



**Żegluga śródlądowa w Polsce**

**w latach 2010-2013**

**Inland waterways transport in Poland**

**in 2010-2013**



Główny Urząd Statystyczny  
Urząd Statystyczny w Szczecinie





**Żegluga śródlądowa w Polsce**

**w latach 2010-2013**

**Inland waterways transport in Poland**

**in 2010-2013**



Główny Urząd Statystyczny  
Urząd Statystyczny w Szczecinie

**Zespół autorsko-redakcyjny  
w Urzędzie Statystycznym  
w Szczecinie**

pod kierunkiem Dominika Rozkruta  
w składzie:

Anna Bawelska, Justyna Brzezińska, Izabela Grzonka, Ewa Kacperczyk,  
Małgorzata Radlińska, Beata Rzymek, Ewa Zadała

**Authors-Editors  
at Statistical Office  
in Szczecin**

managed by Dominik Rozkrut  
composed of:

**Współpraca merytoryczna**

Elżbieta Alke, Dep. Handlu i Usług GUS

**In cooperation with**

E. Alke, Trade and Services Department, CSO

**Skład komputerowy i opracowanie  
graficzne**

Kamil Sokół

**Typesetting and Graphics**

Przy publikowaniu danych GUS prosimy  
o podanie źródła

When publishing the CSO data  
please indicate source

ISSN 2353-5407

Publikacja dostępna na CD oraz w Internecie

Publication available on CD and on the  
Internet

[www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)

[www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)

## Przedmowa

---

Prowadzona przez Unię Europejską wspólna polityka transportowa dąży do podporządkowania transportu zasadom zrównoważonego rozwoju. Służyć to ma zapewnieniu rzeczywistej konkurencji pomiędzy różnymi gałęziami transportu na rzecz transportu przyjaznego środowisku oraz integracji towarowych korytarzy transportowych, wykorzystujących dwa lub więcej rodzajów transportu. W świetle powyższych zasad, transport wodny śródlądowy, który jest przyjazny środowisku, bezpieczny i tani, zajmuje ważne miejsce w polityce zrównoważonego rozwoju.

Obecne kierunki i tendencje rozwoju, a także polityka Unii Europejskiej w zakresie żeglugi śródlądowej mają na celu przystosowanie śródlądowych dróg wodnych do współczesnych potrzeb żeglugi, spedycji i turystyki oraz wykorzystanie infrastruktury śródlądowej do celów transportu intermodalnego jako element węzłów przeładunkowych i spedycyjnych.

Publikacja *Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2010-2013* jest kontynuacją poprzedniej edycji zrealizowanej przez zespół 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 w polskich przedsiębiorstwach żeglugi śródlądowej. Dodatkowo publikację wzbogacono o dane z zakresu żeglugi śródlądowej w krajach Unii Europejskiej oraz ekonomicznych aspektów ochrony środowiska w odniesieniu do gospodarki wodnej. Publikacja zawiera uwagi metodyczne, komentarz analityczny oraz tablice i wykresy, prezentujące wyniki badań polskiej statystyki publicznej i Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich (EUROSTAT).

Mam nadzieję, że opracowanie spotka się z Państwa pozytywnym przyjęciem i będzie przydatnym źródłem informacji dla wszystkich osób i instytucji zainteresowanych prezentowaną tematyką. Autorzy opracowania będą wdzięczni wszystkim osobom i instytucjom za przekazanie uwag oraz wniosków, które będą mogły być wykorzystane w doskonaleniu badań oraz prezentowaniu wyników z zakresu śródlądowego transportu wodnego w Polsce.

Dyrektor  
Urzędu Statystycznego  
w Szczecinie

Szczecin, listopad 2014 r.



*dr Dominik Rozkrut*

## Foreword

---

Common transport policy pursued by the European Union aims at applying the principles of sustainable development to transport. Its purpose is ensuring real competitiveness between various modes of transport in favour of environmentally friendly transport and an integration of freight transport corridors using two or more modes of transport. In light of the above considerations, inland waterways transport, which is environmentally friendly, safe and cheap, holds an important place in sustainable development policy.

Current directions and development trends as well as the EU policy regarding inland waterways transport aim at adjusting inland waterways to modern needs of shipping, forwarding, tourism and using inland waterways infrastructure for intermodal transport as the elements of transshipment and forwarding nodes.

*Inland waterways transport in Poland in 2010-2013* is the continuation of the previous edition prepared by the Transport and Telecommunications Statistics Centre, in the Statistical Office in Szczecin. It comprises significant, from the standpoint of developing and pursuing transport policy, information on inland waterways, inland waterway transport fleet, cargo and passenger transport as well as economic relations and investment outlays in Polish inland waterways transport entities. Additionally, the publication has been supplemented with data regarding inland waterways in the European Union countries and economic aspects of environmental protection with reference to water management. The publication includes methodological notes, analytical remarks as well as tables and graphs presenting the results of surveys conducted by Polish public statistics and the Statistical Office of the European Communities (EUROSTAT).

I hope that this publication will receive your positive reception and will constitute a useful source of information for every person and institution interested in covered subjects. Authors will be grateful to every person and institution for submitting remarks conclusions which could be used to improve surveys and presentation of the results regarding inland waterway transport in Poland.

Szczecin, November 2014

Director  
of the Statistical Office  
in Szczecin



*Dominik Rozkrut, Ph.D.*

## Spis treści

---

Przedmowa .....	3
Spis tablic .....	6
Spis map .....	8
Uwagi metodyczne .....	9
Infrastruktura śródlądowych dróg wodnych .....	17
Tabor żeglugi śródlądowej .....	26
Praca przewozowa w żegludze śródlądowej .....	29
Żegluga śródlądowa jako element polityki zrównoważonego rozwoju .....	33
Tablice .....	53
Żegluga śródlądowa w Polsce .....	53
Przegląd międzynarodowy .....	93
Aneks .....	111

## Contents

---

Foreword .....	4
List of tables .....	6
List of maps .....	8
Methodological notes .....	13
The infrastructure of inland waterways .....	35
Inland waterways transport fleet .....	44
The transport performance in inland waterways transport .....	47
Inland waterways transport as a part of a sustainable development policy .....	51
Tables .....	53
Inland waterways in Poland .....	53
International review .....	93
Annex .....	111

## Spis tablic List of tables

Tablica	Table	Nr Number	Str. Page
Żegluga śródlądowa w Polsce Inland waterways in Poland			
Drogi wodne śródlądowe żeglowne	Navigable inland waterways	1	53
Drogi wodne śródlądowe żeglowne według klas w 2013 r.	Navigable inland waterways by classes in 2013	2	54
Tabor śródlądowego transportu wodnego	Inland waterways transport fleet	3	54
Tabor śródlądowego transportu wodnego według roku budowy	Inland waterways transport fleet by year of construction	4	55
Tabor barkowy śródlądowego transportu wodnego według grup ładowności i roku budowy	Inland waterways barges fleet by load capacity groups and year of construction	5	57
Przewozy ładunków żegluga śródlądową w 2013 r.	Inland waterways transport of goods in 2013	6	59
Przewozy ładunków żegluga śródlądową według rodzaju taboru	Inland waterways transport of goods by type of vessel	7	61
Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie krajowym i międzynarodowym	National and international inland waterways transport of goods	8	62
Przewozy ładunków żegluga śródlądową według wybranych podgrup ładunków	Inland waterways transport of goods by selected subgroups of goods	9	62
Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie krajowym według stref odległości	National inland waterways transport of goods by distance classes	10	66
Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie krajowym według grup ładunków	National inland waterways transport of goods by groups of goods	11	66
Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie międzynarodowym	International inland waterways transport of goods	12	68
Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie międzynarodowym według grup ładunków	International inland waterways transport of goods by groups of goods	13	69
Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku i wyładunku w 2012 r.	Inland waterways export and import of goods by groups of goods and loading/unloading country in 2012	14	74
Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku i wyładunku w 2013 r.	Inland waterways export and import of goods by group of goods and loading/unloading country in 2013	15	78
Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według krajów	Inland waterways export and import of goods by countries	16	82
Przewozy ładunków żegluga śródlądową według relacji w 2012 r.	Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2012	17	82
Przewozy ładunków żegluga śródlądową według relacji w 2013 r.	Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2013	18	84
Przewozy pasażerów żegluga śródlądową	Inland waterways transport of passengers	19	85



Tablica	Table	Nr Number	Str. Page
Żegluga śródlądowa w Polsce (dok.) Inland waterways in Poland (cont.)			
Przychody i koszty z całokształtu działalności podmiotów prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej	Revenues and costs from total activity in entities conducting inland waterways transport activity	20	86
Wynik finansowy i relacje ekonomiczne podmiotów prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej	Financial result and economic relations in entities conducting inland waterways transport activity	21	86
Aktywa obrotowe i zobowiązania podmiotów prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej	Current assets and liabilities in entities conducting inland waterways transport activity	22	87
Podmioty świadczące usługi w zakresie żeglugi śródlądowej	Entities conducting inland waterways transport activity	23	87
Zatrudnienie i wynagrodzenia podmiotów prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej	Employment, wages and salaries in inland waterways transport in entities conducting inland waterways transport activity	24	88
Nakłady inwestycyjne podmiotów prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej	Investment outlays in entities conducting inland waterways transport activity	25	88
Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej (ceny bieżące)	Outlays on fixed assets for water management (current prices)	26	85
Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według źródeł finansowania i grup inwestorów (ceny bieżące)	Outlays on fixed assets for water management by sources of financing and groups of investors (current prices)	27	89
Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według kierunków inwestowania i źródeł finansowania (ceny bieżące)	Outlays on fixed assets for water management by directions of investing and sources of financing (current prices)	28	90
Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według kierunków inwestowania i grup inwestorów (ceny bieżące)	Outlays on fixed assets for water management by directions of investing and group of investors (current prices)	29	92
Efekty rzeczowe uzyskane w wyniku przekazania do użytku inwestycji gospodarki wodnej	Tangible effects of completed investments in water management	30	92
Przegląd międzynarodowy International review			
Przewozy ładunków w krajach UE według rodzaju transportu	Transport of goods in EU countries by type of transport	1	93
Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w krajach UE według klasyfikacji grup towarowych NST 2007	Inland waterways transport of goods in EU countries by NST 2007 classification of goods	2	94
Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w krajach UE według kierunków transportu	Inland waterways transport of goods in EU countries by directions of transport	3	98
Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w krajach UE według kwartałów	Inland waterways transport of goods in EU countries by quarters	4	100

Tablica	Table	Nr Number	Str. Page
Przegląd międzynarodowy (dok.) International review (cont.)			
Transport ładunków żeglugą śródlądową według rodzaju taboru	Inland waterways transport of goods by type of vessel	5	102
Praca przewozowa w przewozie ładunków żeglugą śródlądową w krajach UE	Transportation volume in inland waterways transport of goods in EU countries	6	104
Aneks Annex			
Klasyfikacja towarów NST 2007	NST 2007 goods classification	1	111/114

## Spis map List of maps

---

Mapa	Map	Nr Number	Str. Page
Śródlądowe drogi wodne objęte obowiązkiem wdrożenia RIS	Inland waterways covered by the obligation of RIS implementation	1	25 / 43
Stocznie rzeczne w 2013 r.	River shipyards in 2013	2	28/46
Porty żeglugi śródlądowej w 2013 r.	Inland waterways ports in 2013	3	30/48
Transeuropejska sieć transportowa	Trans-european transport network	4	105
Śródlądowe drogi wodne w Polsce	Inland waterways in Poland	5	106
Śródlądowe drogi wodne w Europie	Inland waterways in Europe	6	108

## Uwagi metodyczne

1. Publikacja zawiera dane statystyczne za lata 2010-2013 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 2013 roku objęte były 182 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 km<sup>2</sup>.

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 równoległe 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”** dotyczące **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 żegluga 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 żegluga 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** żegluga śródlądową jest to suma iloczynów wagi poszczególnych przesyłek i odległości taryfowych ich przewozu.

**12. Praca przewozowa przy przewozie pasażerów** żegluga 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, nadzwyczajnie 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 2010-2013 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 182 entities in the year 2013.

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 km<sup>2</sup>.

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 rives 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:

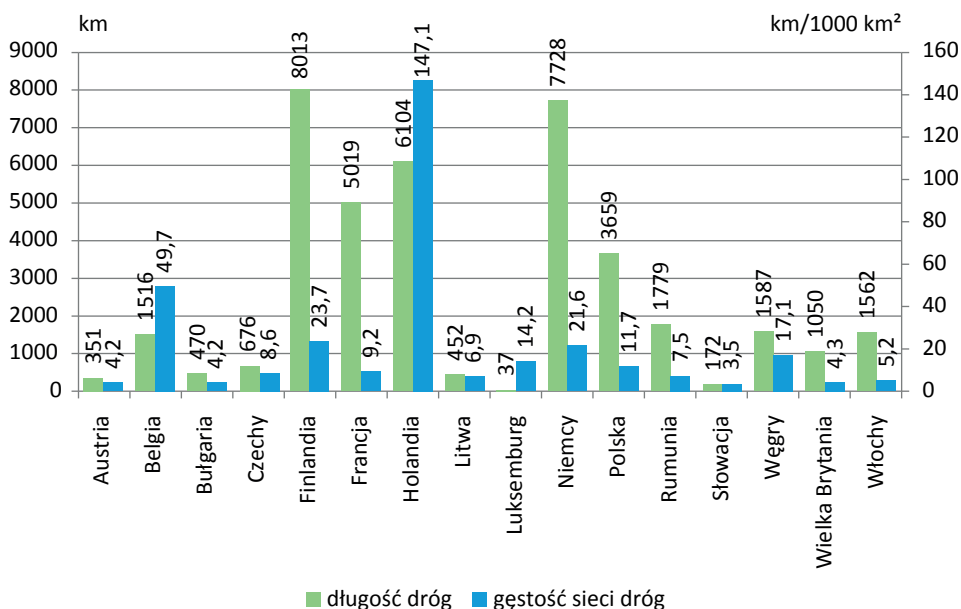
- construction of water intakes: for surface, underground and mining water (including power industry sector) together with water treatment facilities and water main and water distribution network (water intakes, wells, water treatment plants, filters, pump stations, water supply excluding water supply 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.

## 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 3655 km, przy czym faktycznie eksploatowanych przez żeglugę jest 3384 km dróg żeglownych. W latach 2010-2013 długość śródlądowych dróg wodnych w Polsce uznanych za żeglowne zmniejszyła się o 5 km. Przyczyną tego był m. in. remont śluz na Kanale Gliwickim. Mimo to, 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 2011 r. na 1000 km<sup>2</sup> przypadło 11,7 km dróg żeglownych, a w UE-27 średnio 9,3 km/1000 km<sup>2</sup>. Wyższym wskaźnikiem gęstości odznaczały się: Holandia (147,1 km), Belgia (49,7 km), Finlandia (23,7 km), Niemcy (21,6 km), Węgry (17,1 km) oraz Luksemburg (14,2 km).

