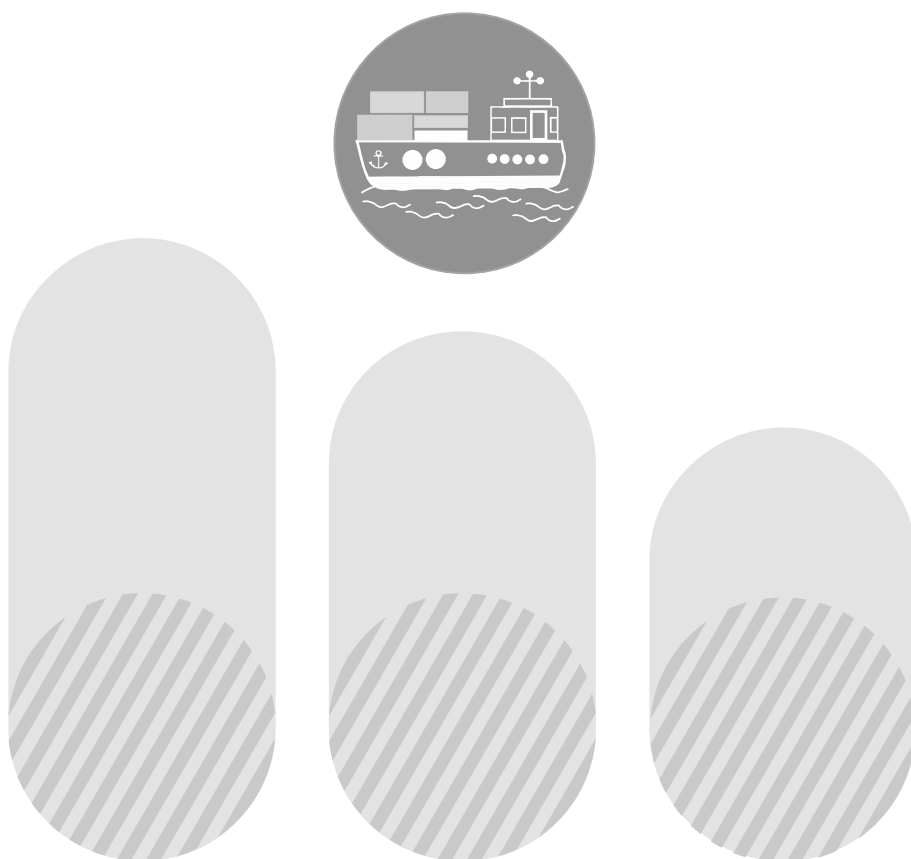




Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2014–2017

Inland waterways transport in Poland in 2014–2017



Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2014–2017

Inland waterways transport in Poland in 2014–2017

Główny Urząd Statystyczny Statistics Poland

Urząd Statystyczny w Szczecinie Statistical Office in Szczecin

Warszawa, Szczecin 2018

Opracowanie merytoryczne

Content-related works

Urząd Statystyczny w Szczecinie. Ośrodek Statystyki Transportu i Łączności
Statistical Office in Szczecin. Centre for Transport and Communications Statistics

Zespół autorski

Editorial team

Bawelska Anna, Brzezińska Justyna, Radlińska Małgorzata

Kierujący

Supervisor

Magdalena Wegner

Prace redakcyjne

Editorial work

Ewa Kacperczyk, Beata Rzymek

Skład i opracowanie graficzne

Typesetting and graphics

Ireneusz Romanko

ISSN 2353-5393

Publikacja dostępna na stronie

Publication available on website

<http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-laczność/transport/>

Przy publikowaniu danych GUS prosimy o podanie źródła

When publishing Statistics Poland data — please indicate the source

ZAKŁAD WYDAWNICTW STATYSTYCZNYCH, 00-925 WARSZAWA, AL. NIEPODLEGŁOŚCI 208
Informacje w sprawach sprzedaży publikacji – tel.: (22) 608 32 10, 608 38 10

Przedmowa

Polityka transportowa prowadzona przez Unię Europejską ma na celu utworzenie zintegrowanego i efektywnego systemu transportowego. Zrównoważony jego rozwój polega na wspieraniu i promowaniu przyjaznych środowisku gałęzi transportu, w tym żeglugi śródlądowej.

Obecne kierunki strategii w tym zakresie zakładają przystosowanie śródlądowych dróg wodnych do współczesnych potrzeb żeglugi, spedycji i turystyki oraz wykorzystanie infrastruktury do celów transportu intermodalnego. Działaniom tym sprzyja podpisane przez Polskę w 2017 r. Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN).

Publikacja *Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2014-2017* jest kontynuacją poprzedniej edycji zrealizowanej przez pracowników Ośrodka Statystyki Transportu i Łączności Urzędu Statystycznego w Szczecinie. Opracowanie zawiera istotne z punktu widzenia tworzenia i realizacji polityki transportowej informacje o drogach wodnych śródlądowych, taborze, przewozach ładunków i pasażerów, relacjach ekonomicznych i nakładach inwestycyjnych oraz ekonomicznych aspektach ochrony środowiska w przedsiębiorstwach żeglugi śródlądowej. Publikacja zawiera komentarz analityczny wzbogacony elementami graficznymi oraz zestaw tablic prezentujących wyniki badań polskiej statystyki publicznej i Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich (Eurostatu), a także uwagi metodologiczne.

Przekazując niniejszą publikację, wyrażam nadzieję, że spotka się ona z Państwa aprobatą i okaże się przydatnym źródłem danych. Autorzy opracowania będą wdzięczni wszystkim osobom i instytucjom za uwagi dotyczące treści i zakresu przedstawionych informacji, które zostaną uwzględnione w kolejnych edycjach.

Dyrektor
Urzędu Statystycznego w Szczecinie


Magdalena Wegner

Prezes
Głównego Urzędu Statystycznego


dr Dominik Rozkrut

Szczecin, październik 2018 r.

Preface

The transportation policy pursued by the European Union aims to create an integrated and efficient transport system. Its sustainable development consists in supporting and promoting environmentally friendly modes of transport, including inland waterways.

The current directions of the strategy in this area, assume the adaptation of inland waterways to the modern needs of shipping, forwarding and tourism, and the use of infrastructure for intermodal transport. These activities are supported by the European agreement signed by Poland in 2017 on the main inland waterways of international importance (AGN).

Inland waterways transport in Poland in 2014-2017 is the continuation of the previous edition prepared by the Transport and Communications Statistics Centre, the Statistical Office in Szczecin. It comprises significant, from the standpoint of developing and pursuing the transport policy, information on inland waterways, inland waterways the fleet, carried goods and passengers, as well as economic relations, investment outlays and economic aspects of the environmental protection in the inland waterways entities. This publication includes analytical remarks enriched with graphics and tables that show the results of surveys by the public statistics in Poland and the Statistical Office of the European Communities (Eurostat), as well as methodological notes.

Handing over this publication, I hope that it will meet your approval and prove to be a useful source of data. Authors will be grateful to every person and institution for comments regarding the content and scope of the information presented which will be included in further editions.

Director
of the Statistical Office in Szczecin


Magdalena Wegner, MSc.

President
Statistics Poland


Dominik Rozkrut, Ph.D.

Szczecin, October 2018

Spis treści

Contents

Przedmowa	3
<i>Preface</i>	4
Objaśnienia znaków umownych	8
<i>Symbols</i>	8
Ważniejsze skróty	8
<i>Major abbreviations</i>	8
Synteza	
1. Infrastruktura śródlądowych dróg wodnych	9
2. Tabor żeglugi śródlądowej	17
3. Praca przewozowa w żegludze śródlądowej	19
4. Żegluga śródlądowa jako element polityki zrównoważonego rozwoju	23
<i>Executive summary</i>	
1. <i>The infrastructure of inland waterways</i>	25
2. <i>Inland waterways transport fleet</i>	33
3. <i>The transport performance in inland waterways transport</i>	35
4. <i>Inland waterways transport as a part of a sustainable development policy</i>	39
Tablice	41
<i>Table</i>	41
Uwagi metodologiczne	91
<i>Methodological notes</i>	95
Aneks	99
<i>Annex</i>	99

Spis tablic

List of tables

Żegluga śródlądowa w Polsce

Inland waterways in Poland

Tablica 1.	Drogi wodne śródlądowe żeglowne	41
Table 1.	Navigable inland waterways	41
Tablica 2.	Drogi wodne śródlądowe żeglowne według klas w 2017 r.	41
Table 2.	Navigable inland waterways by classes in 2017.	41
Tablica 3.	Tabor śródlądowego transportu wodnego	42
Table 3.	Inland waterways transport fleet	42
Tablica 4.	Tabor śródlądowego transportu wodnego według roku budowy	43
Table 4.	Inland waterways transport fleet by year of construction	43
Tablica 6.	Przewozy ładunków żegluga śródlądowa w 2017 r.	46
Table 6.	Inland waterways transport of goods in 2017	46
Tablica 7.	Przewozy ładunków żegluga śródlądowa według rodzaju taboru	48
Table 7.	Inland waterways transport of goods by type of vessel	48
Tablica 8.	Przewozy ładunków żegluga śródlądowa w transporcie krajowym i międzynarodowym	48
Table 8.	National and international inland waterways transport of goods	48
Tablica 10.	Przewozy ładunków żegluga śródlądowa w transporcie krajowym według stref odległości	52
Table 10.	National inland waterways transport of goods by distance classes	52
Tablica 11.	Przewozy ładunków żegluga śródlądowa w transporcie krajowym według grup ładunków wyładunku w 2016 r.	52
Table 11.	National inland waterways transport of goods by groups of goods	52
Tablica 14.	Eksport i import ładunków żegluga śródlądowa według grup ładunków i kraju załadunku	60
Table 14.	Inland waterways export and import of goods by groups of goods and loading/unloading country in 2016	60
Tablica 15.	Eksport i import ładunków żegluga śródlądowa według grup ładunków i kraju załadunku i wyładunku w 2017 r.	66
Table 15.	Inland waterways export and import of goods by group of goods and loading/unloading country in 2017.	66
Tablica 16.	Eksport i import ładunków żegluga śródlądowa według krajów	72
Table 16.	Inland waterways export and import of goods by countries.	72
Tablica 17.	Przewozy ładunków żegluga śródlądowa według relacji w 2016 r.	72
Table 17.	Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2016	72
Tablica 19.	Przewozy pasażerów żegluga śródlądowa	74
Table 19.	Inland waterways transport of passengers	74
Tablica 20.	Podmioty świadczące usługi w zakresie żeglugi śródlądowej.	75
Table 20.	Entities conducting inland waterways transport activity	75

Tablica 21.	Zatrudnienie i wynagrodzenia podmiotów prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej	75
Table 21.	Employment, wages and salaries in inland waterways transport in entities conducting inland waterways transport activity	75
Tablica 22.	Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej (ceny bieżące).	75
Table 22.	Outlays on fixed assets for water management (current prices)	75
Tablica 23.	Efekty rzeczowe uzyskane w wyniku przekazania do użytku inwestycji gospodarki wodnej	76
Table 23.	Tangible effects of completed investments in water management	76
Tablica 24.	Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według kierunków inwestowania i grup inwestorów (ceny bieżące)	76
Table 24.	Outlays on fixed assets for water management by directions of investing and group of investors	76
Tablica 25.	Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według źródeł finansowania i grup inwestorów (ceny bieżące)	77
Table 25.	Outlays on fixed assets for water management by sources of financing and groups of investors	77
Tablica 26.	Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według kierunków inwestowania i źródeł finansowania (ceny bieżące)	78
Table 26.	Outlays on fixed assets for water management by directions of investing and sources of financing (current	78

Przegląd międzynarodowy

International review

Tablica 1 [27].	Przewozy ładunków w krajach UE według rodzaju transportu	81
Table 1 [27].	Transport of goods in EU ^a countries by type of transport	81
Tablica 2 [28].	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w krajach UE według klasyfikacji grup towarowych NST 2007	82
Table 2 [28].	Inland waterways transport of goods in EU countries by NST 2007 classification of goods	82
Tablica 3 [29].	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w krajach UE według kierunków transportu	86
Table 3 [29].	Inland waterways transport of goods in EU countries by directions of transport	86
Tablica 4 [30].	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w krajach UE według kwartałów	88
Table 4 [30].	Inland waterways transport of goods in EU countries by quarters	88
Tablica 5 [31].	Transport ładunków żeglugą śródlądową według rodzaju taboru.	88
Table 5 [31].	Inland waterways transport of goods by type of vessel	88

Objaśnienia znaków umownych

Symbols

Symbol <i>Symbol</i>	Opis <i>Description</i>
Kreska (–)	zjawisko nie wystąpiło. <i>magnitude zero.</i>
Zero: (0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,5. <i>magnitude not zero, but less than 0.5 of a unit.</i>
(0,0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,05. <i>magnitude not zero, but less than 0.05 of a unit.</i>
Kropka (.)	zupełny brak informacji albo brak informacji wiarygodnych. <i>data not available or not reliable.</i>
„W tym” <i>Of which</i>	oznacza, że nie podaje się wszystkich składników sumy. <i>indicates that not all elements of the sum are given.</i>

Ważniejsze skróty

Major abbreviations

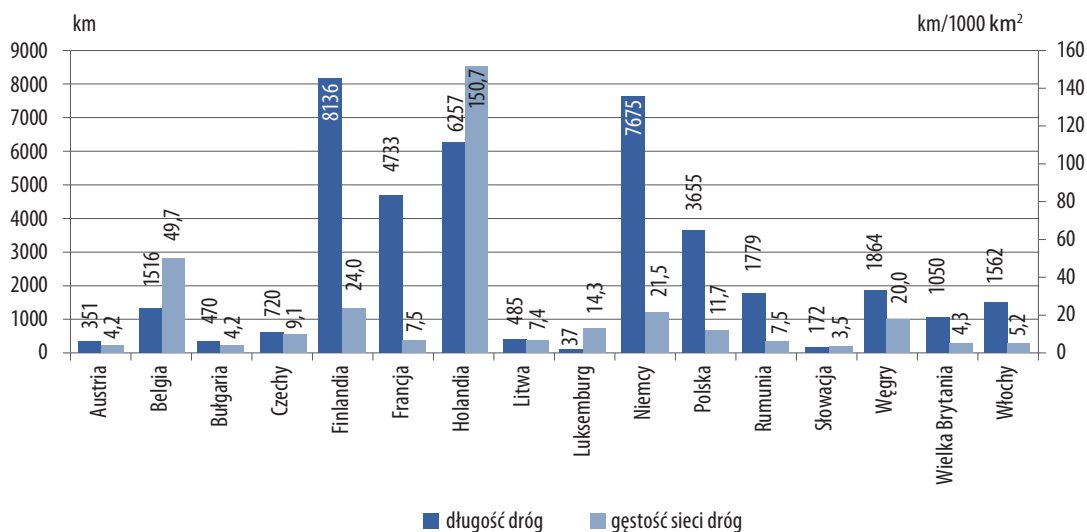
Skrót <i>Abbreviation</i>	Znaczenie <i>Meaning</i>
tys. <i>thous.</i>	tysiąc <i>thousand</i>
mln <i>mln</i>	milion <i>million</i>
mld <i>bn</i>	miliard <i>billion</i>
zł <i>zl</i>	złoty <i>zloty</i>
m	metr <i>metre</i>
t	tona <i>tonne</i>
tkm <i>tkm</i>	tonokilometr <i>tonne-kilometre</i>
cd. <i>cont.</i>	ciąg dalszy <i>continued</i>
dok. <i>cont.</i>	dokończenie <i>continued</i>
Lp. <i>No.</i>	liczba porządkowa <i>number</i>
Dz. U.	Dziennik Ustaw <i>Journal of Laws</i>
poz.	pozycja <i>position</i>
EUROSTAT	Urząd Statystyczny Unii Europejskiej <i>Statistical Office of the European Union</i>
UE <i>EU</i>	Unia Europejska <i>European Union</i>

1. Infrastruktura śródlądowych dróg wodnych

Obecna sieć dróg wodnych została ukształtowana przez naturalny układ rzek oraz połączenia kanałowe budowane głównie w XVIII i XIX wieku. Krajowa sieć dróg wodnych obejmuje 3654 km, przy czym faktycznie eksploatowanych przez żeglugę jest 3363 km dróg żeglownych. W porównaniu z innymi krajami UE, długość ta jest znacząca. Dłuższą siecią dróg wodnych charakteryzują się jedynie: Niemcy, Finlandia, Francja i Holandia.

O warunkach naturalnych korzystnych dla rozwoju żeglugi śródlądowej świadczy relatywnie wysoki wskaźnik gęstości sieci. W Polsce w 2016 r. na 1000 km² przypadło 11,7 km dróg żeglownych, a w UE-28 średnio 9,3 km/1000 km². Wyższym wskaźnikiem gęstości odznaczały się: Holandia (150,7 km), Belgia (49,7 km), Finlandia (24,0 km), Niemcy (21,5 km), Węgry (20,0 km) oraz Luksemburg (14,3 km).

Wykres 1. Gęstość sieci i długość śródlądowych dróg wodnych w wybranych krajach UE w 2016 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie *UE Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2017*, s. 9, Komisja Europejska.

Podstawową sieć rzeczną i kanałową w Polsce tworzą¹:

W dorzeczu Wisły:

- rzeki: Biebrza, Brda, Martwa Wisła, Nogat, Szkarpowa, Pisa i Wisła;
- kanały: Augustowski, Bartnicki, Bydgoski, Elbląski, Jagielloński, Łączański i Żerański;
- jeziora: Ruda Woda, Bartężek, Drużno, Jeziorak, Szeląg Wielki, Ewingi, Roś, jeziora na trasie kanału Augustowskiego i Elbląskiego oraz System Jezior Mazurskich, obejmujący jeziora połączone rzekami i kanałami, od jeziora Roś w miejscowości Pisz do jeziora Mamry w miejscowości Węgorzewo oraz boczne szlaki jeziora Mikołajewskiego od jeziora Nidzkiego.

W dorzeczu Odry:

- rzeki: Nysa Łużycka, Noteć, Warta, Parnica, Odra Zachodnia, Odra Wschodnia i Regalica;
- kanały: Gliwicki, Kędzierzyński, Ślesiński, Górnonotecki;
- przekopy: Klucz-Ustowo i Parnicki;
- jeziora: Dąbie i Gopło.

¹ K. Woś „Żegluga śródlądowa – szanse rozwoju”, Szczecin 2010, s.3.

Ogólne zasady podziału dróg wodnych na klasy określone w przepisach ustawy o żegludze śródlądowej² wynikają z:

- maksymalnych parametrów statków, jakie mogą być dopuszczone do żeglugi,
- wielkości minimalnego prześwitu pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną.

Tablica 1. Polska klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych

Droga wodna	Klasa drogi wodnej	Statki z napędem i barki				Zestawy pchane				Minimalny prześwit pod mostami ponad WWŻ ^a [m]
		dł. maks. [m]	szer. maks. [m]	zanurz. maks. [m]	ładowność [t]	dł. maks. [m]	szer. maks. [m]	zanurz. maks. [m]	ładowność [t]	
O znaczeniu regionalnym	Ia	24	3,5	1,0						3,0
	Ib	41	4,7	1,4	180					3,0
	II	57	7,5-9,0	1,6	500					3,0
	III	67-70	8,2-9,0	1,6-2,0	700	118-132	8,2-9,0	1,6-2,0	1000-1200	4,0
O znaczeniu międzynarodowym	IV	80-85	9,5	2,5	1000-1500	85	9,5	2,5-2,8	1250-1450	5,25 lub 7,00
	Va	95-110	11,4	2,5-2,8	1500-3000	95-110	11,4	2,5-3,0	1600-3000	5,25 lub 7,00
	Vb					172-185	11,4	2,5-3,0	3200-4000	

a) Patrz uwagi metodologiczne, ust 4 na str. 101

Faktyczny podział śródlądowych dróg wodnych na klasy, dostosowujący klasyfikację polską do standardów międzynarodowych obowiązujących w krajach UE, został określony w Rozporządzeniu Rady Ministrów³. Zgodnie z Rozporządzeniem wymagania klas IV i V stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym, pozwalające na eksploatację statków o tonażu powyżej 1000 t, spełnia w Polsce około 6% ich długości. Jest to łącznie 214,1 km dróg posiadających parametry niezbędne dla nowoczesnej żeglugi.

Do dróg wodnych o parametrach klas międzynarodowych należą w Polsce:

- Wisła od ujścia Przemszy do połączenia z Kanałem Łączyńskim – 37,5 km (klasa IV),
- Wisła od Płocka do stopnia wodnego Włocławek – 55 km (klasa V a),
- Martwa Wisła – 11,5 km (klasa V b),
- Jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi – 9,5 km (klasa V b),
- Odra od miejscowości Ognica do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej jako Regalica do ujścia do jeziora Dąbie – 44,6 km (klasa V b),
- Odra Zachodnia – 36,3 km (klasa V b),
- Rzeka Parnica i Przekop Parnicki od Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi – 6,9 km (klasa V b).

² Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. Dz.U. 2001, Nr 5, poz. 43.

³ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Dz.U. 2002 Nr 77, poz. 695.

Tablica 2. Podział śródlądowych dróg wodnych na klasy

Lp.	Nazwa śródlądowej drogi wodnej	Długość w km	Klasa drogi wodnej
1	rzeka Biebrza od ujścia Kanału Augustowskiego do ujścia do rzeki Narwi	84,2	Ia
2	rzeka Brda od połączenia z Kanałem Bydgoskim w miejscowości Bydgoszcz do ujścia do rzeki Wisły	14,4	II
3	rzeka Bug od ujścia rzeki Muchawiec do ujścia do rzeki Narwi	224,2	Ia
4	jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	9,5	Vb
5	Kanał Augustowski od połączenia z rzeką Biebrza do granicy państwa, wraz z jeziorami znajdującymi się na trasie tego kanału	83,0	Ia
6	Kanał Bydgoski	24,5	II
7	Kanał Gliwicki	41,2	III
8	Kanał Jagielloński od połączenia z rzeką Elbląg do rzeki Nogat	5,8	II
9	Kanał Kędzierzyński	5,9	II
10	Kanał Łęczyński	17,2	II
11	Kanał Slesiński:		
	a) od połączenia z rzeką Wartą do jeziora Gopło, wraz z jeziorami na jego trasie	32,0	II
	b) jezioro Gopło	27,5	III
12	Kanał Żerański	17,2	II
13	rzeka Narew:		
	a) od ujścia rzeki Biebrzy do miejscowości Pułtusk	186,0	Ia
	b) od miejscowości Pułtusk do stopnia wodnego Dębe wraz z Jeziorem Zegrzyńskim	40,9	II
14	rzeka Nogat od rzeki Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego	62,0	II
15	rzeka Noteć:		
	a) górna - od jeziora Gopło do połączenia z Kanałem Górnonoteckim i Kanałem Górnonotecki do połączenia z Kanałem Bydgoskim	87,1	Ia
	b) dolna - od połączenia z Kanałem Bydgoskim do ujścia rzeki Drawy	138,3	Ib
	c) dolna - od ujścia rzeki Drawy do ujścia do rzeki Warty	48,9	II
16	rzeka Nysa Łużycka od miejscowości Gubin do ujścia do rzeki Odry	15,0	Ia
17	rzeka Odra:		
	a) od miejscowości Racibórz do śluzy w miejscowości Kędzierzyn-Koźle	44,4	Ia
	b) od śluzy w miejscowości Kędzierzyn-Koźle do śluzy w miejscowości Brzeg Dolny	187,1	III
	c) szlak boczny rzeki Odry od śluzy Opatowice do śluzy Miejskiej w miejscowości Wrocław	15,4	II
	d) od śluzy w miejscowości Brzeg Dolny do ujścia rzeki Nysy Łużyckiej	259,8	II
	e) od ujścia rzeki Nysy Łużyckiej do ujścia rzeki Warty	75,2	II
	f) od ujścia rzeki Warty do miejscowości Ognica (do kanału Szwedt)	79,4	III
	g) od miejscowości Ognica do Przekopu Klucz – Ustowo i dalej jako rzeka Regalica do ujścia do jeziora Dąbie	44,6	Vb
18	rzeka Odra Zachodnia:		
	a) od jazu w miejscowości Widuchowa (km 704,1 rzeki Odry) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami	33,6	Vb
	b) Przekop Klucz – Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią	2,7	Vb
19	rzeka Parnica i Przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	6,9	Vb
20	rzeka Pisa od jeziora Roś do ujścia do rzeki Narwi	80,0	Ia
21	rzeka Szarpawa od rzeki Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego	25,4	II

Tablica 2. Podział śródlądowych dróg wodnych na klasy (dok.)

Lp.	Nazwa śródlądowej drogi wodnej	Długość w km	Klasa drogi wodnej
22	rzeka Warta:		
	a) od Kanału Ślesińskiego do miejscowości Luboń	154,6	Ia
	b) od miejscowości Luboń do ujścia rzeki Noteci	183,8	Ib
	c) od ujścia rzeki Noteci do ujścia do rzeki Odry	68,2	II
23	rzeka Wisła:		
	a) od ujścia rzeki Przemszy do połączenia z Kanałem Łęczańskim	37,5	IV w bud.
	b) od ujścia Kanału Łęczańskiego w miejscowości Skawina do stopnia wodnego Przewóz	34,3	III
	c) od stopnia wodnego Przewóz do ujścia rzeki Sanny	203,0	Ib
	d) od ujścia rzeki Sanny do miejscowości Płock	324,8	Ib
	e) od miejscowości Płock do stopnia wodnego Włocławek	55,0	Va
	f) od stopnia wodnego Włocławek do ujścia rzeki Tążyny	43,0	Ib
	g) od ujścia rzeki Tążyny do miejscowości Tczew	190,5	II
24	h) od miejscowości Tczew do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	32,7	III
	rzeka Martwa Wisła od rzeki Wisły w miejscowości Przegalina do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	11,5	Vb
25	system Wielkich Jezior Mazurskich obejmujący:	149,2	
	a) jeziora:		
	- Roś, Seksty, Tałtowisko, Kotek Wielki, Szymon, Szymoneckie, Łagodne		Ia
	- Śniardwy, Mikołajskie, Tałty, Boczne, Niegocin		II
	- Mamry, w skład którego wchodzi jeziora:		
	- Kisajno, Dargin, Mamry (właściwe), Świącajty		II
	- Kirsajty		Ia
	b) rzeki i kanały łączące jeziora wymienione w lit. a) od miejscowości Pisz do miejscowości Węgorzewo,		Ia
	c) jeziora stanowiące boczne odgałęzienia drogi wodnej Pisz - Węgorzewo:		
	- Bełdany, Ryńskie		II
26	- Guzianka Mała, Guzianka Duża, Nidzkie (do km 19,0)		Ia
	system Kanału Elbląskiego, jezior Pojezierza Iławskiego i jeziora Druzno obejmujący:	151,7	
	a) jeziora: Piniewo, Sambród, Ruda Woda, Bartężek, Ilińsk, Drwęckie, Puzy, Szeląg Wielki, Dauby, Jeziorak, Ewingi		II
	b) Kanał Elbląski od jeziora Druzno do jeziora Jeziorak i jeziora Szeląg Wielki	84,92	Ia
	c) Kanał Bartnicki od jeziora Ruda Woda do jeziora Bartężek	1,0	Ia
	d) szlak żeglowny jeziora Druzno	7,4	Ia

Źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. z 2002 Nr 77, poz 695).

Dynamiczny rozwój transportu drogowego spowodował zachwianie równowagi systemu transportowego. Dla jego zrównoważenia coraz większą rolę powinny odgrywać takie rodzaje transportu jak kolej i żegluga śródlądowa, które ze względu na aspekty ekologiczne i minimalny udział w generowaniu kosztów zewnętrznych są najbardziej społecznie przyjazne.

Istotną inicjatywą, mającą na celu lepszą koordynację działań prowadzących do stworzenia europejskiej sieci dróg wodnych oraz ich ujednolicenia, było przyjęcie w 1996 r. przez Stały Komitet Transportu Wewnętrznego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ „Porozumienia o Śródlądowych Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia” (*European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance*) zwanego w skrócie AGN. Umowa ta określa priorytetowe przedsięwzięcia inwestycyjne, które przy uwzględnieniu wymagań nowoczesnych technologii przewozów drogami wodnymi, prowadzić mają do:

- likwidacji wąskich gardeł czyli tych elementów dróg „E”, których parametry nie odpowiadają obecnym wymaganiom dróg wodnych międzynarodowego znaczenia, tzn. posiadają klasę niższą niż IV (tzw. podstawowe wąskie gardła) lub mimo iż odpowiadają wymaganiom klasy IV powinny być modernizowane w celu poprawy ich jakości i umożliwienia wzrostu przewozów (tzw. strategiczne wąskie gardła),
- likwidacji brakujących ogniw, polegającej na powstawaniu dróg obecnie nieistniejących, ale stanowiących element przyszłej sieci dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu.

W stosunku do polskich dróg wodnych zalecenia wynikające z porozumienia AGN kwalifikują jako⁴:

- strategiczne wąskie gardło – rzekę Odrę – na odcinku od Widuchowej do Szczecina;
- podstawowe wąskie gardła:
 - rzekę Odrę – na odcinku od Koźła do Widuchowej oraz Kanał Gliwicki;
 - rzekę Wisłę – na odcinku od Warszawy do Płocka i od Włocławka do Gdańska;
 - rzekę Bug – na odcinku od Brześcia do jeziora Zegrzyńskiego;
 - kanał Żerański – od jeziora Zegrzyńskiego do Wisły;
- brakujące połączenia – kanał Odra-Dunaj-Łaba.

Sieć dróg wodnych ujętych w porozumieniu AGN obejmuje swoim zasięgiem obszar od Atlantyku po Ural, łącząc tym samym 28 krajów Europejskich w tym Polskę, przez którą prowadzą trzy spośród szlaków żeglugowych znajdujących się w wykazie standardów i parametrów sieci dróg wodnych międzynarodowego znaczenia zawartych w „Niebieskiej Księdze” wydanej na podstawie porozumienia AGN⁵:

- E 30 – łączący Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmując na terenie Polski Odrę od Świnoujścia do granicy z Czechami;
- E 40 – łączący Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem w rejonie Czarnobyla i dalej z Morzem Czarnym, obejmując na terenie Polski Wisłę od Gdańska do Warszawy, Narew oraz Bug do Brześcia;
- E 70 – łączący Holandię z Rosją i Litwą, a na terenie Polski obejmujący Odrę od ujścia Kanału Odra-Hawela do ujścia Warty w Kostrzynie, drogę wodną Wisła-Odra oraz od Bydgoszczy dolną Wisłę i Szkarpawę lub Wisłę Gdańską.

Konwencja tworzy ramy prawne ułatwiające koordynację planów rozwoju i inwestycji śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym. Wszystko po to, by transport drogami wodnymi śródlądowymi w Europie był jeszcze bardziej efektywny i atrakcyjny dla użytkowników. AGN nie tylko opisuje międzynarodowe wodne szlaki śródlądowe, ale też określa parametry techniczne, jakie powinny one spełnić.

