

[illegible]

Rada Gospodarki Wodnej Regionu Wodnego Górnej Odry
Kędzierzyn-Koźle 2 października 2008 r

Infrastruktura portu w Gliwicach

Powierzchnia terenu 47 ha

Trzy baseny portowe o powierzchni 17,6 ha

Trzy nabrzeża przeładunkowe o długości 2500 m

Siedem torów kolejowych rozładunkowo-załadunkowych

Zasobnie o powierzchni 20 500 m²

Cztery żurawie portowe:

- ☐ Żuraw bramowy nr 300 Q 16 ton
- ☐ Żuraw bramowy nr 308 Q 10 ton
- ☐ Żuraw bramowy nr 310 Q 10 ton
- ☐ Żuraw bramowy nr 312 Q 20 ton z chwytakiem do wagonów FAS
- ☐ Żuraw bramowy nr 313 Q 20 ton z chwytakiem do wagonów FAS

Trzy dźwigi samojezdne gąsienicowe typu DIER Q 16 ton

Dwie lokomotywy typu SM42

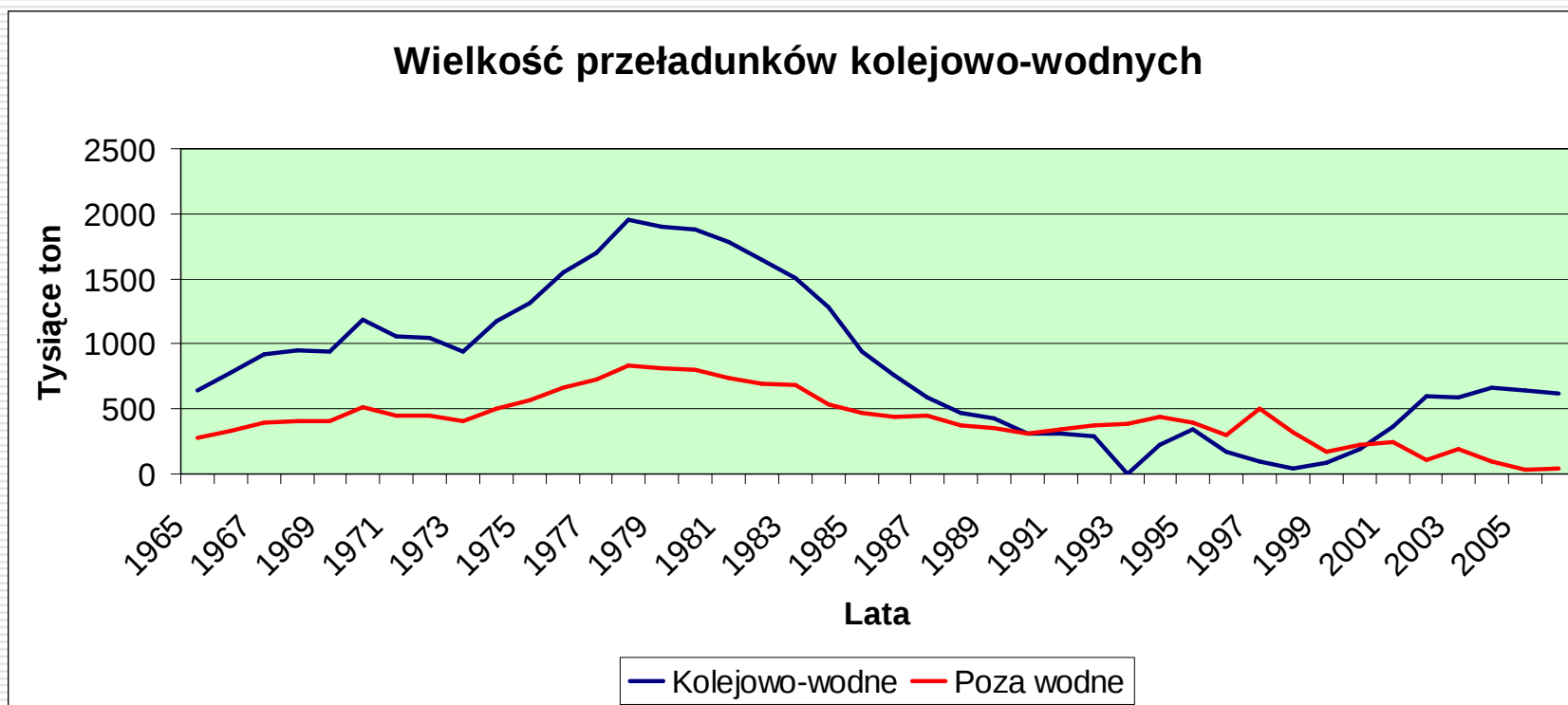
Infrastruktura logistyczna.