**Wykres 1. Gęstość sieci i długość śródlądowych dróg wodnych w wybranych krajach UE w 2011 r.**



Źródło: opracowanie własne na podstawie UE Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2014. s. 9, Komisja Europejska.

Podstawową sieć rzeczną i kanałową w Polsce tworzą<sup>1</sup>:

W dorzeczu Wisły:

- rzeki: Biebrza, Brda, Martwa Wisła, Nogat, Szarpowa, 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.

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

W dorzeczu Odry:

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

Ogólne zasady podziału dróg wodnych na klasy określone w przepisach ustawy o żegludze śródlądowej<sup>2</sup> 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.

**TABL. 1 Polska klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych**

Droga wodna	Klasa drogi wodnej	Statki z napędem i barki				Zestawy pchane				Minimalny prześwit pod mostami ponad WWŻ
		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	

Faktyczny podział śródlądowych dróg wodnych na klasy, dostosowujący klasyfikację polską do standardów międzynarodowych obowiązujących w krajach UE, został określony w Rozporządzeniu Rady Ministrów<sup>3</sup>. 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

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

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

około 6% ich długości. Jest to łącznie 214,1 km dróg posiadających parametry niezbędne dla nowo-  
czesnej żeglugi.

Do dróg wodnych o parametrach klas międzynarodowych należą w Polsce:

- Wisła od ujścia Przemyśły 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).

**TABL. 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 Łączański	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

**TABL. 2 Podział śródlądowych dróg wodnych na klasy (cd.)**

Lp.	Nazwa śródlądowej drogi wodnej	Długość w km	Klasa drogi wodnej
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
18	g) od miejscowości Ognica do Przekopu Klucz – Ustowo i dalej jako rzeka Regalica do ujścia do jeziora Dąbie	44,6	Vb
	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
19	b) Przekop Klucz — Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią	2,7	Vb
	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 Szkarpa od rzeki Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego	25,4	II
22	rzeka Warta:		
	a) od Kanału Ślesiańskiego do miejscowości Luboń	154,6	Ia
	b) od miejscowości Luboń do ujścia rzeki Noteci	183,8	Ib
23	c) od ujścia rzeki Noteci do ujścia do rzeki Odry	68,2	II
	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
24	g) od ujścia rzeki Tążyny do miejscowości Tczew	190,5	II
	h) od miejscowości Tczew do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	32,7	III
24	rzeka Martwa Wisła od rzeki Wisły w miejscowości Przegalina do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	11,5	Vb

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

Lp.	Nazwa śródlądowej drogi wodnej	Długość w km	Klasa drogi wodnej
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), Święcayty		II
	- Kirsajty		Ia
	b) rzeki i kanały łączące jeziora wymienione w lit. a) od miejscowości Pisz do miejscowości Węgorzewo,		Ia
	c) jeziora stanowiące boczne odgańlenia drogi wodnej Pisz - Węgorzewo:		
	- Bełdany, Ryńskie		II
- Guzianka Mała, Guzianka Duża, Nidzkie (do km 19,0)		Ia	
26	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 ujednoczenia, było przyjęcie w 1996 r. przez Stały Komitet Transportu Wewnętrznej Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ „Porozumienia o Śródlądowych Drogiach 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 jako<sup>4</sup>:

- 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-Łąba.

Sieć dróg wodnych ujętych w porozumieniu AGN obejmuje swoim zasięgiem obszar od Atlantyku po Ural, łącząc tym samym 27 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 AGN<sup>5</sup>:

- E30 – łączący Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmując na terenie Polski Odrę od Świnoujścia do granicy z Czechami;
- E40 – 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;
- E70 – 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. Polska dotychczas nie ratyfikowała Konwencji AGN.

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 E65, 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 E70. Droga ta łączy Europę Zachodnią,

<sup>4</sup> K. Woś „Żegluga śródlądowa... op. cit., s.17.

<sup>5</sup> Ibidem, s.17.



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 Klajpedy). 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 E70 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 E70 do parametrów wymaganych dla międzynarodowych dróg wodnych, czyli do uzyskania IV klasy. Gwarantuje to bezpieczną, całodobową żeglugę jednostek (berek 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 Notec, Kanał Bydgoski, Kanał Górnonotecki, jezioro Gopło i Kanał Ślesieński.

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 całość 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, przechowaniu 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 kapitana, 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 śródlądowe międzynarodowego znaczenia
- Drogi wodne śródlądowe, które po wykonaniu planowych inwestycji posiadać będą parametry dróg wodnych międzynarodowego znaczenia

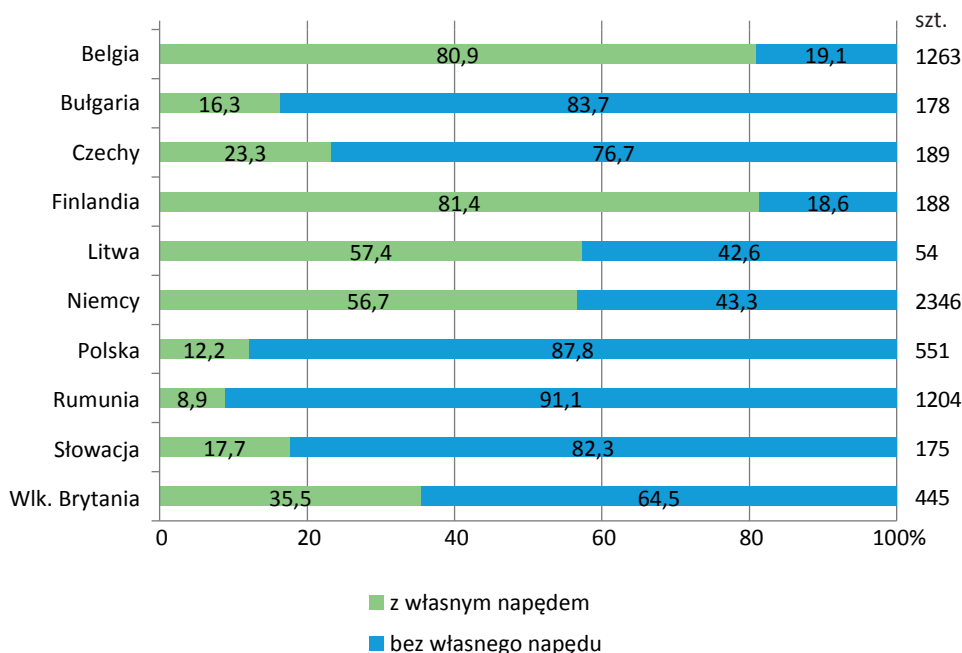
Źródło: <http://ris-project.info/pl/show/content/id/15> [dostęp w Internecie 6.10.2014 r.]

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.

## Tabor żeglugi śródlądowej

W Polsce systematycznie zmniejsza się stan ilościowy taboru holowniczego (pchacze oraz holowniki) żeglugi śródlądowej. W 2013 r. w porównaniu do 2010 r. liczba ta zmniejszyła się o 5,9%. Zmniejszyła się również liczba barek bez własnego napędu (barki do holowania i do pchania) – o 3,5% oraz barek z własnym napędem – o 10,1%. Wzrost odnotowano w liczbie statków pasażerskich – o 9,7 %, 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 17.10.2014 r.

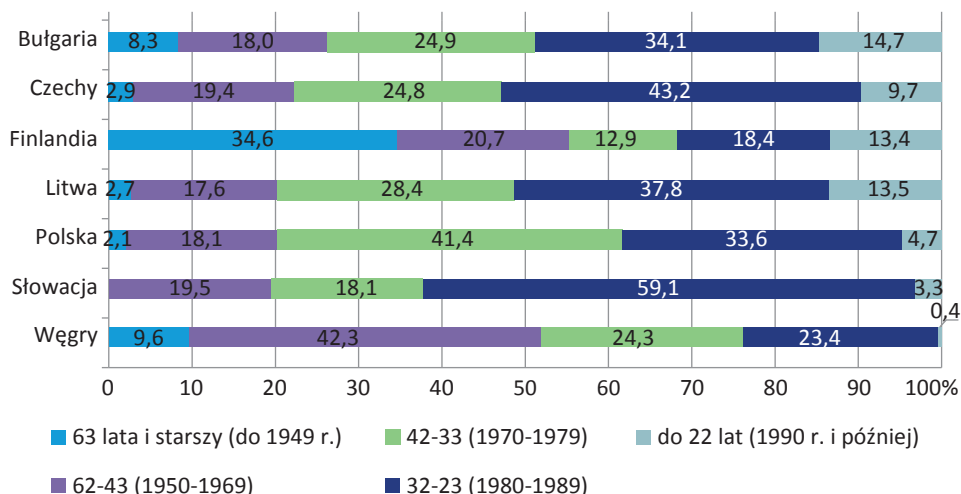
W strukturze rodzajowej taboru barkowego w Polsce dominują jednostki wykorzystywane w systemie pchanym. Na ten rodzaj przypada 87,4% ogółu taboru barkowego, którym w 2013 r. przewieziono 72,4% ładunków. Rola barek do holowania była znikoma.

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 parowy<sup>6</sup>. 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 żegludzie śródlądowej było jednak wprowadzenie do eksploatacji zestawów pchanych ze względu na możliwość zmniejszenia liczby członków załogi, uproszczenie konstrukcji, łatwiejszą nawigację, większe bezpieczeństwo 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

<sup>6</sup> K. Woś *Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską*, Warszawa 2005 r.

holowniki i barki holowane 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 systematyczny spadek ilostanu taboru pływającego i jego postępującą dekapitalizację.

**Wykres 3. Struktura taboru żeglugi śródlądowej w 2011 r. w wybranych krajach UE według wieku (barki, holowniki, pchacze)**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu [iwww\_eq\_loadcap] - stan na dzień 17.10.2014 r.

Wiek taboru żeglugi śródlądowej w Polsce znacznie przekracza normatywny okres jego użytkowania. Pchacze w 97,4% osiągnęły lub przekroczyły 21 lat, to jest teoretyczny okres zużycia<sup>7</sup>, barki z własnym napędem taki wiek osiągnęły w 100%. Barki bez własnego napędu w założeniach techniczno-projektowych budowano z myślą o 15 latach eksploatacji<sup>8</sup>, po których remont miał być nieopłacalny. Tymczasem 98,6% przekroczyło 15 lat. Eksploatacja taboru jest możliwa dzięki stałej jego modernizacji.

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

<sup>7</sup> E. Załoga, M. Rusak: „Dostosowanie polskiego transportu wodnego śródlądowego do wymogów i standardów UE”. Uniwersytet Szczeciński: Szczecin 2000, s. 25.

<sup>8</sup> Ibidem, s.25.

Mapa 2. Stocznie rzeczne w 2013 r.



Źródło: opracowanie własne.

## Praca przewozowa w żegludze śródlądowej

Polska jako kraj z dobrze rozwiniętą siecią rzeczną na tle Europy, posiada mały udział przewozu ładunków transportem rzeczonym w całości lądowych przewozów towarowych – ok. 0,1%, podczas gdy udział żeglugi śródlądowej w poszczególnych krajach UE kształtuje się na poziomie 34,7% w Holandii, 15,8% w Belgii, 12,6% w Bułgarii, 12,3% w Niemczech.

**TABL. 3**    **Struktura przewozów ładunków<sup>a)</sup> według rodzaju transportu lądowego w krajach Unii Europejskiej w 2012 r.**

KRAJ	Transport towarowy		
	kolejowy	drogowy	wodny śródlądowy
	w %		
Ogółem (UE 28)	18,2	75,1	6,7
Austria	40,8	54,6	4,6
Belgia	17,5	58,3	24,3
Bułgaria	8,9	74,7	16,4
Chorwacja	19,8	73,6	6,6
Cypr	-	100,0	-
Czechy	21,8	78,2	0,1
Dania	12,0	88,0	-
Estonia	47,0	53,0	-
Finlandia	26,6	73,0	0,4
Francja	15,2	80,6	4,2
Grecja	1,3	98,7	-
Hiszpania	4,8	95,2	-
Holandia	5,1	56,2	38,7
Irlandia	0,9	99,1	.
Litwa	37,7	62,3	0,0
Luksemburg	3,4	93,2	3,4
Łotwa	64,2	35,8	-
Malta	-	100,0	-
Niemcy	23,1	64,6	12,3
Polska	18,0	81,9	0,0
Portugalia	6,8	93,2	-
Rumunia	24,2	53,3	22,5
Słowacja	19,8	77,6	2,6
Słowenia	17,9	82,1	-
Szwecja	39,7	60,3	-
Węgry	20,5	75,1	4,4
Wielka Brytania	12,1	87,8	0,1
Włochy	14,0	85,9	0,1

a) Na podstawie liczby tonokilometrów.

Źródło: Eurostat [iww\_go\_atygo] - stan na 29.09.2014 r.