W dniu 6 marca 2017 r. dokonano aktu ratyfikacji „Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym” (AGN). Wykaz śródlądowych dróg wodnych określonych w porozumieniu jest spójny z postanowieniami zawartymi w „Założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”.

Głównym celem porozumienia, z punktu widzenia działalności transportowej, jest budowa lub zmodernizowanie śródlądowych dróg wodnych w celu uzyskania parametrów co najmniej IV klasy żeglowności oraz spełnienia wymogów infrastruktury transportu śródlądowego dla sieci TEN-T.

Cel został podzielony na cztery priorytety obejmujące ogółem jedenaście zadań.

PRIORYTET I

Odrzańska Droga Wodna (E 30) – osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności i włączenie w europejską sieć dróg wodnych:

1. Likwidacja aktualnych wąskich gardeł.
2. Przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów klasy V a.
3. Budowa na terytorium Polski odcinka brakującego połączenia Dunaj-Odra-Łaba.

⁴ K. Woś „Żegluga śródlądowa... op. cit., s.17.

⁵ Ibidem, s.16.

4. Budowa Kanału Śląskiego.

PRIORYTET II

Droga wodna rzeki Wisły – uzyskanie znacznej poprawy warunków nawigacyjnych:

1. Budowa kaskady Wisły od Warszawy do Gdańska.
2. Modernizacja górnej skanalizowanej Wisły oraz budowa stopnia wodnego w Niepołomicach.

PRIORYTET III

Połączenia Odra-Wisła-Zalew Wiślany oraz Warszawa-Brześć – rozbudowa dróg wodnych E 70 i E 40:

1. Przygotowanie do modernizacji drogi wodnej Odra-Wisła-Zalew Wiślany (E 70).
2. Przygotowanie do budowy polskiego odcinka międzynarodowej drogi wodnej Wisła-Dniepr (E 40) z Warszawy do Brześcia.

PRIORYTET IV

Rozwój partnerstwa i współpracy na rzecz śródlądowych dróg wodnych:

1. Wdrożenie systemu usług informacji rzecznej (RIS).
2. Rozwój partnerstwa krajowego na rzecz śródlądowych dróg wodnych.
3. Rozwój współpracy międzynarodowej na rzecz śródlądowych dróg wodnych.

Tendencje na rynku transportowym Europy takie jak: gwałtowny rozwój ładunków zjednostkowanych (kontenerów), rozwój transportu w systemie ro-ro, konieczność rozwoju transportu intermodalnego, a także pogłębiająca się kongestia na europejskich drogach, w naturalny sposób wpływają na rozwój korytarzy transportowych. Inicjatywą podjętą w 2004 r. w celu utworzenia europejskiego szlaku transportowego, realizującego w praktyce ideę spójności regionu środkowoeuropejskiego, jest projekt budowy Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65. Ten układ komunikacyjny, którego osią jest droga międzynarodowa E 65, mają w przyszłości tworzyć drogi ekspresowe, autostrady, magistrale kolejowe, śródlądowe drogi wodne, łącząc południe Szwecji przez Bałtyk ze Świnoujściem, prowadząc dalej wzdłuż zachodniej granicy Polski przez Czechy, Słowację, Węgry, aż do chorwackiego portu Rijeka nad Adriatykiem. Korytarz, poza modernizacją i budową nowych dróg oraz linii kolejowych, przyczynić się ma do udrożnienia Odry dla celów żeglugowych i wybudowania kanału łączącego tę rzekę z Dunajem. Zgodnie z założeniami tej inicjatywy rozbudowa sieci transportowych, ponadregionalnych i ponadnarodowych, takich jak korytarz CETC, daje największe możliwości zacieśniania kontaktów międzyregionalnych nawet między odległymi regionami, dostosowania metod planowania i gospodarowania przestrzenią. Stworzy on nowe dogodne możliwości dla rozwoju handlu i turystyki, jak również pomoże w ustanowieniu silnych ekonomicznie i społecznie związków między krajami leżącymi na jego przebiegu.

Do działań podejmowanych na rzecz modernizacji śródlądowych dróg wodnych w Polsce należy projekt rewitalizacji Międzynarodowej Drogi wodnej E 70. Droga ta łączy Europę Zachodnią, od Antwerpii przez berliński węzeł śródlądowych dróg wodnych i przez północną Polskę, z rejonem Kaliningradu i dalej z systemem drogi wodnej Niemna (Pregoła i Dejma do Kłajpedy). Polski odcinek obejmuje teren województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, stanowiących prawie 41% powierzchni Polski i zamieszkiwanych przez ok. 31% ludności kraju. Obecnie drogę E 70 zaliczyć można do II klasy, poza odcinkiem Noteci od ujścia Drawy do połączenia z Kanałem Bydgoskim, gdzie spełnione są jedynie parametry klasy Ib. Docelowo konieczna jest zatem rozbudowa polskiego odcinka E 70 do parametrów wymaganych dla międzynarodowych dróg wodnych, czyli do uzyskania IV klasy. Gwarantuje to bezpieczną, całodobową żeglugę jednostek (barek motorowych i zestawów pchanych) o nośności do 1500 ton, przez ok. 300 dni w roku. Misją programu rewitalizacji MDW E 70 jest zrównoważony rozwój regionów położonych wzdłuż drogi wodnej E 70 poprzez rozwój różnych form żeglugi śródlądowej i pozostałych form aktywności. Do głównych celów należy: przywrócenie żeglugi, poprawa stanu środowiska naturalnego i jakości przestrzennej obszarów przywodnych, tworzenie narzędzi wspierających rozwój kooperacji, zmiany legislacyjne w systemie prawnym porządkujące zasady korzystania z wód, stworzenie systemu monitoringu, nadzoru i zintegrowanego zarządzania zasobami

środowiska naturalnego obszarów przyległych. Cały proces rewitalizacji podzielony został na III etapy, które mają być realizowane w latach 2010-2025.

Do projektów mających poprawić stan wodnej infrastruktury turystycznej, realizowanych i przygotowywanych do realizacji należą m.in. :

- „Pętla Żuławska” – projekt turystyczny obejmujący Deltę Wisły i Zalew Wiślany, którego celem jest rewitalizacja szlaków wodnych na Żuławach oraz połączenia obszarów ujścia Wisły z europejskimi drogami wodnymi,
- rewitalizacja Bydgoskiego Węzła Wodnego. Obecnie zakończył się pierwszy etap rewitalizacji BWW obejmujący przede wszystkim modernizację nabrzeża oraz budowę nowych przystanków Bydgoskiego Tramwaju Wodnego,
- „Aktywizacja Wielkiej Pętli Wielkopolski” obejmującej Wartę, dolną i górną Noteć, Kanał Bydgoski, Kanał Górnonotecki, jezioro Gopło i Kanał Ślesiński.

Prognozy rozwoju gospodarczego przewidują, że w wyniku aktywizacji wymiany towarowej związanej z rozszerzeniem UE nastąpi wzrost potrzeb przewozowych o ok. jedną trzecią. Jednym z głównych kierunków polityki transportowej krajów UE jest zmniejszanie degradacyjnego wpływu transportu na środowisko naturalne, które przejawia się we wspieraniu przyjaznych dla środowiska gałęzi i technologii przewozów, w tym transportu wodnego śródlądowego. Osiągnięcie założonego celu wymaga pokonania obecnych problemów oraz szerszego wsparcia rozwoju żeglugi śródlądowej. Wyrazem intensyfikacji działań w tym kierunku jest przedstawiony przez Komisję Europejską ds. Transportu w dniu 17.01.2006 r. Zintegrowany Europejski Program Działań na rzecz Żeglugi Śródlądowej (NAIADES), który skupia się na pięciu obszarach strategicznych, w tym stworzeniu, koordynowaniu rozwoju i wdrożeniu Systemu Informacji Rzecznej RIS (River Information Services) w Europie, w ramach tworzenia odpowiedniej infrastruktury transportu wodnego śródlądowego. RIS to połączenie jednego lub więcej zharmonizowanych systemów informacyjnych obejmujących całokształt zasobów ludzkich, sprzętowych, programowych i komunikacyjnych, wraz z dotyczącymi ich uregulowaniami prawnymi, przeznaczonych do wypełniania zadań związanych z przetwarzaniem informacji na temat żeglugi śródlądowej. Na podstawie Dyrektywy 2005/44 obowiązek wdrożenia RIS obejmuje wszystkie śródlądowe drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym, tj. od klasy IV oraz znajdujące się na nich porty, które łączą się z innymi drogami o tym samym standardzie. W Polsce System Informacji Rzecznej wprowadzony został na odcinku 97,3 km dolnego odcinka Odry od Ognicy do Szczecina w ramach realizacji przez Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie w latach 2011-2013 projektu Pilotażowe wdrożenie RIS Dolnej Odry i obejmuje:

- Jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi – 9,5 km,
- Rzekę Odrę od miejscowości Ognica do przekopu Klucz-Ustowo i dalej rzekę Regalicę do ujścia do jeziora Dąbie – 44,6 km,
- Rzekę Odrę Zachodnią, która obejmuje obszar od jazu w miejscowości Widuchowa do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami – 36,6 km,
- Przekop Klucz-Ustowo, który łączy Odrę Wschodnią z Odrą Zachodnią – 2,7 km,
- Rzekę Parnicę i Przekop Parnicki od Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi – 6,9 km.

Ponadto w 2013 r. Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie prowadził prace nad projektem Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry. W jego ramach zasięg systemu zostanie rozszerzony terytorialnie o 30 km, tj. o odcinek od miejscowości Ognica do miejscowości Hohensaaten.

Centrum RIS świadczy usługi:

- Elektronicznego raportowania statków (ERI *Electronic Ship Reporting*). Usługa ERI polega na zbieraniu za pomocą aplikacji sieci Web, przechowywaniu i rozprowadzaniu raportów o rejsie i ładunku transportowanym przez statek.
- Śródlądowych elektronicznych map nawigacyjnych (IENC *Inland Electronic Navigational Chart*). Mapy, obejmujące cały obszar RIS, dostarczają niezbędnych informacji nawigacyjnych dla kapitału, w tym o oznakowaniu nawigacyjnym, linii brzegowej, mostach.

- Komunikatów dla kapitanów statków (NtS *Notice to Skippers*). Za pomocą e-mail i strony internetowej dostarcza użytkownikom najważniejszych informacji dotyczących drogi wodnej i ruchu, a także informacji hydro-meteorologicznych, o stanie wody i ostrzeżeń lodowych.
- Sensory hydro-meteorologiczne dostarczają aktualnych informacji pogodowych i hydrologicznych. Na obszarze działania RIS funkcjonują 4 stacje pogodowe i 14 wodowskazów.
- System śledzenia i namierzania statków (VTT *Vessel Tracking and Tracing*) składający się z 34 kamer oraz 12 radarów rozmieszczonych na obszarze działania RIS. VTT bazuje również na technologiach AIS (*Automatic Identification System*), GDPS (*Differential Global Positioning System*) oraz VHF, które odpowiadają za nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi, monitorowaniem ruchu oraz przekazywaniem informacji właściwym służbom i instytucjom.

Mapa 1.

Śródlądowe drogi wodne objęte obowiązkiem wdrożenia RIS

■ Drogi wodne międzynarodowego znaczenia

■ Drogi wodne, które po wykonaniu planowanych inwestycji posiadać będą parametry dróg wodnych międzynarodowego znaczenia



Źródło: opracowanie własne na podstawie:

<https://www.czasopismologistyka.pl/artykuly-naukowe/send/209-artykuly-na-plycie-cd3/917-artykul>

System RIS łączy się z podobnym systemem nadzoru ruchu VTMS (*Vessel Traffic Management System*) funkcjonującym na morskich wodach wewnętrznych w Szczecinie tworząc zintegrowaną platformę informacji nawigacyjnej na obszarze ujścia Odry. Integruje się również z niemieckim systemem RIS.

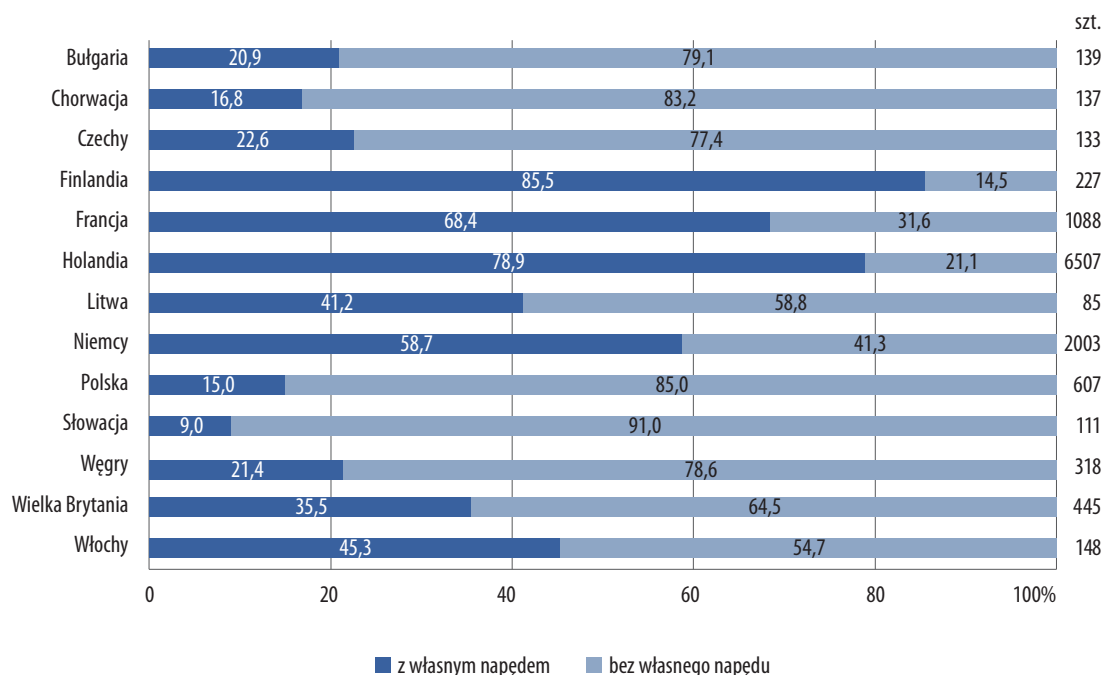
W dniu 10 września 2013 r. Komisja Europejska przyjęła Program NAIADES II ⁶ „W kierunku jakości śródlądowego transportu wodnego”. Program obejmuje w szczególności następujące cele :

- poprawę jakości infrastruktury i funkcjonowania sektora żeglugi śródlądowej poprzez usunięcie barier hamujących jego rozwój i tzw. „wąskich gardeł”, np. nieodpowiednich wymiarów śluz, mostów lub torów wodnych oraz uzupełnianie „brakujących ogniw”;
- ochronę środowiska naturalnego poprzez dążenie do utworzenia ekologicznego i innowacyjnego sektora rynku. Wśród rozwiązań, które proponuje Komisja znajdują się m.in. nowe normy dla silników taboru żeglugi śródlądowej w celu zachęcenia do inwestycji w technologie niskoemisyjne, jak również udzielanie znaczącego wsparcia na rzecz badań i innowacji;
- włączenie żeglugi śródlądowej do multimodalnego łańcucha logistycznego poprzez lepsze połączenia z innymi rodzajami transportu;
- utworzenie miejsc pracy cechujących się wysoką jakością z wykwalifikowaną kadrą pracowników;
- integrację europejskich systemów rzecznych z europejskim obszarem transportu.

2. Tabor żeglugi śródlądowej

W Polsce w ostatnich latach stan ilościowy taboru holowniczego (liczba pchaczy oraz holowników) żeglugi śródlądowej stopniowo ulega zwiększeniu. W 2017 r. w porównaniu z 2014 r. wzrosła o 5,8%. Zwiększyła się również liczba barek bez własnego napędu (barki do holowania i do pchania) – o 1,0%, barek z własnym napędem – o 12,7% oraz statków pasażerskich – o 18,2%, co związane jest z rozwojem usług turystycznych.

Wykres 2. Tabor barkowy żeglugi śródlądowej w 2011 r. w wybranych krajach UE według rodzaju



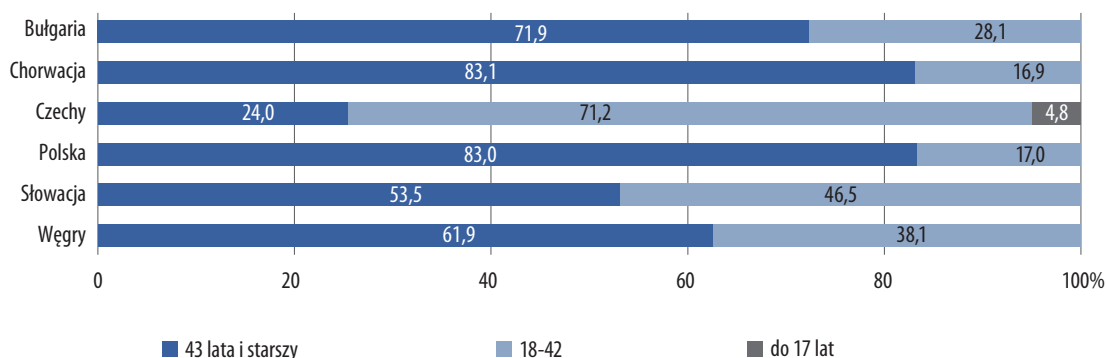
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu [iwww_eq_loadcap] - stan na dzień 16.08.2018 r.

W strukturze rodzajowej taboru barkowego w Polsce dominują jednostki wykorzystywane w systemie pchanym. Na ten rodzaj przypada 85,1% ogółu taboru barkowego, którym w 2017 r. przewieziono 61,3% ładunków.

6 https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en

Koncepcje techniczne eksploatowanej obecnie floty śródlądowej zostały wypracowane na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych ubiegłego wieku, poprzez dostosowanie ich podstawowych parametrów technicznych do warunków nawigacyjnych występujących na krajowych drogach wodnych. Do 1958 r. transport wodny śródlądowy w Polsce opierał się na systemie holowania, przy czym ponad 90% holowników miało napęd parowy⁷. W połowie lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku, polski przemysł stoczniowy podjął pracę nad budową barki motorowej (z własnym napędem), przeznaczonej do przewozu ładunków masowych i drobnicowych w warunkach żeglugi na Odrze. Prace te zwieńczone zostały uruchomieniem jej seryjnej produkcji. Najbardziej rewolucyjną zmianą w żegludze śródlądowej było jednak wprowadzenie do eksploatacji zestawów pchanych ze względu na możliwość zmniejszenia liczby członków załogi, uproszczenie konstrukcji, łatwiejszą nawigację, poprawę bezpieczeństwa ruchu, większą pojemność ładunkową. Za sprawą korzystnych wyników techniczno-eksploatacyjnych i nawigacyjnych systemu pchania, zaprojektowano i zbudowano pchacze typu TUR, a następnie BIZON, które do dziś stanowią trzon floty eksploatowanej przez polskich armatorów śródlądowych. Flota holowana w połowie lat siedemdziesiątych została prawie całkowicie wycofana z eksploatacji. Nieliczne holowniki wykorzystywane są jeszcze do przewozów pomocniczych oraz służą jako bazy i punkty zdawczo-odbiorcze. Zahamowanie rozwoju floty śródlądowej nastąpiło w latach osiemdziesiątych, a pogłębiło – w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, co spowodowało powstrzymanie prac nad dalszymi zmianami jakościowymi w technice przewozów wodnych śródlądowych oraz postępującą dekapitalizację taboru pływającego.

Wykres 3. Struktura taboru żeglugi śródlądowej w 2016 r. w wybranych krajach UE według wieku (barki, holowniki, pchacze)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu [iwww_eq_age] - stan na dzień 16.08.2018 r.

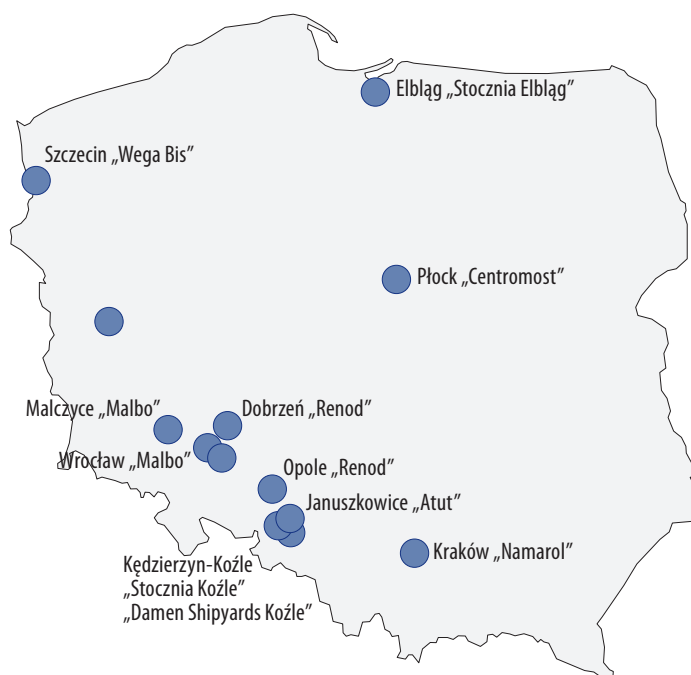
Wiek taboru żeglugi śródlądowej w Polsce znacznie przekracza normatywny okres jego użytkowania. Pchacze oraz barki z własnym napędem w 100% osiągnęły lub przekroczyły 21 lat, to jest teoretyczny okres zużycia⁸. Barki bez własnego napędu w założeniach techniczno-projektowych budowano z myślą o 15 latach eksploatacji⁹, po których remont miał być nieopłacalny. Tymczasem 99,6% z nich przekroczyło 15 lat. Eksploatacja taboru jest możliwa dzięki stałej jego modernizacji.

Poniżej zaprezentowano lokalizację przedsiębiorstw zajmujących się budową i remontem taboru rzeczno-egzochodowego w Polsce.

7 K. „Woś Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską”, Warszawa 2005 r.

8 E. Załoga, M. Rusak: „Dostosowanie polskiego transportu wodnego śródlądowego do wymogów i standardów UE”. Uniwersytet Szczeciński: Szczecin 2000, s. 25.

9 Ibidem, s. 25.

Mapa 2. Stocznie rzeczne w 2018 r.

Źródło: opracowanie własne.

3. Praca przewozowa w żegludze śródlądowej

Polska jako kraj z dobrze rozwiniętą siecią rzeczną na tle Europy, posiada mały udział przewozu ładunków transportem rzeczny w całości lądowych przewozów towarowych – ok. 0,3%, podczas gdy udział żeglugi śródlądowej w niektórych krajach Unii Europejskiej kształtuje się on wyższym na poziomie, np. w Holandii – 39,8%, Belgii – 21,3%, Rumunii – 17,6% Bułgarii – 12,4%, Niemczech – 11,2%

Tablica 3. Struktura przewozów ładunków^a według rodzaju transportu lądowego w krajach Unii Europejskiej w 2016 r.

KRAJE	Transport towarowy		
	kolejowy	drogowy	wodny śródlądowy
	w %		
Ogółem (UE 28)	17,2	76,6	6,2
Austria	43,2	52,8	4,0
Belgia	15,0	63,7	21,3
Bułgaria	7,7	79,9	12,4
Chorwacja	15,1	79,1	5,8
Cypr	-	100,0	-
Czechy	23,7	76,3	0,1
Dania	13,8	86,2	-
Estonia	25,8	74,2	-
Finlandia	26,0	73,7	0,3
Francja	16,6	79,2	4,2

a) Na podstawie liczby tonokilometrów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Statistical Pocketbook 2018*

Tablica 3. Struktura przewozów ładunków^a według rodzaju transportu lądowego w krajach Unii Europejskiej w 2016 r. (dok.)

KRAJE	Transport towarowy		
	kolejowy	drogowy	wodny śródlądowy
	w %		
Grecja	1,0	99,0	-
Hiszpania	4,6	95,4	-
Holandia	5,4	54,8	39,8
Irlandia	0,9	99,1	.
Litwa	30,8	69,2	-
Luksemburg	2,1	96,0	2,0
Łotwa	52,7	47,3	-
Malta	-	100,0	-
Niemcy	23,9	64,9	11,2
Polska	14,8	85,1	0,0
Portugalia	7,4	92,6	-
Rumunia	18,1	64,4	17,6
Słowacja	18,4	79,6	2,0
Słowenia	18,9	81,1	-
Szwecja	33,4	66,6	0,0
Węgry	20,1	76,2	3,8
Wielka Brytania	9,9	90,0	0,1
Włochy	16,8	83,2	0,0

a) Na podstawie liczby tonokilometrów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Statistical Pocketbook 2018*

Mimo układu śródlądowych dróg wodnych zgodnego z przebiegiem podstawowych ciągów ładunkowych, ta funkcja transportowa jest znacznie ograniczona ze względu na systematyczne pogarszanie się warunków nawigacyjnych na polskich drogach wodnych. W związku z powyższym, transportowa przydatność śródlądowych dróg wodnych uznanych za żeglowne może być analizowana w odniesieniu do¹⁰:

- drogi wodnej Odry o długość 693,1 km, która składa się z: Kanału Gliwickiego (41,2 km), Kanału Kędzierzyńskiego (5,9 km), odcinka Odry skanalizowanej od Koźła do Brzegu Dolnego (187 km), Odry swobodnie płynącej od Brzegu Dolnego do Szczecina wraz z Odrą Zachodnią (459 km);
- dróg wodnych delty Wisły;
- Górnej Wisły pomiędzy Krakowem a Oświęcimiem (dł. 90 km);
- drogi wodnej Warty od Kostrzyna n. Odrą do Lubonia k. Poznania (252 km).

W 2017 r. w Polsce żegluga śródlądową przewiezionych zostało 5778 tys. ton ładunków oraz wykonano 877 mln ton pracy przewozowej, odnotowując tym samym zmniejszenie w stosunku do poprzedniego roku przewozów ładunków o 432 tys. ton (o 7,0%), przy jednoczesnym wzroście wykonanej pracy przewozowej o 45 mln tkm.

Poniższa mapa przedstawia lokalizację portów żeglugi śródlądowej w Polsce, w których dokonywane były przeładunki towarów przewożonych śródlądowym transportem wodnym w badanym okresie.

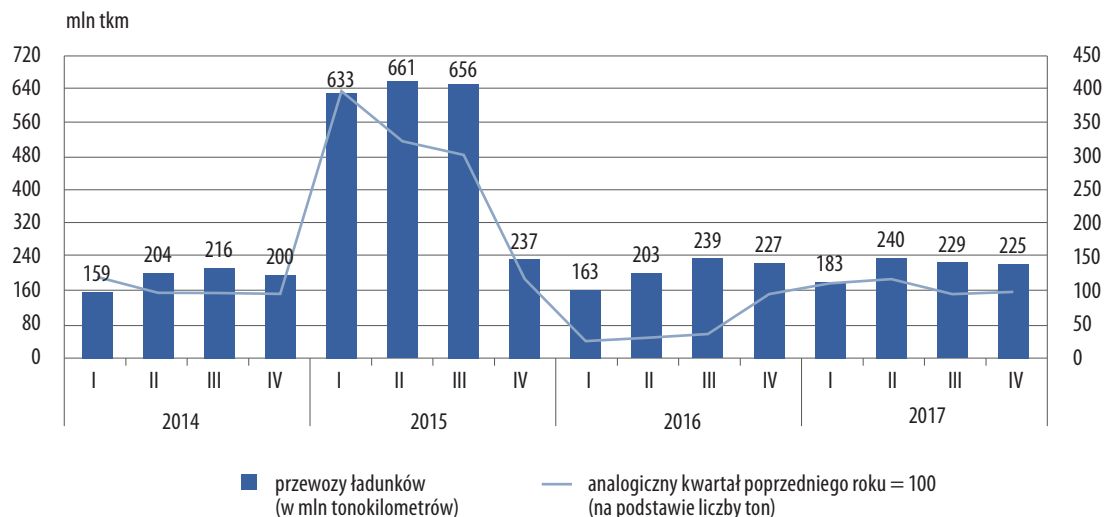
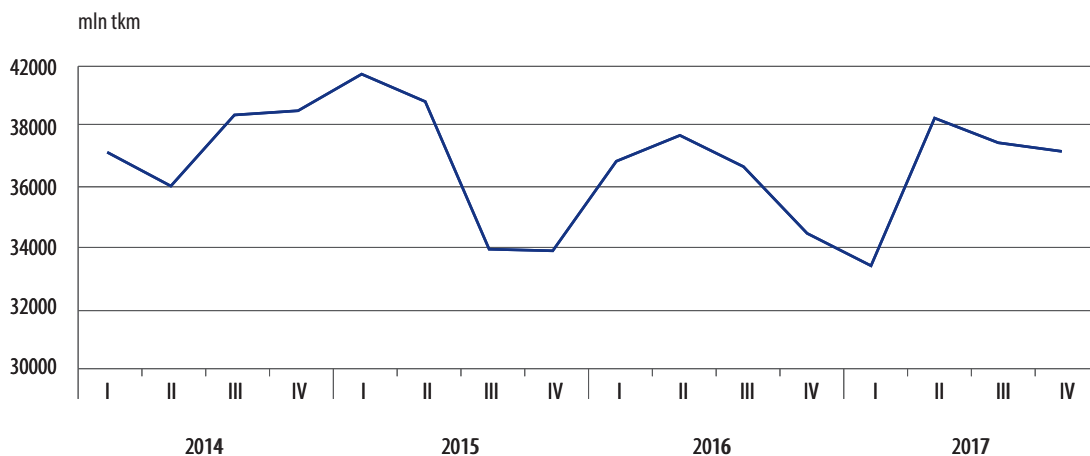
10 K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki „Kierunki rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce”, *Infrastruktura Transportu* 3/2008, s. 16.

Mapa 3. Porty żeglugi śródlądowej w 2017 r.

Źródło: opracowanie własne.

W 2017 r. odnotowano w porównaniu z 2014 r. spadek przewozów ładunków o 1851 tys. ton (o 24,3%) i wzrost pracy przewozowej o 99 mln tkm (o 12,7%). W analizowanym okresie największą liczbę ładunków przetransportowano w 2015 r. (11928 tys. ton). W 2017 r. z 5778 tys. ton ładunków przewiezionych przez polskich armatorów, 43,9% stanowiły ładunki przewiezione w komunikacji krajowej. W latach 2014-2017 odnotowuje się systematyczny spadek przewozów w tym rodzaju komunikacji. W 2017 r. wielkość ładunków w przewozach krajowych wyniosła 2536 tys. ton, tj. o 47,5% mniej niż w 2014 r. Ponad połowę (56,1%) ładunków w transporcie śródlądowym stanowiły ładunki przewiezione w komunikacji międzynarodowej (o 0,1% mniej niż w 2016 r.), w tym 73,0% z nich przewieziono między portami zagranicznymi. Skróceniu uległa średnia odległość przewozu 1 tony ładunku – z 253 km w 2014 r. do 248 km w 2017 r. W przewozach międzynarodowych żeglugą śródlądową 22,5% stanowił eksport i był on o 10,5% mniejszy niż w 2014 r. Głównym kierunkiem eksportu towarów były Niemcy. Przewozy w tej relacji stanowiły 92,1% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi.