- ☐ wolny obszar celny
 - ☐ terminal celny
 - ☐ kolejowy terminal kontenerowy
32.000 m²
 - ☐ magazyny klasy „A” 17.000 m²
 - ☐ biura 3.800 m²
 - ☐ place składowe 20.500 m²
 - ☐ parkingi 14.200 m²
-

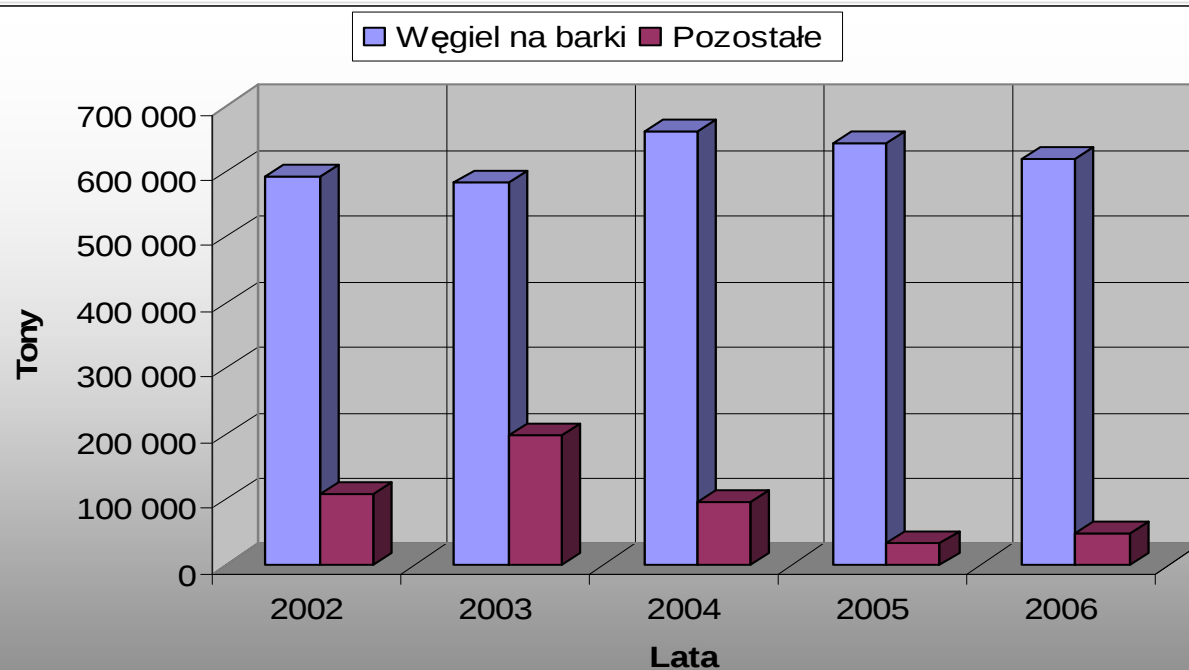
Potencjał przeładunkowy.

- ☐ W relacji wagon FAS-barka 7.100.000 ton
rocznie
 - ☐ W relacji wagon węglarka – barka 5.600.000 ton
rocznie
-