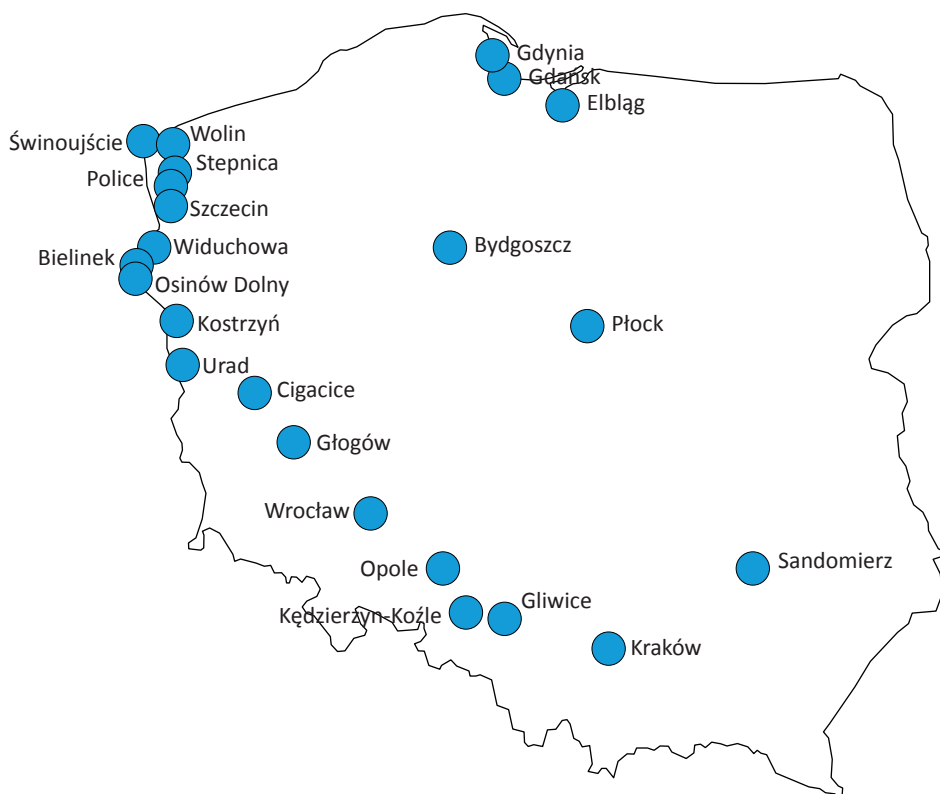
Mimo układu śródlądowych dróg wodnych zgodnego z przebiegiem podstawowych ciągów ładunkowych, ta funkcja transportowa jest znacznie ograniczona ze względu na systematyczne pogarszanie się warunków nawigacyjnych na polskich drogach wodnych. W związku z powyższym, transportowa przydatność śródlądowych dróg wodnych uznanych za żeglowne może być analizowana w odniesieniu do<sup>9</sup>:

- 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 2013 r. w Polsce żeglugą śródlądową przewiezionych zostało 5044 tys. ton ładunków oraz wykonano 768 mln ton przewozowej, odnotowując tym samym wzrost przewozów ładunków o 465 tys. ton (10,2%), przy jednoczesnym spadku wykonanej pracy przewozowej o 47 mln tkm w stosunku do poprzedniego roku.

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

**Mapa 3. Porty żeglugi śródlądowej w 2013 r.**



Źródło: opracowanie własne.

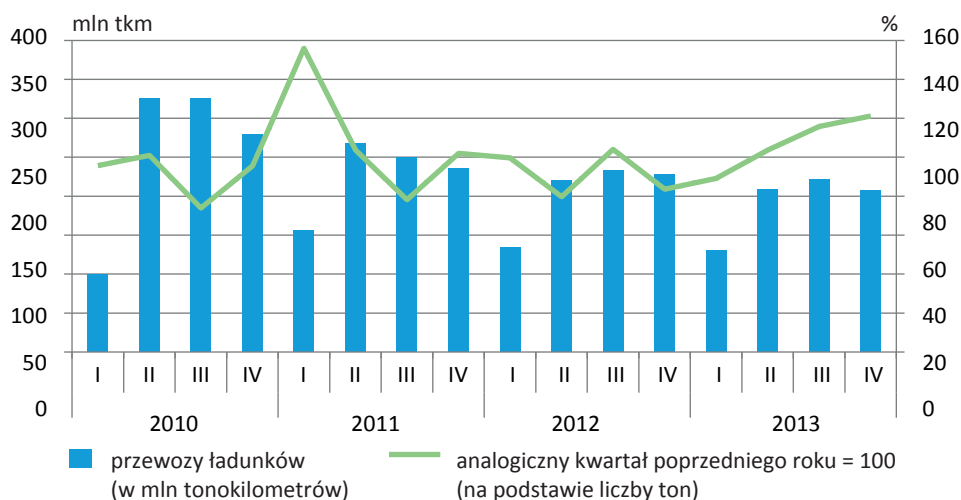
<sup>9</sup> K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki „Kierunki rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce”, Infrastruktura Transportu 3/2008, s.16.



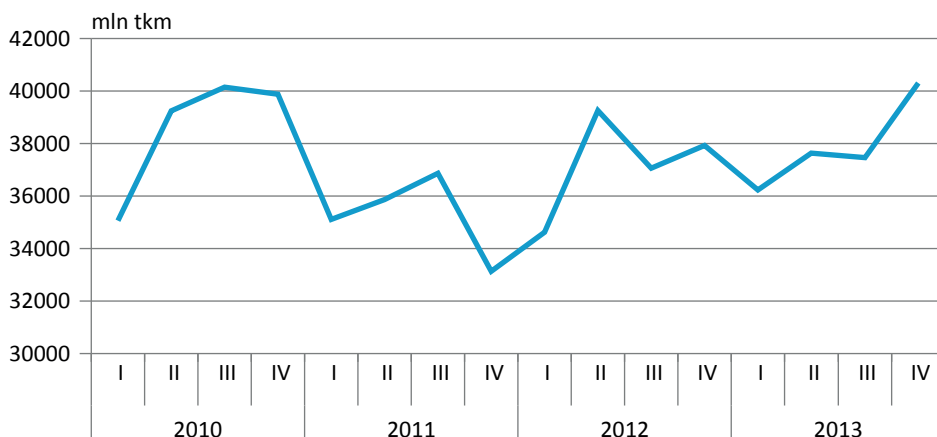
W 2013 r. odnotowano w porównaniu do 2010 r. spadek przewozów ładunków o 98 tys. ton (1,9%) i o 262 mln t km (25,4%). W analizowanym okresie największą liczbę ładunków przetransportowano w 2010 r. (5142 tys. ton). W 2013 r. na 5044,2 tys. ton ładunków przetransportowanych przez polskich armatorów, 44,2% stanowiły ładunki przewiezione w komunikacji krajowej. W latach 2010-2013 odnotowuje się systematyczny wzrost przewozów w tym rodzaju komunikacji. W 2013 r. wielkość ładunków w przewozach krajowych wyniosła 2229,2 tys. ton, tj. o 44,0% więcej niż w 2010 r. Ponad połowę (55,8%) ładunków w transporcie śródlądowym stanowiły ładunki przewiezione w komunikacji międzynarodowej (o 8,3% mniej w stosunku do 2012r.) z czego 70,2% stanowiły międzynarodowych, skróceniu uległa średnia odległość przewozu 1 tony ładunku z 200 km w 2010 r. do 152 km w 2013 r. W przewozach międzynarodowych żeglugą śródlądową 24,9% stanowił eksport (o 3,0% więcej niż w 2012 r.). Głównym kierunkiem eksportu towarów były Niemcy. Przewozy w tej relacji stanowiły 95,2% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi.

Kształtowanie się przewozów ładunków w poszczególnych kwartałach w latach 2010-2013 przedstawiają poniższe wykresy.

**Wykres 4. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w Polsce według kwartałów**



**Wykres 5. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w UE<sup>a)</sup> według kwartałów**

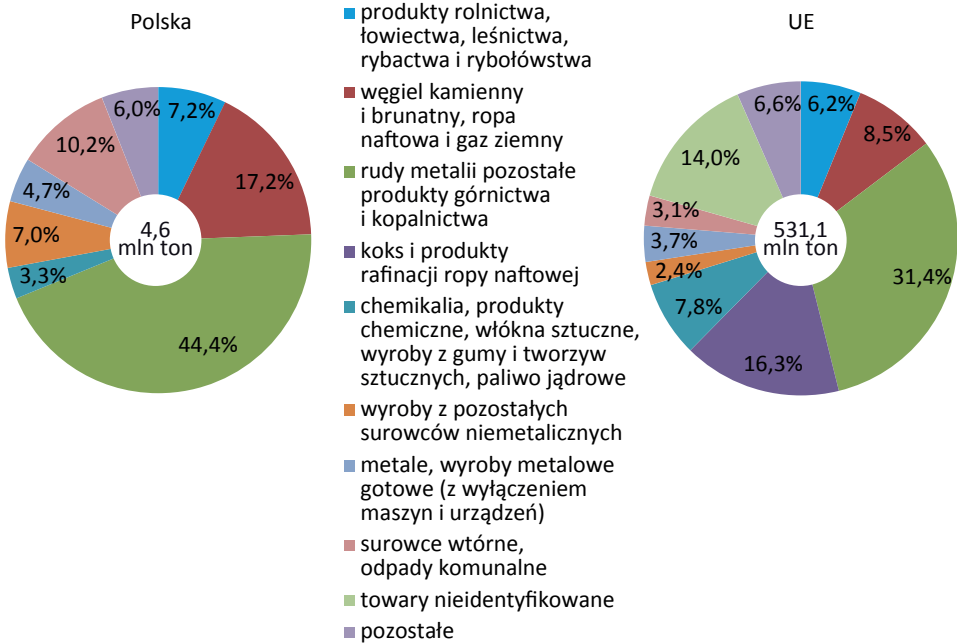


<sup>a)</sup> UE -27.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu [iwww\_go\_qnave] - stan na dzień 21.10.2014 r.

W Polsce w strukturze przewożonych ładunków w 2013 r., podobnie jak w latach ubiegłych dominowały przewozy towarów z grupy rud metali oraz pozostałych produktów górnictwa i kopalnictwa (48,8%) oraz węgla kamiennego (13,7%).

Wykres 6. Struktura ładunków w Polsce i UE <sup>a)</sup> w 2012 r.



<sup>a)</sup> UE -27.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu [iwww\_go\_atygo] - stan na dzień 21.10.2014 r.

Poza przewozami towarów, żegluga śródlądowa realizuje przewozy pasażerów, które są elementem oferty turystycznej. W Polsce liczba przewiezionych pasażerów w 2013 r. wyniosła 1007 tys. i wzrosła w stosunku do 2010 r. o 127 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 nie spełniających wymagań żeglugi międzynarodowej ani nawet lokalnej coraz częściej wykorzystywana jest do żeglugi rekreacyjnej przyczyniając się do aktywizacji społeczno-gospodarczej regionów Polski.

## 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*)<sup>10</sup>. 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,
- możliwość znacznego zmniejszenia kongestii na drogach w wyniku przejęcia 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 kołowych<sup>11</sup>.

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 2013 r. w rejestrach wypadków żeglugowych prowadzonych przez właściwe miejscowo Urzędy Żeglugi Śródlądowej odnotowanych zostało jedynie 12 wypadków. Żaden z zarejestrowanych wypadków nie był związany z przewozem ładunków niebezpiecznych.

<sup>10</sup> White Paper. European transport Policy for 2010: time to decide. Luxembourg 2001.

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

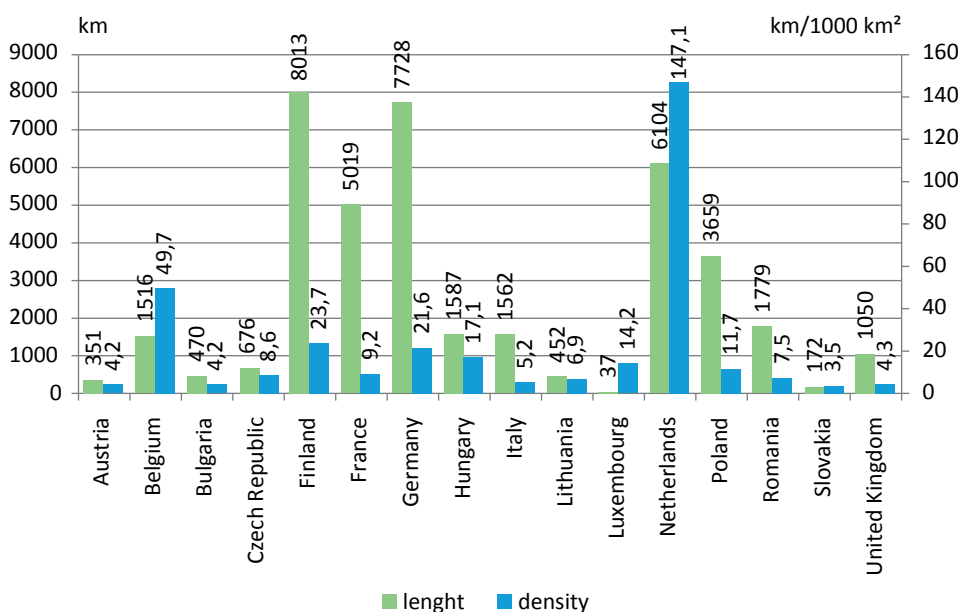


## The infrastructure of inland waterways

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 3655 km of which actually 3384 km of inland navigable waterways are being effectively exploited. In the years 2010-2013 the length of inland waterways in Poland, declared as navigable, decreased by 5 km. It was caused, i.a., by a renovation of a canal lock on Gliwicki Canal. 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 2011 there were 11.7 km of navigable waterways per 1000 km<sup>2</sup> in Poland while the average for EU-27 countries amounted to 9.3 km per 1000 km<sup>2</sup>. The following countries have higher density index: the Netherlands (147.1 km), Belgium (49.7 km), Finland (23.7 km), Germany (21.6 km), Hungary (17.1 km), and Luxembourg (14.2 km).

**Graph 1. Density and length of inland waterways network in selected EU countries in 2011**



Source: own work based on UE Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2014. p. 9, European Commission.

The basic river and canal network in Poland consists of<sup>1</sup>:

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, Szeląg 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 routs from the lake Mikofajewski to the lake Nidzkie.

In the Oder river's basin:

- rivers Nysa Łużycka, Noteć, Warta, Parnica, Western Oder, Eastern Oder and Regalica;

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

- canals: Gliwicki, Kędzierzyński, Ślesiański, Górnonotecki;
- cuttings: Klucz-Ustowo and Parnicki;
- lakes: Dąbie and Gopło.

The general principles of inland waterways class diversification are defined in provisions of the Act on Inland Waterways Transport<sup>2</sup> 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.

**TABL. 1 Polish classification of inland waterways**

Types of inland waterways	Classes of navigable waterways	Motor vessels and barges				Pushed convoys				Pushed convoys
		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	

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 Ministers<sup>3</sup>.

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:

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

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

- 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).

**TABL. 2 Inland waterways division by classes**

Lp.	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 Łączyński canal	17.2	II
11	The Ślesięński canal:		
	a) from the connection with the Warta river to lake Gopło, including the lakes on its route, b) Lake Gopło	32.0 27.5	II 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, b) from the town of Pułtusk to the Dębe water barrage, with lake Zegrzyńskie	186.0 40.9	Ia II
14	The Nogat river from the Vistula river to the mouth of the Vistula lagoon	62.0	II

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

Lp.	Name of inland waterway	Length km	Waterway class
15	The Noteć river:		
	a) upper - from lake Gopło to the connection with Górnonotecki canal and Kanał Górnonotecki canal to the connection wyth 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
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 Ślesiański 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



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

Lp.	Name of inland waterway	Length km	Waterway class
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
h) from the town of Tczew to the border with the inland maritime waters	32.7	III	
24	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), Święcajty,		II
	- Kirsajty,		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
- Guzianka Mała, Guzianka Duża, Nidzkie (to km 19,0 )		Ia	
26	System of the Elbląski canal, lakes: Pojezierze Iławskie and lake Druzno including:	151.7	
	a) lakes: Piniewo, Sambród, Ruda Woda, Bartężek, Ilińsk, Drwęckie, Puzy, Szelaż Wielki, Dauby, Jeziorak, Ewingi,		II
	b) The Elbląski canal from lake Druzno to lake Jeziorak and lake Szelaż 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 <sup>4</sup>:

- 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 27 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 agreement<sup>5</sup>:

- E30 - 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;
- E40 - 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;
- E70 - 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 Szarpawa 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. Poland has not ratified the AGN agreement yet.