Kształtowanie się przewozów ładunków w poszczególnych kwartałach w latach 2014-2017 przedstawiają poniższe wykresy.

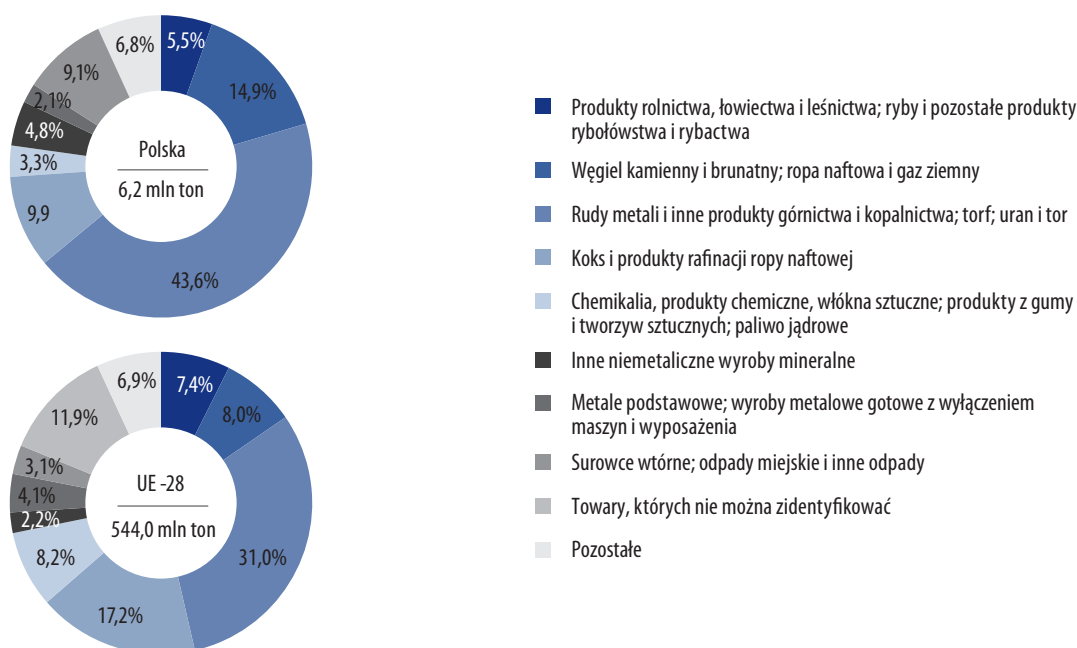
Wykres 4. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w Polsce według kwartałów**Wykres 5. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w krajach Unii Europejskiej według kwartałów**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu [iwww_go_qnave] - stan na dzień 16.08.2018 r

W Polsce w strukturze przewożonych ładunków w 2017 r., podobnie jak w latach ubiegłych dominowały przewozy towarów z grupy rudy metali oraz innych produktów górnictwa i kopalnictwa (41,7%) oraz węgla kamiennego (17,7%).

Wykres 6.

Struktura ładunków w Polsce i w krajach Unii Europejskiej w 2016 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu [iwww_go_qnave] - stan na dzień 16.08.2018 r.

Poza przewozami towarów, żegluga śródlądowa realizuje przewozy pasażerów, które są elementem oferty turystycznej. W Polsce liczba przewiezionych pasażerów w 2017 r. wyniosła 1262 tys. i wzrosła w stosunku do 2014 r. o 224 tys.

Przewozy turystyczno-wypoczynkowe śródlądowymi drogami wodnymi znane są od dawna, zjawiskiem nowym jest jednak duże zróżnicowanie oferty, pojawienie się wielu nowych form turystyki wodnej dostosowanych do współczesnych oczekiwań. Rozwój żeglugi turystycznej powoduje, że wiele dróg lokalnych niespełniających wymagań żeglugi międzynarodowej ani nawet lokalnej coraz częściej wykorzystywana jest do żeglugi rekreacyjnej, przyczyniając się do aktywizacji społeczno-gospodarczej regionów Polski.

4. Żegluga śródlądowa jako element polityki zrównoważonego rozwoju

Jednym z podstawowych celów europejskiej polityki transportowej jest harmonijne połączenie dwóch celów: utrzymania mobilności jako podstawowego warunku rozwoju społeczno-gospodarczego oraz ochrony środowiska naturalnego, tj. zapewnienie tzw. „zrównoważonego rozwoju” (*sustainable development*)¹¹. Kontynuacja dotychczasowych kierunków rozwoju transportu, preferujących wzrost udziału transportu samochodowego, prowadzi do wzrostu kongestii i zanieczyszczenia środowiska, wywołując tym samym poważne utrudnienia w funkcjonowaniu gospodarki. W tej sytuacji istnieje konieczność podjęcia działań polegających na wspieraniu i promowaniu rozwoju gałęzi transportu bardziej przyjaznych dla środowiska. Do takich należy żegluga śródlądowa, której degradacyjny wpływ na środowisko naturalne jest relatywnie niski m. in. ze względu na:

- małe zużycie energii,
- niską emisję zanieczyszczeń powietrza,

¹¹ White Paper. European transport Policy for 2010: time to decide. Luxembourg 2001.

- możliwość znacznego zmniejszenia kongestii na drogach w wyniku przejścia przewozów transportu samochodowego,
- niższe koszty zewnętrzne.

Niską energochłonność żeglugi śródlądowej obrazuje mniejsza ilość zużytego paliwa w porównaniu z innymi gałęziami transportu, z czym wiąże się również znacznie niższa niż w transporcie samochodowym emisja zanieczyszczeń powietrza.

Dodatkowym atutem transportu wodnego śródlądowego jest ładowność i masowość floty rzecznej, pozwalająca na sprawną obsługę nawet największych statków morskich. Jeden duży statek rzeczny lub zestaw pchany zastąpić może bowiem nawet kilkaset samochodów. Mniejsze statki, eksploatowane na lokalnych drogach wodnych zastępując kilkadziesiąt samochodów również mogą przyczynić się do zmniejszenia kongestii oraz zagrożenia bezpieczeństwa na drogach kołowych¹².

Transport śródlądowy pozostaje jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportu, głównie poprzez niemal całkowite oddzielenie przewozów towarowych od pasażerskich. Ponadto wysoki stopień specjalizacji przewozów, który przejawia się dostosowaniem środków transportu do specyfiki ładunku, regulacje prawne dotyczące zwłaszcza transportu ładunków niebezpiecznych oraz wymagania dotyczące szkoleń załóg statków powodują, że zagrożenie bezpieczeństwa w tej gałęzi transportu jest minimalne. Świadczy o tym fakt, że w 2017 r. w rejestrach wypadków żeglugowych prowadzonych przez właściwe miejscowo Urzędy Żeglugi Śródlądowej odnotowano jedynie 6 wypadków. Żaden z zarejestrowanych wypadków nie był związany z przewozem ładunków niebezpiecznych.

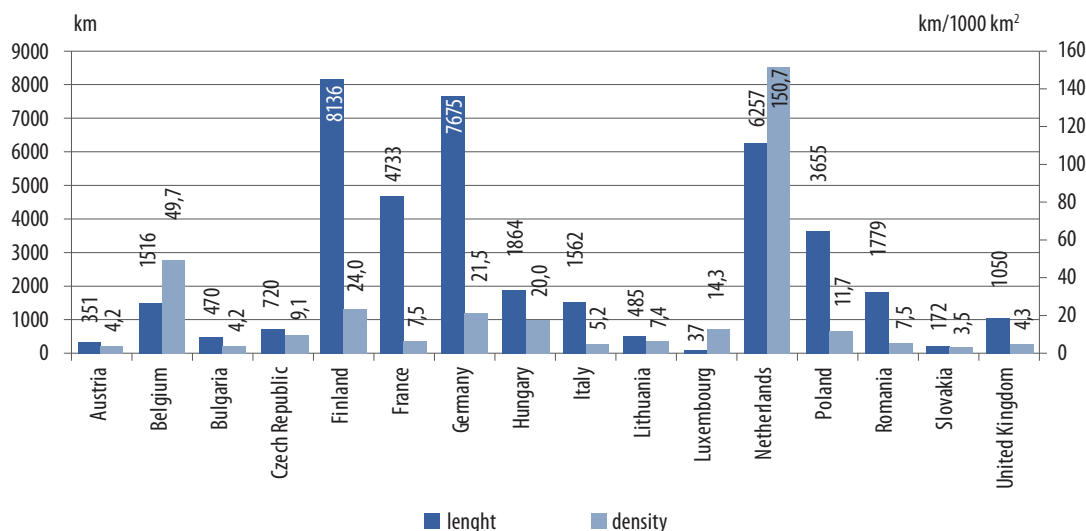
12 K. Wojewódzka-Król „Kierunki rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce: założenia do strategii na lata 2007-2013”, s. 11.

1. The infrastructure of inland waterways

The current inland waterways network has been shaped by the natural configuration of river and canal connections built mainly in the eighteenth and nineteenth centuries. The national inland waterways network covers 3654 km of which actually 3363 km of inland navigable waterways are being effectively exploited. Nevertheless, in comparison with other EU countries, this length is significant. Only Germany, Finland, France and the Netherlands have longer networks of waterways.

Due to natural conditions favourable for the development of inland waterways, indicator of network density is relatively high. In 2016 there were 11.7 km of navigable waterways per 1000 km² in Poland while the average for EU-28 countries amounted to 9.3 km per 1000 km². The following countries have higher density index: the Netherlands (150.7 km), Belgium (49.7 km), Finland (24.0 km), Germany (21.5 km), Hungary (20.0 km) and Luxembourg (14.3 km).

Graph 1. Density and length of inland waterways network in selected EU countries in 2016



Source: own work based on UE *Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2017*. p. 9, European Commission.

The basic river and canal network in Poland consists of¹:

In the Vistula river's basin:

- rivers: Biebrza, Brda, Dead Vistula, Nogat Szarpowa, Pisa and Vistula,
- canals: Augustowski, Bartnicki, Bydgoski, Elbląski, Jagielloński, Łączański and Żerański,
- lakes: Ruda Woda, Bartężek, Drużno, Jeziorak, Szelaż Wielki, Ewingi, Roś, lakes on the line of Augustowski and the Elbląski canal and Mazury lake system, including lakes connected by rivers and canals, from the Lake Roś in the town of Pisz to the lake Mamry in Węgorzewo and side routes from the lake Mikołajewski to the lake Nidzkie.

In the Oder river's basin:

- rivers Nysa Łużycka, Noteć, Warta, Parnica, Western Oder, Eastern Oder and Regalica,
- canals: Gliwicki, Kędzierzyński, Ślesięński, Górnonotecki,
- cuttings: Klucz-Ustowo and Parnicki,
- lakes: Dąbie and Gopło.

¹ K. Woś „Development Trends for Inland Waterways in Poland”, Szczecin 2010, p.3.

The general principles of inland waterways class diversification are defined in provisions of the Act on Inland Waterways Transport² result from:

- maximal characteristics of vessels that may be allowed to sail,
- the size of the minimal overhead clearance of bridges, pipelines and other constructions that may cross a waterway.

Table 1. Polish classification of inland waterways

Types of inland waterways	Classes of navigable waterways	Motor vessels and barges				Pushed convoys				The highest navigable ^a
		max. length [m]	max. beam [m]	max. draught [m]	tonnage [t]	max. length [m]	max. beam [m]	max. draught [m]	tonnage [t]	
Of regional importance	Ia	24	3.5	1.0						3.0
	Ib	41	4.7	1.4	180					3.0
	II	57	7.5-9.0	1.6	500					3.0
	III	67-70	8.2-9.0	1.6-2.0	700	118-132	8.2-9.0	1.6-2.0	1000-1200	4.0
Of international importance	IV	80-85	9.5	2.5	1000-1500	85	9.5	2.5-2.8	1250-1450	5.25 or 7.00
	Va	95-110	11.4	2.5-2.8	1500-3000	95-110	11.4	2.5-3.0	1600-3000	5.25 or 7.00
	Vb					172-185	11.4	2.5-3.0	3200-4000	

^a See methodological notes, item 4 page 105

The actual division of inland waterways into classes, adapting the Polish classification to international standards that are force in the EU countries, was stipulated in the Regulation of the Council of Ministers³.

According to the Regulation, requirements for classes IV and V relating to ways of international importance, allowing the operation of vessels of more than 1000 tonnes, are satisfied in Poland by about 6% of their length. It amounts to 214.1 km of ways with the parameters necessary for modern shipping.

Inland waterways which meet international standards are:

- the Vistula river from the mouth of Przemsza to connection with the Łączyński Canal - 37.5 km (class IV),
- the Vistula river from Płock to water barrage Włocławek - 55 km (class V a),
- the Martwa Vistula river - 11.5 km (class V b),
- Lake Dąbie to the border with inland maritime waters - 9.5 km (class V b),
- the Oder river from the town of Ognica to Klucz-Ustowo cutting and further as the Regalica river to the mouth of lake Dąbie - 44.6 km (class V b),
- the Western Oder river - 36.3 km (class V b),
- the Parnica river and Parnicki cutting from the Western Oder river to the border with inland maritime waters – 6.9 km (class V b).

² The Inland Waterways Transport Act of 21 XII 2000, the Journal of Laws 2001, No. 5, item 43.

³ The Regulation of the Council of Ministers of 7 V 2002 on Inland Waterways Classification, the Journal of Laws 2002, No.77, item 695.

Table 2. Inland waterways division by classes

No.	Name of inland waterway	Length km	Waterway class
1	The Biebrza river from the mouth of the Augustowski canal to the mouth of the Narwia river	84.2	Ia
2	The Brda river from the connection with Bydgoski canal in the town of Bydgoszcz to the mouth of the Vistula river	14.4	II
3	The Bug river from the mouth of the Muchawiec river to the mouth of the Narwia river	224.2	Ia
4	Lake Dąbie Ser with maritime interior waters	9.5	Vb
5	The Augustowski canal from the connection with the Biebrza river to the country border, including the lakes located on the route of this canal	83.0	Ia
6	The Bydgoski canal	24.5	II
7	The Gliwicki canal	41.2	III
8	The Jagielloński canal from the connection with the Elbląg river to the Nogat river	5.8	II
9	The Kędzierzyński canal	5.9	II
10	The Łączański canal	17.2	II
11	The Ślesiański canal:		
	a) from the connection with the Warta river to lake Gopło, including the lakes on its route	32.0	II
	b) Lake Gopło	27.5	III
12	The Żerański canal	17.2	II
13	The Narew river:		
	a) from the mouth of the Biebrza river to the town of Pułtusk	186.0	Ia
	b) from the town of Pułtusk to the Dębe water barrage, with lake Zegrzyńskie	40.9	II
14	The Nogat river from the Vistula river to the mouth of the Vistula lagoon	62.0	II
15	The Noteć river:		
	a) upper - from lake Gopło to the connection with Górnonotecki canal and Kanał Górnonotecki canal to the connection with Bydgoski canal	87.1	Ia
	b) lower – from the connection with Bydgoski canal to the mouth of the Drawa river	138.3	Ib
	c) lower – from the mouth of the Drawa river to the mouth of the Warta river	48.9	II
16	The Nysa Łużycka River		
	From the town of Gubin to the mouth of Oder river	15.0	Ia
17	The Oder river:		
	a) from the town of Racibórz to the lock in the town of Kędzierzyn-Koźle	44.4	Ia
	b) from the lock in the town of Kędzierzyn-Koźle to the lock in the town of Brzeg Dolny	187.1	III
	c) side route of the Oder river from the lock in the town of Opatowice to municipal lock in the town of Wrocław	15.4	II
	d) from the lock in the town of Brzeg Dolny to the mouth of the Nysa Łużycka river	259.8	II
	e) from the mouth of the Nysa Łużycka river to the mouth of the Warta river	75.2	II
	f) from the mouth of the Warta river to the town of Ognica (to the Szwedt canal)	79.4	III
	g) from the town of Ognica to Klucz – Ustowo cutting and further as the Regalica river to the mouth of lake Dąbie	44.6	Vb
18	The Western Oder:		
	a) from the lock in the town of Widuchowa (km 704.1 of the Oder river) to the border with the inland maritime waters together with side legs	33.6	Vb
	b) Klucz – Ustowo cutting linking the Western Oder river with the Eastern Oder river	2.7	Vb
19	The Parnica river and Parnicki cutting from the Western Oder river to the border with inland maritime waters	6.9	Vb

Table 2. Inland waterways division by classes (cont.)

No.	Name of inland waterway	Length km	Waterway class
20	The Pisa river		
	from lake Roś to the mouth of the Narwia river	80.0	Ia
21	The Szarpawa river		
	from the Vistula river to the mouth of the Vistula lagoon	25.4	II
22	The Warta river:		
	a) from the Ślesiński canal to the town of Luboń	154.6	Ia
	b) from the town of Luboń to the mouth of the Noteć river	183.8	Ib
	c) from the mouth of the Noteć river to the mouth of the Oder River	68.2	II
23	The Vistula river:		
	a) from the mouth of the Przemsza river to the connection with Łączański canal	37.5	IV in construction
	b) from the mouth of Łączański canal in the town of Skawina to Przewóz water barrage	34.3	III
	c) from Przewóz water barrage to the mouth of the Sanny river	203.0	Ib
	d) from the mouth of the Sanny river to the town of Płock	324.8	Ib
	e) from the town of Płock to Włocławek water barrage	55.0	Va
	f) from Włocławek water barrage to the mouth of the Tążyńska river	43.0	Ib
	g) from the mouth of the Tążyńska river to the town of Tczew	190.5	II
24	h) from the town of Tczew to the border with the inland maritime waters	32.7	III
	The Martwa Vistula river from the Vistula river in Przegalina to the border with inland maritime waters	11.5	Vb
25	The Great Masurian Lake system includes:	149.2	
	a) lakes:		
	- Roś, Seksty, Tałtowisko, Kotek Wielki, Szymon, Szymoneckie, Łagodne		Ia
	- Śniardwy, Mikołajskie, Tałty, Boczne, Niegocin		II
	- Mamry, which includes lakes:		
	- Kisajno, Dargin, Mamry (proper), Świętajny		II
	- Kirsajny		Ia
	b) the rivers and canals connecting the lakes listed in point (a) from the town of Pisz to the town of Węgorzewo		Ia
	c) the lakes which are side legs of the Pisz – Węgorzewo waterway:		
	- Beldany, Ryńskie		II
26	- Guzianka Mała, Guzianka Duża, Nidzkie (to km 19,0)		Ia
	System of the Elbląski canal, lakes: Pojezierze Iławskie and lake Druzno including:	151.7	
	a) lakes: Piniewo, Sambród, Ruda Woda, Bartężek, Ilińsk, Drwęckie, Puzy, Szeląg Wielki, Dauby, Jeziorak, Ewingi		II
	b) The Elbląski canal from lake Druzno to lake Jeziorak and lake Szeląg Wielki	84.92	Ia
	c) The Bartnicki canal from lake Ruda Woda to lake Bartężek	1.0	Ia
	d) Inland waterway of lake Druzno	7.4	Ia

Source: The Regulation of the Ministerial Council of 7th May 2002 on Inland Waterway Classification (the Journal of Laws, No. 43, Item 695).

The dynamic development of road transport has caused the imbalance in the transport system. For its sustainability, such modes of transport as rail and inland waterways transport, which are the most socially friendly taking into account the economic aspects and minimal participation in generating the external costs, should play an increasingly important role.

An important initiative, aimed at better coordination of activities leading to the creation of the European network of waterways and their unification, was adopted in 1996 by the Inland Transport Committee of United Nations Economic Commission for Europe, the document called 'European Agreement on Main Inland Waterway of International Importance', in abbreviation AGN. This agreement defines the priority

investment projects which, taking into account the requirements of modern technology in inland waterways transport, are to lead to:

- removing bottlenecks, that is, those elements of road "E" whose parameters do not satisfy the current requirements of inland waterways of international importance, i.e., that have a class lower than IV (the fundamental/basic bottlenecks) and although they comply with the requirements of class IV, they should be modernised to improve their quality and to enable increased share in transport (i.e. strategic bottlenecks),
- liquidation of the missing links, i.e., construction of currently non-existing ways which are part of future network of inland waterways of international importance.

In relation to Polish inland waterways, recommendations resulting from the AGN agreement qualify as ⁴:

- strategic bottleneck – the Oder river in the passage from Widuchowa to Szczecin,
- basic bottlenecks,
- the Oder river, on the passages from Koźle to Widuchowa and the Gliwicki canal,
- the Vistula river, on the passages from Warszawa to Plock and from Włocławek to Gdańsk,
- the Bug river, on the passages from Brzeście to lake Zegrzyńskie,
- the Żerański canal, from lake Zegrzyńskie to the Vistula river,
- missing links – Oder-Danube-Elbe canal.

Inland waterways network included in the AGN agreement covers the area from the Atlantic to the Urals combining 28 European countries including Poland through which flow three shipping lanes from the list of standards and parameters of inland waterways networks of international importance included in the "Blue Paper" published under AGN agreement⁵:

- E 30 – linking the Baltic Sea with the Danube river in Bratislava, including on the Polish territory the Oder river from Świnoujście to the border with the Czech Republic,
- E 40 – linking the Baltic Sea in Gdańsk with the Dniepr river in the Chernobyl area and further with the Black Sea, including on the Polish territory the Vistula river from Gdańsk to Warszawa, the Narew river and from the Bug river to the Brest river,
- E 70 – linking the Netherlands with Russia and Lithuania, and on Polish territory covering the Oder river from the mouth of the Oder-Havel canal to the mouth of the Warta river in Kostrzyn, waterway Vistula-Oder and from Bydgoszcz through the lower Vistula river and Szkarpa or the Vistula river in Gdańsk.

The agreement creates a legal framework facilitating co-ordination of development plans and inland investments of international importance in order to make inland waterways transport in Europe more efficient and attractive for users. Not only does AGN describe international inland waterways but also stipulates technical parameters which they should fulfill.

On March 6, 2017, an act of ratification of the "European agreement on the main inland waterways of international importance" (AGN) was made. The list of inland waterways defined in the agreement is consistent with the provisions included in the "Assumptions for plans for the development of inland waterways in Poland for 2016-2020 with a view to 2030". The main goal of the agreement, regarding transport is the construction and modernisation of inland waterways to the parameters of at least navigability class IV and the adaptation to the requirements of the infrastructure of inland water transport network TEN-T. The objective has been divided into four priorities covering eleven tasks.

PRIORITY I

Oder Waterway (E 30) – achievement of the international class navigability and inclusion in the European network of waterways:

⁴ K. Woś „Development Trends ... op. cit., p.17.

⁵ Ibidem, p.16.

1. Elimination of current bottlenecks.
2. Adaptation of the Odra Waterway to the parameters of class V a.
3. Building the Polish section of the missing Danube-Oder-Elbe link.
4. Construction of the Silesian Canal.

PRIORITY II

The Vistula river waterway:

1. Construction of the Vistula cascade - from Warsaw to Gdańsk.
2. Modernization of the upper canalized section of the Vistula River and construction of barrages in Niepołomice

PRIORITY III

Connections Odra-Vistula-Vistula Lagoon and Warszawa-Brześć - development of waterways E 70 and E 40:

1. Preparation for modernisation of the Odra-Vistula-Vistula Lagoon waterway (E 70).
2. Preparation for construction of the Polish section of the Vistula-Dnieper international waterway (E 40) from Warsaw to Brest.

PRIORITY IV

Development of partnership and cooperation for inland waterways:

1. Implementation of the River Information Services (RIS) system.
2. Development of national partnership for inland waterways.
3. Development of international cooperation for inland waterways.

Trends on the transport market in Europe such as: the rapid transport development of unitised cargo (containers), the development of ro-ro system, the need for the development of multimodal transport as well as intensifying congestion on European roads, influence the development of transport corridors in a natural way.

The project to construct the Central European Transport Corridor CETC-ROUTE 65 is the initiative undertaken in 2004 to create a European transport route realizing in practice the idea of integration the central Europe region. This communication system, whose axis is the international road E65, will be created in the future by expressways, highways, main lines, inland waterways, linking southern Sweden through the Baltic Sea to Świnoujście, leading along the western Polish border across the Czech Republic, Slovakia, Hungary, to Croatian port of Rijeka on the Adriatic. The corridor, apart from modernisation and construction of new roads and railway lines, would to contribute to making the Oder river passable for shipping and construction of the canal linking this river with the Danube river. According to the objectives of this initiative, an expansion of sub-regional and transnational transport networks, such as corridor CETC, offers the greatest opportunity to strengthen interregional contacts, even between the distant regions, to adapt the methods of planning and spatial management. It will create new favourable conditions for trade and tourism development as well as help to establish strong economic and social links between the countries along its route.

The activities undertaken for the modernisation of inland waterways in Poland included a project of revitalization of the International waterway E 70. This road connects Western Europe, from the Antwerp through the Berlin communication junction of inland waterways and the northern Poland, the Kaliningrad region, and with the waterway system of Niemen (Pregoła and Dejma to Klaipėda). Polish section includes areas Zachodniopomorskie, Lubuskie, Wielkopolskie, Kujawsko-Pomorskie, Pomorskie and Warmińsko-Mazurskie Voivodships, constituting almost 41% of Polish territory and inhabited by approximately 31% of the population.

Currently, the way E 70 can be included into class II, except for the Noteć river section from the mouth of the Drava River to the connection with the Bydgoski canal, where only the parameters of class Ib are fulfilled. Ultimately, it is therefore necessary to expand the Polish E 70 section to meet the parameters required

for international waterways, that is to obtain a class IV. This ensures safe, 24-hour shipping of vessels its (motor barges and pushed convoys) with loading capacity of 1500 tonnes, for about 300 days a year. The mission of revitalising International inland waterway E 70 is a sustainable development of regions along the E 70 waterway through the development of various forms of inland waterways transport and other activities. The main objectives are: restoration of shipping, improving the condition of the environment and the spatial quality of water-edge areas, creation the tools supporting the development of cooperation, legislative changes in the legal system ordering the rules for water usage, creating a system of monitoring, inspection and integrated management of environmental resources of adjacent areas. The whole process of regeneration has been divided into III stages that are to be implemented between the years 2010-2025.

Projects that will improve water management of tourism infrastructure, implement and prepared for implementation include :

- 'the Żuławy Loop' - tourist project covering the delta of the Vistula river and the Vistula lagoon which aim at revitalisation the Żuławy waterways and connect the areas of Vistula mouth with the European waterways
- modernization of the Bydgoszcz Water Junction. The first stage of the project has been completed – it mainly covered modernisation of a quay and building new stops of Bydgoszcz Water Tram,
- 'The revitalization of Great Wielkopolska Loop', covering the Vistula river, the lower and upper Noteć river, the Bydgoszcz canal, the Górnonotecki canal, lake Gopło and the Ślesięński canal.

The forecasts of economic development predict that transportation needs will increase by one third due to intensification of goods exchanged caused by the EU enlargement. One of the main directions of transport policy of the EU Member States is decreasing a degradation impact of transport on the environment, which is visible in supporting environmentally friendly modes and technologies of transport, including inland waterways transport.

Achieving a set goal requires overcoming current problems and wider support for the development of inland waterways transport. Intensification of such activities resulted in the adoption on 17.01.2006 by the European Commission an Integrated European Action Programme for Inland Waterway Transport (NAIADES) which focuses on five strategic areas, i.a., creating and co-ordinating the development and implementation of the River Information Service (RIS) in Europe within the framework of creating adequate infrastructure for inland waterways transport.

RIS is the combination of one or more harmonised information systems concerning the whole human, equipment, programme and communication resources together with regulations concerning them, designed to fulfill the tasks linked to processing information regarding inland waterways transport. On the basis of Directive 2005/44 a requirement to implement RIS covers all inland waterways of international importance, that is, from class IV and ports located on them that link with other waterways with the same standard. In Poland the River Information System was implemented on 97.3 km of lower Odra passage from Ognica to Szczecin within the realisation of the project Pilot implementation of RIS of Lower Odra by the Office of Inland Waterways Transport in Szczecin in the years 2011-2013, including:

- lake Dąbie up to a border with inland maritime waters – 9.5 km,
- the Oder river from the town of Ognica to Klucz-Ustowo cutting and continue as the Regalica river to the mouth of lake Dąbie - 44.6 km,
- the Western Oder river which covers an area from a weir in Widuchowa up to a border with inland maritime waters together with lateral/side legs - 36.6 km,
- Klucz-Ustowo cutting which links Eastern Odra with Western Odra -2,7 km,
- the Parnica river and Parnicki cutting from the Western Oder river to the border with inland maritime waters – 6.9 km.

Moreover, in 2013 the Office of Inland Waterways Transport in Szczecin carried out a project 'Full implementation of RIS of the Lower Odra'. As a result a territorial coverage of RIS was increased by 30 km, that is, a passage from Ognica to Hohensaaten.