Wielkość przeładunków w latach 1965 - 2005



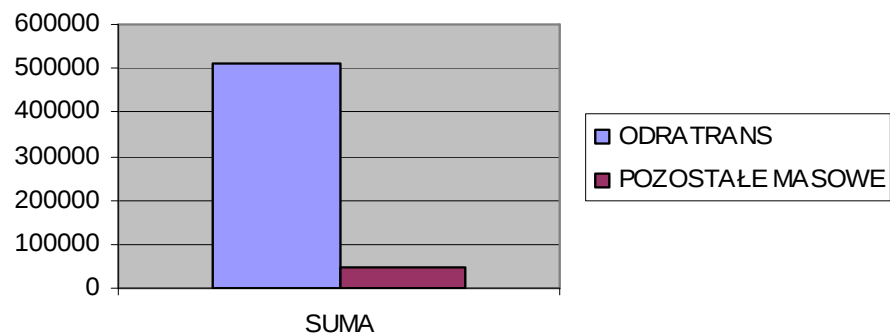
Przeładunki w latach 2002-2006



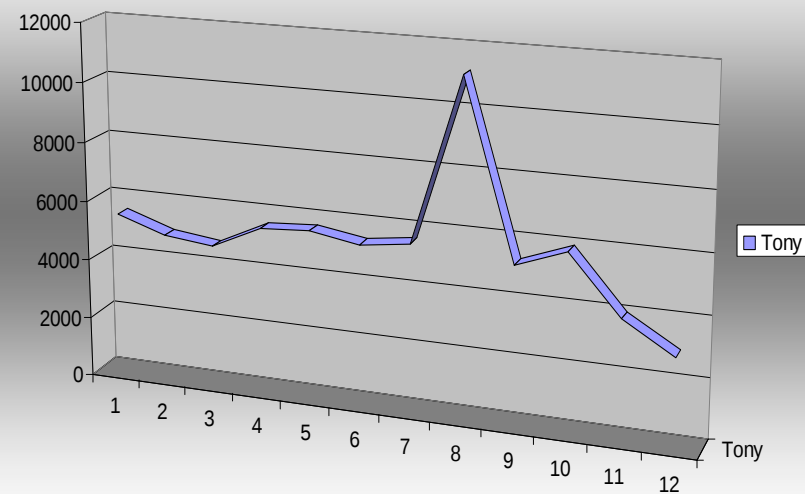
	2002	2003	2004	2005	2006
Węgiel na barki	593 667	584 000	660 000	642 000	619 000
Pozostałe	108 000	197 000	96 000	33 000	47 000

Wielkość przeładunków w roku 2007

Przeładunki towarów masowych w 2007 r



Przeładunki towarów drobnicowych w 2007 r



Kanał Gliwicki- możliwości przewozów dzisiaj

- ❑ 6 podwójnych śluz o długości 72 m
 - ❑ śluzy o najwyższym spadzie: Kłodnica, Dzierżno-ponad 10 m
 - ❑ maksymalna długość statków 70 m
 - ❑ maksymalna ładowność 750 ton
 - ❑ obecnie eksploatowane zestawy pchane typu TUR ma długość 90 m (pchacz+2 barki)
 - ❑ dzisiaj pływają zestawy pojedyncze pchacz+barka
 - ❑ obecnie zdolności przeładunkowe gliwickiego portu są w znacznym stopniu niewykorzystane
-

Kanał Gliwicki- istniejące ograniczenia

- ❑ wykorzystywany obecnie pchacz Bizon III z zestawem BPP 500 ma długość 118 m
 - ❑ mała minimalna głębokość tranzytowa nie pozwala na wykorzystanie maksymalnej ładowności barek
 - ❑ przekraczanie dozwolonej prędkości przez załogi jednostek prowadzi do szybszego niszczenia skarp i dodatkowego zamulania kanału
 - ❑ istniejące i znane od dziesięcioleci problemy występujące w żegludze na Odrze zniechęcają firmy do zlecania przewozów zwłaszcza na „długiej trasie”
-

Kanał Gliwicki- konieczna modernizacja śluz

- ❑ konieczne jest wydłużenie przynajmniej 1 „nitki” śluz na kanale do 120 m
 - ❑ po wydłużeniu przepustowość kanału(w obie strony) wzrośnie z 5,1 milionów ton do 10,4 miliony ton dla zestawu Bizon
 - ❑ dla zestawu INBAT(innovative barqe trans for effective transport off shallow waters) nawet do 13,8 miliona ton
 - ❑ osiągnięcie tych wielkości wymaga również rozwiązania zagadnienia zapewnienia wystarczającej ilości wody do śluzowania statków
 - ❑ konieczne będzie również uzupełnienie posiadanego potencjału przeładunkowego lub wprowadzenie nowych technologii
-

Dziękuję za uwagę