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 multimod-

<sup>4</sup> K. Woś „Development Trends ... op. cit., p.17.

<sup>5</sup> Ibidem, p.16.

al 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-ROUTE65 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 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 E70. 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 Ślesiński 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 17.07.2006 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,
- 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



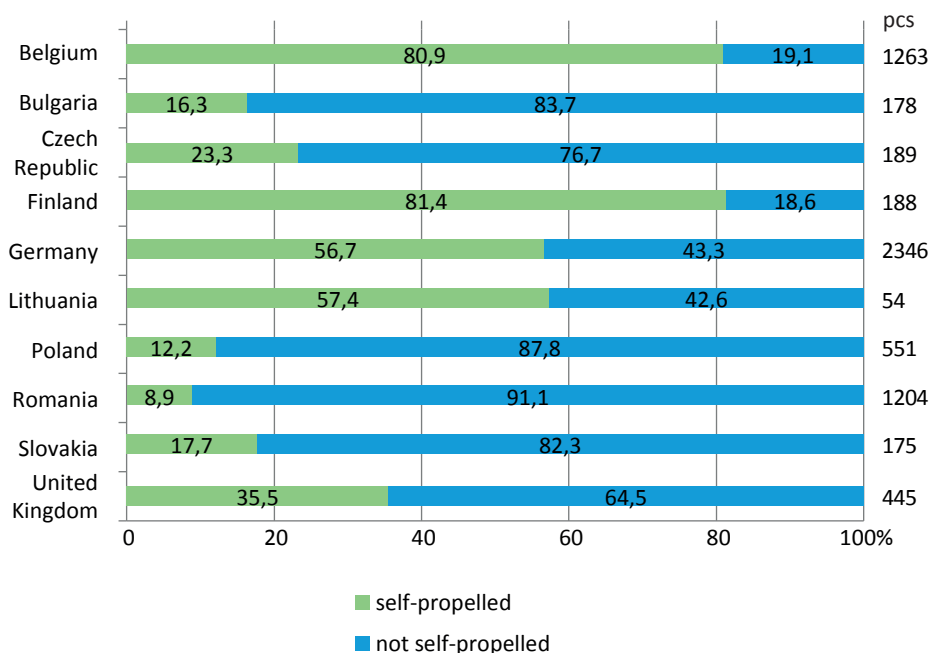
Source: <http://ris-project.info/pl/show/content/id/15> [Internet access 6.10.2014 r.]

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.

## Inland waterways transport fleet

In Poland the inland waterways towing fleet (pushers and tugs) is systematically decreasing. In 2013, in comparison to 2010, this number went down by 5.9%. However, growth was noticed in the number of non-self-propelled barges (pushed and dumb) by 3.5% and self-propelled barges by 10.1%. Moreover, there was an increase in the number of passenger ships by 9.7%, which is linked to the development of tourism services.

**Graph 2. Inland waterways transport barges in 2011 in the selected EU countries by types**



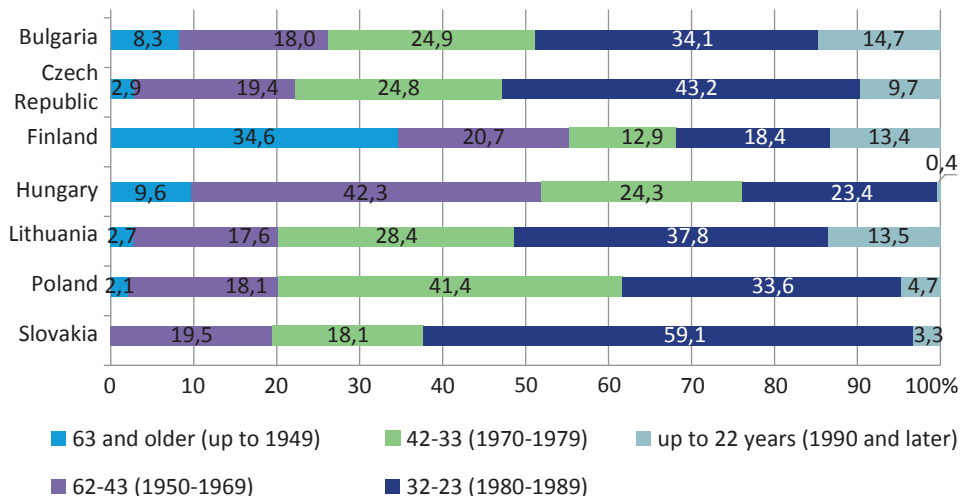
Source: own work based on Eurostat database [iwww\_eq\_loadcap] As of 17.10.2014.

The structure of inland waterways transport fleet by type is dominated by the pushed system. This fleet amounts to 87.4% of total barge fleet which in 2013 transported 72.4% of the whole loads. The role of dumb barges was insignificant. 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-drive<sup>6</sup>. 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

<sup>6</sup> 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

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 2008 in the selected EU countries by age (barges, tugs and pushers)**



Source: own work based on Eurostat database [iwww\_eq\_loadcap] As of 17.10.2014.

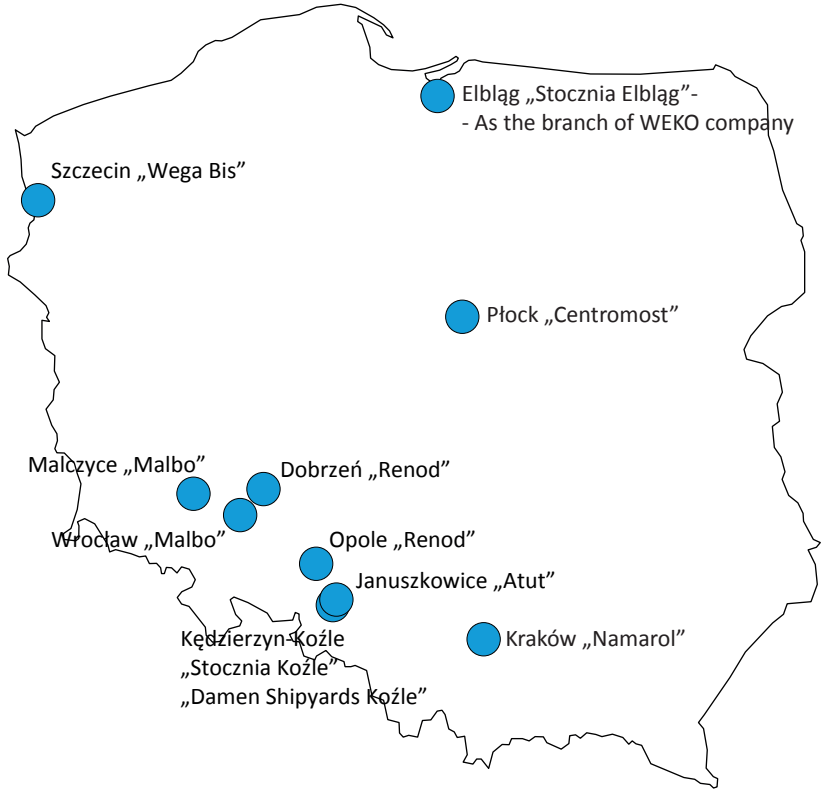
The age of inland waterways transport fleet considerably exceeds a normative exploitation period. 97.4% of pushers reached or exceeded 21 years which constitutes a theoretical usage period<sup>7</sup>. 100% of self-propelled barges attained this age. Technical and design assumptions for non-self-propelled barges anticipated 15 years of exploitation<sup>8</sup> beyond which repair would be unprofitable. However, 98.6% 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.

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

<sup>8</sup> Ibidem, p. 25

Map 2. River shipyards in 2013



Source: own work.



## 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 0.1% while the share of inland waterways transport in the EU countries amounts to 34.7% in the Netherlands, 15.8% in Belgium, 12.6% in Bulgaria, 12.3% in Germany.

**TABL. 3 Modal split of inland freight transport in European countries in 2012**

Country	Freight transport		
	rail	road	inland waterways
	in %		
Total (EU 28)	18,2	75,1	6,7
Austria	40,8	54,6	4,6
Belgium	17,5	58,3	24,3
Bulgaria	8,9	74,7	16,4
Croatia	19,8	73,6	6,6
Cyprus	-	100,0	-
Czech Republic	21,8	78,2	0,1
Denmark	12,0	88,0	-
Estonia	47,0	53,0	-
Finland	26,6	73,0	0,4
France	15,2	80,6	4,2
Germany	23,1	64,6	12,3
Greece	1,3	98,7	-
Hungary	20,5	75,1	4,4
Ireland	0,9	99,1	.
Italy	14,0	85,9	0,1
Latvia	64,2	35,8	-
Lithuania	37,7	62,3	0,0
Luxemburg	3,4	93,2	3,4
Malta	-	100,0	-
Netherlands	5,1	56,2	38,7
Poland	18,0	81,9	0,0
Portugal	6,8	93,2	-
Romania	24,2	53,3	22,5
Slovakia	19,8	77,6	2,6
Slovenia	17,9	82,1	-
Spain	4,8	95,2	-
Sweden	39,7	60,3	-
United Kingdom	12,1	87,8	0,1

a) Based on the number of tonne-kilometers.

Source: Eurostat [jww\_go\_atygo] As of 29.09.2014.

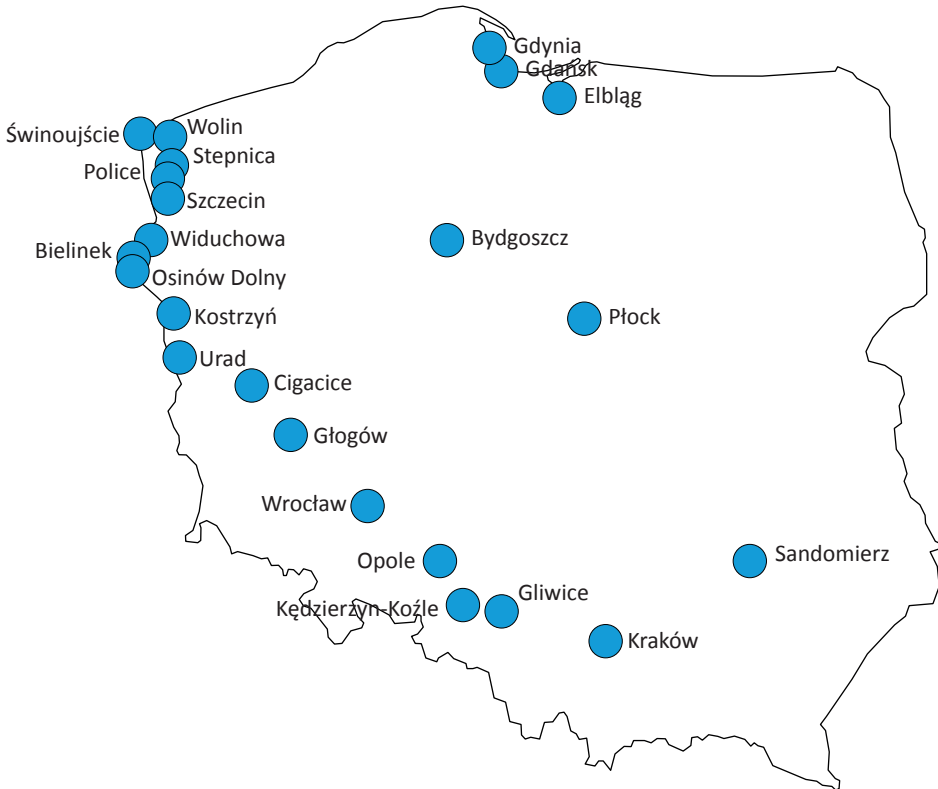
Although the system of inland waterways is compatible with the basic cargo routes, this transport function is highly reduced due to the systematic deterioration of the navigation conditions on Polish waterways. Therefore, the transport usefulness of inland waterways considered as navigable inland waterways can be analysed in reference to<sup>9</sup> :

- 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 2013, the inland waterways transport fleet in Poland carried 5044 thousand tonnes of freight and performed transport work of 768 million tonne-kilometres, recording an increase in freight transport by 465 thousand tonnes (10.2%) and, at the same time, a decrease in transport performance by 47 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.

**Map 3. Inland waterways ports in 2013**



Source: own work.

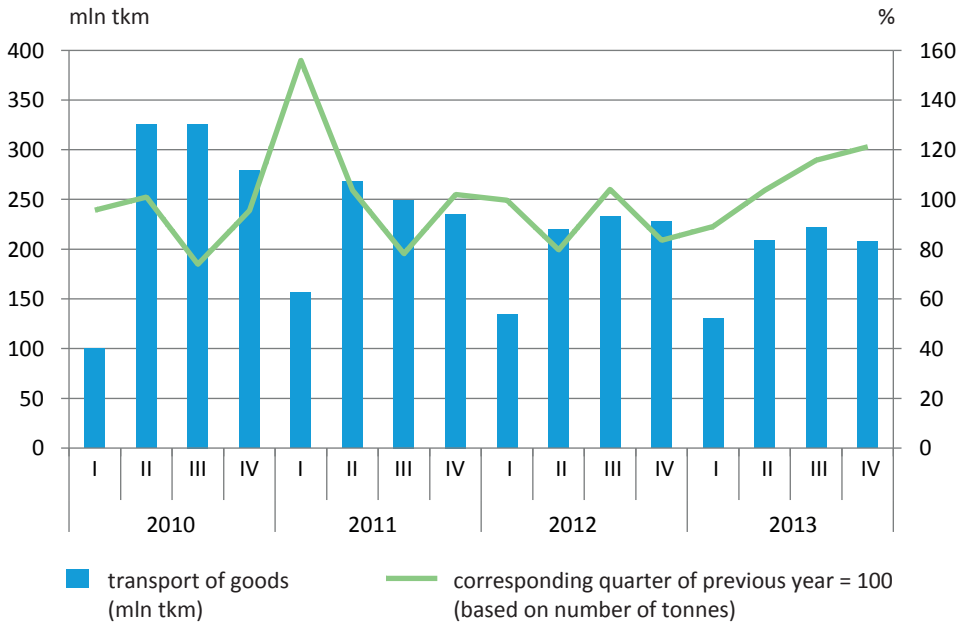
In comparison to 2010, in 2013 there was a decrease in transported cargo by 98 thousand tonnes (1.9%) and 262 million tkm (25.4%). In the analysed period the biggest volume of cargo was transported in 2010 (5142 thousand tonnes). In 2013, 5044.2 thousand tonnes of goods were transported.