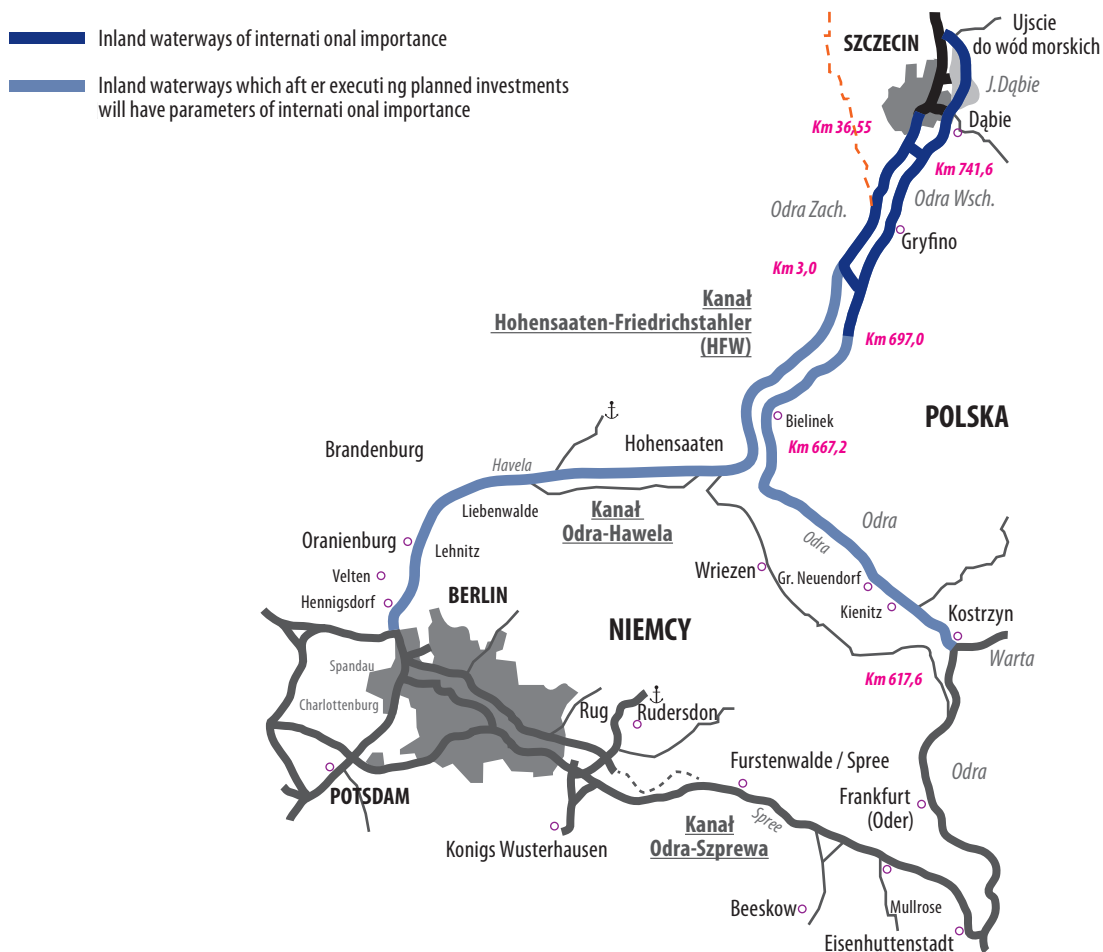
RIS Centre offers the following services:

- electronic ship reporting (ERI). ERI service consists in collecting data with web-applications, storing and disseminating reports on a voyage and freight transported by a vessel,
- inland electronic navigational chart (IENC). Maps covering the whole RIS area provide a lot of navigation information for skippers, including information about navigational marking, riverbank lines and bridges,
- notice to skippers (NtS). It provides the most important information concerning a waterway, traffic, hydro-meteorological data, information about the condition of waters and ice warnings via an e-mail and a website,
- hydro-meteorological sensors provide up-to-date weather and hydrological information. There are 4 weather stations and 14 water-level gauges on the RIS area.

Vessel Tracking and Tracing system (VTT) consists of 34 cameras and 12 radars located over the RIS area. VTT is based on AIS (Automatic Identification System), GDPS (Differential Global Positioning System) and VHF technologies which are responsible for supervision over shipping safety, monitoring traffic and transferring information to appropriate authorities and institutions.

Map 1.

Inland waterways covered by the obligation of RIS implementation



Source: Own work based on:

<https://www.czasopismologistyka.pl/artykuly-naukowe/send/209-artykuly-na-plycie-cd3/917-artykul>

RIS is connected with a similar Vessel Traffic Management System (VTMS) operating on inland maritime waters in Szczecin creating an integrated platform of navigational information at the area of Odra estuary. It is also connected with German RIS.

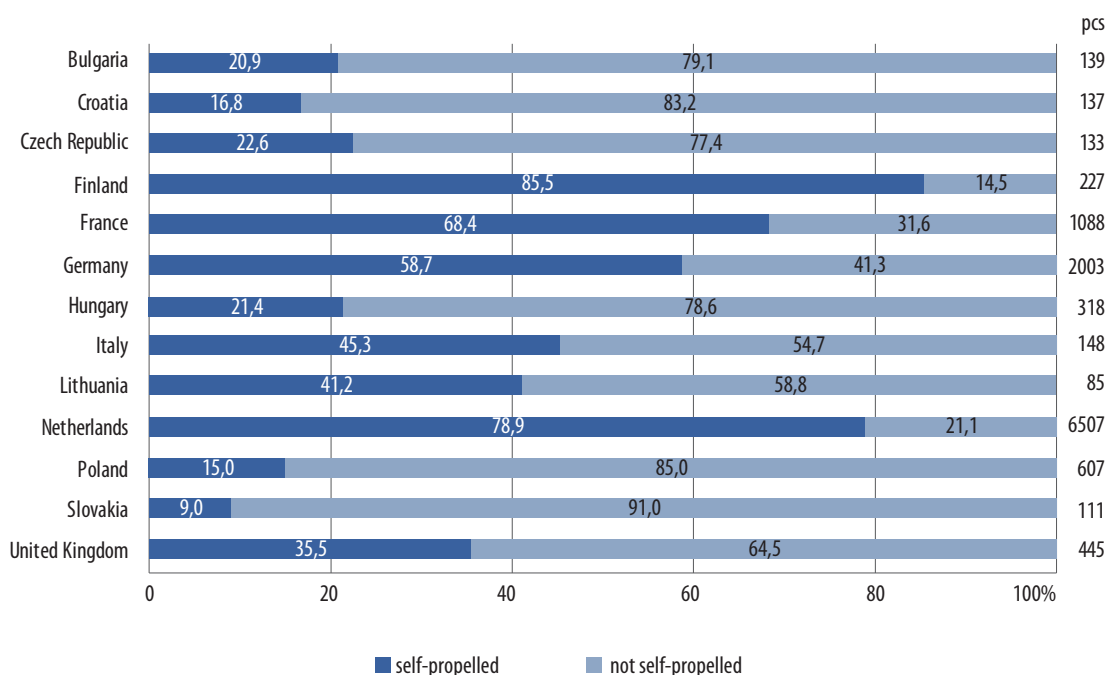
The European Commission has adopted on 10 September 2013 the NAIADES II package "Towards quality inland waterway transport". The program includes following objectives:

1. Improving the quality and operation of inland waterway sector by removing barriers hindering its development and "bottlenecks" i.e. incorrectly installed lock, bridges or fairways and adding "missing links".
2. Protection of the natural environment by aiming to create an ecological and innovative market sector. The Commission proposes following solutions i.e.: new standards for engines of inland waterways transport fleet to encourage investment in low-emission technologies, as well as providing significant support for research and innovation.
3. Integration of inland waterway transport in the intermodal logistics chain through better connections with other modes of transport.
4. Development of high quality jobs with qualified staff.
5. Integrating inland waterway transport in EU transport area.

2. Inland waterways transport fleet

In Poland the inland waterways towing fleet (pushers and tugs) is gradually increasing. In 2017, in comparison to 2014, this number went up by 5.8%. However, Growth was noticed also in the number of non-self-propelled barges (pushed and dumb) by 1.0% and , self-propelled barges by 12.7%. and Moreover, there was an increase in the number of passenger ships by 18,2%, which is linked to the development of tourism services.

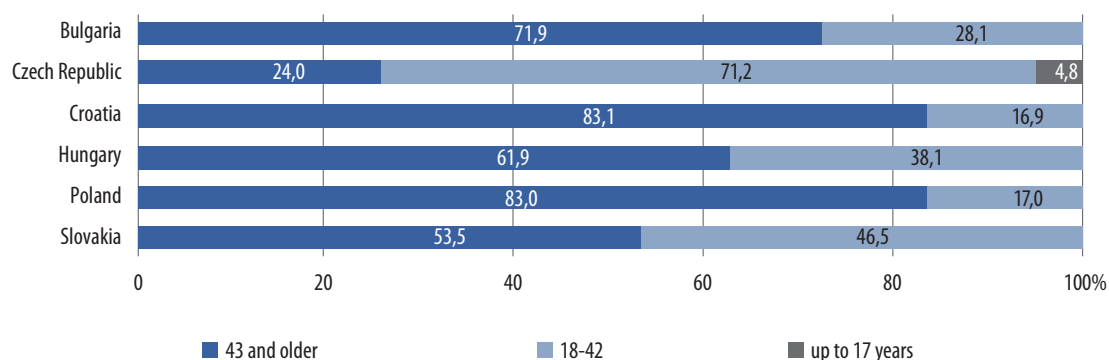
Graph 2. Inland waterways transport barges in 2016 in the selected EU countries by types



Source: own work based on Eurostat database [iwww_eq_loadcap] As of 17.10.2014 16.08.2018 .

The structure of inland waterways transport fleet by type is dominated by the pushed system. This fleet amounts to 85.1% of total barge fleet which in 2017 transported 61.3% of the whole loads. Technological concepts of currently exploited inland waterways transport fleet were developed in 1950's and 1960's through adapting their basic technical parameters to navigation conditions on Polish waterways. Up to 1958 inland waterways transport in Poland was based on a tugging system with over 90% of tugs having steam-drive⁶. In the mid-1950's the Polish shipyard industry began works on building a motor barge (self-propelled) designed for transporting bulk and general cargo under navigation conditions on the Odra river. The works were finished with starting serial production. The most revolutionary change in inland waterways transport was the introduction of pushed convoys to exploitation due to the possibility to decrease the number of crew, simplification of construction, easier navigation, better safety and bigger loading capacity. Due to favourable technical and exploitation results as well as navigation pushing systems, TUR-type and next BIZON-type pushers were designed and built. They constitute a core of inland waterways transport fleet exploited by Polish owners. Fleet towed in the middle 1970's was almost completely withdrawn from exploitation. A few tugs and dumb barges are still used for ancillary transport and serve as bases and collection points. In 1980's the development of inland waterways transport fleet was retarded and further worsened in 1990's. As a result, works on further qualitative changes in technology of inland waterways transport were stopped. There was a systematic decrease in the amount of fleet and its progressive decapitalisation.

Graph 3. Structure of inland waterways transport fleet in 2016 in the selected EU countries by age (barges, tugs and pushers)



Source: own work based on Eurostat database [iwww_eq_loadcap] As of 16.08.2018

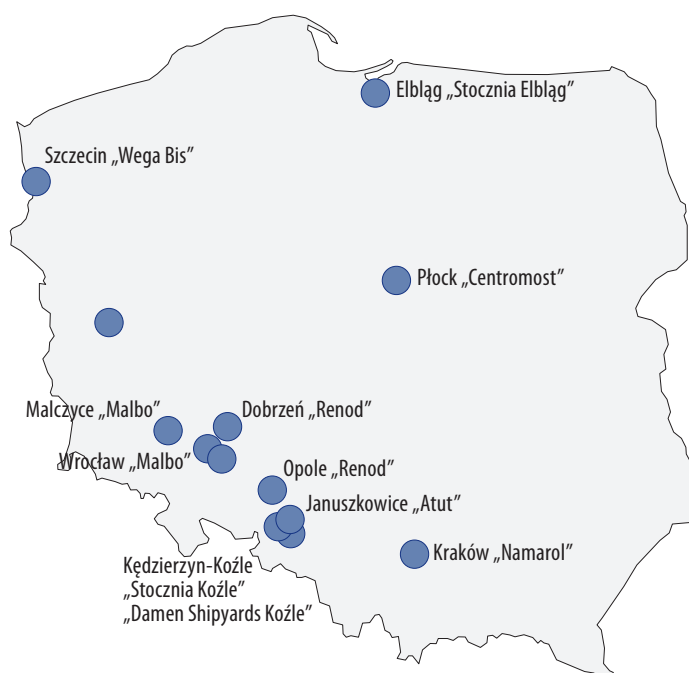
The age of inland waterways transport fleet considerably exceeds a normative exploitation period. 100% of pushers and self-propelled barges reached or exceeded 21 years which constitutes a theoretical usage period⁷. Technical and design assumptions for non-self-propelled barges anticipated 15 years of exploitation⁸ beyond which repair would be unprofitable. However, 99.6% exceeded 15 years. Fleet exploitation is possible because of constant modernisation.

Locations of enterprises building and repairing inland waterways transport fleet in Poland are presented below.

⁶ K. Woś Directions of activation of inland waterways transport in the area of the Odra mouth under the conditions of Poland's integration with the European Union, Warsaw, 2005

⁷ E. Załoga, M. Rusak: „Adaptation of Polish inland waterways transport to the requirements and standards of EU”. Szczecin University: Szczecin 2000, p. 25

⁸ Ibidem, p. 25

Map 2. River shipyards in 2018

Source: own work.

3. The transport performance in inland waterways transport

Poland as a country with a well-developed river network compared to Europe. Poland has a small share of inland waterways transport in total freight transport - around 0.3% while the share of inland waterways transport in the EU countries amounts to 39.8% in the Netherlands, 21.3% in Belgium, 12.4% in Bulgaria, 11.2% in Germany.

Table 3. Modal split of inland freight transport in European countries in 2016

Country	Freight transport		
	rail	road	inland waterways
	in %		
Total (EU 28)	17,2	76,6	6,2
Austria	43,2	52,8	4,0
Belgium	15,0	63,7	21,3
Bulgaria	7,7	79,9	12,4
Croatia	15,1	79,1	5,8
Cyprus	-	100,0	-
Czech Republic	23,7	76,3	0,1
Denmark	13,8	86,2	-
Estonia	25,8	74,2	-
Finland	26,0	73,7	0,3
France	16,6	79,2	4,2
Germany	23,9	64,9	11,2

a) Based on the number of tonne-kilometers.
Source: Eurostat [iww_go_atygo] As of 16.08.2018

Table 3. Modal split of inland freight transport in European countries in 2016 (dok.)

Country	Freight transport		
	rail	road	inland waterways
	in %		
Greece	1,0	99,0	-
Hungary	20,1	76,2	3,8
Ireland	0,9	99,1	.
Italy	16,8	83,2	0,0
Latvia	52,7	47,3	-
Lithuania	30,8	69,2	-
Luxemburg	2,1	96,0	2,0
Malta	-	100,0	-
Netherlands	5,4	54,8	39,8
Poland	14,8	85,1	0,0
Portugal	7,4	92,6	-
Romania	18,1	64,4	17,6
Slovakia	18,4	79,6	2,0
Slovenia	18,9	81,1	-
Spain	4,6	95,4	-
Sweden	33,4	66,6	0,0
United Kingdom	9,9	90,0	0,1

a) Based on the number of tonne-kilometers.
Source: Eurostat [iww_go_atygo] As of 16.08.2018

Although the system of inland waterways is compatible with the basic cargo routes, this transport function is highly reduced due to the systematic deterioration of the navigation conditions on Polish waterways. Therefore, the transport usefulness of inland waterways considered as navigable inland waterways can be analysed in reference to⁹:

- the Oder waterway of 693.1 km length of which: Gliwice canal (41.2 km), Kędzierzyński canal (5.9 km), Odra channeled from Koźle to Brzeg Dolny (187 km), free-flowing Oder river from Brzeg Dolny to Szczecin with the Western Oder river (459 km),
- the Vistula delta waterways,
- the Upper Vistula river between Kraków and Oświęcim (length 90 km),
- the Warta inland waterway from Kostrzyn nad Odrą to Luboń near Poznań (252 km),

In 2017, the inland waterways transport fleet in Poland carried 5778 thousand tonnes of freight and performed transport work of 877 million tonne-kilometres, recording a decrease in freight transport by 432 thousand tonnes (7,0%) and, at the same time, an increase in transport performance by 45 mln tonne-kilometres in relation to the previous year.

The map below presents locations of inland waterways ports in Poland at which cargo carried by inland waterways transport was transshipped in a surveyed period.

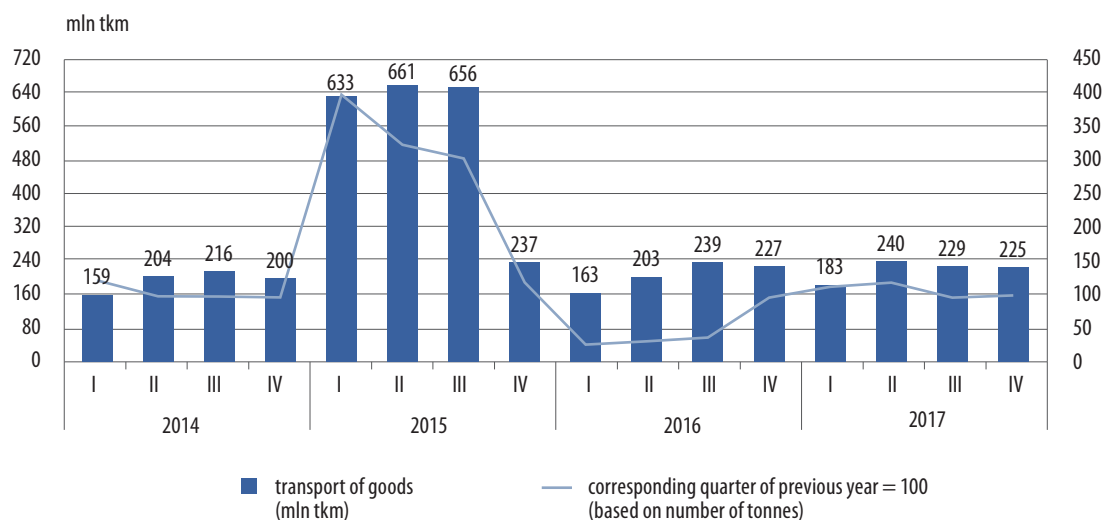
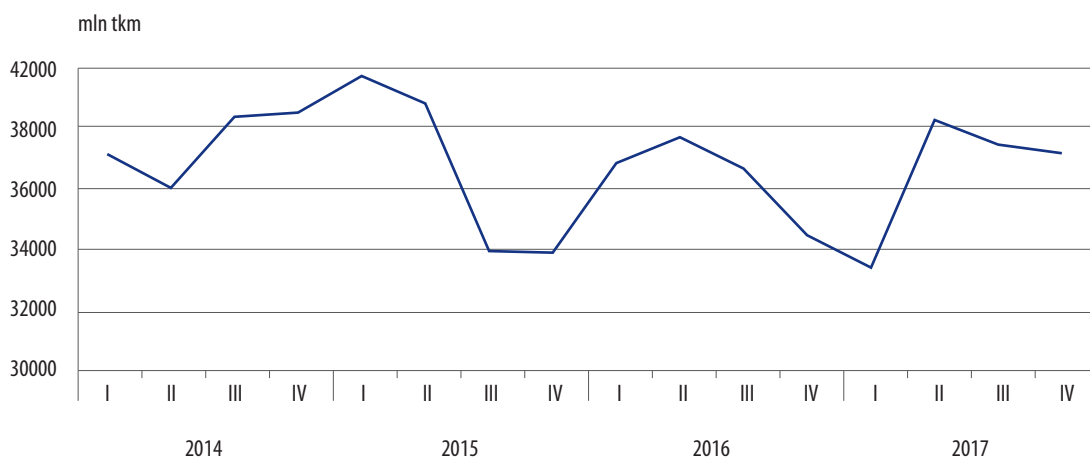
9 K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, „Developments trends in Polish inland waterways”, Infrastructure of Transport, 3/2008, p.16.

Map 3. Inland waterways ports in 2017

Source: own work.

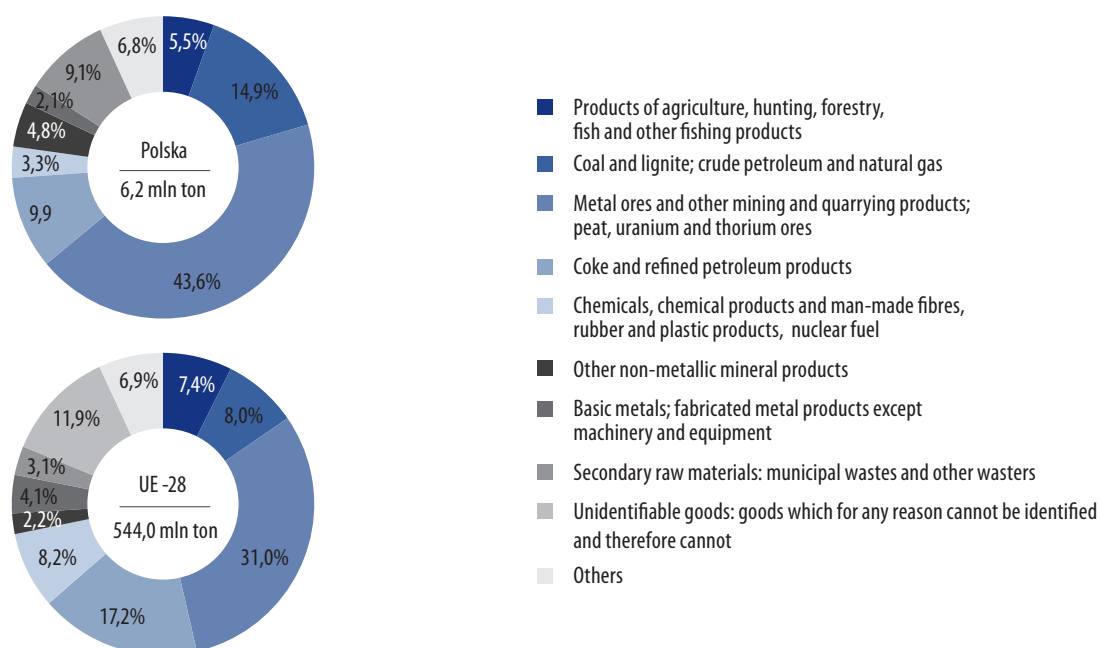
In comparison to 2014, in 2017 there was a decrease in transported cargo by 1851 thousand tonnes (24,3%) and growth by 99 million tkm (12,7%). In the analysed period the biggest volume of cargo was transported in 2015 (11928 thousand tonnes). In 2017, 5778 thousand tonnes of goods were transported by Polish fleet owners, 43,9% of transported goods were carried in national transport. In the years 2014-2017 systematic decrease in goods transported by national transport was reported. In 2017 the volume of goods in national transport was 2536 thousand tonnes, 47,5% less compared to 2014. More than a half (56,1%) of transported goods were carried in international transport (0,1% less compared to 2016) of which 73,0% was transported between foreign ports. An average distance of transportation of 1 tonne of cargo was shortened from 253 km in 2014 to 248 km in 2017. In inland waterways international transport export accounted for 22,5% (by 10,5% less compared to 2014). The main direction of exporting goods was Germany. Transport in this relation accounted for 92,1% of total exports of goods by inland waterways.

The development of transport of goods across quarters in 2014-2017 presents the graphs below.

Graph 4. Inland waterways transport of goods in Poland by quarters**Graph 5. Transport of goods in the European Union countries by quarters (mln tkm)**

Source: own work based on Eurostat database [iwww_go_qnave] As of 16.08.2018

The carriage of goods from a group of metal ores and other mining and quarrying products (41,7%) and coal (17,7%) dominated in the structure of transported goods in Poland in 2017, as in previous years.

Graph 6. Structure of goods in Poland and the European Union in 2016

Source: own work based on Eurostat database [iwww_go_atygo] As of 16.08.2018.

Besides the carriage of goods, inland waterways transport conducts the carriage of passengers which constitutes a part of tourist offer. In Poland the number of passengers carried (by inland waterways transport) in 2017 amounted to 1262 thousand and increased by 224 thousand in comparison with 2014.

Tourism and recreation carriages by inland waterways transport have been known for a long time, however, a considerable diversification of offers and emergence of new forms of water tourism adapted for modern expectations are new phenomena. Because of the development of waterways tourism, many local routes that don't satisfy the requirements of international or even local shipping is more frequently being used for recreational sailing contributing the socio-economic development of Polish regions.

4. Inland waterways transport as a part of a sustainable development policy

One of the main objectives of the European transport policy is the harmonious combination of two targets: to maintain mobility as a basic condition for socio-economic development and environmental protection, i.e., to ensure the so-called 'sustainable development'¹⁰. Continuation of current trends in transport development, preferring an increase in the share of road transport, leads to bigger congestion and pollution causing serious difficulties in functioning of the economy. In this situation it is necessary to take action to support and promote the transport modes that are more environmentally friendly. These include inland waterways transport which degradational impact on the environment is relatively low, i.a., due to:

- low energy consumption,
- low air pollution emissions,
- the possibility of a significant congestion reducing on the roads as a result of taking over the goods road transport,
- lower external costs.

¹⁰ White Paper. European transport Policy for 2010: time to decide. Luxembourg 2001.

Low energy consumption of inland waterways transport is illustrated not only the smaller volume of used fuel in comparison to other modes of transport but also it produces additional effects such as smaller air pollution in comparison to road transport.

An additional advantage of inland waterways transport is loading capacity of fleets and ability to transport bulk cargo, which allow for efficient servicing of even the largest ships. One big river vessel or pushed convoy can substitute up to several hundred cars. Smaller vessels, operating in local waterways by replacing dozens of cars, can also help to reduce congestion and improve safety on roads¹¹.

Inland waterways transport is also one of the safest modes of transport, mainly due to almost complete separation of freight transport from passenger transport. Moreover, a high standard of transport specialisation which is reflected in adjusting the transport fleet to cargo characteristics, legal regulations concerning the transport of dangerous cargo and requirements regarding the training of ship crews, cause that the safety threat in this mode of transport is minimal. It is demonstrated by the fact that in 2017 only 6 accidents were recorded in the registers kept by the local Offices of Inland Waterways Transport. None of the recorded accidents were related to the carriage of dangerous cargo.

11 K. Wojewódzka - Król „Directions of the development of inland waterways transport in Poland: assumptions for a strategy for the years 2007-2013”, p.11.

Żegluga śródlądowa w Polsce

Inland waterways in Poland

Tablica 1. Drogi wodne śródlądowe żeglowne
Table 1. Navigable inland waterways

WYSZCZEGÓLNIENIE <i>SPECIFICATION</i>	2014	2015	2016	2017
	w kilometrach <i>in kilometres</i>			
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	3654,6	3654,6	3654,6	3653,5
w tym eksploatowane <i>of which exploited</i>	3387,0	3364,5	3364,5	3363,4
Rzeki żeglowne <i>Navigable rivers</i>	2416,6	2416,6	2416,6	2416,6
w tym eksploatowane <i>of which exploited</i>	2174,4	2151,9	2151,9	2151,9
Jeziora żeglowne <i>Navigable lakes</i>	258,6	258,6	258,6	258,6
w tym eksploatowane <i>of which exploited</i>	258,6	258,6	258,6	258,6
Sztuczne drogi wodne <i>Artificial inland waterways</i>	979,4	979,4	979,4	978,3
w tym eksploatowane <i>of which exploited</i>	954,0	954,0	954,0	952,9
w tym: <i>of which:</i>				
kanały <i>canals</i>	335,8	335,8	335,8	334,7
skanalizowane odcinki rzek <i>canalized segments of rivers</i>	643,6	643,6	643,6	643,6

Tablica 2. Drogi wodne śródlądowe żeglowne według klas w 2017 r.
Table 2. Navigable inland waterways by classes in 2017

WYSZCZEGÓLNIENIE <i>SPECIFICATION</i>	Ogółem <i>Total</i>		Drogi wodne według klas o znaczeniu <i>Waterways according to classes of significance</i>								Drogi wodne eksploatowane <i>Exploited water ways</i>	
			regionalnym <i>regional</i>				międzynarodowym <i>international</i>					
			Ia	Ib	II	III	IV	Va	Vb			
	w km <i>in km</i>	w odsetkach <i>in per-cent</i>	w kilometrach <i>in kilometres</i>								w % ogółem <i>in % of total</i>	
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	3653,5	100,0	1079,9	892,9	1070,0	396,6	37,5	55,0	121,6	3363,4	92,1	
Rzeki żeglowne uregulowane <i>Navigable regulated rivers</i>	2416,6	66,1	757,8	755,6	691,4	115,1	–	–	96,7	2151,9	89,0	
Skanalizowane odcinki rzek <i>Canalized segments of rivers</i>	643,6	17,6	100,8	137,3	105,8	207,2	37,5	55,0	–	620,1	96,3	

Tablica 2. Drogi wodne śródlądowe żeglowne według klas w 2017 r. (dok.)
 Table 2. Navigable inland waterways by classes in 2017 (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Ogółem Total		Drogi wodne według klas o znaczeniu Waterways according to classes of significance							Drogi wodne eksploatowane Exploited waterways	
			regionalnym regional				międzynarodowym international				
			Ia	Ib	II	III	IV	Va	Vb		
	w km in km	w odsetkach in per-cent	w kilometrach in kilometres							w % ogółem in % of total	
Kanały Canals	334,7	9,2	167,7	–	104,8	46,8	–	–	15,4	332,8	99,4
Jeziora żeglowne Navigable lakes	258,6	7,1	53,6	–	168,0	27,5	–	–	9,5	258,6	100,0

Tablica 3. Tabor śródlądowego transportu wodnego
 Stan w dniu 31 XII
 Table 3. Inland waterways transport fleet
 As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2014	2015	2016	2017
Holowniki Tugs	17	21	25	25
moc w kW power in kW	2302	2776	3964	3975
Pchacze Pushers	190	196	189	194
moc w kW power in kW	52419	54486	52360	53499
Barki Barges	583	600	607	598
nośność w tonach wymierzonych load capacity in measured tonnes	292016	303444	303596	299844
barki z własnym napędem self-propelled barges	79	89	91	89
moc w kW power in kW	26440	31515	31497	30789
nośność w tonach wymierzonych load capacity in measured tonnes	56142	66850	68076	65550
barki do pchania pushed barges	504	511	516	509
nośność w tonach wymierzonych load capacity in measured tonnes	235874	236594	235520	234294
Statki pasażerskie Passenger vessels	99	101	110	117
moc w kW power in kW	11196	11564	12921	14057
miejsca pasażerskie passenger seats	8434	8698	9528	10322

Tablica 4. Tabor śródlądowego transportu wodnego według roku budowy
Stan w dniu 31 XII
Table 4. Inland waterways transport fleet by year of construction
As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2014	2015	2016	2017	
	w sztukach in units				2014=100
Holowniki Tugs					
OGÓŁEM TOTAL	17	21	25	25	147,1
Do 1949 r. Up to 1949	3	3	3	2	66,7
1950-1969	8	11	12	11	137,5
1970-1979	2	4	6	7	350,0
1980-1989	4	3	4	5	125,0
1990-1999	–	–	–	–	x
2000-2009	–	–	–	–	x
2010 r. i późniejszy 2010 and later	–	–	–	–	x
Pchacze Pushers					
OGÓŁEM TOTAL	190	196	189	194	102,1
Do 1949 r. Up to 1949	–	1	1	–	x
1950-1969	34	39	36	35	102,9
1970-1979	107	103	104	106	99,1
1980-1989	44	48	43	48	109,1
1990-1999	5	5	5	5	100,0
2000-2009	–	–	–	–	x
2010 r. i późniejszy 2010 and later	–	–	–	–	x
Barki Barges					
OGÓŁEM TOTAL	583	600	607	598	102,6
Do 1949 r. Up to 1949	14	19	15	16	114,3
1950-1969	100	109	113	108	108,0
1970-1979	208	210	214	209	100,5
1980-1989	229	231	234	234	102,2
1990-1999	25	24	24	29	116,0
2000-2009	7	7	7	2	28,6
2010 r. i późniejszy 2010 and later	–	–	–	–	x

Tablica 4. Tabor śródlądowego transportu wodnego według roku budowy (dok.)

Stan w dniu 31 XII

Table 4. Inland waterways transport fleet by year of construction (cont.)

