece, stąd duże znaczenie OKŁ.

Obecnie Łabą przewozi się bardzo zróżnicowane ładunki. Są to zarówno ładunki masowe, jak i drobnica, w której szczególnie należy wyróżnić kontenery oraz ładunki „project cargo”. Przewozy kontenerów, generowane głównie przez Hamburg, mają duży potencjał wzrostu, nie w pełni wykorzystany, głównie ze względu na stan infrastruktury i niski poziom wody, uniemożliwiający pełne wykorzystanie floty. Jednak żegluga jest traktowana jako realna alternatywa dla innych gałęzi transportu i jej znaczenie wzrośnie po modernizacji toru wodnego zgodnie z ustaleniami OKŁ. Duże znaczenie mają natomiast przewozy ładunków nienormatywnych, dla których transport rzeczny jest wręcz stworzony ze względu na dużą zdolność do obsługi ładunków przestrzennych względnie ciężkich. Ze względu na fakt, że w przypadku tego rodzaju ładunków, koszty transportu są znaczącą częścią ceny towaru wraz z dostawą do odbiorcy, możliwość korzystania z żeglugi przez załadowców ładunków o dużym ciężarze lub objętości ma kluczowe znaczenie dla ich konkurencyjności.

Dla Hamburga możliwość korzystania z żeglugi śródlądowej jest warunkiem utrzymania istotnej roli w obsłudze zaplecza lądowego.

Patronaci medialni