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

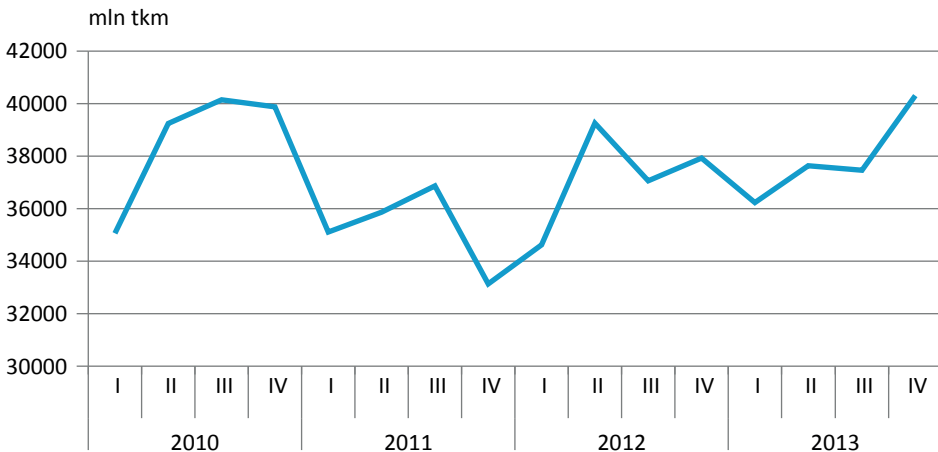
ted by Polish fleet owners, 44.2% of transported goods were carried in national transport. In the years 2010-2013 systematic increase in goods transported by national transport was reported. In 2013 the volume of goods in national transport was 2229.2 thousand tonnes, 44.0% more compared to 2010. More than a half (55.8%) of transported goods were carried in international transport (8.3% less compared to 2012) of which 70.2% was transported between foreign ports. By reason of the decrease of international transport volume, an average distance of transportation of 1 tonne of cargo was shortened from 200 km in 2012 to 152 km in 2013. In inland waterways international transport export accounted for 24.9% (by 3.0% more compared to 2012). The main direction of exporting goods was Germany. Transport in this relation accounted for 95.2% of total exports of goods by inland waterways.

The development of transport of goods across quarters in 2010-2013 presents the graphs below.

**Graph 4. Inland waterways transport of goods in Poland by quarters**



**Graph 5. Transport of goods in the EU<sup>a)</sup> by quarters (mIn tkm)**

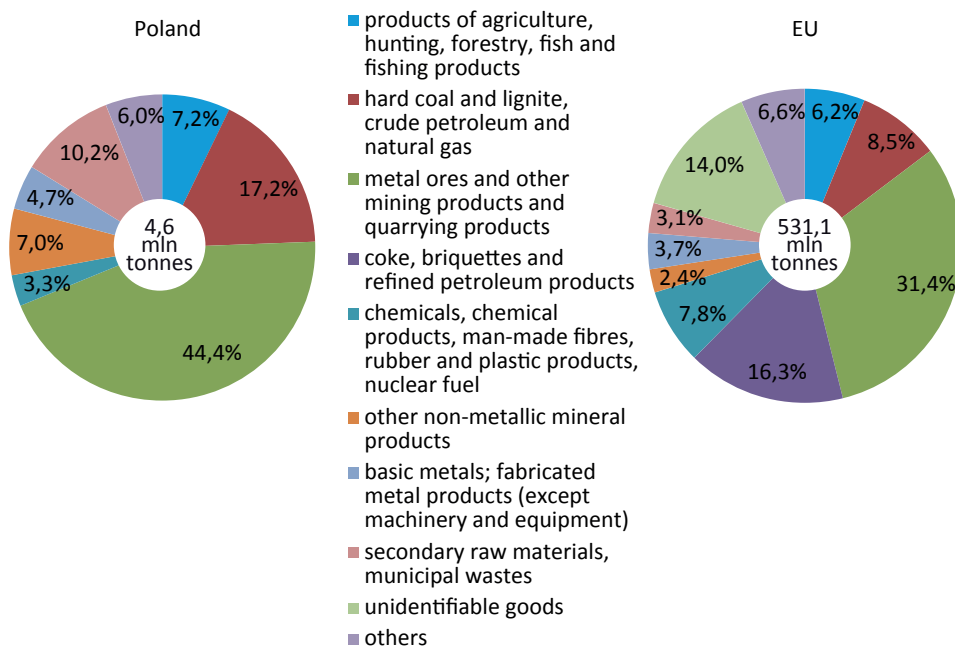


<sup>a)</sup> EU-27.

Source: own work based on Eurostat database [iwww\_go\_qnave] As of 21.10.2014.

The carriage of goods from a group of metal ores and other mining and quarrying products (48.8%) and coal (13.7%) dominated in the structure of transported goods in Poland in 2013, as in previous years.

**Graph 6. Structure of goods in Poland and the EU<sup>a)</sup> in 2012**



<sup>a)</sup> EU-27.

Source: own work based on Eurostat database [iwww\_go\_atygo] As of 21.10.2014.

Besides the carriage of goods, inland waterways transport conducts the carriage of passengers which constitute a part of tourist offer. In Poland the number of passengers carried (by inland waterways transport) in 2013 amounted to 1007 thousand and increased by 127 thousand in comparison with 2010.

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.

## 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'<sup>10</sup>. 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.

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 roads<sup>11</sup>.

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 2013 only 12 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.

---

<sup>10</sup> White Paper. European transport Policy for 2010: time to decide. Luxembourg 2001.

<sup>11</sup> 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*

**TABL. 1.    DROGI WODNE ŚRÓDLĄDOWE ŻEGLOWNE**  
*NAVIGABLE INLAND WATERWAYS*

WYSZCZEGÓLNIENIE <i>SPECIFICATION</i>	2010	2011	2012	2013
	w kilometrach <i>in kilometres</i>			
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	3659,3	3659,3	3659,3	3654,6
w tym eksploatowane <i>of which exploited</i>	3347,4	3347,4	3345,8	3384,1
Rzeki żeglowne <i>Navigable rivers</i>	2412,8	2412,8	2412,8	2416,6
w tym eksploatowane <i>of which exploited</i>	2147,3	2147,3	2147,3	2171,5
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>	987,9	987,9	987,9	979,4
w tym eksploatowane <i>of which exploited</i>	941,5	941,5	939,9	954,0
w tym: <i>of which:</i>				
kanały <i>canals</i>	344,3	344,3	344,3	335,8
skanalizowane odcinki rzek <i>canalized segments of rivers</i>	643,6	643,6	643,6	643,6

**TABL. 2. DROGI WODNE ŚRÓDLĄDOWE ŻEGLOWNE WEDŁUG KLAS W 2013 R.**  
*NAVIGABLE INLAND WATERWAYS BY CLASSES IN 2013*

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				
	w km in km	w odsetkach in percent	la	lb	II	III	IV	Va	Vb	w % ogółem in % of total	
			w kilometrach in kilometres								
OGÓŁEM TOTAL	3654,6	100,0	1079,9	892,9	1071,1	396,6	37,5	55,0	121,6	3384,1	92,6
Rzeki żeglowne uregulowane Navigable regulated rivers	2416,6	66,1	757,8	755,6	691,4	115,1	–	–	96,7	2171,5	89,9
Skanalizowane odcinki rzek Canalized segments of rivers	643,6	17,6	100,8	137,3	105,8	207,2	37,5	55,0	–	620,1	96,3
Kanały Canals	335,8	9,2	167,7	–	105,9	46,8	–	–	15,4	333,9	99,4
Jeziora żeglowne Navigable lakes	258,6	7,1	53,6	–	168,0	27,5	–	–	9,5	258,6	100,0

**TABL. 3. TABOR ŚRÓDLĄDOWEGO TRANSPORTU WODNEGO**

Stan w dniu 31 XII  
*INLAND WATERWAYS TRANSPORT FLEET*  
 As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2010	2011	2012	2013
Holowniki Tugs	15	17	16	17
moc w kW power in kW	2132	2291	2181	2302
Pchacze Pushers	207	193	193	192
moc w kW power in kW	55456	50891	51853	51743
Barki Barges	597	551	548	571
nośność w tonach wymierzonych load capacity in measured tonnes	296128	274729	274954	287240
barki z własnym napędem self-propelled barges	79	67	71	71
moc w kW power in kW	26779	21990	24257	25097



**TABL. 3. TABOR ŚRÓDLĄDOWEGO TRANSPORTU WODNEGO (dok.)**

Stan w dniu 31 XII  
 INLAND WATERWAYS TRANSPORT FLEET (cont.)  
 As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2010	2011	2012	2013
nośność w t wymierzonych <i>load capacity in measured tonnes</i>	55322	45974	51751	53453
barki do holowania <i>dumb barges</i>	7	7	1	1
nośność w t wymierzonych <i>load capacity in measured tonnes</i>	1865	1865	109	109
barki do pchania <i>pushed barges</i>	511	477	476	499
nośność w t wymierzonych <i>load capacity in measured tonnes</i>	238941	226890	223094	233678
Statki pasażerskie <i>Passenger vessels</i>	93	97	100	102
moc w kW <i>power in kW</i>	9520	10061	10467	11052
miejsca pasażerskie <i>passenger seats</i>	7988	8282	8633	8783

**TABL. 4. TABOR ŚRÓDLĄDOWEGO TRANSPORTU WODNEGO WEDŁUG ROKU BUDOWY**

Stan w dniu 31 XII  
 INLAND WATERWAYS TRANSPORT FLEET BY YEAR OF CONSTRUCTION  
 As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2010	2011	2012	2013	
	w sztukach <i>in units</i>				2010=100
Holowniki <i>Tugs</i>					
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	15	17	16	17	113,3
Do 1949 r. <i>Up to 1949</i>	3	3	3	3	100,0
1950-1969	6	8	7	8	133,3
1970-1979	2	2	2	2	100,0
1980-1989	4	4	4	4	100,0
1990-1999	-	-	-	-	x
2000 r. i późniejszy <i>2000 and later</i>	-	-	-	-	x
Pchacze <i>Pushers</i>					
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	207	193	193	192	92,8
Do 1949 r. <i>Up to 1949</i>	-	-	-	-	x
1950-1969	41	39	37	37	90,2
1970-1979	117	106	106	106	90,6

**TABL. 4. TABOR ŚRÓDLĄDOWEGO TRANSPORTU WODNEGO WEDŁUG ROKU BUDOWY (dok.)**

Stan w dniu 31 XII

INLAND WATERWAYS TRANSPORT FLEET BY YEAR OF CONSTRUCTION (cont.)

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2010	2011	2012	2013	
	w sztukach in units				2010=100
Pchacze (dok.) Pushers (cont.)					
1980-1989	46	45	46	44	95,7
1990-1999	3	3	4	5	166,7
2000 r. i późniejszy 2000 and later	-	-	-	-	x
Barki Barges					
OGÓŁEM TOTAL	597	551	548	571	95,6
Do 1949 r. Up to 1949	19	13	14	17	89,5
1950-1969	104	91	91	91	87,5
1970-1979	215	207	207	205	95,3
1980-1989	224	207	206	227	101,3
1990-1999	31	27	24	24	77,4
2000 r. i późniejszy 2000 and later	4	6	6	7	175,0
Statki pasażerskie Passenger vessels					
OGÓŁEM TOTAL	93	97	100	102	109,7
Do 1949 r. Up to 1949	8	8	10	10	125,0
1950-1969	46	47	47	45	97,8
1970-1979	8	9	8	11	137,5
1980-1989	2	2	2	2	100,0
1990-1999	7	8	9	10	142,9
2000 r. i późniejszy 2000 and later	22	23	24	24	109,1

**TABL. 5. TABOR BARKOWY ŚRÓDLĄDOWEGO TRANSPORTU WODNEGO WEDŁUG GRUP ŁADOWOŚCI I ROKU BUDOWY**

Stan w dniu 31 XII

INLAND WATERWAYS BARGES FLEET BY LOAD CAPACITY GROUPS AND YEAR OF CONSTRUCTION

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE <i>SPECIFICATION</i>	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
	w sztukach <i>in units</i>				w tonach wymierzonych <i>in measured tonnes</i>			
Barki z własnym napędem <i>Self-propelled barges</i>								
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	79	67	71	71	55322	45974	51751	53453
Ładowność: <i>Load capacity:</i>								
do 249 ton <i>up to 249 tonnes</i>	–	–	–	–	–	–	–	–
250-399	–	–	–	–	–	–	–	–
400-449	4	4	4	4	1712	1712	1712	1712
450-649	39	35	34	32	19598	17545	17062	16072
650-999	20	13	15	14	16690	10422	11891	11204
1000-1499	16	15	17	20	17322	16295	18751	22130
1500-1649	–	–	–	–	–	–	–	–
1650-2999	–	–	1	1	–	–	2335	2335
3000 t i więcej <i>3000 t and more</i>	–	–	–	–	–	–	–	–
Rok budowy: <i>Construction year:</i>								
do 1949 r. <i>up to 1949</i>	17	11	12	12	15686	10291	10989	11200
1950-1969	57	51	52	52	37424	33471	34770	36261
1970-1979	5	5	7	7	2212	2212	5992	5992
1980-1989	–	–	–	–	–	–	–	–
1990-1999	–	–	–	–	–	–	–	–
2000 r. i późniejszy <i>2000 and later</i>	–	–	–	–	–	–	–	–
Barki do holowania <i>Dumb barges</i>								
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	7	7	1	1	1865	1865	109	109
Ładowność: <i>Load capacity:</i>								
do 249 ton <i>up to 249 tonnes</i>	4	4	1	1	639	639	109	109
250-399	1	1	–	–	360	360	–	–
400-449	2	2	–	–	866	866	–	–
450-649	–	–	–	–	–	–	–	–
650-999	–	–	–	–	–	–	–	–
1000-1499	–	–	–	–	–	–	–	–
1500-1649	–	–	–	–	–	–	–	–
1650-2999	–	–	–	–	–	–	–	–

**TABL. 5. TABOR BARKOWY ŚRÓDLĄDOWEGO TRANSPORTU WODNEGO WEDŁUG GRUP ŁADOWNOŚCI I ROKU BUDOWY (dok.)**

Stan w dniu 31 XII

INLAND WATERWAYS BARGES FLEET BY LOAD CAPACITY GROUPS AND YEAR OF CONSTRUCTION (cont.)