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2014	2015	2016	2017	
	w sztukach in units			2014=100	
Statki pasażerskie Passenger vessels					
OGÓŁEM TOTAL	99	101	110	117	118,2
Do 1949 r. Up to 1949	10	11	13	13	130,0
1950-1969	44	46	50	52	118,2
1970-1979	9	9	9	9	100,0
1980-1989	3	2	4	6	200,0
1990-1999	9	10	11	11	122,2
2000-2009	24	17	18	18	75,0
2010 r. i późniejszy 2010 and later	–	6	5	8	x

Tablica 5. Tabor barkowy śródlądowego transportu wodnego według grup ładowności i roku budowy

Stan w dniu 31 XII

Table 5. Inland waterways barges fleet by load capacity groups and year of construction

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017
	w sztukach in units				w tonach wymierzonych in measured tonnes			
Barki z własnym napędem Self-propelled barges								
OGÓŁEM TOTAL	79	89	91	89	56142	66850	68076	65550
Ładowność: Load capacity:								
do 249 ton up to 249 tonnes	–	–	–	–	–	–	–	–
250-399	–	–	–	–	–	–	–	–
400-449	4	1	1	1	1712	413	413	413
450-649	42	43	45	45	21035	21541	22596	22592
650-999	14	21	21	21	11164	17392	17449	17459
1000-1499	18	23	23	21	20042	25315	25429	22897
1500-1649	–	–	–	–	–	–	–	–
1650-2999	–	1	1	1	2189	2189	2189	2189
3000 t i więcej 3000 t and more	–	–	–	–	–	–	–	–

Tablica 5.

Tabor barkowy śródlądowego transportu wodnego według grup ładowności i roku budowy (dok.)

Stan w dniu 31 XII

Table 5.

*Inland waterways barges fleet by load capacity groups and year of construction (cont.)**As of 31 XII*

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017
	w sztukach in units				w tonach wymierzonych in measured tonnes			
Rok budowy: Construction year:								
do 1949 r. up to 1949	10	15	14	15	9093	13691	12874	13685
1950-1969	60	67	68	66	39448	46013	47032	45144
1970-1979	9	7	9	8	7601	7146	8170	6721
1980-1989	–	–	–	–	–	–	–	–
1990-1999	–	–	–	–	–	–	–	–
2000-2009	–	–	–	–	–	–	–	–
2010 r. i późniejszy 2010 and later	–	–	–	–	–	–	–	–
Barki do pchania Pushed barges								
OGÓŁEM TOTAL	504	511	516	509	235874	236594	235520	234294
Ładowność: Load capacity:								
do 249 ton up to 249 tonnes	81	85	90	84	10276	10777	12046	11506
250-399	76	80	85	86	27085	28558	30336	30743
400-449	64	64	67	66	28056	28049	29417	28916
450-649	219	219	215	213	105754	105749	104025	102957
650-999	39	39	37	39	31383	31382	29814	31245
1000-1499	20	19	17	16	23009	21768	19571	18616
1500-1649	1	1	1	41	1510	1510	1510	1510
1650-2999	4	4	4	4	8801	8801	8801	8801
3000 t i więcej 3000 t and more	–	–	–	–	–	–	–	–
Rok budowy: Construction year:								
do 1949 r. up to 1949	4	4	1	1	320	320	100	100
1950-1969	40	42	45	42	19064	19273	18902	18790
1970-1979	199	203	205	201	96251	97729	97662	97017
1980-1989	229	231	234	234	102351	102626	103355	102650
1990-1999	25	24	24	29	14556	13314	12170	15243
2000-2009	7	7	7	2	3332	3332	3331	494
2010 r. i późniejszy 2010 and later	–	–	–	–	–	–	–	–

Tablica 6. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w 2017 r.
Table 6. Inland waterways transport of goods in 2017

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Tony Tonnes		Tonokilometry Tonne-kilometres		Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km <i>Average distance travelled by 1 tonne of goods in km</i>
	w tys. <i>in thous.</i>	2016=100	w tys. <i>in thous.</i>	2016=100	
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	5777,5	93,0	877270,198	105,4	151,8
Przewozy ładunków barkami z własnym napędem <i>Transport of goods by self-propelled barges</i>	2238,8	92,7	531886,3	101,4	237,6
Przewozy ładunków barkami bez własnego napędu <i>Transport of goods by not self-propelled barges</i>	3538,8	93,3	345383,9	112,2	97,6
w tym w zestawach pchanych <i>of which by pushed sets</i>	3538,8	93,3	345383,9	112,2	97,6
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybactwa i rybactwa <i>Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products</i>	360,0	105,9	136153,5	127,1	378,2
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny <i>Coal and lignite; crude petroleum and natural gas</i>	1024,0	110,3	121761,4	92,9	118,9
Rudy metali i inne produkty górnic- twa i kopalnictwa; torf; uran i tor <i>Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores</i>	2409,3	89,1	204191,1	102,9	84,7
Produkty spożywcze, napoje i tytoń <i>Food products, beverages and tobacco</i>	157,8	97,9	45926,5	122,7	291,1
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji <i>Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media</i>	175,6	70,1	19834,4	71,0	113,0
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej <i>Coke and refined petroleum products</i>	338,2	55,0	28702,1	61,9	84,9

Tablica 6.
Table 6.

Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w 2017 r. (dok.)
Inland waterways transport of goods in 2017 (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE <i>SPECIFICATION</i>	Tony <i>Tonnes</i>		Tonokilometry <i>Tonne-kilometres</i>		Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km <i>Average distance travelled by 1 tonne of goods in km</i>
	w tys. <i>in thous.</i>	2016=100	w tys. <i>in thous.</i>	2016=100	
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe <i>Chemicals, chemical products, and man-made fibres; rubber and plastic products; nuclear fuel</i>	166,1	80,2	46567,8	94,9	280,4
Inne niemetaliczne wyroby mineralne <i>Other non-metallic mineral products</i>	360,8	121,2	94787,7	109,9	262,7
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia <i>Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment</i>	329,6	255,4	81314,1	198,6	246,7
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary <i>Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; of-ice machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks</i>	6,8	93,3	3422,0	81,6	506,8
Sprzęt transportowy <i>Transport equipment</i>	5,6	121,8	2748,5	162,8	491,7
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady <i>Secondary raw materials, municipal wastes</i>	443,9	787,7	91819,2	90,1	206,8
Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów <i>Equipment and material utilized in the transport of goods</i>	0,1	x	41,8	x	464,4

Tablica 7.
Table 7.

Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według rodzaju taboru
Inland waterways transport of goods by type of vessel

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2014	2015	2016	2017	
				2014=100	
W tys. ton In thous. tonnes					
OGÓŁEM TOTAL	7628,8	11928,0	6209,7	5777,5	75,7
Barki z własnym napędem Self-propelled barges	1462,4	6487,4	2415,2	2238,8	153,1
Barki bez własnego napędu Not self-propelled barges	6166,5	5440,6	3794,6	3538,8	57,4
w tym pchane of which pushed	6166,5	5440,6	3794,6	3538,8	57,4
W tys. tonokilometrów In thous. tonne-kilometres					
OGÓŁEM TOTAL	778534,1	2186790,2	832394,9	877270,2	112,7
Barki z własnym napędem Self-propelled barges	431562,1	1805559,6	524620,6	531886,3	123,3
Barki bez własnego napędu Not self-propelled barges	346972,0	381230,6	307774,2	345383,9	99,5
w tym pchane of which pushed	346972,0	381230,6	307774,2	345383,9	99,5
Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km Average distance travelled by 1 tonne of goods in km					
OGÓŁEM TOTAL	102	183	134	152	149,0
Barki z własnym napędem Self-propelled barges	295	278	217	238	80,7
Barki bez własnego napędu Not self-propelled barges	56	70	81	98	175,0
w tym pchane of which pushed	56	70	81	98	175,0

Tablica 8.
Table 8.

Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie krajowym i międzynarodowym
National and international inland waterways transport of goods

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2014	2015	2016	2017
W tonach In tonnes				
OGÓŁEM TOTAL	7628839	11927970	6209726	5777547
Transport krajowy National transport	4832664	3837501	2964600	2536096
Transport międzynarodowy International transport	2796175	8090469	3245126	3241451
W tys. tonokilometrów In thous. tonne-kilometres				
OGÓŁEM TOTAL	778534	2186790	832395	877270
Transport krajowy National transport	70002	44475	73526	75089
Transport międzynarodowy International transport	708532	2142315	758869	802181

Tablica 8.
Table 8.

Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie krajowym i międzynarodowym (dok.)
National and international inland waterways transport of goods (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE <i>SPECIFICATION</i>	2014	2015	2016	2017
Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km <i>Average distance travelled by 1 tonne of goods in km</i>				
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	102	183	134	152
Transport krajowy <i>National transport</i>	14	12	25	30
Transport międzynarodowy <i>International transport</i>	253	265	234	248

Tablica 9.
Table 9.

Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według wybranych podgrup ładunków
Inland waterways transport of goods by selected subgroups of goods

PODGRUPY ŁADUNKÓW <i>SUBGROUPS OF GOODS</i>	2014	2015	2016	2017
W tys. ton <i>In thous. tonnes</i>				
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	7628,8	11928,0	6209,7	5777,5
w tym: <i>of which:</i>				
Zboża <i>Cereals</i>	276,9	2698,4	277,4	295,3
Inne substancje pochodzenia roślinnego <i>Other substances of vegetable origin</i>	49,3	2472,8	62,1	55,8
Węgiel kamienny i brunatny <i>Coal and lignite</i>	1126,4	1073,1	925,4	1024,0
Minerały chemiczne oraz do produkcji nawozów sztucznych (naturalne) <i>Chemical and (natural) fertilizer minerals</i>	17,4	25,3	24,5	14,9
Kamień, piasek, żwir, glina, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa gdzie indziej niesklasyfikowane <i>Stone, sand, gravel, clay, peat and other mining and quarrying products n.e.c.</i>	4969,1	3767,7	2652,5	2359,1
Produkty przemiału zbóż, skrobię i produkty skrobiowe oraz pasza dla zwierząt <i>Grain mill products, starches, starch products and prepared animal feeds</i>	64,5	83,6	100,4	97,0
Wyroby z drewna i korka (z wyłączeniem mebli) <i>Products of wood and cork (except furniture)</i>	136,8	131,7	178,6	107,3
Nawozy i związki azotowe (z wyłączeniem nawozów naturalnych) <i>Nitrogen compounds and fertilizers (except natural fertilizers)</i>	117,6	147,6	168,3	147,4
Cement wapno i gips <i>Cement, lime and plaster</i>	224,1	225,8	271,4	308,0
Żeliwo, stal i żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (z wyłączeniem rur) <i>Basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (except tubes)</i>	80,4	104,4	118,2	303,8
Inne odpady i surowce wtórne <i>Other waste and secondary raw materials</i>	348,6	915,5	564,2	443,9

Tablica 9.
Table 9.

Przewozy ładunków żegluga śródlądową według wybranych podgrup ładunków (cd.)
Inland waterways transport of goods by selected subgroups of goods (cont.)

PODGRUPY ŁADUNKÓW SUBGROUPS OF GOODS	2014	2015	2016	2017
W odsetkach <i>In percent</i>				
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	100,0	100,0	100,0	100,0
w tym: <i>of which:</i>				
Zboża <i>Cereals</i>	3,6	22,6	4,5	5,1
Inne substancje pochodzenia roślinnego <i>Other substances of vegetable origin</i>	0,6	20,7	1,0	1,0
Węgiel kamienny i brunatny <i>Coal and lignite</i>	14,8	9,0	14,9	17,7
Minerały chemiczne oraz do produkcji nawozów sztucznych (naturalne) <i>Chemical and (natural) fertilizer minerals</i>	0,2	0,2	0,4	0,3
Kamień, piasek, żwir, glina, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa gdzie indziej niesklasyfikowane <i>Stone, sand, gravel, clay, peat and other mining and quarrying products n.e.c.</i>	65,1	31,6	42,7	40,8
Produkty przemiału zbóż, skrobię i pro- dukty skrobiowe oraz pasza dla zwierząt <i>Grain mill products, starches, starch prod- ucts and prepared animal feeds</i>	0,8	0,7	1,6	1,7
Wyroby z drewna i korka (z wyłączeniem mebli) <i>Products of wood and cork (except furniture)</i>	1,8	1,1	2,9	1,9
Nawozy i związki azotowe (z wyłączeniem nawozów naturalnych) <i>Nitrogen compounds and fertilizers (except natural fertilizers)</i>	1,5	1,2	2,7	2,6
Cement wapno i gips <i>Cement, lime and plaster</i>	2,9	1,9	4,4	5,3
Żeliwo, stal i żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (z wyłącze- niem rur) <i>Basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (except tubes)</i>	1,1	0,9	1,9	5,3
Inne odpady i surowce wtórne <i>Other waste and secondary raw materials</i>	4,6	7,7	9,1	7,7

Tablica 9.
Table 9.

Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według wybranych podgrup ładunków (dok.)
Inland waterways transport of goods by selected subgroups of goods (cont.)

PODGRUPY ŁADUNKÓW SUBGROUPS OF GOODS	2014	2015	2016	2017
Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km <i>Average distance travelled by 1 tonne of goods in km</i>				
OGÓŁEM TOTAL	102	183	134	152
w tym: of which:				
Zboża Cereals	387	289	325	388
Inne substancje pochodzenia roślinnego Other substances of vegetable origin	381	282	266	358
Węgiel kamienny i brunatny Coal and lignite	128	151	141	119
Minerały chemiczne oraz do produkcji nawozów sztucznych (naturalne) Chemical and (natural) fertilizer minerals	400	323	237	409
Kamień, piasek, żwir, glina, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa gdzie indziej niesklasyfikowane Stone, sand, gravel, clay, peat and other mining and quarrying products n.e.c.	37,9	44,4	67,8	77,4
Produkty przemiału zbóż, skrobię i pro- dukty skrobiowe oraz pasza dla zwierząt Grain mill products, starches, starch prod- ucts and prepared animal feeds	291	292	259	346
Wyroby z drewna i korka (z wyłączeniem mebli) Products of wood and cork (except furniture)	67	67	69	48
Nawozy i związki azotowe (z wyłączeniem nawozów naturalnych) Nitrogen compounds and fertilizers (except natural fertilizers)	308	235	262	261
Cement wapno i gips Cement, lime and plaster	331	335	294	274
Żeliwo, stal i żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (z wyłącze- niem rur) Basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (except tubes)	374	329	300	238
Inne odpady i surowce wtórne Other waste and secondary raw materials	245	146	181	207

Tablica 10. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie krajowym według stref odległości
Table 10. National inland waterways transport of goods by distance classes

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2014	2015	2016	2017	
				w odsetkach in percent	
W tys. ton In thous. tonnes					
OGÓŁEM TOTAL	4832,7	3837,5	2964,6	2536,1	100,0
49 km i mniej 49 km and less	4332,0	3441,1	1992,9	1680,0	66,2
50-149	493,4	395,5	964,6	756,3	29,8
150-299	3,4	0,3	0,3	97,3	3,8
300-499	0,4	0,4	5,1	1,4	0,1
500 km i więcej 500 km and more	3,5	0,2	1,7	1,1	0,0
W tys. tonokilometrów In thous. tonne-kilometres					
OGÓŁEM TOTAL	70002,2	44474,9	73525,6	75089,0	100,0
49 km i mniej 49 km and less	33554,5	19038,7	8578,4	6124,5	8,2
50-149	33481,2	25084,3	62010,1	48060,1	64,0
150-299	650,4	76,0	68,3	19539,3	26,0
300-499	140,0	161,7	1781,4	663,8	0,9
500 km i więcej 500 km and more	2176,1	114,2	1087,4	701,2	0,9

Tablica 11. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie krajowym według grup ładunków
Table 11. National inland waterways transport of goods by groups of goods

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	2016	2017	
		2016=100	
W tys. ton In thous. tonnes			
OGÓŁEM TOTAL	2964,6	2536,1	85,5
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products	59,3	5,1	8,6
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Coal and lignite; crude petroleum and natural gas	261,8	556,2	212,5
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores	1806,3	1568,8	86,9
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	0,6	2,3	383,3
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media	–	–	–
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke and refined petroleum products	584,6	314,4	53,8

Tablica 11.
Table 11.

Przewozy ładunków żegluga śródlądowa w transporcie krajowym według grup ładunków (cd.)
National inland waterways transport of goods by groups of goods (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	2016	2017	
		2016=100	
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe <i>Chemicals, chemical products, and man-made fibres; rubber and plastic products; nuclear fuel</i>	73,1	30,6	41,9
Inne niemetaliczne wyroby mineralne <i>Other non-metallic mineral products</i>	0,1	0,1	100
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia <i>Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment</i>	12,2	10,6	86,9
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary <i>Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks</i>	2,5	1,1	44,0
Sprzęt transportowy <i>Transport equipment</i>	4,5	3,0	66,7
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady <i>Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes</i>	159,5	43,9	27,5
Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów <i>Equipment and material utilized in the transport of goods</i>	–	0,1	x
W tys. tonokilometrów <i>In thous. tonne-kilometres</i>			
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	73525,6	75088,6	102,1
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa <i>Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products</i>	4002,8	340,0	8,5
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny <i>Coal and lignite; crude petroleum and natural gas</i>	525,5	21880,7	4163,8
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor <i>Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores</i>	25974,7	28885,6	111,2
Produkty spożywcze, napoje i tytoń <i>Food products, beverages and tobacco</i>	41,1	157,0	382,0
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji <i>Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media</i>	–	–	–
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej <i>Coke and refined petroleum products</i>	37998,3	20401,9	53,7
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe <i>Chemicals, chemical products, and man-made fibres; rubber and plastic products; nuclear fuel</i>	1204,2	1611,7	133,8
Inne niemetaliczne wyroby mineralne <i>Other non-metallic mineral products</i>	8,4	0,5	6,0
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia <i>Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment</i>	681,4	456,5	67,0

Tablica 11. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie krajowym według grup ładunków (dok.)
Table 11. National inland waterways transport of goods by groups of goods (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	2016	2017	
			2016=100
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary <i>Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks</i>	785,8	243,0	30,9
Sprzęt transportowy <i>Transport equipment</i>	1651,7	886,5	53,7
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady <i>Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes</i>	651,5	183,7	28,2
Wypożyczenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów <i>Equipment and material utilized in the transport of goods</i>	–	41,8	x

Tablica 12. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie międzynarodowym
Table 12. International inland waterways transport of goods

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2014	2015	2016	2017	
					w odset- kach <i>in percent</i>
W tys. ton <i>In thous. tonnes</i>					
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	2796,2	8090,5	3245,1	3241,5	100,0
Eksport <i>Export</i>	815,6	980,7	780,7	729,9	22,5
Import <i>Import</i>	80,7	86,0	71,2	142,4	4,4
Tranzyt <i>Transit</i>	1,7	2,8	4,6	4,1	0,1
Przewozy między portami zagranicznymi <i>Transport between foreign ports</i>	1898,2	7021,0	2388,6	2365,1	73,0
W tys. tonokilometrów <i>In thous. tonne-kilometres</i>					
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	708531,9	2142315,3	758869,2	802181,2	100,0
Eksport <i>Export</i>	160254,7	191389,0	162493,0	150535,5	18,8
Import <i>Import</i>	15375,1	15670,5	18792,9	32160,9	4,0
Tranzyt <i>Transit</i>	962,0	1837,4	1634,4	1795,9	0,2
Przewozy między portami zagranicznymi <i>Transport between foreign ports</i>	531940,0	1933418,4	575948,9	617688,9	77,0

Tablica 12. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie międzynarodowym (dok.)
Table 12. International inland waterways transport of goods (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2014	2015	2016	2017	
				w odset- kach in percent	
Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km Average distance travelled by 1 tonne in km					
OGÓŁEM TOTAL	253,4	264,8	233,9	247,5	x
Eksport Export	196,5	195,2	208,1	206,2	x
Import Import	190,5	182,2	263,9	225,8	x
Tranzyt Transit	565,9	656,2	355,3	438,0	x
Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports	280,2	275,4	241,1	261,2	x

Tablica 13. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie międzynarodowym według grup ładunków
Table 13. International inland waterways transport of goods by groups of goods

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2016 b – 2017		Ogółem Total	Eksport Export	Import Import	Tranzyt Transit	Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports
W tys. ton In thous. tonnes						
OGÓŁEM TOTAL	a	3245,1	780,7	71,2	4,6	2388,6
	b	3241,5	729,9	142,4	4,1	2365,1
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products	a	280,8	21,9	10,5	2,1	246,2
	b	355,0	31,8	1,0	1,3	320,9
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Coal and lignite; crude petroleum and natural gas	a	666,6	534,3	2,8	–	129,5
	b	467,8	332,5	8,3	–	127,0
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores	a	898,9	13,5	–	–	885,4
	b	840,6	46,4	4,9	–	789,3
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	a	160,5	12,4	6,2	–	141,9
	b	155,4	18,3	0,4	–	136,7

Tablica 13. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie międzynarodowym według grup ładunków (cd.)

Table 13. International inland waterways transport of goods by groups of goods (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2016 b – 2017		Ogółem Total	Eksport Export	Import Import	Tranzyt Transit	Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji <i>Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media</i>	a	250,3	1,2	–	–	249,1
	b	175,6	–	–	–	175,6
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej <i>Coke and refined petroleum products</i>	a	30,4	–	–	–	30,4
	b	23,7	1,0	–	–	22,7
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe <i>Chemicals, chemical products, and man-made fibres; rubber and plastic products; nuclear fuel</i>	a	133,9	67,6	4,9	–	61,4
	b	135,4	64,4	9,3	–	61,7
Inne niemetaliczne wyroby mineralne <i>Other non-metallic mineral products</i>	a	297,4	15,9	1,4	–	280,1
	b	360,7	40,0	0,2	–	320,5
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia <i>Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment</i>	a	116,9	28,5	36,9	–	51,5
	b	319,0	124,3	108,0	–	86,7
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary <i>Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks</i>	a	4,7	2,2	–	–	2,5
	b	5,7	1,2	0,1	–	4,4
Sprzęt transportowy <i>Transport equipment</i>	a	0,1	0,1	–	–	–
	b	2,7	2,3	–	–	0,4
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady <i>Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes</i>	a	404,7	83,0	8,5	2,4	310,7
	b	400,0	67,8	10,2	2,7	319,3
W tys. tonokilometrów In thous. tonne-kilometres						
OGÓŁEM TOTAL	a	758869,2	162493,0	18792,9	1634,4	575948,9
	b	802181,2	150535,5	32160,9	1795,9	617688,9
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa <i>Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products</i>	a	103106,2	9887,0	1129,0	1151,6	90938,6
	b	135813,5	13534,5	97,3	1192,1	120989,5

Tablica 13. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie międzynarodowym według grup ładunków (cd.)

Table 13. International inland waterways transport of goods by groups of goods (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2016 b – 2017		Ogółem Total	Eksport Export	Import Import	Tranzyt Transit	Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny <i>Coal and lignite; crude petroleum and natural gas</i>	a	130475,3	96414,7	389,5	–	33671,1
	b	99880,8	59347,9	1187,8	–	39345,1
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor <i>Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores</i>	a	172506,2	2009,4	–	–	170496,9
	b	175305,5	6618,0	1406,1	–	167281,3
Produkty spożywcze, napoje i tytoń <i>Food products, beverages and tobacco</i>	a	37389,2	1249,7	543,2	–	35596,3
	b	45769,5	1825,7	35,3	–	43908,5
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji <i>Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media</i>	a	27919,3	868,8	–	–	27050,5
	b	19834,4	–	–	–	19834,4
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej <i>Coke and refined petroleum products</i>	a	8337,3	–	–	–	8337,3
	b	8300,2	905,0	–	–	7395,2
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe <i>Chemicals, chemical products, and man-made fibres; rubber and plastic products; nuclear fuel</i>	a	47843,2	26621,5	2655,0	–	18566,7
	b	44956,1	22332,5	3787,3	–	18836,3
Inne niemetaliczne wyroby mineralne <i>Other non-metallic mineral products</i>	a	86272,5	1597,8	233,3	–	84441,4
	b	94787,2	4520,7	30,7	–	90235,8
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia <i>Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment</i>	a	40271,6	6450,0	12484,3	–	21337,3
	b	80857,6	26472,6	24048,7	–	30336,3
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary <i>Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks</i>	a	3406,9	1063,7	–	–	1343,3
	b	3179,0	834,7	96,9	–	2247,4
Sprzęt transportowy <i>Transport equipment</i>	a	36,6	36,6	–	–	–
	b	1862,0	1619,3	–	–	242,7
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady <i>Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes</i>	a	101304,8	15293,9	1358,6	482,8	84169,5
	b	91635,5	12524,7	1470,7	603,8	77036,3

Tablica 13. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie międzynarodowym według grup ładunków (cd.)*Table 13. International inland waterways transport of goods by groups of goods (cont.)*

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2016 b – 2017		Ogółem Total	Eksport Export	Import Import	Tranzyt Transit	Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports
W tym w tys. tonokilometrów na wodach polskich Of which in thous. tonne-kilometres on Polish waters						
OGÓŁEM TOTAL	a	856,5	780,7	71,2	4,6	x
	b	876,3	729,9	142,4	4,0	x
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products	a	34,6	21,9	10,5	2,1	x
	b	34,1	31,8	1,0	8,3	x
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Coal and lignite; crude petroleum and natural gas	a	537,1	534,3	2,8	–	x
	b	340,8	332,5	8,3	–	x
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores	a	13,5	13,5	–	–	x
	b	51,3	46,4	4,9	–	x
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	a	18,6	12,4	6,2	–	x
	b	18,7	18,3	0,4	–	x
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media	a	1,2	1,2	–	–	x
	b	–	–	–	–	x
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke and refined petroleum products	a	–	–	–	–	–
	b	1,0	1,0	–	–	–
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe Chemicals, chemical products, and man-made fibres; rubber and plastic products; nuclear fuel	a	72,5	67,6	4,9	–	x
	b	73,7	64,4	9,3	–	x
Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products	a	17,3	15,9	1,4	–	x
	b	40,2	40,0	0,2	–	x
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment	a	65,4	28,5	36,9	–	x
	b	232,2	124,2	108,0	–	x

Tablica 13. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie międzynarodowym według grup ładunków (dok.)

Table 13. International inland waterways transport of goods by groups of goods (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2016 b – 2017		Ogółem Total	Eksport Export	Import Import	Tranzyt Transit	Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary <i>Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks</i>	a	2,2	2,2	–	–	x
	b	1,3	1,2	0,1	–	x
Sprzęt transportowy <i>Transport equipment</i>	a	0,1	0,1	–	–	x
	b	2,3	2,3	–	–	x
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady <i>Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes</i>	a	94,0	83,0	8,5	2,4	x
	b	80,7	67,8	10,2	2,7	x

Tablica 14.

Table 14.

Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku*Inland waterways export and import of goods by groups of goods and loading/unloading country in 2016*

GRUPY ŁADUNKÓW	Eksport Export				
	ogółem total	do to			
		Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia
W tys. In thous.					
OGÓŁEM	780,7	2,3	0,2	749,8	28,3
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa	21,9	–	–	21,9	–
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny	534,3	0,9	–	533,4	–
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor	13,5	–	–	13,5	–
Produkty spożywcze, napoje i tytoń	12,4	–	–	–	12,4
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji	1,2	–	–	1,2	–
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe	67,6	–	–	67,6	–
Inne niemetaliczne wyroby mineralne	15,9	–	–	–	15,9
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia	28,5	0,1	–	28,4	–
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary	2,2	1,3	0,2	0,7	–
Sprzęt transportowy	0,1	–	–	0,1	–
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane	–	–	–	–	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady	83,0	–	–	83,0	–

i wyładunku w 2016 r.

Import <i>Import</i>					GROUPS OF GOODS
ogółem <i>total</i>	z <i>from</i>				
	Belgii <i>Belgium</i>	Holandii <i>Netherlands</i>	Niemiec <i>Germany</i>	Rosji <i>Russia</i>	

ton
tonnes

71,2	0,7	0,4	55,6	14,5	TOTAL
10,5	–	–	4,5	6,0	Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products
2,8	–	–	0,5	2,3	Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas
–	–	–	–	–	Metal ores and other mining and quarrying products
6,2	–	–	–	6,2	Food products, beverages and tobacco
–	–	–	–	–	Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media
4,9	–	–	4,9	–	Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel
1,4	–	–	–	1,4	Other non-metallic mineral products
36,9	0,7	0,4	35,8	–	Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)
–	–	–	–	–	Machinery and equipment, electrical and electronic equipment
–	–	–	–	–	Transport equipment
–	–	–	–	–	Furniture; other manufactured goods n.e.c.
8,5	–	–	–	8,5	Secondary raw materials, municipal wastes

Tablica 14.

Table 14.

Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku*Inland waterways export and import of goods by groups of goods and loading/unloading country in 2016*

GRUPY ŁADUNKÓW	Eksport Export				
	ogółem total	do to			
		Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia
W tys. In thous.					
OGÓŁEM	162493,0	2589,4	238,1	156818,1	2847,4
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa	9887,0	–	–	9887,0	–
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny	96414,7	1043,8	–	95370,9	–
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor	2009,4	–	–	2009,4	–
Produkty spożywcze, napoje i tytoń	1249,7	–	–	–	1249,7
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji	868,8	–	–	868,8	–
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe	26621,5	–	–	26621,5	–
Inne niemetaliczne wyroby mineralne	15977,8	–	–	–	1597,8
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia	6450,0	87,3	–	6362,7	–
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary	2063,7	1458,3	238,1	367,3	–
Sprzęt transportowy	36,6	–	–	36,6	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady	15293,9	–	–	15293,9	–

i wyładunku w 2016 r. (cd.)
(cont.)

Import <i>Import</i>					GROUPS OF GOODS
ogółem <i>total</i>	z <i>from</i>				
	Belgii <i>Belgium</i>	Holandii <i>Netherlands</i>	Niemiec <i>Germany</i>	Rosji <i>Russia</i>	

tonokilometrów
tonne-kilometres

18792,9	775,2	541,3	16162,2	1314,2	TOTAL
1129,0	–	–	587,5	541,5	Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products
389,5	–	–	160,0	229,5	Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas
–	–	–	–	–	Metal ores and other mining and quarrying products
543,2	–	–	–	543,2	Food products, beverages and tobacco
–	–	–	–	–	Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media
2655,0	–	–	2655,0	–	Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel
233,3	–	–	233,3	–	Other non-metallic mineral products
12484,3	775,2	541,3	11167,8	–	Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)
–	–	–	–	–	Machinery and equipment, electrical and electronic equipment
–	–	–	–	–	Transport equipment
1358,6	–	–	1358,6	–	Secondary raw materials, municipal wastes

Tablica 14.

Table 14.

Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku*Inland waterways export and import of goods by groups of goods and loading/unloading country in 2016*

GRUPY ŁADUNKÓW	Eksport Export				
	ogółem total	do to			
		Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia

W tym w tys. tonokilometrów
Of which in thous. tonne-kilometres

OGÓŁEM	27377,6	111,7	8,4	25845,4	1412,1
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa	1151,3	–	–	1151,3	–
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny	18193,4	55,0	–	18138,4	–
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor	236,5	–	–	236,5	–
Produkty spożywcze, napoje i tytoń	618,5	–	–	–	618,5
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji	72,0	–	–	72,0	–
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe	2238,9	–	–	2238,9	–
Inne niemetaliczne wyroby mineralne	793,6	–	–	–	793,6
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia	1111,9	5,9	–	1106,0	–
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary	89,8	50,8	8,4	30,6	–
Sprzęt transportowy	6,0	–	–	6,0	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady	2865,6	–	–	2865,6	–

i wyładunku w 2016 r. (dok.)

(cont.)

Import <i>Import</i>					GROUPS OF GOODS
ogółem <i>total</i>	z <i>from</i>				
	Belgii <i>Belgium</i>	Holandii <i>Netherlands</i>	Niemiec <i>Germany</i>	Rosji <i>Russia</i>	

na wodach polskich

on Polish waters

3575,8	24,0	161,8	2667,6	161,8	TOTAL
553,4	–	–	255,1	298,3	Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products
266,7	–	–	152,0	114,7	Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas
–	–	–	–	–	Metal ores and other mining and quarrying products
309,4	–	–	–	309,4	Food products, beverages and tobacco
–	–	–	–	–	Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media
82,9	–	–	82,9	–	Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel
42,9	–	–	42,9	–	Other non-metallic mineral products
1955,4	24,0	161,8	1769,6	–	Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)
–	–	–	–	–	Machinery and equipment, electrical and electronic equipment
–	–	–	–	–	Transport equipment
365,1	–	–	365,1	–	Secondary raw materials, municipal wastes

Tablica 15.

Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku

Table 15.

Inland waterways export and import of goods by group of goods and loading/unloading country in 2017

GRUPY ŁADUNKÓW a – w liczbach b – 2016 = 100		Eksport Export				
		ogółem total	do to			
			Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia
W tys. In thous.						
OGÓŁEM	a	729,9	1,4	1,1	672,5	54,9
	b	93,5	60,9	550,0	89,7	194,0
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa		31,8	–	–	31,8	–
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny		332,5	0,4	–	332,1	–
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor		46,4	–	–	46,4	–
Produkty spożywcze, napoje i tytoń		18,3	–	–	–	18,3
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji		–	–	–	–	–
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej		1,0	0,6	–	0,4	–
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe		64,4	–	–	63,9	0,5
Inne niemetaliczne wyroby mineralne		40,0	–	–	3,9	36,1
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia		124,2	–	–	124,2	–
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary		1,2	0,4	–	–	–
Sprzęt transportowy		2,3	–	1,1	1,2	–
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane		–	–	–	–	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady		67,8	–	–	67,8	–

i wyładunku w 2017 r.

Import <i>Import</i>					GROUPS OF GOODS a – in numbers b – 2016 = 100
ogółem <i>total</i>	z <i>from</i>				
	Belgii <i>Belgium</i>	Holandii <i>Netherlands</i>	Niemiec <i>Germany</i>	Rosji <i>Russia</i>	
ton <i>tonnes</i>					
142,4	–	0,5	135,9	5,9	TOTAL
200,0	–	125,0	244,4	40,7	
1,0	–	–	1,0	–	Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fish- ing products
8,3	–	–	2,8	5,5	Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas
4,9	–	0,5	4,4	–	Metal ores and other mining and quarrying products
0,4	–	–	–	0,4	Food products, beverages and tobacco
–	–	–	–	–	Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media
–	–	–	–	–	Coke, briquettes and refined petroleum products
9,4	–	–	9,4	–	Chemicals, chemical products, man-made fibres, rub- ber and plastic products, nuclear fuel
0,2	–	–	0,2	–	Other non-metallic mineral products
108,0	–	–	108,0	–	Basic metals; fabricated metal products (except ma- chinery and equipment)
0,1	–	–	0,1	–	Machinery and equipment, electrical and electronic equipment
–	–	–	–	–	Transport equipment
–	–	–	–	–	Furniture; other manufactured goods n.e.c.
10,2	–	–	10,2	–	Secondary raw materials, municipal wastes

Tablica 15.

Table 15.

Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku*Inland waterways export and import of goods by group of goods and loading/unloading country in 2017*

GRUPY ŁADUNKÓW a – w liczbach b – 2016 = 100		Eksport Export				
		ogółem total	do to			
			Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia
W tys. In thous.						
OGÓŁEM	a	150535,5	1599,1	1542,2	141889,9	5504,3
	b	92,6	61,8	647,7	90,5	193,3
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa		13534,5	–	–	13534,5	–
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny		59347,9	562,5	–	58785,4	–
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor		6618,0	–	–	6618,0	–
Produkty spożywcze, napoje i tytoń		1825,7	–	–	–	1825,7
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji		–	–	–	–	–
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej		905,0	599,4	–	305,6	–
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe		22332,4	–	–	2228,0,4	52,0
Inne niemetaliczne wyroby mineralne		4520,6	–	–	894,1	3626,5
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia		26472,6	–	–	26472,6	–
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary		834,7	437,2	–	397,4	–
Sprzęt transportowy		1619,2	–	1542,2	77,0	–
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane		–	–	–	–	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady		12524,7	–	–	12524,7	–

i wyładunku w 2017 r. (cd.)
(cont.)

Import <i>Import</i>					GROUPS OF GOODS a – in numbers b – 2016 = 100
ogółem <i>total</i>	z <i>from</i>				
	Belgii <i>Belgium</i>	Holandii <i>Netherlands</i>	Niemiec <i>Germany</i>	Rosji <i>Russia</i>	

tonokilometrów
tonne-kilometres

32160,9	–	462,8	31109,1	589,0	TOTAL
171,1	–	85,5	192,5	44,8	
97,3	–	–	97,3	–	Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fish-ing products
1187,8	–	–	634,1	553,7	Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas
1406,2	–	462,8	943,4	–	Metal ores and other mining and quarrying products
35,3	–	–	–	35,3	Food products, beverages and tobacco
–	–	–	–	–	Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media
–	–	–	–	–	Coke, briquettes and refined petroleum products
3787,3	–	–	3787,3	–	Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel
30,7	–	–	30,7	–	Other non-metallic mineral products
24048,7	–	–	24048,7	–	Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)
96,9	–	–	96,9	–	Machinery and equipment, electrical and electronic equipment
–	–	–	–	–	Transport equipment
–	–	–	–	–	Furniture; other manufactured goods n.e.c.
1470,7	–	–	1470,7	–	Secondary raw materials, municipal wastes

Tablica 15.

Table 15.

Eksport i import ładunków żeglugą śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku*Inland waterways export and import of goods by group of goods and loading/unloading country in 2017*

GRUPY ŁADUNKÓW a – w liczbach b – 2016 = 100		Eksport Export				
		ogółem total	do to			
			Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia
W tym tys. tonokilometrów Of which in thous. tonnes						
OGÓŁEM	a	26972,1	52,3	551,1	23641,0	2727,7
	b	98,5	46,8	6560,7	91,5	193,2
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa		1553,2	–	–	1553,2	–
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny		11010,9	9,9	–	11001,0	–
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor		915,6	–	–	915,6	–
Produkty spożywcze, napoje i tytoń		912,8	–	–	–	912,8
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji		–	–	–	–	–
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej		34,4	27,7	–	6,6	–
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe		2259,3	–	–	2235,0	24,2
Inne niemetaliczne wyroby mineralne		1939,6	–	–	149,0	1790,6
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia		4993,2	–	–	4993,2	–
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary		159,5	14,7	–	144,8	–
Sprzęt transportowy		569,2	–	551,1	18,1	–
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane		–	–	–	–	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady		2624,3	–	–	1624,3	–

i wyładunku w 2017 r. (dok.)
(cont.)

Import <i>Import</i>					GROUPS OF GOODS a – in numbers b – 2016 = 100
ogółem <i>total</i>	z <i>from</i>				
	Belgii <i>Belgium</i>	Holandii <i>Netherlands</i>	Niemiec <i>Germany</i>	Rosji <i>Russia</i>	

na wodach polskich
-kilometres on Polish waters

5562,0	–	17,6	5254,3	290,1	TOTAL
155,5	–	10,9	197,0	179,3	
31,1	–	–	31,1	–	Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fish-ing products
380,9	–	–	110,3	270,6	Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas
179,9	–	17,6	162,3	–	Metal ores and other mining and quarrying products
19,5	–	–	–	19,5	Food products, beverages and tobacco
–	–	–	–	–	Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media
–	–	–	–	–	Coke, briquettes and refined petroleum products
206,8	–	–	206,8	–	Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel
7,7	–	–	7,7	–	Other non-metallic mineral products
4315,3	–	–	4315,3	–	Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)
42,4	–	–	42,4	–	Machinery and equipment, electrical and electronic equipment
–	–	–	–	–	Transport equipment
–	–	–	–	–	Furniture; other manufactured goods n.e.c.
378,4	–	–	378,4	–	Secondary raw materials, municipal wastes

Tablica 16. Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według krajów
Table 16. Inland waterways export and import of goods by countries

KRAJE COUNTRIES	2014	2015	2016	2017	
				w odsetkach in percent	
Eksport w tys. ton Export in thous. tonnes					
OGÓŁEM TOTAL	815,6	980,7	780,7	729,9	100,0
Belgia Belgium	1,3	0,9	2,3	1,4	0,2
Holandia Netherlands	0,1	–	0,2	1,1	0,2
Niemcy Germany	750,7	923,9	749,8	672,5	92,1
Rosja Russia	63,5	55,9	28,3	54,9	7,5
Import w tys. ton Import in thous. tonnes					
OGÓŁEM TOTAL	80,7	86,0	71,2	142,4	100,0
Belgia Belgium	–	0,7	0,7	–	x
Holandia Netherlands	0,6	–	0,4	0,5	0,4
Niemcy Germany	37,7	46,1	55,6	136,0	95,5
Rosja Russia	42,4	39,2	14,5	5,9	4,1

Tablica 17. Przewozy ładunków żegluga śródlądową według relacji w 2016 r.
Table 17. Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2016

Województwo/kraj Voivodship/country		Tony Tonnes	Tonokilometry Tonne-kilometres
z from	do to	w tys. in thous.	
Przewozy krajowe ^a National transport ^a			
Dolnośląskie	Dolnośląskie	1190,9	4481,3
Dolnośląskie	Śląskie	11,5	2426,8
Kujawsko-pomorskie	Kujawsko-pomorskie	411,8	969,6
Śląskie	Dolnośląskie	84,5	16880,6
Świętokrzyskie	Świętokrzyskie	8,2	65,5
Śląskie	Śląskie	43,3	173,3
Zachodniopomorskie	Zachodniopomorskie	777,1	48371,4
Przewozy międzynarodowe – eksport International transport – export			
Lubuskie	Niemcy <i>Germany</i>	0,1	127,4
Opolskie	Holandia <i>Netherlands</i>	1,1	1542,2
Opolskie	Niemcy <i>Germany</i>	0,4	232,9

^a Wymieniono województwa, w których przewozy wyniosły co najmniej 4 tys. ton.

^a There are enumerated only the voivodships where transport amounted to at least 4 thous. tonnes.

Tablica 17.
Table 17.

Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według relacji w 2016 r. (dok.)
Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2016 (cont.)

Województwo/kraj Voivodship/country		Tony Tonnes	Tonokilometry Tonne-kilometres
z from	do to	w tys. in thous.	
Przewozy międzynarodowe – eksport International transport – export			
Warmińsko-mazurskie	Rosja <i>Russia</i>	54,9	5504,3
Zachodniopomorskie	Belgia <i>Belgium</i>	1,4	1599,2
Zachodniopomorskie	Niemcy <i>Germany</i>	672,0	141529,6
Przewozy międzynarodowe – import International transport – import			
Holandia <i>Netherlands</i>	Zachodniopomorskie	0,5	462,8
Niemcy <i>Germany</i>	Opolskie	0,1	147,8
Niemcy <i>Germany</i>	Lubuskie	0,5	113,2
Niemcy <i>Germany</i>	Zachodniopomorskie	135,6	30848,2
Rosja <i>Russia</i>	Warmińsko-mazurskie	5,9	589,0
Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports			
Belgia <i>Belgium</i>	Niemcy <i>Germany</i>	34,8	20632,6
Belgia <i>Belgium</i>	Holandia <i>Netherlands</i>	2,7	1106,8
Belgia <i>Belgium</i>	Belgia <i>Belgium</i>	11,3	1288,0
Belgia <i>Belgium</i>	Francja <i>France</i>	1,0	42,6
Francja <i>France</i>	Niemcy <i>Germany</i>	5,9	4848,2
Holandia <i>Netherlands</i>	Belgia <i>Belgium</i>	1,6	521,9
Holandia <i>Netherlands</i>	Holandia <i>Netherlands</i>	1,1	75,5
Holandia <i>Netherlands</i>	Niemcy <i>Germany</i>	70,5	30647,6
Niemcy <i>Germany</i>	Belgia <i>Belgium</i>	47,6	29419,1
Niemcy <i>Germany</i>	Francja <i>France</i>	2,0	1323,3
Niemcy <i>Germany</i>	Holandia <i>Netherlands</i>	37,7	19980,4
Niemcy <i>Germany</i>	Niemcy <i>Germany</i>	2148,8	507802,9

Tablica 18.
Table 18.

Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według relacji w 2017 r.
Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2017

Województwo/kraj <i>Voivodship/country</i>		Tony <i>Tonnes</i>	Tonokilometry <i>Tonne-kilometres</i>
z <i>from</i>	do <i>to</i>	w tys. <i>in thous.</i>	
Przewozy krajowe ^a <i>National transport ^a</i>			
Dolnośląskie	Dolnośląskie	949,7	3491,2
Kujawsko-pomorskie	Kujawsko-pomorskie	389,8	939,1
Małopolskie	Małopolskie	41,7	395,6
Pomorskie	Pomorskie	339,3	1108,4
Śląskie	Śląskie	158,0	632,0
Świętokrzyskie	Świętokrzyskie	18,6	149,0
Zachodniopomorskie	Zachodniopomorskie	1058,3	63682,2

^a Wymieniono województwa, w których przewozy wyniosły co najmniej 4 tys. ton.

^a There are enumerated only the voivodships where transport amounted to at least 4 thous. tonnes.

Tablica 18. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według relacji w 2017 r. (dok.)
Table 18. Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2017 (cont.)

Województwo/kraj Voivodship/country		Tony Tonnes	Tonokilometry Tonne-kilometres
z from	do to	w tys. in thous.	
Przewozy międzynarodowe – eksport International transport – export			
Opolskie	Niemcy <i>Germany</i>	0,2	178,9
Warmińsko-mazurskie	Rosja <i>Russia</i>	28,3	2847,4
Zachodniopomorskie	Belgia <i>Belgium</i>	2,3	2589,4
Zachodniopomorskie	Niemcy <i>Germany</i>	749,4	156544,0
Zachodniopomorskie	Holandia <i>Netherlands</i>	0,2	238,1
Przewozy międzynarodowe – import International transport – import			
Belgia <i>Belgium</i>	Zachodniopomorskie	0,7	775,2
Holandia <i>Netherlands</i>	Opolskie	0,4	541,4
Niemcy <i>Germany</i>	Dolnośląskie	0,5	160,0
Niemcy <i>Germany</i>	Opolskie	1,0	889,2
Niemcy <i>Germany</i>	Lubuskie	0,3	114,6
Niemcy <i>Germany</i>	Zachodniopomorskie	53,9	14998,4
Rosja <i>Russia</i>	Warmińsko-mazurskie	14,5	1314,2
Przewozy pomiędzy portami zagranicznymi Transport goods between foreign ports			
Belgia <i>Belgium</i>	Belgia <i>Belgium</i>	4,6	433,8
Belgia <i>Belgium</i>	Holandia <i>Netherlands</i>	3,3	807,2
Belgia <i>Belgium</i>	Niemcy <i>Germany</i>	27,3	16180,4
Francja <i>France</i>	Niemcy <i>Germany</i>	1,0	889,6
Holandia <i>Netherlands</i>	Belgia <i>Belgium</i>	0,8	213,8
Holandia <i>Netherlands</i>	Holandia <i>Netherlands</i>	1,7	13,4
Holandia <i>Netherlands</i>	Niemcy <i>Germany</i>	76,6	28661,1
Niemcy <i>Germany</i>	Belgia <i>Belgium</i>	31,0	19633,8
Niemcy <i>Germany</i>	Holandia <i>Netherlands</i>	54,0	27585,1
Niemcy <i>Germany</i>	Francja <i>France</i>	1,1	603,8
Niemcy <i>Germany</i>	Niemcy <i>Germany</i>	2187,1	480927,0

Tablica 19. Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową
Table 19. Inland waterways transport of passengers

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2014	2015	2016	2017	
				2016=100	
Pasażerowie w tys. Passengers in thous.					
OGÓŁEM TOTAL	1038,2	1097,0	1277,6	1262,1	98,8
Pasażerokilometry w tys. Passenger-kilometres in thous.					
OGÓŁEM TOTAL	12936,8	14161,0	16651,7	17765,3	106,7
Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km Average distance travelled by 1 passenger in km					
OGÓŁEM TOTAL	12	13	13	14	107,7

Tablica 20. Podmioty świadczące usługi w zakresie żeglugi śródlądowej^a
Table 20. Entities conducting inland waterways transport activity^a

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2014	2015	2016	2017
Liczba podmiotów Number of entities	85	96	110	101
Pracujący ogółem Total employed persons	424	435	483	457
w tym kobiety of which females	25	28	30	34

^a Dotyczy podmiotów, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
^a Concerns entities employing more than 9 persons.

Tablica 21. Zatrudnienie i wynagrodzenia podmiotów prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej^a
Table 21. Employment, wages and salaries in inland waterways transport in entities conducting inland waterways transport activity^a

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2014	2015	2016	2017
Przeciętne zatrudnienie ^b Average paid employment ^b	253,5	186,9	230,1	293,9
Wynagrodzenia brutto ^c w tys. zł Gross personal wages and salaries ^c in thous. zł	13536,3	12230,5	15030,3	20634,3
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto ^c w zł Average monthly gross wages and salaries ^c in zł	4449,80	5453,20	5443,40	6277,90

^a Dotyczy podmiotów, w których liczba pracujących przekracza 9 osób. ^b Bez uczniów oraz osób zatrudnionych poza granicami kraju.
^c Bez wynagrodzeń osób wykonujących pracę nakładczą oraz bez wynagrodzeń pracowników obcych i osób zatrudnionych poza granicami kraju.
^a Concerns entities employing more than 9 persons. ^b Excluding apprentices and persons employed abroad. ^c Excluding wages and salaries of persons engaged in outwork as well as persons employed abroad.

Tablica 22. Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej (ceny bieżące)
Table 22. Outlays on fixed assets for water management (current prices)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2014	2015	2016	2017
	w mln zł in mln zł			
OGÓŁEM TOTAL	3 801,2	3 294,6	1 690,3	2065,7
w tym: of which:				
zbiorniki i stopnie wodne water reservoirs and falls	830,6	631,3	417,8	531,6
regulacja i zabudowa rzek i potoków regulation and management of rivers and streams	574,0	4689,0	46,5	96,5
obwałowania przeciwpowodziowe i stacje pomp flood embankment and pump station	594,0	384,0	215,9	243,0

Tablica 23. Efekty rzeczowe uzyskane w wyniku przekazania do użytku inwestycji gospodarki wodnej
Table 23. Tangible effects of completed investments in water management

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2014	2015	2016	2017
Pojemność zbiorników wodnych w hm ³ Capacity of water reservoirs in hm ³	0,6	1,5	0,0	0,0
Regulacja i zabudowa rzek i potoków w km Regulation and management of rivers and streams in km	373,9	232,1	89,1	13,8
Obwałowania przeciwpowodziowe w km Flood embankments in km	307,7	239,6	27,3	24,2

Tablica 24. Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według kierunków inwestowania i grup inwestorów (ceny bieżące)
Table 24. Outlays on fixed assets for water management by directions of investing and group of investors

KIERUNKI INWESTOWANIA DIRECTIONS OF INVESTING		Ogółem Total	Grupy inwestorów Groups of investors		
			przedsiębiorstwa enterprises	gminy gminas	jednostki budżetowe budgetary entities
		w tys. zł in thous. zł			
OGÓŁEM TOTAL	2014	3 801 183,1	1041780,5	706547,0	2052855,6
	2015	3 294 576,3	1123688,5	609056,9	1561830,9
	2016	1 690 295,2	686689,9	299851,3	703754,0
	2017	2065738,5	773317,8	387640,8	904779,9
w tym: of which:					
Zbiorniki i stopnie wodne Water reservoirs and falls	2014	830 637,3	18413,5	9955,2	802268,6
	2015	631 275,0	13803,8	3717,1	613754,1
	2016	417 758,1	114,6	4655,8	412987,7
	2017	531612,4	280,0	18119,3	513213,1
Regulacja i zabudowa rzek i potoków Regulation and management of rivers and streams	2014	573 985,6	481,9	14204,4	559299,3
	2015	468 985,7	22,6	9670,4	459292,7
	2016	46 500,1	42,6	7035,4	39422,1
	2017	96522,1	22,0	2249,6	94250,5
Obwałowania przeciwpowodziowe Flood embankments	2014	594 040,5	636,0	41935,5	551469,0
	2015	384 001,9	–	7610,0	376391,9
	2016	215 906,4	9066,4	678,2	206161,8
	2017	242988,4	–	4000,5	238987,9

Tablica 25. Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według źródeł finansowania i grup inwestorów (ceny bieżące)

Table 25. Outlays on fixed assets for water management by sources of financing and groups of investors

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2014	2015	2016	2017
OGÓŁEM w mln zł TOTAL in mln zł	3801,2	3294,6	1690,3	2065,7
Źródła finansowania w % ogółem: Total % sources of financing:				
środki własne own funds	27,3	33,3	50,1	45,8
w tym gmin of which gmina funds	9,7	9,4	13,9	.
środki z budżetu: funds from:				
centralnego the central budget	11,4	13,6	16,6	16,1
województwa from voivodship budget	8,8	3,8	7,4	4,1
powiatu from powiat budget	0,1	0,1	0,1	0,1
gminy (współudział) from gmina budget (share)	0,9	0,9	1,5	2,6
Środki z zagranicy From abroad	31,1	31,6	4,5	18,4
Fundusze ekologiczne (pożyczki, kredyty i dotacje) Ecological funds (credits, loans and allocations)	12,9	12,6	13,8	7,7
Kredyty i pożyczki krajowe w tym bankowe Domestic credits and loans, including bank credits and loans	5,5	3,2	2,9	4,0
Inne środki w tym nakłady niefinansowane Other funds, including non-financed outlays	2,1	1,0	3,0	1,3
Grupy inwestorów w % ogółem: Total % groups of investors:				
przedsiębiorstwa enterprises	27,4	34,1	40,6	37,4
gminy gminas	18,6	18,5	17,7	18,8
jednostki budżetowe budgetary entities	54,0	47,4	41,6	43,8

Tablica 26. Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według kierunków inwestowania i źródeł
Table 26. Outlays on fixed assets for water management by directions of investing and sources of financing (current

Lp.	KIERUNKI INWESTOWANIA DIRECTIONS OF INVESTING		Ogółem <i>Total</i>	Środki	
				własne <i>own</i>	z budżetu
					centralnego <i>state</i>
			w tys. <i>in thous.</i>		
1	OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	2014	3801183,1	1035864,9	431694,8
		2015	3294576,3	1096190,4	447898,7
		2016	1690295,2	846064,2	280458,0
		2017	2065738,5	947085,9	331802,0
	w tym: <i>of which:</i>				
2	Zbiorniki i stopnie wodne <i>Water reservoirs and falls</i>	2014	830637,3	31324,7	231758,6
		2015	631275,0	22765,1	289172,2
		2016	417758,1	9320,3	197290,9
		2017	531612,4	7368,8	190238,8
3	Regulacja i zabudowa rzek i potoków <i>Regulation and management of rivers and streams</i>	2014	573985,6	15166,4	65219,4
		2015	468985,7	15085,7	58905,2
		2016	46500,1	11159,2	14330,4
		2017	96522,1	5765,8	69088,6
4	Obwałowania przeciwpowodziowe <i>Flood embankment</i>	2014	594040,5	14015,7	96812,0
		2015	384001,9	7259,1	77958,1
		2016	215906,4	10657,6	50953,8
		2017	242988,4	1647,4	60282,6

finansowania (ceny bieżące)
prices)

Funds			Z zagranicy From abroad	Fundusze ekologiczne (pożyczki, kredyty i dotacje) Ecological funds (loans, credits and allocations)	Kredyty i pożyczki krajowe w tym bankowe Domestic credits and loans including bank credits and loans	Inne środki w tym nakłady niesfinansowane Other funds including non-financed outlays	No.
from budget							
województwa voivodship	powiatu powiat	gminy gmina					
zł zl							
334914,6	2422,8	35840,7	1182343,0	489919,4	209872,1	78310,8	1
126349,8	2671,5	28219,7	1040728,0	415647,3	104551,5	32319,4	
125252,8	1115,0	26036,5	76490,1	234101,8	49411,8	51365,0	
84345,8	1518,6	52710,9	379356,2	159024,9	82141,9	27752,3	
50330,9	–	4332,7	224917,1	283368,6	–	4604,7	2
4946,4	–	–	181868,6	129860,2	–	2662,5	
4209,4	–	–	65316,0	139757,6	–	1863,9	
3100,6	–	14916,3	246423,1	68150,6	240,2	1174,0	
70106,4	60,0	2857,1	364333,7	14375,8	41811,8	55,0	3
15149,2	–	326,6	291392,9	87470,6	608,0	47,5	
4675,1	25,0	75,0	524,1	15711,3	–	–	
6901,6	33,2	1330,4	4835,3	8567,2	–	–	
181971,2	164,8	286,9	229553,4	70181,7	–	1054,8	4
95044,1	5,0	5257,9	145293,6	27435,3	25748,8	–	
112415,9	–	5172,8	–	8848,4	27857,9	–	
67828,4	–	4323,1	63105,0	3494,9	42165,9	141,1	

Przegląd międzynarodowy

International review

Tablica 1 [27]. Przewozy ładunków w krajach UE^a według rodzaju transportu
Table 1 [27]. Transport of goods in EU^a countries by type of transport

TRANSPORT TRANSPORT	2014			2015			2016		
	w mld tkm <i>in bn tkm</i>	w odset- kach <i>in percent</i>	2013=100	w mld tkm <i>in bn tkm</i>	w odset- kach <i>in percent</i>	2014=100	w mld tkm <i>in bn tkm</i>	w odset- kach <i>in percent</i>	2015=100
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	3480	100,0	101,3	3504	100,0	100,7	3661	100,0	104,5
Drogowy <i>Road</i>	1677	48,2	100,4	1714	48,9	102,2	1804	49,3	105,3
Kolejowy <i>Rail</i>	411	11,8	101,1	415	11,8	101,0	412	11,3	99,3
Rurociągowy <i>Oil pipelines</i>	111	3,2	98,9	114	3,3	102,7	115	3,1	100,9
Wodny śródlą- dowy <i>Inland water- ways</i>	151	4,3	98,8	147	4,2	97,4	147	4,0	100,0
Morski <i>Sea</i>	1128	32,4	103,6	1110	31,7	98,4	1181	32,3	106,4
Lotniczy <i>Air</i>	3	0,1	133,7	3	0,1	100,0	3	0,1	100,0

^a UE - 28.

Źródło: UE Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2018 (21.08.2018 r.), Komisja Europejska.

^a EU - 28.

Source: UE Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2018 (21.08.2018), European Commission.

Tablica 2 [28]. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w krajach UE według klasyfikacji grup towarowych
Table 2 [28]. Inland waterways transport of goods in EU countries by NST 2007 cassification of goods

KRAJE		Ogółem <i>Total</i>	NST							
			01	02	03	04	05	06	07	08
		w tys. <i>in thous.</i>								
Austria	2014	10122	1829	191	3416	418	–	16	1903	1054
	2015	8599	1591	176	2104	373	–	12	1298	947
	2016	9071	1729	85	3255	344	–	35	1369	969
	2017	9620	1667	267	3339	408	–	37	1387	895
Belgia	2014	190303	10247	6242	42722	5616	122	1293	14546	16146
	2015	188158	9977	5790	43113	4376	95	1164	13654	16006
	2016	192938	10068	5407	43723	4999	98	1238	13967	16736
	2017	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Bułgaria	2014	16922	6756	1923	4439	106	–	56	1024	1550
	2015	17201	7068	1752	4671	197	–	20	980	1077
	2016	17467	7079	1169	4626	204	8	6	1027	1512
	2017	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Czechy	2014	802	108	7	490	9	–	7	–	54
	2015	850	64	2	609	3	–	9	–	54
	2016	832	44	5	616	4	–	3	–	43
	2017	510	23	–	365	2	–	0	–	25
Chorwacja	2014	5377	1311	648	1250	146	–	83	691	643
	2015	6642	2360	794	1128	223	–	20	738	681
	2016	6409	1610	592	1483	312	0	24	810	599
	2017	6221	1608	639	1466	233	–	28	686	711
Finlandia	2014	509	509	–	–	–	–	–	–	–
	2015	503	503	–	–	–	–	–	–	–
	2016	412	412	–	–	–	–	–	–	–
	2017	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Francja	2014	65488	13285	4161	21544	1489	331	390	7210	4325
	2015	63094	13776	2952	19986	1470	373	398	8065	4045
	2016	65162	11684	1652	23702	1385	523	707	7750	3930
	2017	63247	10862	3197	23895	1380	395	400	6535	3777
Litwa	2014	47	–	–	47	–	–	–	–	–
	2015	68	–	–	68	–	–	–	–	–
	2016	52	–	–	52	–	–	–	–	–
	2017	15	–	–	15	–	–	–	–	–
Luksemburg	2014	8390	3138	1770	232	692	44	8	382	330
	2015	7106	2999	750	128	854	31	2	355	253
	2016	6075	2379	542	647	77	–	4	445	452
	2017	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Holandia	2014	366627	12081	39459	104622	15465	185	3209	76512	33773
	2015	359898	11260	36684	104578	19587	125	3150	77723	32479
	2016	365510	11362	33924	104649	13978	123	1453	81493	35930
	2017	–	–	–	–	–	–	–	–	–

NST 2007

2007												COUNTRIES
09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
ton tonnes												
40	1045	75	26	–	35	–	4	8	–	62	–	Austria
28	910	48	23	–	15	–	7	7	–	61	–	
12	1122	34	26	–	14	–	10	5	–	63	–	
92	1326	64	20	–	18	–	17	6	–	78	–	
9161	12353	176	128	49	470	–	2163	0	–	68746	127	Belgium
8697	12128	286	157	25	910	0	13024	1	–	57198	557	
9127	11738	346	195	22	1384	–	16102	1	1	56646	1141	
–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	–	–	Bulgaria
107	688	38	4	–	236	–	4	–	–	1	0	
67	1201	41	3	–	115	–	4	–	–	2	–	
84	1614	22	1	–	105	–	4	–	–	0	5	
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Czech Republic
–	47	15	–	–	61	–	–	–	0	0	2	
–	18	12	–	–	80	–	–	–	–	–	1	
–	34	9	–	–	72	–	–	–	–	–	2	
–	25	8	–	–	60	–	–	–	–	0	2	Croatia
73	390	40	20	0	76	–	5	–	–	–	–	
46	536	48	20	–	43	–	3	–	0	–	–	
39	784	53	32	–	69	–	4	–	–	–	–	
21	716	25	23	–	62	–	2	–	–	–	–	Finland
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
944	3033	39	7	–	2801	–	337	18	–	5575	–	France
846	3147	36	7	–	2532	–	355	11	–	5096	–	
701	3941	26	–	0	3282	–	343	28	–	5507	–	
768	3342	24	–	–	2082	–	354	19	–	6199	16	
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Lithuania
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
–	747	64	0	–	962	–	1	–	–	16	4	Luxembourg
46	705	32	0	–	810	–	8	–	–	123	9	
53	723	1	–	–	630	–	9	–	–	109	6	
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Netherlands
6067	11694	426	1167	56	9838	–	4131	–	3405	44537	–	
5427	12180	466	1092	66	4897	–	4132	–	2955	43095	–	
5044	12210	370	1124	40	9721	–	3894	–	3766	46431	–	
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	

Tablica 2 [28]. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w krajach UE według klasyfikacji grup towarowych
Table 2 [28]. Inland waterways transport of goods in EU countries by NST 2007 cassification of goods (cont.)