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
	w sztukach <i>in units</i>				w tonach wymierzonych <i>in measured tonnes</i>			
Barki do holowania (dok.) <i>Dumb barges (cont.)</i>								
3000 t i więcej <i>3000 t and more</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Rok budowy: <i>Construction year:</i>								
do 1949 r. <i>up to 1949</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
1950-1969	1	1	-	-	130	130	-	-
1970-1979	5	5	1	1	1375	1375	109	109
1980-1989	-	-	-	-	-	-	-	-
1990-1999	1	1	-	-	360	360	-	-
2000 r. i późniejszy <i>2000 and later</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Barki do pchania <i>Pushed barges</i>								
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	511	477	476	499	238941	226890	223094	233678
Ładowność: <i>Load capacity:</i>								
do 249 ton <i>up to 249 tonnes</i>	91	76	74	79	11482	9627	9630	10036
250-399	79	74	76	76	28227	26433	27165	27083
400-449	60	60	60	63	26347	26347	26281	27660
450-649	216	203	206	218	105294	98901	100186	105456
650-999	36	36	37	39	28459	28315	29061	31365
1000-1499	23	22	18	19	26008	24621	20460	21767
1500-1649	-	1	1	1	-	1509	1510	1510
1650-2999	6	5	4	4	13124	11137	8801	8801
3000 t i więcej <i>3000 t and more</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Rok budowy: <i>Construction year:</i>								
do 1949 r. <i>up to 1949</i>	2	2	2	5	463	791	791	1011
1950-1969	46	39	39	39	21975	17550	17455	18091
1970-1979	205	197	199	197	98245	95513	92529	95249
1980-1989	224	207	206	227	102239	97537	96970	102645
1990-1999	30	26	24	24	15118	12321	12171	13312
2000 r. i późniejszy <i>2000 and later</i>	4	6	6	7	901	3178	3178	3370

**TABL. 6. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W 2013 R.**  
**INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS IN 2013**

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Tony Tonnes		Tonokilometry Tonne-kilometres		Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km Average distance travelled by 1 tonne of goods in km
	w tys. in thous.	2012=100	w tys. in thous.	2012=100	
OGÓŁEM TOTAL	5044,2	110,2	767971,9	94,2	152
Przewozy ładunków barkami z własnym napędem <i>Transport of goods by self-propelled barges</i>	1391,7	93,7	436389,5	94,7	314
Przewozy ładunków barkami bez własnego napędu <i>Transport of goods by not self-propelled barges</i>	3652,5	118,0	331582,4	93,5	91
w tym w zestawach pchanych <i>of which by pushed sets</i>	3652,5	118,0	331582,4	93,5	91
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa <i>Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products</i>	400,5	121,4	154912,6	119,2	387
Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny <i>Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas</i>	690,8	87,7	130016,6	89,1	188
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa <i>Metal ores and other mining and quarrying products</i>	2461,9	121,1	165884,2	89,8	67
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe <i>Food products, beverages and tobacco</i>	139,6	116,5	37044,9	104,2	265
Drewno i wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe <i>Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media</i>	146,4	105,4	12446,0	106,7	85
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej <i>Coke, briquettes and refined petroleum products</i>	18,0	262,0	5296,5	282,0	295

**TABL. 6. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W 2013 R. (dok.)**  
**INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS IN 2013 (cont.)**

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Tony Tonnes		Tonokilometry Tonne-kilometres		Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km Average distance travelled by 1 tonne of goods in km
	w tys. in thous.	2012=100	w tys. in thous.	2012=100	
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe <i>Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel</i>	118,0	79,3	37327,0	75,2	316
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych <i>Other non-metallic mineral products</i>	296,4	92,1	84483,8	111,4	285
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń) <i>Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)</i>	154,8	71,5	49948,0	74,0	323
Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny <i>Machinery and equipment, electrical and electronic equipment</i>	2,5	51,1	1114,8	78,5	446
Sprzęt transportowy <i>Transport equipment</i>	0,6	125,6	302,3	497,6	504
Meble; pozostałe wyroby gotowe, gdzie indziej niesklasyfikowane <i>Furniture; other manufactured goods n.e.c.</i>	0,6	21,1	97,2	19,4	150
Surowce wtórne, odpady komunalne <i>Secondary raw materials, municipal wastes</i>	614,0	131,1	89034,4	80,4	145
Towary nieidentyfikowane <i>Unidentifiable goods</i>	0,1	x	63,6	x	636

**TABL. 7. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ WEDŁUG RODZAJU TABORU**  
**INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS BY TYPE OF VESSEL**

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2010	2011	2012	2013	
				2010=100	
W tys. ton <i>In thous. tonnes</i>					
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	5141	5093	4579	5044	98,1
Barki z własnym napędem <i>Self-propelled barges</i>	1680	1584	1485	1392	82,9
Barki bez własnego napędu <i>Not self-propelled barges</i>	3461	3510	3094	3652	105,5
w tym pchane <i>of which pushed</i>	3456	3510	3094	3652	105,7
W tys. tonokilometrów <i>In thous. tonne-kilometres</i>					
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	1030053	908896	815363	767972	74,6
Barki z własnym napędem <i>Self-propelled barges</i>	586118	502446	460741	436390	74,5
Barki bez własnego napędu <i>Not self-propelled barges</i>	443935	406450	354622	331582	74,7
w tym pchane <i>of which pushed</i>	443688	406450	354622	331582	74,7
Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km <i>Average distance travelled by 1 tonne of goods in km</i>					
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	200	178	178	152	76,0
Barki z własnym napędem <i>Self-propelled barges</i>	349	317	310	313	89,7
Barki bez własnego napędu <i>Not self-propelled barges</i>	128	116	115	91	71,1
w tym pchane <i>of which pushed</i>	128	116	115	91	71,1

**TABL. 8. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W TRANSPORCIE KRAJOWYM I MIĘDZYNARODOWYM**  
*NATIONAL AND INTERNATIONAL INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS*

WYSZCZEGÓLNIENIE <i>SPECIFICATION</i>	2010	2011	2012	2013
W tonach <i>In tonnes</i>				
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	5141478	5093188	4578756	5044200
Transport krajowy <i>National transport</i>	1547604	1879236	1643885	2229186
Transport międzynarodowy <i>International transport</i>	3593874	3213952	2934871	2815014
W tys. tonokilometrów <i>In thous. tonne-kilometres</i>				
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	1030053,0	908896,1	815363,3	767971,9
Transport krajowy <i>National transport</i>	70142,1	105947,4	92315,6	56969,0
Transport międzynarodowy <i>International transport</i>	959910,9	802948,7	723047,7	711002,9
Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km <i>Average distance travelled by 1 tonne of goods in km</i>				
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	200	178	178	152
Transport krajowy <i>National transport</i>	45	56	56	26
Transport międzynarodowy <i>International transport</i>	267	250	246	253

**TABL. 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>	2010	2011	2012	2013
W tys. ton <i>In thous. tonnes</i>				
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	5141,5	5093,2	4578,8	5044,2
w tym: <i>of which:</i>				
Zboża <i>Cereals</i>	289,0	250,2	272,6	318,1
Pozostałe rośliny i produkty pochodzenia roślinnego <i>Other substances of vegetable origin</i>	107,2	96,9	56,0	75,4
Węgiel kamienny <i>Hard coal</i>	1080,4	1033,0	787,4	688,3



**TABL. 9. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ WEDŁUG WYBRANYCH PODGRUP ŁADUNKÓW (cd.)**  
**INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS BY SELECTED SUBGROUPS OF GOODS (cont.)**

PODGRUPY ŁADUNKÓW SUBGROUPS OF GOODS	2010	2011	2012	2013
W tys. ton (dok.) In thous. tonnes (cont.)				
Minerały chemiczne oraz minerały do produkcji nawozów sztucznych <i>Chemical and (natural) fertilizer minerals</i>	81,5	43,7	9,4	27,4
Kamień budowlany i pomnikowy oraz pozostałe produkty kopalne <i>Stone and other mining and quarrying products</i>	164,5	60,7	174,3	106,9
Kruszywo, piasek, żwir, gliny, torf <i>Aggregate, sand, gravel, clay, peat</i>	1700,8	2056,3	1835,2	2311,2
Produkty przemiału zbóż, skrobię i produkty skrobiowe; karma i pasza dla zwierząt <i>Grain mill products, starches, starch products; prepared animal feeds</i>	116,1	130,6	106,4	89,3
Drewno i wyroby z drewna i korka (z wyłączeniem mebli) <i>Products of wood and cork (except furniture)</i>	130,5	110,6	124,3	131,4
Związki azotowe i nawozy (z wyłączeniem nawozów mineralnych) <i>Nitrogen compounds and fertilizers (except natural fertilizers)</i>	250,1	220,1	132,9	104,0
Cement wapno i gips <i>Cement, lime and plaster</i>	304,7	327,6	286,7	256,7
Żeliwo, stal i żelazostopy, półprodukty z żeliwa i stali (z wyłączeniem rur) <i>Basic iron and steel and ferro- alloys and products of the first processing of iron and steel (except tubes)</i>	271,3	209,0	202,5	128,3
Pozostałe odpady i surowce wtórne <i>Other waste and secondary raw materials</i>	494,3	412,7	468,5	614,0
W odsetkach In percent				
OGÓŁEM TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0
w tym: of which:				
Zboża Cereals	5,6	4,9	6,0	6,3

**TABL. 9. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ WEDŁUG WYBRANYCH PODGRUP ŁADUNKÓW (cd.)**  
**INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS BY SELECTED SUBGROUPS OF GOODS (cont.)**

PODGRUPY ŁADUNKÓW SUBGROUPS OF GOODS	2010	2011	2012	2013
W odsetkach (dok.) In percent (cont.)				
Pozostałe rośliny i produkty pochodzenia roślinnego <i>Other substances of vegetable origin</i>	2,1	1,9	1,2	1,5
Węgiel kamienny <i>Hard coal</i>	21,0	20,3	17,2	13,6
Minerały chemiczne oraz minerały do produkcji nawozów sztucznych <i>Chemical and (natural) fertilizer minerals</i>	1,6	0,9	0,2	0,5
Kamień budowlany i pomnikowy oraz pozostałe produkty kopalne <i>Stone and other mining and quarrying products</i>	3,2	1,2	3,8	2,1
Kruszywo, piasek, żwir, gliny, torf <i>Aggregate, sand, gravel, clay, peat</i>	33,1	40,4	40,1	45,8
Produkty przemiału zbóż, skrobię i produkty skrobiowe; karma i pasza dla zwierząt <i>Grain mill products, starches, starch products; prepared animal feeds</i>	2,3	2,6	2,3	1,8
Drewno i wyroby z drewna i korka (z wyłączeniem mebli) <i>Products of wood and cork (except furniture)</i>	2,5	2,2	2,7	2,6
Związki azotowe i nawozy (z wyłączeniem nawozów mineralnych) <i>Nitrogen compounds and fertilizers (except natural fertilizers)</i>	4,9	4,3	2,9	2,1
Cement wapno i gips <i>Cement, lime and plaster</i>	5,9	6,4	6,3	5,1
Żeliwo, stal i żelazostopy, półprodukty z żeliwa i stali (z wyłączeniem rur) <i>Basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (except tubes)</i>	5,3	4,1	4,4	2,5
Pozostałe odpady i surowce wtórne <i>Other waste and secondary raw materials</i>	9,6	8,1	10,2	12,2

**TABL. 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	2010	2011	2012	2013
Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km <i>Average distance travelled by 1 tonne of goods in km</i>				
OGÓŁEM TOTAL	200	179	178	152
w tym: <i>of which:</i>				
Zboża <i>Cereals</i>	378	391	407	289
Pozostałe rośliny i produkty pochodzenia roślinnego <i>Other substances of vegetable origin</i>	375	292	326	373
Węgiel kamienny <i>Hard coal</i>	175	196	185	189
Minerały chemiczne oraz minerały do produkcji nawozów sztucznych <i>Chemical and (natural) fertilizer minerals</i>	71	130	523	231
Kamień budowlany i pomnikowy oraz pozostałe produkty kopalne <i>Stone and other mining and quarrying products</i>	242	218	182	174
Kruszywo, piasek, żwir, gliny, torf <i>Aggregate, sand, gravel, clay, peat</i>	94	64	78	58
Produkty przemiału zbóż, skrobię i produkty skrobiowe; karma i pasza dla zwierząt <i>Grain mill products, starches, starch products; prepared animal feeds</i>	323	290	310	317
Drewno i wyroby z drewna i korka (z wyłączeniem mebli) <i>Products of wood and cork (except furniture)</i>	104	86	68	75
Związki azotowe i nawozy (z wyłączeniem nawozów mineralnych) <i>Nitrogen compounds and fertilizers (except natural fertilizers)</i>	328	304	283	273
Cement wapno i gips <i>Cement, lime and plaster</i>	279	270	257	305
Żeliwo, stal i żelazostopy, półprodukty z żeliwa i stali (z wyłączeniem rur) <i>Basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (except tubes)</i>	283	295	301	313
Pozostałe odpady i surowce wtórne <i>Other waste and secondary raw materials</i>	264	278	180	145

**TABL. 10. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W TRANSPORCIE KRAJOWYM WEDŁUG STREF ODLEGŁOŚCI**  
**NATIONAL INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS BY DISTANCE CLASSES**

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2010	2011	2012	2013	
				w odsetkach in percent	
W tys. ton <i>In thous. tonnes</i>					
OGÓŁEM TOTAL	1547,6	1879,2	1643,9	2229,2	100,0
49 km i mniej 49 km and less	980,5	1033,7	843,5	1669,8	74,9
50-149	370,8	545,5	543,3	534,0	24,0
150-299	191,4	282,3	254,4	21,7	1,0
300-499	4,3	15,1	1,7	0,3	0,0
500 km i więcej 500 km and more	0,6	2,7	1,1	3,3	0,1
W tys. tonokilometrów <i>In thous. tonne-kilometres</i>					
OGÓŁEM TOTAL	70142,1	105947,4	92315,6	56969,0	100,0
49 km i mniej 49 km and less	8539,0	7146,8	7376,4	16793,5	29,5
50-149	23361,3	36735,6	35450,7	33722,9	59,2
150-299	35965,4	53827,3	48285,7	4140,0	7,2
300-499	1891,3	6618,0	556,5	144,0	0,3
500 km i więcej 500 km and more	385,1	1619,7	646,3	2168,6	3,8

**TABL. 11. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W TRANSPORCIE KRAJOWYM WEDŁUG GRUP ŁADUNKÓW**  
**NATIONAL INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS BY GROUPS OF GOODS**