KRAJE		Ogółem <i>Total</i>	NST							
			01	02	03	04	05	06	07	08
		w tys. <i>in thous.</i>								
Niemcy	2014	228489	16901	35502	56452	9684	23	3367	37578	23374
	2015	221369	16243	34745	55058	9274	77	3068	37261	21948
	2016	221349	15359	34114	54865	9017	95	3050	37328	23029
	2017	222731	14856	30787	57066	8,475	108	2939	37986	23547
Polska	2014	5899	56	1043	4406	–	–	14	–	89
	2015	5036	66	928	3095	18	–	7	42	148
	2016	3911	109	820	1821	20	–	1	585	162
	2017	3604	52	914	1623	23	–	–	315	127
Rumunia	2014	27934	8678	2251	12517	209	–	83	1309	1583
	2015	30020	8699	2358	14539	296	–	21	1383	1178
	2016	30484	9169	1532	14093	290	8	10	1590	1767
	2017	29043	8329	1648	13676	239	–	16	1542	1605
Słowacja	2014	7010	220	10	1525	–	–	–	153	192
	2015	5721	367	–	1139	11	–	–	96	171
	2016	6758	421	80	1226	9	–	1	25	165
	2017	6896	214	89	1392	–	–	7	19	134
Węgry	2014	7825	2410	528	1555	246	–	93	1389	756
	2015	8163	3084	736	1278	300	–	26	1169	673
	2016	8224	2474	484	1442	441	0	35	1420	812
	2017	8414	2587	518	1562	320	–	38	1440	909
Wlk. Brytania	2014	5689	45	–	1333	98	–	155	740	–
	2015	4065	43	–	1360	331	–	75	154	–
	2016	3804	2	–	471	346	–	83	142	–
	2017	3772	2	–	467	343	–	82	141	–
Włochy	2014	481	105	0	123	0	0	0	30	110
	2015	379	20	0	72	0	0	1	15	62
	2016	407	25	0	72	0	0	1	17	70
	2017	–	–	0	–	–	–	–	–	–

Źródło: Eurostat [iww_go_atygo] – Stan na dzień 03.08.2018 r.
 Source: Eurostat [iww_go_atygo] – As of 03.08.2018.

NST 2007 (dok.)

2007												COUNTRIES
09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
ton tonnes												
3182	12066	732	1014	508	12265	–	1637	4	0	14195	6	Germany
2947	11839	746	1165	449	11133	–	1690	1	0	13715	7	
3056	11395	748	1171	284	11227	–	1640	1	0	14961	9	
3443	12258	771	1333	389	11840	–	1666	1	10	15246	8	
66	56	7		–	163	–	–	–	–	–	–	Poland
45	79	1	4	–	603	–	0	–	–	0	–	
17	88	5	5	–	280	–	–	–	–	–	–	
41	293	2	5	–	209	–	0	–	–	–	–	
88	769	44	4	–	278	–	6	1	3	3	6	Romania
100	1245	48	1	–	148	–	2	–	1	1	–	
48	1744	32	0	–	114	–	8	–	7	72	–	
43	1283	49	0	–	552	1	5	–	–	57	–	
62	43	1	–	–	–	–	3	–	–	–	4801	Slovakia
19	42	0	–	–	–	–	0	–	–	–	3876	
36	117	–	–	–	–	–	1	–	–	–	4677	
15	115	–	–	–	–	–	–	–	–	–	4912	
36	649	44	37	0	76	–	5	–	–	–	–	Hungary
26	724	60	37	–	44	–	4	–	0	–	–	
29	890	71	48	–	69	–	10	–	–	–	–	
12	890	23	37	–	63	–	16	–	–	–	–	
–	4	3	0	–	1966	–	–	–	13	1332	–	United Kingdom
–	35	0	0	–	774	–	–	–	0	1294	–	
–	0	0	0	–	1396	–	–	–	0	1363	–	
–	0	0	0	–	1384	–	–	–	0	1352	–	
1	32	0	0	0	0	0	80	0	0	0	0	Italy
0	58	3	0	0	0	0	140	0	0	0	7	
0	55	0	0	0	0	0	154	0	0	0	13	
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	

Tablica 3 [29] Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w krajach UE według kierunków transportu
Table 3 [29] Inland waterways transport of goods in EU countries by directions of transport

KRAJE	2014				2015			
	ogółem <i>total</i>	krajowy <i>national</i>	międzynarodowy <i>international</i>	tranzyt <i>transit</i>	ogółem <i>total</i>	krajowy <i>national</i>	międzynarodowy <i>international</i>	tranzyt <i>transit</i>
	w tys. <i>in thous.</i>							
Austria	10122	799	7041	2309	8599	680	6089	1830
Belgia	190303	45421	131883	13000	188158	44913	130997	12248
Bułgaria	16922	1431	3098	12393	17201	1695	2874	12632
Czechy	802	538	264	–	850	684	167	–
Chorwacja	5377	51	441	4886	6642	51	515	6076
Finlandia	509	509	–	–	503	503	–	–
Francja	65488	30798	28303	6387	63094	29192	26733	7169
Holandia	366627	1110807	205876	48944	359898	112369	201400	46129
Litwa	47	47	–	–	68	68	–	–
Luksemburg	8390	4	880	7506	7106	–	1172	5934
Niemcy	228489	55621	154450	18418	221369	54565	151300	15504
Polska	5899	4833	1065	2	5036	3838	1196	3
Rumunia	27834	14421	8985	4428	30020	13246	11216	5558
Słowacja	7010	62	1997	4951	5721	19	1699	4003
Węgry	7825	332	4992	2500	8163	220	5457	2485
Wlk. Brytania	5689	5689	–	–	4065	4065	–	–
Włochy	481	481	–	–	379	379	–	–

Źródło: Eurostat [iww_go_atygo] – Stan na dzień 03.08.2018 r.
 Source: Eurostat [iww_go_atygo] – As of 03.08.2018.

2016				2017				COUNTRIES
ogółem <i>total</i>	krajowy <i>national</i>	międzynaro- dowy <i>international</i>	tranzyt <i>transit</i>	ogółem <i>total</i>	krajowy <i>national</i>	międzynaro- dowy <i>international</i>	tranzyt <i>transit</i>	
ton <i>tonnes</i>								
9071	609	6275	2187	9620	389	7203	2027	Austria
192938	46821	134660	11457	–	–	–	–	Belgium
17467	1222	2771	13474	–	–	–	–	Bulgaria
832	682	149	–	510	418	93		Czech Republic
6409	96	581	5732	6221	58	517	5647	Croatia
412	412	–	–	–	–	–	–	Finland
65162	27948	25754	11460	63247	29020	26238	7989	France
365510	115113	199206	51191	–	–	–	–	Netherlands
52	52	–	–	15	15	–	–	Lithuania
6075	–	1035	5040	–	–	–	–	Luxembourg
221349	55192	151734	14423	222731	55413	152646	14673	Germany
3911	2965	942	5	3604	2536	1064	4	Poland
30484	14697	10398	5388	29043	14632	9153	5258	Romania
6758	36	1878	4844	6896	15	1809	5072	Slovakia
8224	200	5025	2999	8414	246	5248	2920	Hungary
3804	3804	–	–	3772	3772	–	–	United Kingdom
407	407	–	–	–	–	–	–	Italy

Tablica 4 [30]. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w krajach UE według kwartałów ^a
Table 4 [30]. Inland waterways transport of goods in EU countries by quarters ^a

KRAJE	2014				2015			
	kwartały							
	I	II	III	IV	I	II	III	IV
	w mln <i>in mln</i>							
Austria	568	543	568	498	518	491	369	428
Belgia	2481	2583	2652	2734	2671	2656	2508	2591
Bułgaria	1258	1050	1317	1448	1576	1664	1093	1262
Czechy	8	5	7	7	9	9	7	8
Chorwacja	12	9	9	12	12	9	9	10
Francja	2107	2209	2154	2333	2262	2208	2103	1943
Holandia	12499	12333	12269	12353	12722	12444	11709	11660
Luksemburg	77	65	71	70	76	70	44	44
Niemcy	14541	14202	15328	15022	15665	14761	12807	12082
Polska	18	27	34	30	18	21	21	28
Rumunia	2816	2367	3247	3330	3498	3731	2709	3230
Słowacja	240	227	224	215	186	196	162	198
Węgrv	499	401	472	439	479	532	404	409

^a Dane dla poszczególnych krajów UE dotyczą przewozów towarów po krajowych drogach wodnych.

Źródło: Eurostat [iww_go_qnave] - Stan na dzień 03.08.2018 r.

^a Data for each EU countries concern transport of goods on national inland waterways.

Source: Eurostat [iww_go_qnave] – As of 03.08.2018.

Tablica 5 [31]. Transport ładunków żeglugą śródlądową według rodzaju taboru
Table 5 [31]. Inland waterways transport of goods by type of vessel

KRAJE	Ogółem Total				Barki z własnym Self-propelled		
	2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016
	w tys. in thous.						
Austria	10122	8599	9071	9620	5414	4240	4333
Belgia	190303	188158	192938	–	163504	163909	168495
Bułgaria	16922	17201	17467	–	2366	2514	2946
Czechy	802	850	832	510	210	249	321
Chorwacja	5377	6642	6409	6221	1519	1402	1516
Francja	65345	63003	65162	63247	35008	33283	26764
Holandia	366626	359898	365230	–	303560	299062	305884
Luksemburg	8390	7106	6035	–	8021	6818	5731
Niemcy	228489	221369	221349	222731	171762	166720	164505
Polska	5899	5036	3911	3604	376	444	1042
Rumunia	27834	3020	30484	29043	3231	3438	3983
Słowacja	7010	5721	6758	6896	354	405	453
Węgry	7825	8163	8224	8414	3276	2570	3209

Źródło: Eurostat [iww_go_atyve] – Stan na dzień 03.08.2018 r.

Source: Eurostat [iww_go_atyve] – As of 03.08.2018.

2016				2017				COUNTRIES
quarters								
I	II	III	IV	I	II	III	IV	
tonokilometrów tonne-kilometres								
581	428	516	438	328	568	593	534	Austria
2591	2714	2431	2596	2770	2756	2764	2807	Belgium
1144	1409	1441	1483	1011	1561	1381	1327	Bulgaria
12	11	9	5	5	6	7	7	Czech Republic
9	14	12	10	6	7	10	11	Croatia
2137	2327	1959	1883	1744	1880	1872	2018	France
12482	12791	12208	11888	12104	12449	12188	12256	Netherlands
63	65	33	30	42	59	47	48	Luxembourg
14464	13949	13874	12060	12603	14572	14251	14082	Germany
16	26	33	34	15	26	31	43	Poland
2757	3372	3545	3479	2300	3534	3444	3239	Romania
239	219	230	215	152	267	268	246	Slovakia
489	491	521	474	317	553	581	541	Hungary

napędem barges	Barki bez własnego napędu Not self-propelled barges				Pozostały tabor barkowy Other fleet of barges				COUNTRIES
	2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017	
ton tonnes									
4579	4709	4359	4739	5035	–	1	–	6	Austria
	25064	21807	22161	--	1735	2442	2283	–	Belgium
–	14283	14419	14266	–	273	267	255	–	Bulgaria
270	536	510	439	181	56	92	72	59	Czech Republic
1406	3858	5218	4765	4678		22	128	137	Croatia
25832	9543	9194	14505	15019	20795	20526	23892	22396	France
–	63037	60799	59314	–	28	37	32	–	Netherlands
–	369	284	304	–	–	–	–	–	Luxembourg
167171	46078	44405	45080	42521	10649	10244	11763	13039	Germany
830	5523	4593	2870	2774	–	–	–	–	Poland
3469	24554	26469	26466	25531	50	114	35	43	Romania
219	1864	1441	1628	1763	4791	3876	4677	4913	Slovakia
3019	4540	5589	5183	5369	8	5	12	26	Hungary

Uwagi metodologiczne

1. Publikacja zawiera dane statystyczne za lata 2014-2017 charakteryzujące drogi wodne śródlądowe, tabor, przewozy ładunków i pasażerów żeglugą śródlądową oraz wyniki działalności podmiotów gospodarczych prowadzących działalność transportową w zakresie żeglugi śródlądowej (PKD – 50.30Z transport wodny śródlądowy pasażerski, 50.40Z transport wodny śródlądowy towarów) oraz podmiotów posiadających tabor żeglugi śródlądowej, których podstawowa działalność jest inna niż świadczenie tych usług. Dane dotyczące taboru i przewozów żeglugą śródlądową pochodzą z badania na formularzu T-11/k, którym w 2017 roku objęte były 220 podmioty.

Dane dotyczące wyników finansowych, inwestycji, zatrudnienia i wynagrodzeń odnoszą się do podmiotów gospodarczych, świadczących usługi w zakresie żeglugi śródlądowej (PKD 50.30Z, 50.40Z), w których liczba pracujących przekracza 9 osób.

Ponadto w publikacji zamieszczono dane o krajach Unii Europejskiej na podstawie bazy danych oraz publikacji Komisji Europejskiej – Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich (EUROSTAT).

2. Śródlądowe drogi wodne tworzą rzeki żeglowne uregulowane, skanalizowane odcinki rzek, kanały oraz inne drogi wodne, w tym jeziora żeglowne i zbiorniki retencyjne. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. z 2002 r. Nr 77, poz. 695) określa m.in.:

- sposób klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych,
- podział śródlądowych dróg wodnych na klasy.

3. Gęstość sieci śródlądowych dróg wodnych jest to stosunek długości śródlądowych dróg wodnych do powierzchni badanego obszaru w przeliczeniu na 1000 km².

4. Najwyższa woda żeglowna WWŻ jest to ustalony stan wody, po którego przekroczeniu uprawianie żeglugi jest zabronione.

5. Regulacja rzek polega na ograniczeniu sytuacji, w których rzeka swobodnie płynąca tworzy istotne przeszkody nawigacyjne. Wymaga to ingerencji człowieka w jej naturę poprzez działania regulacyjne zmierzające do tworzenia nowych tras (przebiegów) szlaków żeglownych, zwanych trasami regulacyjnymi. Celami regulacji są:

- zmniejszenie różnicy głębokości rzek w różnych przekrojach ich biegów,
- koncentracja przepływów w korycie rzeki,
- zapewnienie swobodnego przemieszczania rumowiska dennego,
- stabilizacja koryta rzeki, tj. jej brzegów i dna.

Celem nadrzędnym regulacji jest osiągnięcie głębokości o wartości uznawanej za żeglowną, tj. o wartości tzw. głębokości tranzytowej oraz regularne (płynne) ukształtowanie szlaku żeglownego. Cele te można uzyskać poprzez wprowadzenie do koryta rzeki budowli regulacyjnych. Elementami zabudowy regulacyjnej są: ostrogi, opaski i tamy podłużne.

6. Kanalizacja rzek jest rozumiana jako działanie przekształcające rzekę w drogę wodną o wymaganej – w aspekcie efektywności ekonomicznej żeglugi – głębokości tranzytowej, zmniejszania spadku wody, a tym samym jej prędkości (co szczególnie jest ważne przy ruchu statku w górę rzeki) oraz poprawy jej parametrów, poziomych, tj. szerokości szlaku żeglownego i jego łuków i zakrętów. Podstawą kanalizacji są budowle piętrzące, sytuowane w poprzek rzeki, zwane stopniami wodnymi. Konsekwencją ich istnienia jest podniesienie poziomu wody przed stopniem (tzw. wody górnej) skutkujące wystąpieniem wody z dotychczasowego koryta i powstaniem rozlewiska zwanego cofką. Stopnie wodne mogą mieć charakter energetyczny, żeglugowy lub żeglugowo-energetyczny. Pierwsze z nich budowane są celem uzyskania energii elektrycznej z energii spadku spiętrzonej wody (tzw. zapory wodne); pozostałe są wznoszone dla poprawy żeglowności na drogach wodnych.

7. Kanały są sztucznymi drogami wodnymi, których celem jest poprawa stanu naturalnej sieci dróg wodnych lub zwiększenie jej gęstości. Poprawę stanu naturalnych dróg wodnych można uzyskać poprzez:

- budowę kanałów wododziałowych dwa obszary wodne,
- budowę kanałów skracających drogę wodną,
- budowę kanałów objazdowych (laterarnych), przebiegających równolegle do istniejącej drogi wodnej.

Poprawę gęstości dróg wodnych uzyskuje się poprzez wprowadzenie do ich sieci:

- kanałów dojazdowych, łączących drogi wodne z obszarami lądowymi pozbawionymi tych dróg,
- kanałów podwodnych, tworzonych w wyniku sztucznego pogłębiania naturalnych cieków i obszarów wodnych.

Ze względu na funkcje, wymienione kanały można podzielić na łączące, boczne i podwodne. Do kanałów łączących należą kanały wododziałowe i dojazdowe, do kanałów bocznych – skracające i objazdowe, a do podwodnych – kanały powstające w nieżeglownych korytach rzek i rozlewiskach wodnych.

8. Dane zawarte w części „Żegluga śródlądowa w Polsce” dotyczą **przewozów ładunków i pasażerów** śródlądowym transportem wodnym zarejestrowanym w Polsce, obejmują przewozy taborem pływającym żegluga śródlądowej na drogach wodnych śródlądowych i na drogach morskich. Dane o przewozach ładunków w komunikacji międzynarodowej dotyczą ładunków przywiezionych do kraju i wywiezionych z kraju bezpośrednio taborem śródlądowego transportu wodnego. Dane te obejmują również przewozy ładunków tranzytowych i przewozy ładunków pomiędzy portami zagranicznymi. Dane o przewozach ładunków żeglugą śródlądową w krajach UE zamieszczone w części Przegląd międzynarodowy obejmują przewozy dokonane na drogach wodnych śródlądowych danego kraju taborem barkowym niezależnie od kraju rejestracji środka transportu (tj. taborem barkowym własnym danego kraju i obcym).

9. Dane o przewozach ładunków żeglugą śródlądową w Polsce w podziale na grupy ładunków podano zgodnie z klasyfikacją **NST 2007** wprowadzoną rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1304/2007 z dnia 7 listopada 2007 r. zmieniającym dyrektywę Rady 95/64/WE, rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98, rozporządzenia (WE) nr 91/2003 i (WE) nr 1365/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady, w celu ustanowienia NST 2007 jako jedynej klasyfikacji w odniesieniu do towarów transportowanych określonymi środkami transportu.

10. Tona wymierzona - tona nośności ładunkowej barki ustalana przez tzw. pomierzenie statku.

11. Praca przewozowa przy przewozie ładunków żeglugą śródlądową jest to suma iloczynów wagi poszczególnych przesyłek i odległości taryfowych ich przewozu.

12. Praca przewozowa przy przewozie pasażerów żeglugą śródlądową jest to suma iloczynów liczby przewiezionych pasażerów i długości taryfowej relacji ich przewozu, ustalonej w oparciu o urzędowe tabele odległości wydane przez władze administracji wodnej w odniesieniu do dróg wodnych śródlądowych i przez władze administracji morskiej w odniesieniu do dróg morskich.

13. Przychody z całokształtu działalności (kwoty otrzymane i należne) obejmują:

- przychody netto ze sprzedaży w kraju i na eksport wytworzonych przez jednostkę produktów (wyrobów gotowych, półfabrykatów oraz usług), a także opakowań, wyposażenia i usług obcych, jeżeli są one fakturowane odbiorcom łącznie z produktami. Przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów na eksport obejmują wewnątrzwspólnotową dostawę do krajów członkowskich UE oraz eksport do krajów pozaunijnych;
- przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów, tj. nabytych w celu odsprzedaży w stanie nieprzetworzonym rzeczowych aktywów obrotowych oraz produktów wytworzonych przez jednostkę, jeżeli sprzedawane są one w sieci własnych sklepów obok towarów obcej produkcji;
- pozostałe przychody operacyjne, tj. koszty związane pośrednio z działalnością operacyjną jednostki, w szczególności: stratę ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych, amortyzację oddanych w dzierżawę lub najem środków trwałych i środków trwałych w budowie, nieplanowane

odpisy amortyzacyjne (odpisy z tytułu trwałej utraty wartości), poniesione kary, grzywny, odszkodowania, odpisane w części lub całość wierzytelności w związku z postępowaniem upadłościowym, układowym i naprawczym, utworzone rezerwy na pewne lub o dużym stopniu prawdopodobieństwa przyszłe zobowiązanie (straty z transakcji gospodarczych w toku), odpisy aktualizujące wartość aktywów niefinansowych, koszty utrzymania obiektów działalności socjalnej, darowizny lub nieodpłatnie przekazane aktywa trwałe;

- przychody finansowe, tj. przychody z tytułu dokonanych przez podmiot operacji finansowych: kwoty należne z tytułu dywidend i udziałów w zysku, odsetki od udzielanych pożyczek, odsetki od lokat terminowych, odsetki za zwłokę, zysk ze zbycia inwestycji, zmniejszenia odpisów aktualizacyjnych wartości inwestycji wobec całkowitego lub częściowego ustania przyczyn powodujących trwałą utratę ich wartości, nadwyżka dodatnich różnic kursowych nad ujemnymi.

14. Koszty uzyskania przychodów z całokształtu działalności obejmują:

- koszt własny sprzedanych produktów, towarów i materiałów związany z podstawową działalnością operacyjną, do którego zaliczono wartość sprzedanych towarów i materiałów oraz koszty ogółem pomniejszone o koszt wytworzenia świadczeń na własne potrzeby jednostki i skorygowane o zmianę stanu produktów;
- pozostałe koszty operacyjne, tj. koszty związane pośrednio z działalnością operacyjną jednostki, w szczególności: stratę ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych, amortyzację oddanych w dzierżawę lub najem środków trwałych i środków trwałych w budowie, nieplanowane odpisy amortyzacyjne (odpisy z tytułu trwałej utraty wartości), poniesione kary, grzywny, odszkodowania, odpisane w części lub całość wierzytelności w związku z postępowaniem upadłościowym, układowym i naprawczym, utworzone rezerwy na pewne lub o dużym stopniu prawdopodobieństwa przyszłe zobowiązanie (straty z transakcji gospodarczych w toku), odpisy aktualizujące wartość aktywów niefinansowych, koszty utrzymania obiektów działalności socjalnej, darowizny lub nieodpłatnie przekazane aktywa trwałe;
- koszty finansowe, tj. m. in. odsetki od zaciągniętych kredytów i pożyczek, odsetki i dyskonto od wyemitowanych przez jednostkę obligacji, odsetki za zwłokę, stratę ze zbycia inwestycji, odpisy z tytułu aktualizacji wartości inwestycji, nadwyżkę ujemnych różnic kursowych nad dodatnimi.

15. Wynik finansowy brutto (zysk lub strata) jest to wynik finansowy na działalności gospodarczej, nadzwyczajne skorygowany o wynik zdarzeń nadzwyczajnych.

16. Wynik finansowy netto (zysk lub strata) to wynik finansowy brutto pomniejszony o podatek dochodowy.

17. Obowiązkowe obciążenia wyniku finansowego brutto obejmują podatek dochodowy od osób prawnych i fizycznych oraz inne płatności wynikające z odrębnych przepisów.

18. Podatek dochodowy obejmuje część bieżącą i część odroczoną. Część odroczona stanowi różnicę między stanem rezerw i aktywów z tytułu podatku odroczonego (w związku z przejściowymi różnicami między wynikiem finansowym brutto a podstawą opodatkowania, wynikającymi z odmienności momentu ujęcia przychodu i kosztu zgodnie z przepisami o rachunkowości, a przepisami podatkowymi) na koniec i początek okresu sprawozdawczego.

19. Wskaźnik poziomu kosztów jest to relacja kosztów uzyskania przychodów z całokształtu działalności do przychodów z całokształtu działalności.

20. Wskaźnik rentowności obrotu:

- brutto jest to relacja wyniku finansowego brutto do przychodów z całokształtu działalności,
- netto jest to relacja wyniku finansowego netto do przychodów z całokształtu działalności.

21. Aktywa obrotowe są częścią kontrolowanych przez jednostkę zasobów majątkowych wykorzystywanych w działalności operacyjnej o wiarygodnie określonej wartości, powstałych w wyniku przeszłych zdarzeń, które spowodują w przyszłości wpływ do jednostki korzyści ekonomicznych. Obejmują: zapasy (rzeczowe aktywa obrotowe) oraz krótkoterminowe: należności, inwestycje oraz rozliczenia międzyokresowe.

22. Zobowiązania są wynikającym z przeszłych zdarzeń obowiązkiem wykonania świadczeń o wiarygodnie określonej wartości, które powodują wykorzystanie już posiadanych lub przyszłych aktywów jednostki. Ogół zobowiązań przedsiębiorstw dzieli się na zobowiązania długoterminowe, które są ogółem zobowiązań i których okres spłaty na dzień bilansowy jest dłuższy niż rok (z wyjątkiem zobowiązań z tytułu dostaw i usług). Zobowiązania z tytułu dostaw i usług a także całość lub część pozostałych zobowiązań są zaliczane do zobowiązań krótkoterminowych (bez funduszy specjalnych), które stają się wymagalne w ciągu 12 miesięcy od dnia bilansowego.

23. Dane o przeciętnym zatrudnieniu i przeciętnym wynagrodzeniu dotyczą osób zatrudnionych na podstawie stosunku pracy (umowa o pracę, powołanie, mianowanie lub wybór) i obejmują pracowników pełnozatrudnionych oraz niepełnozatrudnionych w przeliczeniu na pełne etaty.

24. Nakłady inwestycyjne są to nakłady finansowe lub rzeczowe, których celem jest stworzenie nowych środków trwałych lub ulepszenie (przebudowa, rozbudowa, rekonstrukcja lub modernizacja) istniejących obiektów majątku trwałego, a także nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji.

25. Do inwestycji związanych z gospodarką wodną zalicza się:

- budowę ujęć służących do poboru wody: powierzchniowej, podziemnej i kopalnianej (również w energetyce zawodowej), łącznie z urządzeniami uzdatniającymi oraz wodną siecią magistralną i rozdzielczą (ujęcia, studnie, stacje uzdatniania, filtry, stacje pomp, doprowadzenie sieci wodociągowej – bez przyłączy do budynków i gospodarstw), budowę laboratoriów kontroli jakości wody, w tym automatycznych stacji pomiaru jakości wody,
- budowę: zbiorników retencyjnych (poza zbiornikami przeciwpożarowymi i wyrównania dobowego), stopni wodnych, żeglugowych i energetycznych śluz i jazów,
- regulację rzek i zabudowę potoków,
- budowę obwałowań przeciwpowodziowych,
- budowę stacji pomp na zawałach i obszarach depresyjnych.

Methodological notes

1. The publication contains statistical data for the years 2014-2017 characterising inland waterways, transport fleet, transport of goods and passengers, economic relations in enterprises conducting inland waterway transport activities (the Polish Classification of Activities PKD – 50.30.Z inland waterways transport of passengers, 50.40. Z inland waterways transport of goods) as well as inland waterways transport fleet owners whose main activity is other than inland waterway transport. Data concerning inland waterways fleet and transport of goods come from the questionnaire T-11/k which covered 220 entities in the year 2017.

Data concerning financial results, investment outlays, employment, wages and salaries refer to entities providing inland waterways transport services (PKD 50.30.Z, 50.40.Z), employing more than 9 persons.

Moreover, it includes data about the European Union countries derived from a database and publications of the European Commission – the Statistical Office of the European Communities (EUROSTAT).

2. Inland waterways are navigable and regulated river, canalized sections of rivers, canals and other waterways, including navigable lakes and retention reservoirs. The Regulation of the Council of Ministers (the Journal of Laws of 2002 No. 77, item 695) determines, i.a.:

the method of inland waterways classification,
inland waterways class diversification.

3. Density of inland waterways network is the relation of length of inland waterways to the area of surveyed territory per 1000 km².

4. The highest navigable water is an established level of water beyond which inland shipping is forbidden.

5. Regulating rivers consists in avoiding the situation when a free-flowing river creates significant navigation obstacles. It requires human intervention into its nature through regulating activities aiming at creating new navigable routes (courses) called regulatory routes.

The aims of regulation include:

- decreasing differences in depth of rivers in various sections of their courses,
- concentration of flows in a river-bed,
- ensuring free movement of bed load,
- stabilization of a river-bed, that is, its banks and bottom.

An overall aim of regulation is achieving depth which is considered as navigable (achieving transit depth) and regular (smooth) shape of navigable routes. These aims can be fulfilled through erecting regulatory buildings on river-beds such as groynes, seawalls and longitudinal dams.

6. Canalised river Canalisation is understood as activity transforming a river into a waterway with required – as regards economic efficiency of navigation – transit depth, decreasing water fall and hence its speed (which is especially important with upstream navigation of vessels) and improving its horizontal parameters: width of navigable route and bends of turns. Damming structures located across a river called water barrages are a basis of canalisation. As a consequence, water level before a barrage rises (so-called upper water) which causes an overflowing of water from an existing bed and creating a backwater. Three types of water barrages can be distinguished: energy, navigation or navigation – energy. The first one is built to produce electricity from the energy of dammed water fall (so-called dams); the other ones are erected to improve navigation on waterways.