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	2012	2013	
		2012=100	
W tys. ton <i>In thous. tonnes</i>			
OGÓŁEM TOTAL	1643,9	2229,2	135,6
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa <i>Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products</i>	–	15,5	x
Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny <i>Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas</i>	314,9	26,3	8,3
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa <i>Metal ores and other mining and quarrying products</i>	1261,5	1865,0	147,8
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe <i>Food products, beverages and tobacco</i>	7,8	–	x

**TABL. 11. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W TRANSPORCIE KRAJOWYM WEDŁUG GRUP ŁADUNKÓW (cd.)**
*NATIONAL INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS BY GROUPS OF GOODS (cont.)*

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	2012	2013	
		2012=100	
W tys. ton (dok.) <i>In thous. tonnes (cont.)</i>			
Drewno i wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe <i>Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media</i>	0,5	–	x
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe <i>Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel</i>	16,5	18,9	114,9
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych <i>Other non-metalic mineral products</i>	0,8	–	x
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń) <i>Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)</i>	4,5	16,1	360,7
Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny <i>Machinery and equipment, electrical and electronic equipment</i>	0,1	0,4	365,0
Surowce wtórne, odpady komunalne <i>Secondary raw materials, municipal wastes</i>	37,4	286,9	767,6
W tys. tonokilometrów <i>In thous. tonne-kilometres</i>			
<b>OGÓŁEM</b> <i>TOTAL</i>	92315,6	56969,0	61,7
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa <i>Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products</i>	–	1317,1	x
Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny <i>Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas</i>	50111,2	3944,7	7,9
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa <i>Metal ores and other mining and quarrying products</i>	39113,1	43565,6	111,4
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe <i>Food products, beverages and tobacco</i>	523,9	–	x
Drewno i wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe <i>Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media</i>	50,8	–	x
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe <i>Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel</i>	514,6	713,3	138,6
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych <i>Other non-metalic mineral products</i>	52,6	–	x

**TABL. 11. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W TRANSPORCIE KRAJOWYM WEDŁUG GRUP ŁADUNKÓW (dok.)**

NATIONAL INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS BY GROUPS OF GOODS (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	2012	2013	
		2012=100	
W tys. tonokilometrów (dok.) In thous. tonne-kilometres (cont.)			
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń) <i>Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)</i>	1422,6	3256,7	228,9
Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny <i>Machinery and equipment, electrical and electronic equipment</i>	28,3	148,8	525,5
Surowce wtórne, odpady komunalne <i>Secondary raw materials, municipal wastes</i>	498,4	4022,8	807,1

**TABL. 12. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W TRANSPORCIE MIĘDZYNARODOWYM**

INTERNATIONAL INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2010	2011	2012	2013	
				w odsetkach in percent	
W tys. ton In thous. tonnes					
OGÓŁEM TOTAL	3593,8	3214,0	2934,9	2815,0	100,0
Eksport Export	993,9	971,4	642,3	699,6	24,9
Import Import	210,2	182,0	177,0	135,9	4,8
Tranzyt Transit	1,0	11,4	4,6	3,4	0,1
Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports	2388,7	2049,2	2111,0	1976,1	70,2
W tys. tonokilometrów In thous. tonne-kilometres					
OGÓŁEM TOTAL	959910,9	802948,7	723047,7	711002,9	100,0
Eksport Export	254338,6	231266,4	153219,1	148173,7	20,8
Import Import	51348,1	41793,6	36747,3	24790,9	3,5
Tranzyt Transit	513,8	11350,0	2468,5	1395,7	0,2
Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports	653710,4	518538,7	530612,8	536642,6	75,5

**TABL. 12. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W TRANSPORCIE MIĘDZYNARODOWYM (dok.)**

INTERNATIONAL INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2010	2011	2012	2013	
					w odsetkach in percent
Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km Average distance travelled by 1 tonne in km					
OGÓŁEM TOTAL	2671,2	249,8	246,4	252,6	x
Eksport Export	255,9	238,1	238,6	211,8	x
Import Import	244,2	229,6	207,6	182,5	x
Tranzyt Transit	491,2	998,1	538,7	412,2	x
Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports	273,7	253,0	251,4	271,6	x

**TABL. 13. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W TRANSPORCIE MIĘDZYNARODOWYM WEDŁUG GRUP ŁADUNKÓW**

INTERNATIONAL INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS BY GROUPS OF GOODS

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2012 b – 2013		Ogółem Total	Eksport Export	Import Import	Tranzyt Transit	Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports
OGÓŁEM TOTAL	a	2934,9	642,3	177,1	4,6	2111,0
	b	2815,0	699,6	135,9	3,4	1976,2
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products	a	329,7	40,4	0,7	2,5	286,2
	b	384,9	42,0	3,6	1,5	337,8
Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas	a	472,5	298,2	39,9	–	134,4
	b	664,6	449,2	50,9	–	164,4
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa Metal ores and other mining and quarrying products	a	770,7	13,8	15,2	–	741,8
	b	597,0	9,7	14,3	–	572,9
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe Food products, beverages and tobacco	a	112,0	–	1,0	–	111,0
	b	139,6	1,9	–	–	137,7

**TABL. 13. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W TRANSPORCIE MIĘDZYNARODOWYM WEDŁUG GRUP ŁADUNKÓW (cd.)**  
*INTERNATIONAL INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS BY GROUPS OF GOODS (cont.)*

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2012 b – 2013	Ogółem <i>Total</i>	Eksport <i>Export</i>	Import <i>Import</i>	Tranzyt <i>Transit</i>	Przewozy między portami zagranicznymi <i>Transport between foreign ports</i>	
W tys. ton (dok.) <i>In thous. tonnes (cont.)</i>						
Drewno i wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe <i>Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media</i>	a b	138,4 146,4	13,0 14,9	1,0 –	– –	124,4 131,5
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej <i>Coke, briquettes and refined petroleum products</i>	a b	6,9 18,0	– –	– –	– –	6,9 18,0
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe <i>Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel</i>	a b	132,3 99,1	85,5 42,3	5,4 4,5	– –	41,4 52,2
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych <i>Other non-metallic mineral products</i>	a b	321,1 296,4	25,0 32,0	0,5 –	– –	295,7 264,4
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń) <i>Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)</i>	a b	211,9 138,6	43,2 23,3	105,0 61,4	– –	63,8 54,0
Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny <i>Machinery and equipment, electrical and electronic equipment</i>	a b	4,7 2,0	0,1 0,2	– –	0,1 0,5	4,5 1,4
Sprzęt transportowy <i>Transport equipment</i>	a b	0,5 0,6	– –	– –	– –	0,5 0,6
Mebel; pozostałe wyroby gotowe, gdzie indziej nie sklasyfikowane <i>Furniture; other manufactured goods n.e.c.</i>	a b	3,1 0,6	– –	3,1 0,6	– –	– –
Surowce wtórne, odpady komunalne <i>Secondary raw materials, municipal wastes</i>	a b	431,1 327,1	123,1 84,1	5,4 0,5	2,0 1,4	300,6 241,2
Towary nieidentyfikowane <i>Unidentifiable goods</i>	a b	– 0,1	– –	– –	– –	– 0,1



**TABL. 13. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W TRANSPORCIE MIĘDZYNARODOWYM WEDŁUG GRUP ŁADUNKÓW (cd.)**  
INTERNATIONAL INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS BY GROUPS OF GOODS (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2012 b – 2013		Ogółem Total	Eksport Export	Import Import	Tranzyt Transit	Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports
W tys. tonokilometrów In thous. tonne-kilometres						
OGÓŁEM TOTAL	a	723047,7	153219,1	36747,4	2468,5	530612,8
	b	711002,9	148173,7	24790,9	1395,7	536642,6
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa <i>Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products</i>	a	129923,0	18586,4	398,2	1936,6	109001,8
	b	153595,5	22940,9	699,1	1040,1	128915,3
Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny <i>Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas</i>	a	95839,9	54576,4	4076,3	–	37187,3
	b	126071,9	79881,9	5122,0	–	41068,0
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa <i>Metal ores and other mining and quarrying products</i>	a	145583,2	3162,9	2320,9	–	140099,5
	b	122318,5	1359,0	1718,8	–	119240,7
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe <i>Food products, beverages and tobacco</i>	a	35033,9	–	485,5	–	34548,4
	b	37044,9	259,3	–	–	36785,6
Drewno i wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe <i>Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media</i>	a	11615,6	2396,0	153,9	–	9065,7
	b	12446,0	2455,8	–	–	9990,2
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej <i>Coke, briquettes and refined petroleum products</i>	a	1878,2	–	–	–	1878,2
	b	5296,5	–	–	–	5296,5
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe <i>Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel</i>	a	49095,2	27306,4	2704,1	–	19084,7
	b	36613,7	12724,1	2671,7	–	21217,9
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych <i>Other non-metallic mineral products</i>	a	75807,9	2756,3	101,4	–	72950,1
	b	84483,8	3204,1	–	–	81279,7
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń) <i>Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)</i>	a	66100,5	11353,3	22590,8	–	32156,5
	b	46691,2	6786,2	14442,5	–	25462,5

**TABL. 13. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W TRANSPORCIE MIĘDZYNARODOWYM WEDŁUG GRUP ŁADUNKÓW (cd.)**  
INTERNATIONAL INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS BY GROUPS OF GOODS (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2012 b – 2013		Ogółem Total	Eksport Export	Import Import	Tranzyt Transit	Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports
W tys. tonokilometrów (dok.) In thous. tonne-kilometres (cont.)						
Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny <i>Machinery and equipment, electrical and electronic equipment</i>	a	1391,2	152,1	–	145,8	1093,3
	b	966,0	228,3	–	96,8	640,9
Sprzęt transportowy <i>Transport equipment</i>	a	60,8	–	–	–	60,8
	b	302,3	–	–	–	302,3
Mebłe; pozostałe wyroby gdzie indziej nie sklasyfikowane <i>Furniture; other manufactured goods n.e.c.</i>	a	500,5	–	500,5	–	–
	b	97,2	–	97,2	–	–
Surowce wtórne, odpady komunalne <i>Secondary raw materials, municipal wastes</i>	a	110217,7	32929,4	3415,7	386,1	73486,5
	b	85011,6	18334,0	39,5	258,9	66379,3
Towary nieidentyfikowane <i>Unidentifiable goods</i>	a	–	–	–	–	–
	b	63,6	–	–	–	63,6
W tym w tys. tonokilometrów na wodach polskich Of which in thous. tonne-kilometres on Polish waters						
OGÓŁEM TOTAL	a	34284,2	25815,0	8125,4	343,8	x
	b	30091,8	24189,9	5668,8	233,1	x
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa <i>Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products</i>	a	2124,8	1895,7	35,2	193,9	x
	b	3087,0	2834,8	143,3	108,9	x
Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny <i>Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas</i>	a	13689,8	11838,0	1851,7	–	x
	b	16637,8	14099,0	2538,8	–	x
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa <i>Metal ores and other mining and quarrying products</i>	a	1329,8	518,9	810,9	–	x
	b	488,1	177,9	310,2	–	x
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe <i>Food products, beverages and tobacco</i>	a	56,4	–	56,4	–	x
	b	185,2	185,2	–	–	x
Drewno i wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe <i>Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media</i>	a	491,9	458,3	33,7	–	x
	b	553,6	553,6	–	–	x

**TABL. 13. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W TRANSPORCIE MIĘDZYNARODOWYM WEDŁUG GRUP ŁADUNKÓW (dok.)**  
*INTERNATIONAL INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS BY GROUPS OF GOODS (cont.)*

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2012 b – 2013		Ogółem <i>Total</i>	Eksport <i>Export</i>	Import <i>Import</i>	Tranzyt <i>Transit</i>	Przewozy między portami zagranicznymi <i>Transport between foreign ports</i>
W tym w tys. tonokilometrów na wodach polskich (dok.) <i>Of which in thous. tonne-kilometres on Polish waters (cont.)</i>						
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe <i>Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel</i>	a	3427,1	3260,1	167,0	–	x
	b	1298,8	1184,9	113,8	–	x
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych <i>Other non-metallic mineral products</i>	a	1252,5	1234,2	18,4	–	x
	b	1602,1	1602,1	–	–	x
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń) <i>Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)</i>	a	7229,8	2557,9	4671,9	–	x
	b	3587,6	1092,9	2494,7	–	x
Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny <i>Machinery and equipment, electrical and electronic equipment</i>	a	63,5	52,7	–	10,8	x
	b	38,0	4,5	–	33,5	x
Meble; pozostałe wyroby gotowe, gdzie indziej nie sklasyfikowane <i>Furniture; other manufactured goods n.e.c.</i>	a	196,6	–	196,6	–	x
	b	47,3	–	47,3	–	x
Surowce wtórne, odpady komunalne <i>Secondary raw materials, municipal wastes</i>	a	4421,9	3999,3	283,6	139,1	x
	b	2566,4	2455,1	20,7	90,6	x

**TABL. 14. EKSPORT I IMPORT ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ WEDŁUG GRUP**  
*INLAND WATERWAYS EXPORT AND IMPORT OF GOODS BY GROUPS OF GOODS AND*

Lp	GRUPY ŁADUNKÓW	Eksport <i>Export</i>				
		ogółem <i>total</i>	do <i>to</i>			
			Belgii <i>Belgium</i>	Holandii <i>Netherlands</i>	Niemiec <i>Germany</i>	Rosji <i>Russia</i>
W tys. <i>In thous.</i>						
1	OGÓŁEM	642,3	0,5	0,6	616,6	24,5
2	Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	40,4	–	0,5	39,8	–
3	Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	298,2	0,4	–	297,8	–
4	Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	13,8	–	–	13,8	–
5	Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	–	–	–	–	–
6	Drewno i wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe	13,0	–	–	13,0	–
7	Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	85,5	–	–	85,5	–
8	Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	25,0	–	–	0,5	24,5
9	Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	43,1	0,1	–	43,0	–
10	Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny	0,2	–	0,1	0,1	–
11	Meble; pozostałe wyroby gotowe, gdzie indziej niesklasyfikowane	–	–	–	–	–
12	Surowce wtórne, odpady komunalne	123,1	–	–	123,1	–
W tys. <i>In thous.</i>						
13	OGÓŁEM	153219,1	574,0	579,4	149619,4	2446,3
14	Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	18586,4	–	501,4	18085,0	–
15	Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	54576,4	439,6	–	54136,8	–
16	Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	3162,9	–	–	3162,9	–
17	Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	–	–	–	–	–
18	Drewno i wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe	2396,0	–	–	2396,0	–