7. Canals are artificial waterways which are built to improve the condition of natural network of waterways or to increase their density. Improvement in the condition of natural waterways can be achieved through:

- building watershed canals dividing two water areas,
- building canals shortening a waterway,
- building bypassing (lateral) canals parallel to an existing waterway.

Improvement in a density of waterways can be achieved through building:

- access canals linking waterways with land areas without such ways,
- underwater canals created as a result of artificial dredging of natural watercourses and water areas.

Due to their functions, listed canals can be classified into: linking, lateral and underwater. Linking canals include watershed dividing and access canals, lateral canals: shortening and bypassing canals, underwater canals: canals created in innavigable river beds and broads.

8. Data containing in the section "Inland Waterways in Poland" concerning the **transport of goods and passengers** by inland waterway transport registered in Poland, includes transport by vessels sailing in inland waterways as well as coastal vessels on inland waterways and on the sea waterways. Data regarding the transport of goods in international transport concern freight imported to the country and exported from the country directly by the fleet of inland water transport. This data also includes the transport of transit goods and the transport of goods between foreign ports. Data on carriage of goods for each EU countries concerns transport of goods on national inland waterways.

9. Data concerning carriage of goods by inland waterways in Poland are presented by **groups of goods** according to the classification **NST 2007** which was implemented by Commission Regulation (EC) No 1304/2007 of 7 November 2007 amending Council Directive 95/64/EC, Council regulation (EC) No 1172/98, Regulations (EC) No 91/2003 and (EC) No 1365/2006 of the European Parliament and of the Council with respect to the establishment of NST 2007 as the unique classification for transported goods in certain transport modes.

10. Measured ton - it is a deadweight capacity ton of a barge established by the so-called tonnage measurement.

11. Transport performance for inland waterway transport of goods is a sum of products of weight of each consignment and rate transport distances.

12. Transport performance for inland waterway transport of passengers is a sum of products of the number of carried passengers and rate transport distances established on the basis of standard distance lists issued by water authority with reference to inland waterways and sea authority with reference to sea waterways.

13. Revenues from total activity (sums received and due) include:

- net revenues from domestic and export sales of products manufactured by an entity (finished goods, semi-finished products and services), as well as packages, equipment and outsources services if they are invoiced to the receivers along with products;
- net revenues from sales of goods and materials, that is, current tangible assets purchased for a resell in unprocessed condition and products manufactured by an entity if they are sold in a chain of own stores along with goods manufactured by other entities;
- other operating revenues, i.e., revenues not directly connected with the main activity of an entity which include the following: profits from the sale of non-financial fixed assets (fixed assets, assets under construction, intangible fixed assets, investments in real estate and rights), assets (cash) received free of charge, including donated assets as well as damages, released provisions, adjustments of the depreciation value for non-financial assets, income from social activities, income from the rent or lease of fixed assets and investments in real estate and rights;
- financial revenues, i.e., revenues from financial operations conducted by an entity: amounts due in respect of dividends and share in profits, interests on loans granted, interest on term deposits, default interest, profits from the sale of investments, reduction of depreciation write-offs relating to investments due to the fact that the reasons resulting in the permanent loss of their value have ceased to exist (whether partially or totally), surplus of foreign exchange gains over losses.

14. Costs of obtaining revenues from total activity include:

- the cost of the sale of products, goods and materials related to the main operating activity, including the value of sold goods and the materials and total costs decreased by the costs of generating benefits for the needs of the entity and corrected by the change in product inventories;
- other operating costs, to which the following are included: loss on the sale of non-financial fixed assets, i.e., surplus of the value of sold fixed assets over the revenues from their sale, depreciation of leased or rented fixed assets and fixed assets under construction, unplanned write-offs (write-offs by virtue of permanent loss of value), penalties, fines, indemnities paid, partially or fully written off liabilities related to bankruptcy, composition, restructuring proceedings, reserves made for future certain liabilities or liabilities, which are likely to occur (loss on current business transaction in), write-offs updating the value of non-financial assets, costs of maintaining premises required for social activity, donations or fixed assets received free of charge;
- financial costs, in particular, interest from contracted credits and loans, interest and discount on bonds issued by the entity, default interest, loss on the sale of investment the surplus of foreign exchange losses over gains.

15. The gross financial result (profit or loss) is the financial result on economic activity, increased by extraordinary profits and decreased by extraordinary losses.

16. The net financial result (profit or loss) is derived after decreasing the gross financial result by obligatory encumbrances.

17. Obligatory encumbrances on gross financial result include personal and corporate income tax as well as other payments resulting from separate regulations.

18. Income tax is a tax on generated profit which an entity is obliged to pay adjusted for granted reductions, it includes current and deferred parts: a current part is a tax reported in a tax declaration for a given reporting period, a deferred part is a difference in deferred tax provisions and assets at the end and beginning of a reporting period, however, a provision is created regardless of whether an entity generates a balance sheet profit or incurs a loss. As a consequence of adopted solution, a gross loss may be higher than a net loss in a profit and loss account.

19. The cost level indicator is the relation of the costs of obtaining revenues total activity to revenues from total activity.

20. Return on turnover

- gross constitutes the relation of gross financial result to revenues from total activity;
- net constitutes the relation of net financial result to revenues from total activity.

21. Current assets include inventories short-term receivables and claims, short-term investments (cash and short-term securities) and short-term interperiod settlements.

22. Liabilities (foreign equity) include all types of liabilities, including bank credits and loans. Overall liabilities of an entity are divided into long-term – with repayment period exceeding one year at a balance sheet date and short-term – with repayment period not exceeding one year at a balance sheet date. Supply and service liabilities are included into short-term liabilities (regardless of due payment period).

23. Data on average employment and average wages and salaries concern employed persons, that is, employees hired on the basis of an employment contract (labour contract, posting, appointment or election) and include full-time and part-time employees converted to full-time posts.

24. Investment outlays are financial or tangible outlays whose purpose is the creation of new fixed assets or the improvement (rebuilding, enlargement, reconstruction or modernisation) of existing capital asset items, as well as outlays on the so-called initial investments.

25. Water management investments include:

- construction of water intakes: for surface, underground and mining water (including power industry sector) together with water treatment facilities and water main and water distribution network (water intakes, wells, water treatment plants, filters, pump stations, water supply excluding water supply pipes for buildings and households), construction of water quality control laboratories, including automatic quality water measurement stations,
- construction of: storage reservoir (except for fire and equalising tanks), water barrages, navigation and power canal locks and weirs
- river and stream engineering,
- construction of flood embankments,
- construction of pump stations on the land sides of the levees and depression areas.

Klasyfikacja towarów NST 2007

NST 2007 goods classification

Sekcja <i>Division</i>	Grupa <i>Group</i>	Opis <i>Description</i>
01		Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa <i>Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products</i>
	01.1	Zboża <i>Cereals</i>
	01.2	Ziemniaki <i>Potatoes</i>
	01.3	Burak cukrowy <i>Sugar beet</i>
	01.4	Pozostałe świeże owoce i warzywa <i>Other fresh fruit and vegetables</i>
	01.5	Produkty leśnictwa i pozyskiwania drewna <i>Products of forestry and logging</i>
	01.6	Żywe rośliny i kwiaty <i>Live plants and flowers</i>
	01.7	Inne substancje pochodzenia roślinnego <i>Other substances of vegetable origin</i>
	01.8	Żywe zwierzęta <i>Live animals</i>
	01.9	Mleko surowe z bydła, owiec i kóz <i>Raw milk from bovine cattle, sheep and goats</i>
	01.A	Inne surowce pochodzenia zwierzęcego <i>Other raw materials of animal origin</i>
	01.B	Ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa <i>Fish and other fishing products</i>
02		Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny <i>Coal and lignite; crude petroleum and natural gas</i>
	02.1	Węgiel kamienny i brunatny <i>Coal and lignite</i>
	02.2	Ropa naftowa <i>Crude petroleum</i>
	02.3	Gaz ziemny <i>Natural gas</i>
03		Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor <i>Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores</i>
	03.1	Rudy żelaza <i>Iron ores</i>
	03.2	Rudy metali nieżelaznych (z wyjątkiem rud uranu i toru) <i>Non-ferrous metal ores (except uranium and thorium ores)</i>
	03.3	Minerały chemiczne i do produkcji nawozów (naturalne) <i>Chemical and (natural) fertilizer minerals</i>
	03.4	Sól <i>Salt</i>
	03.5	Kamień, piasek, żwir, glina, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa gdzie indziej niesklasyfikowane <i>Stone, sand, gravel, clay, peat and other mining and quarrying products n.e.c.</i>
	03.6	Rudy uranu i toru <i>Uranium and thorium ores</i>

Klasyfikacja towarów NST 2007 (cd.)*NST 2007 goods classification (cont.)*

Sekcja <i>Division</i>	Grupa <i>Group</i>	Opis <i>Description</i>
04		Produkty spożywcze, napoje i tytoń <i>Food products, beverages and tobacco</i>
	04.1	Mięso, skóry i skórki surowe oraz produkty mięsne <i>Meat, raw hides and skins and meat products</i>
	04.2	Ryby i produkty rybne przetworzone i zakonserwowane <i>Fish and fish products, processed and preserved</i>
	04.3	Owoce i warzywa przetworzone i zakonserwowane <i>Fruit and vegetables, processed and preserved</i>
	04.4	Oleje i tłuszcze roślinne i zwierzęce <i>Animal and vegetable oils and fats</i>
	04.5	Przetwory mleczne i lody <i>Dairy products and ice cream</i>
	04.6	Produkty przemiału zbóż, skrobię i produkty skrobiowe oraz pasza dla zwierząt <i>Grain mill products, starches, starch products and prepared animal feeds</i>
	04.7	Napoje <i>Beverages</i>
	04.8	Inne produkty spożywcze gdzie indziej niesklasyfikowane i wyroby tytoniowe (z wyjątkiem paczkowanych lub pogrupowanych) <i>Other food products n.e.c. and tobacco products (except in parcel service or grouped)</i>
	04.9	Różne produkty spożywcze i wyroby tytoniowe paczkowane lub pogrupowane <i>Various food products and tobacco products in parcel service or grouped</i>
05		Wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty skórzane <i>Textiles and textile products; leather and leather products</i>
	05.1	Materiały włókiennicze <i>Textiles</i>
	05.2	Odzież i wyroby futrzarskie <i>Wearing apparel and articles of fur</i>
	05.3	Skóra i produkty skórzane <i>Leather and leather products</i>
06		Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji <i>Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media</i>
	06.1	Wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli) <i>Products of wood and cork (except furniture)</i>
	06.2	Masa włóknista, papier i wyroby z papieru <i>Pulp, paper and paper products</i>
	06.3	Druki i nośniki informacji <i>Printed matter and recorded media</i>
07		Koks i produkty rafinacji ropy naftowej <i>Coke and refined petroleum products</i>
	07.1	Produkty pieców koksowniczych, brykiety, brykietki i podobne paliwa stałe <i>Coke oven products; briquettes, ovoids and similar solid fuels</i>
	07.2	Ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej <i>Liquid refined petroleum products</i>
	07.3	Produkty z ropy naftowej w stanie gazowym, skroplone lub sprężone <i>Gaseous, liquefied or compressed petroleum products</i>
	07.4	Produkty rafinacji ropy naftowej w stanie stałym i w formie wosku <i>Solid or waxy refined petroleum products</i>
08		Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe <i>Chemicals, chemical products, and man-made fibers; rubber and plastic products; nuclear fuel</i>
	08.1	Podstawowe mineralne produkty chemiczne <i>Basic mineral chemical products</i>

Klasyfikacja towarów NST 2007 (cd.)*NST 2007 goods classification (cont.)*

Sekcja <i>Division</i>	Grupa <i>Group</i>	Opis <i>Description</i>
	08.2	Podstawowe organiczne produkty chemiczne <i>Basic organic chemical products</i>
	08.3	Nawozy i związki azotowe (z wyłączeniem nawozów naturalnych) <i>Nitrogen compounds and fertilizers (except natural fertilizers)</i>
	08.4	Tworzywa sztuczne i kauczuk syntetyczny w formach podstawowych <i>Basic plastics and synthetic rubber in primary forms</i>
	08.5	Wyroby farmaceutyczne i parachemikalia włącznie z pestycydami i pozostałymi środkami agrochemicznymi <i>Pharmaceuticals and parachemicals, including pesticides and other agri-chemical products</i>
	08.6	Wyroby z gumy lub z tworzyw sztucznych <i>Rubber or plastic products</i>
	08.7	Paliwo jądrowe <i>Nuclear fuel</i>
09		Inne niemetaliczne wyroby mineralne <i>Other non-metallic mineral products</i>
	09.1	Szkło, wyroby ze szkła, wyroby ceramiczne <i>Glass and glass products, ceramic and porcelain products</i>
	09.2	Cement, wapno i gips <i>Cement, lime and plaster</i>
	09.3	Inne materiały i wyroby budowlane <i>Other construction materials, manufactures</i>
10		Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia <i>Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment</i>
	10.1	Żeliwo, stal i żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (z wyłączeniem rur) <i>Basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (except tubes)</i>
	10.2	Metale nieżelazne i wyroby z nich <i>Non-ferrous metals and products thereof</i>
	10.3	Rury, przewody rurowe, profile drażone i ich łączniki <i>Tubes, pipes, hollow profiles and related fittings</i>
	10.4	Wyroby konstrukcyjne metalowe <i>Structural metal products</i>
	10.5	Grzejniki, elementy mocujące i inne wyroby metalowe <i>Boilers, hardware, weapons and other fabricated metal products</i>
11		Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary <i>Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks</i>
	11.1	Maszyny rolnicze i leśnicze <i>Agricultural and forestry machinery</i>
	11.2	Sprzęt gospodarstwa domowego gdzie indziej niesklasyfikowany (sprzęt AGD) <i>Domestic appliances n.e.c. (White goods)</i>
	11.3	Urządzenia biurowe i komputery <i>Office machinery and computers</i>
	11.4	Maszyny elektryczne i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane <i>Electric machinery and apparatus n.e.c.</i>
	11.5	Części elektroniczne oraz urządzenia nadawcze <i>Electronic components and emission and transmission appliances</i>
	11.6	Odbiorniki telewizyjne i radiowe; urządzenia do rejestracji i odtwarzania dźwięku i obrazu oraz akcesoria do nich <i>Television and radio receivers; sound or video recording or reproducing apparatus and associated goods (brown goods)</i>
	11.7	Instrumenty medyczne, precyzyjne i optyczne, zegarki i zegary <i>Medical, precision and optical instruments, watches and clocks</i>

Klasyfikacja towarów NST 2007 (cd.)*NST 2007 goods classification (cont.)*

Sekcja <i>Division</i>	Grupa <i>Group</i>	Opis <i>Description</i>
	11.8	Inne maszyny, narzędzia mechaniczne i części <i>Other machines, machine tools and parts</i>
12		Sprzęt transportowy <i>Transport equipment</i>
	12.1	Produkty przemysłu samochodowego <i>Automobile industry products</i>
	12.2	Pozostały sprzęt transportowy <i>Other transport equipment</i>
13		Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane <i>Furniture; other manufactured goods n.e.c.</i>
	13.1	Meble <i>Furniture</i>
	13.2	Inne wytworzone towary <i>Other manufactured goods</i>
14		Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady <i>Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes</i>
	14.1	Odpady z gospodarstw domowych i odpady miejskie <i>Household and municipal waste</i>
	14.2	Inne odpady i surowce wtórne <i>Other waste and secondary raw materials</i>
15		Listy, paczki <i>Mail, parcels</i>
	15.1	Listy <i>Mail</i>
	15.2	Paczki, małe pakunki <i>Parcels, small packages</i>
16		Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów <i>Equipment and material utilized in the transport of goods</i>
	16.1	Kontenery i nadwozia wymienne, puste <i>Containers and swap bodies in service, empty</i>
	16.2	Palety i inne opakowania, puste <i>Pallets and other packaging in service, empty</i>
17		Towary przewożone w ramach przeprowadzek mieszkaniowych i biurowych; bagaż i artykuły przewożone przez podróżnych; pojazdy silnikowe przewożone do naprawy; inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane <i>Goods moved in the course of household and office removals; baggage and articles accompanying travellers; motor vehicles being moved for repair; other non-market goods n.e.c.</i>
	17.1	Przeprowadzki mieszkaniowe <i>Household removal</i>
	17.2	Bagaż i artykuły przewożone przez podróżnych <i>Baggage and articles accompanying travellers</i>
	17.3	Pojazdy do naprawy <i>Vehicles for repair</i>
	17.4	Sprzęt z fabryk, rusztowania <i>Plant equipment, scaffolding</i>
	17.5	Inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane <i>Other non-market goods n.e.c.</i>
18		Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem <i>Grouped goods: a mixture of types of goods which are transported together</i>
	18.0	Towary pogrupowane <i>Grouped goods</i>

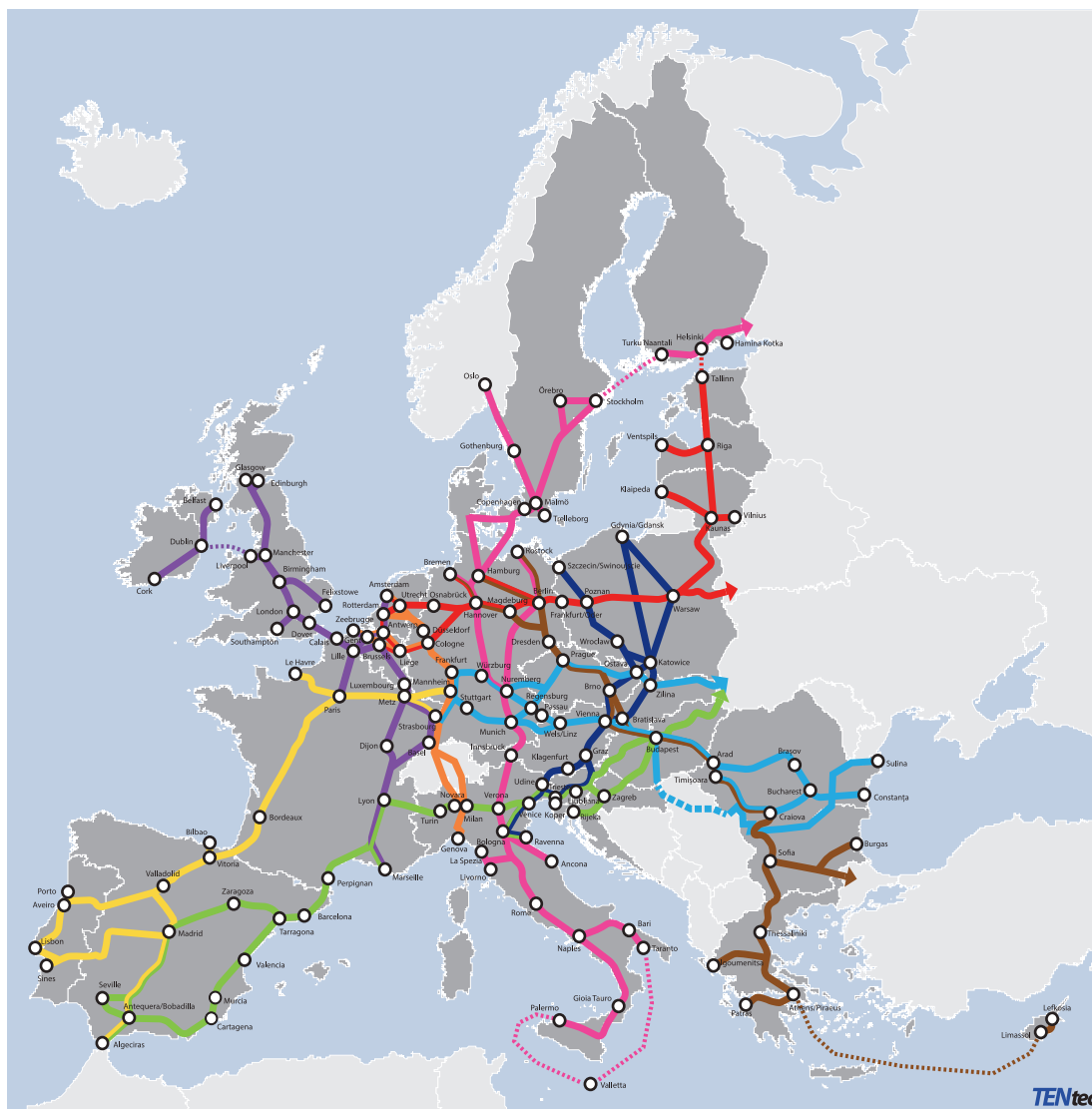
Klasyfikacja towarów NST 2007 (dok.)*NST 2007 goods classification (cont.)*

Sekcja <i>Division</i>	Grupa <i>Group</i>	Opis <i>Description</i>
19		Towary, których nie można zidentyfikować: towary, których z jakichkolwiek powodów nie można zidentyfikować, a przez to przypisać do grup 01-16 <i>Unidentifiable goods: goods which for any reason cannot be identified and therefore cannot be assigned to groups 01-16</i>
	19.1	Towary, których nie można zidentyfikować w kontenerach lub nadwoziach wymiennych <i>Unidentifiable goods in containers or swap bodies</i>
	19.2	Inne towary, których nie można zidentyfikować <i>Other unidentifiable goods</i>
20		Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane Other goods n.e.c.
	20.0	Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane <i>Other goods not elsewhere classified</i>

Źródło: ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 1304/2007 z dnia 7 listopada 2007 r. zmieniające dyrektywę Rady 95/64/WE, rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98, rozporządzenia (WE) nr 91/2003 i (WE) nr 1365/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w celu ustanowienia NST 2007 jako jedynej klasyfikacji w odniesieniu do towarów transportowanych pewnymi środkami transportu.

Source: Commission Regulation (EC) No 1304/2007 of 7 November 2007 amending Council Directive 95/64/EC, Council Regulation (EC) No 1172/98, Regulations (EC) No 91/2003 and (EC) No 1365/2006 of the European Parliament and of the Council with respect to the establishment of NST 2007 as the unique classification for transported goods in certain transport modes.

Transeuropejska sieć transportowa Trans-European transport network



Korytarze w sieci bazowej TEN-T
TEN-T core network corridors

- Korytarz bałtycko-adriatycki
Baltic-Adriatic
- Korytarz Morze
Północne- Morze Bałtyckie
North sea-Baltic
- Korytarz śródziemnomorski
Mediterranean

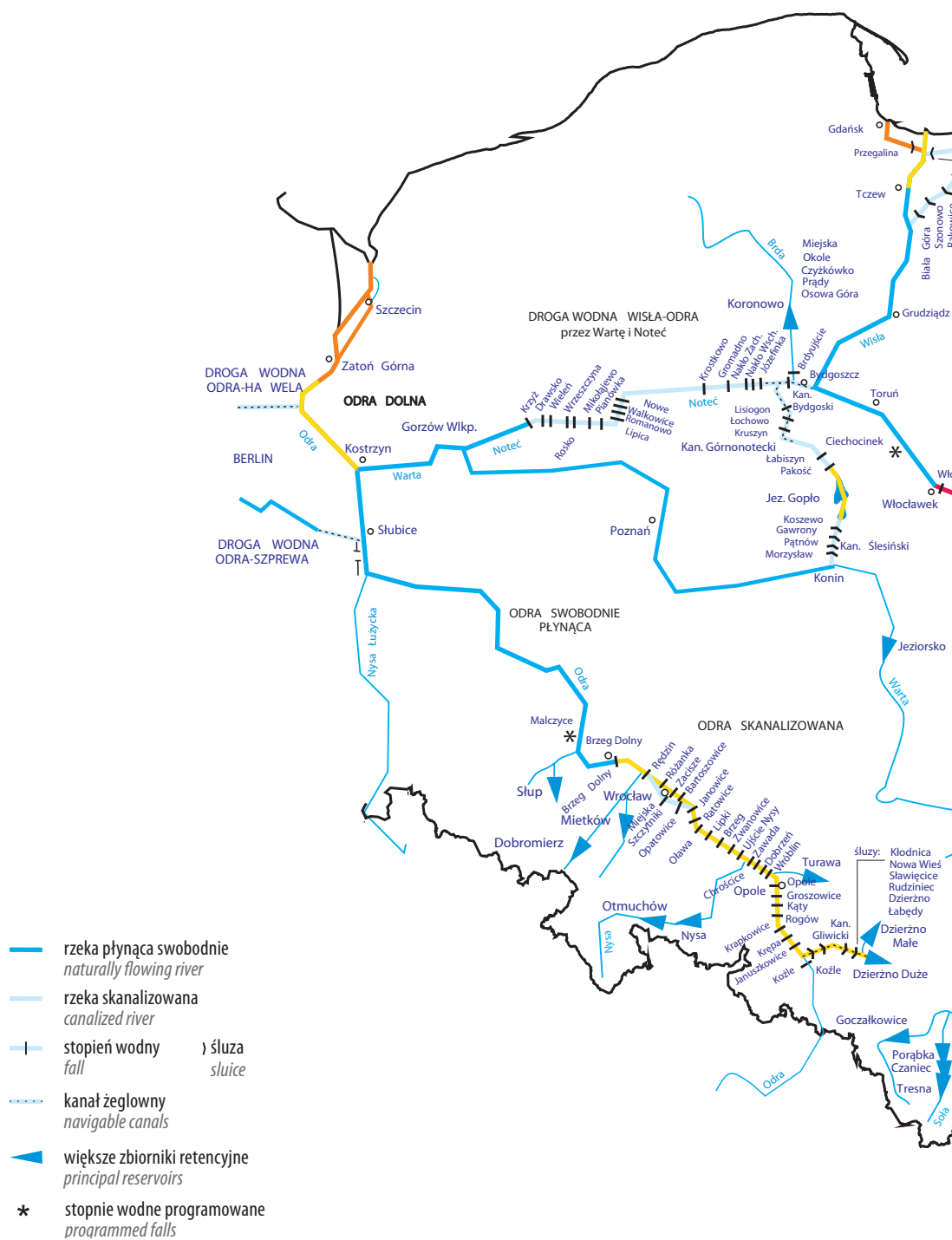
- Korytarz wschodnio-śródziemnomorski
Orient / East-med
- Korytarz skandynawsko-
śródziemnomorski
Scandinavian-mediterranean
- Korytarz Ren-Alpy
Rhine-Alpine

- Korytarz atlantycki
Atlantic
- Korytarz Morze
Północne-Morze Śródziemne
North sea-mediterranean
- Korytarz Ren-Dunaj
Rhine-Danube

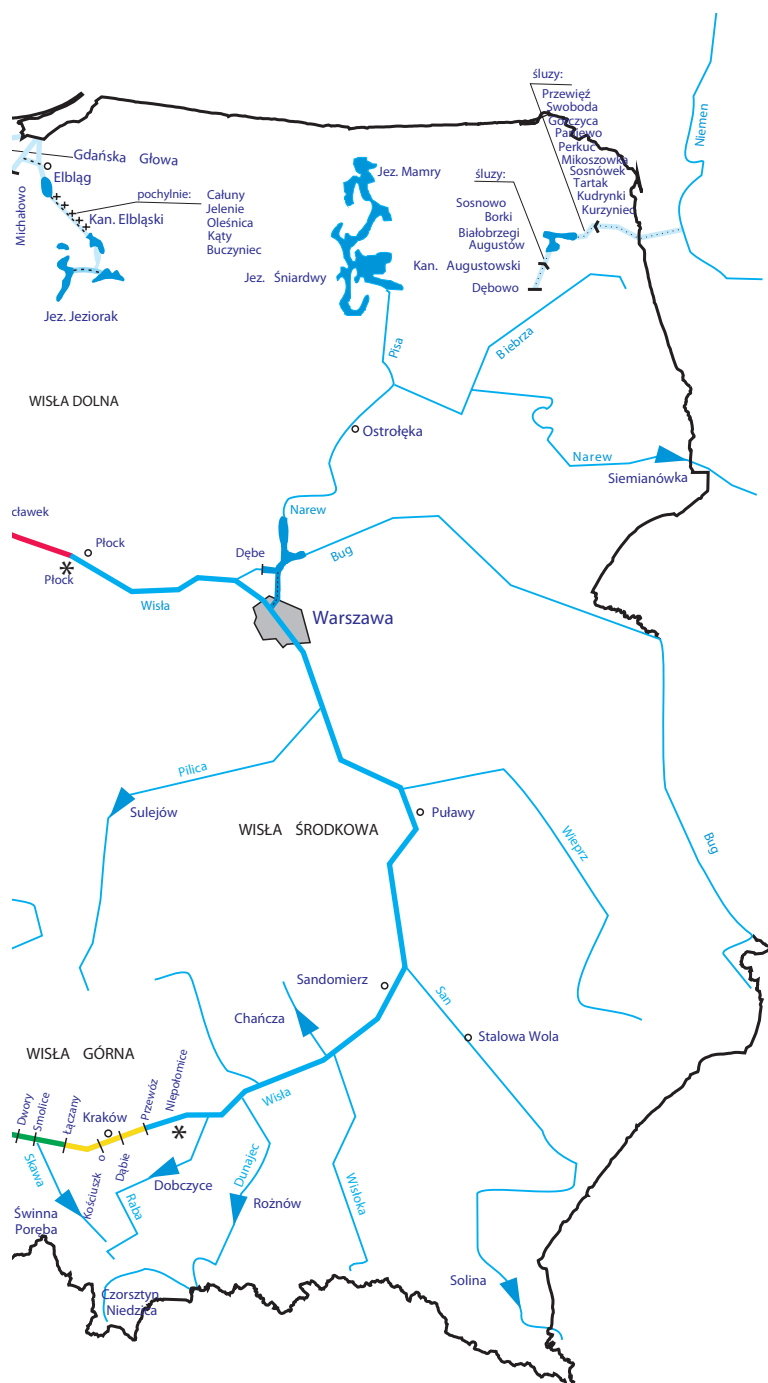
Źródło: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/ten-t-country-fi-ches/ten-t-corridor-map-2013.pdf>
[dostęp w Internecie 7.10.2014 r.].

Source: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/ten-t-country-fi-ches/ten-t-corridor-map-2013.pdf> [Internet access 7.10.2014].

Inland waterways in Poland



Source: Inland waterway in Poland in 2001-2005, CSO - SO Wrocław, Warszawa - Wrocław 2006



- III klasa drogi wodnej
III class waterway
- IV klasa drogi wodnej
IV class waterway
- Va klasa drogi wodnej
Va class waterway
- Vb klasa drogi wodnej
Vb class waterway

Śródlądowe drogi wodne w Europie

Inland waterways in Europe





Źródło: opracowanie własne na podstawie Handbuch der Donauschiff fahrt, Vía donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, [dostęp: 08.12.2010 w Internecie: http://www.donauschiff.fahrt.info/fi/leadmin/group_upload/5/Wissen/Handbuecher/Handbuch_gesamt.pdf].
Source: own work based on Handbuch der Donauschiff fahrt, Vía donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, [Internet access: 08.12.2010 http://www.donauschiff.fahrt.info/fi/leadmin/group_upload/5/Wissen/Handbuecher/Handbuch_gesamt.pdf].