**ŁADUNKÓW I KRAJU ZAŁADUNKU I WYŁADUNKU W 2012 R.**

LOADING/UNLOADING COUNTRY IN 2012

Import <i>Import</i>					GROUPS OF GOODS	No.
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>						
177,1	0,3	0,5	145,3	31,0	TOTAL	1
0,7	–	–	0,7	–	Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products	2
39,9	–	–	8,9	31,0	Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas	3
15,2	0,3	–	14,8	–	Metal ores and other mining and quarrying products	4
1,0	–	–	1,0	–	Food products, beverages and tobacco	5
1,0	–	–	1,0	–	Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media	6
5,4	–	–	5,4	–	Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel	7
0,5	–	–	0,5	–	Other non-metallic mineral products	8
105,0	–	0,5	104,5	–	Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)	9
–	–	–	–	–	Machinery and equipment, electrical and electronic equipment	10
3,1	–	–	3,1	–	Furniture; other manufactured goods n.e.c.	11
5,4	–	–	5,4	–	Secondary raw materials, municipal wastes	12
tonokilometrów <i>tonne-kilometres</i>						
36747,4	331,0	460,6	32855,9	3099,9	TOTAL	13
398,2	–	–	398,2	–	Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products	14
4076,3	–	–	976,4	3099,9	Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas	15
2320,9	331,0	–	1989,9	–	Metal ores and other mining and quarrying products	16
485,5	–	–	485,5	–	Food products, beverages and tobacco	17
153,9	–	–	153,9	–	Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media	18

**TABL. 14. EKSPORT I IMPORT ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ WEDŁUG GRUP**  
*INLAND WATERWAYS EXPORT AND IMPORT OF GOODS BY GROUPS OF GOODS AND*

Lp	GRUPY ŁADUNKÓW	Eksport <i>Export</i>				
		ogółem <i>total</i>	do <i>to</i>			
			Belgii <i>Belgium</i>	Holandii <i>Netherlands</i>	Niemiec <i>Germany</i>	Rosji <i>Russia</i>
W tys. <i>In thous.</i>						
1	Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	27306,4	–	–	27306,4	–
2	Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	2756,3	–	–	310,0	2446,3
3	Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	11353,3	134,4	–	11218,9	–
4	Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny	152,1	–	78,0	74,1	–
5	Meble; pozostałe wyroby gotowe, gdzie indziej niesklasyfikowane	–	–	–	–	–
6	Surowce wtórne, odpady komunalne	32929,4	–	–	32929,4	–
W tym w tys. tonokilometrów <i>Of which in thous. tonne-kilometres</i>						
7	OGÓŁEM	25815,0	52,5	44,6	24494,8	1223,2
8	Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	1895,7	–	19,4	1876,4	–
9	Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	11838,0	33,2	–	11804,8	–
10	Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	518,9	–	–	518,9	–
11	Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	–	–	–	–	–
12	Drewno i wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe	458,3	–	–	458,3	–
13	Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	3260,1	–	–	3260,1	–
14	Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	1234,2	–	–	11,0	1223,2
15	Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	2557,9	19,3	–	2538,6	–
16	Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny	52,7	–	25,2	27,5	–
17	Meble; pozostałe wyroby gotowe, gdzie indziej niesklasyfikowane	–	–	–	–	–
18	Surowce wtórne, odpady komunalne	3999,3	–	–	3999,3	–

**ŁADUNKÓW I KRAJU ZAŁADUNKU I WYŁADUNKU W 2012 R. (dok.)**

LOADING/UNLOADING COUNTRY IN 2012 (cont.)

Import <i>Import</i>					GROUPS OF GOODS	No.
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 (dok.) <i>tonne-kilometres (cont.)</i>						
2704,1	–	–	2704,1	–	Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel	1
101,4	–	–	101,4	–	Other non-metallic mineral products	2
22590,8	–	460,6	22130,2	–	Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)	3
–	–	–	–	–	Machinery and equipment, electrical and electronic equipment	4
500,5	–	–	500,5	–	Furniture; other manufactured goods n.e.c.	5
3415,7	–	–	3415,7	–	Secondary raw materials, municipal wastes	6
na wodach polskich <i>on Polish waters</i>						
8125,4	25,0	16,5	6534,0	1550,0	TOTAL	7
35,2	–	–	35,2	–	Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products	8
1851,7	–	–	301,8	1550,0	Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas	9
810,9	25,0	–	785,9	–	Metal ores and other mining and quarrying products	10
56,4	–	–	56,4	–	Food products, beverages and tobacco	11
33,7	–	–	33,7	–	Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media	12
167,0	–	–	167,0	–	Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel	13
18,4	–	–	18,4	–	Other non-metallic mineral products	14
4671,9	–	16,5	4655,5	–	Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)	15
–	–	–	–	–	Machinery and equipment, electrical and electronic equipment	16
196,6	–	–	196,6	–	Furniture; other manufactured goods n.e.c.	17
283,6	–	–	283,6	–	Secondary raw materials, municipal wastes	18

**TABL. 15. EKSPORT I IMPORT ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ WEDŁUG GRUP**  
*INLAND WATERWAYS EXPORT AND IMPORT OF GOODS BY GROUP OF GOODS AND*

Lp.	GRUPY ŁADUNKÓW a – w liczbach b – 2012 = 100	Eksport <i>Export</i>					
		ogółem <i>total</i>	do to				
			Belgii <i>Belgium</i>	Holandii <i>Netherlands</i>	Niemiec <i>Germany</i>	Rosji <i>Russia</i>	
						W tys. <i>In thous.</i>	
1	OGÓŁEM	a	699,6	1,2	0,2	666,2	32,0
		b	108,9	218,4	32,6	108,0	131,0
2	Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa		42,0	–	–	42,0	–
3	Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny		449,2	0,9	–	448,3	–
4	Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa		9,7	–	–	9,7	–
5	Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe		1,9	–	–	1,9	–
6	Drewno i wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe		14,9	–	–	14,9	–
7	Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe		42,3	–	–	42,3	–
8	Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych		32,0	–	–	–	32,0
9	Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)		23,3	0,1	0,2	23,0	–
10	Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny		0,2	0,2	–	–	–
11	Meble; pozostałe wyroby gotowe, gdzie indziej niesklasyfikowane		–	–	–	–	–
12	Surowce wtórne, odpady komunalne		84,1	–	–	84,1	–
						W tys. <i>In thous.</i>	
13	OGÓŁEM	a	148173,7	1471,4	260	143238,2	3204,1
		b	96,7	256,4	44,9	95,7	131,0
14	Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa		22940,9	–	–	22940,9	–
15	Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny		79881,9	1103,8	–	78778,2	–
16	Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa		1359,0	–	–	1359,0	–
17	Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe		259,3	–	–	259,3	–



**ŁADUNKÓW I KRAJU ZAŁADUNKU I WYŁADUNKU W 2013 R.**

LOADING/UNLOADING COUNTRY IN 2013

Import <i>Import</i>					GROUPS OF GOODS  a – in numbers b – 2012 = 100	No.
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>						
135,9	0,7	–	84,7	50,4	TOTAL	1
76,7	210,6	x	58,3	162,7		
3,6	–	–	3,6	–	Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products	2
50,9	–	–	0,5	50,4	Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas	3
14,3	0,7	–	13,7	–	Metal ores and other mining and quarrying products	4
–	–	–	–	–	Food products, beverages and tobacco	5
–	–	–	–	–	Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media	6
4,5	–	–	4,5	–	Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel	7
–	–	–	–	–	Other non-metallic mineral products	8
61,4	–	–	61,4	–	Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)	9
–	–	–	–	–	Machinery and equipment, electrical and electronic equipment	10
0,6	–	–	0,6	–	Furniture; other manufactured goods n.e.c.	11
0,5	–	–	0,5	–	Secondary raw materials, municipal wastes	12
tonokilometrów <i>tonne-kilometres</i>						
24790,8	679,1	–	19068,6	5043,1	TOTAL	13
67,5	205,2	x	58,0	162,7		
699,1	–	–	699,1	–	Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products	14
5122,0	–	–	78,9	5043,1	Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas	15
1718,8	679,1	–	1039,7	–	Metal ores and other mining and quarrying products	16
–	–	–	–	–	Food products, beverages and tobacco	17

**TABL. 15. EKSPORT I IMPORT ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ WEDŁUG GRUP**  
*INLAND WATERWAYS EXPORT AND IMPORT OF GOODS BY GROUP OF GOODS AND*

Lp.	GRUPY ŁADUNKÓW a – w liczbach b – 2012 = 100	Eksport <i>Export</i>				
		ogółem <i>total</i>	do to			
			Belgii <i>Belgium</i>	Holandii <i>Netherlands</i>	Niemiec <i>Germany</i>	Rosji <i>Russia</i>
W tys. <i>In thous.</i>						
1	Drewno i wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe	2455,8	–	–	2455,8	–
2	Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	12724,1	–	–	12724,1	–
3	Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	3204,1	–	–	–	3204,1
4	Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	6786,2	139,4	260,0	6386,8	–
5	Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny	228,3	228,3	–	–	–
6	Meble; pozostałe wyroby gotowe, gdzie indziej niesklasyfikowane	–	–	–	–	–
7	Surowce wtórne, odpady komunalne	18334,0	–	–	18334,0	–
W tym tys. tonokilometrów <i>Of which in thous. tonne-kilometres</i>						
8	OGÓŁEM	a 24189,9 b 93,7	89,4 170,3	74,0 166,0	22424,5 91,6	1602,1 131,0
9	Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	2834,8	–	–	2834,8	–
10	Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	14099,0	44,3	–	14054,7	–
11	Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	177,9	–	–	177,9	–
12	Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	185,2	–	–	185,2	–
13	Drewno i wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe	553,6	–	–	553,6	–
14	Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	1184,9	–	–	1184,9	–
15	Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	1602,1	–	–	–	1602,1
16	Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	1092,9	40,6	74,0	978,3	–
17	Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny	4,5	4,5	–	–	–
18	Meble; pozostałe wyroby gotowe, gdzie indziej niesklasyfikowane	–	–	–	–	–
19	Surowce wtórne, odpady komunalne	2455,1	–	–	2455,1	–

**ŁADUNKÓW I KRAJU ZAŁADUNKU I WYŁADUNKU W 2013 R. (dok.)**

LOADING/UNLOADING COUNTRY IN 2013 (cont.)

ogółem total		Import Import				GROUPS OF GOODS  a – in numbers b – 2012 = 100	No.
		z from					
		Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia		
tonokilometrów (dok.) tonne-kilometres (cont.)							
	–	–	–	–	–	Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media	1
	2671,7	–	–	2671,7	–	Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel	2
	–	–	–	–	–	Other non-metallic mineral products	3
	14442,5	–	–	14442,5	–	Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)	4
	–	–	–	–	–	Machinery and equipment, electrical and electronic equipment	5
	97,2	–	–	97,2	–	Furniture; other manufactured goods n.e.c.	6
	39,5	–	–	39,5	–	Secondary raw materials, municipal wastes	7
na wodach polskich on Polish waters							
	5668,8	46,4	–	3100,9	2521,6	TOTAL	8
	69,8	185,7	x	47,5	162,7		
	143,3	–	–	143,3	–	Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products	9
	2538,8	–	–	17,3	2521,6	Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas	10
	310,2	46,4	–	263,8	–	Metal ores and other mining and quarrying products	11
	–	–	–	–	–	Food products, beverages and tobacco	12
	–	–	–	–	–	Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media	13
	113,8	–	–	113,8	–	Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel	14
	–	–	–	–	–	Other non-metallic mineral products	15
	2494,7	–	–	2494,7	–	Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)	16
	–	–	–	–	–	Machinery and equipment, electrical and electronic equipment	17
	47,3	–	–	47,3	–	Furniture; other manufactured goods n.e.c.	18
	20,7	–	–	20,7	–	Secondary raw materials, municipal wastes	19

**TABL. 16. EKSPORT I IMPORT ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ WEDŁUG KRAJÓW**  
*INLAND WATERWAYS EXPORT AND IMPORT OF GOODS BY COUNTRIES*

KRAJE COUNTRIES	2010	2011	2012	2013	
				w odsetkach in percent	
Eksport w tys. ton <i>Export in thous. tonnes</i>					
OGÓŁEM TOTAL	992,8	971,4	642,3	699,6	100,0
Belgia <i>Belgium</i>	1,8	–	0,5	1,2	0,2
Holandia <i>Netherlands</i>	5,0	1,7	0,6	0,2	0,0
Niemcy <i>Germany</i>	986,0	966,7	616,6	666,2	95,2
Rosja <i>Russia</i>	–	–	24,5	32,0	4,6
Import w tys. ton <i>Import in thous. tonnes</i>					
OGÓŁEM TOTAL	210,2	182,0	177,1	135,9	100,0
Belgia <i>Belgium</i>	0,3	–	0,3	0,7	0,5
Holandia <i>Netherlands</i>	2,4	–	0,5	–	x
Niemcy <i>Germany</i>	207,5	182,0	145,3	84,7	62,4
Rosja <i>Russia</i>	–	–	31,0	50,4	37,1

**TABL. 17. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ WEDŁUG RELACJI W 2012 R.**  
*INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS BY ORIGIN/DESTINATION IN 2012*

Województwo/kraj Voivodship/country		Tony Tonnes	Tonokilometry Tonne-kilometres
z <i>from</i>	do <i>to</i>	w tys. <i>in thous.</i>	
Przewozy krajowe <sup>a</sup> <i>National transport<sup>a</sup></i>			
Dolnośląskie	Dolnośląskie	179,1	1789,2
Kujawsko-pomorskie	Kujawsko-pomorskie	461,5	1438,6
Kujawsko-pomorskie	Warmińsko-mazurskie	14,2	383,9
Małopolskie	Małopolskie	66,8	1014,4
Opolskie	Opolskie	8,0	48,0
Śląskie	Dolnośląskie	256,6	48440,9
Świętokrzyskie	Świętokrzyskie	10,3	98,9
Warmińsko-mazurskie	Warmińsko-mazurskie	33,5	905,7
Zachodniopomorskie	Zachodniopomorskie	550,6	31799,9

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.

**TABL. 17. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ WEDŁUG RELACJI W 2012 R.**  
*INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS BY ORIGIN/DESTINATION IN 2012*

Województwo/kraj <i>Voivodship/country</i>		Tony <i>Tonnes</i>	Tonokilometry <i>Tonne-kilometres</i>
<i>z</i> <i>from</i>	<i>do</i> <i>to</i>	<i>w tys.</i> <i>in thous.</i>	
<b>Przewozy międzynarodowe – eksport</b> <i>International transport – export</i>			
Opolskie	Belgia <i>Belgium</i>	0,0	61,2
Opolskie	Holandia <i>Netherlands</i>	0,1	78,0
Opolskie	Niemcy <i>Germany</i>	0,5	480,5
Warmińsko-mazurskie	Rosja <i>Russia</i>	24,5	2446,3
Zachodniopomorskie	Belgia <i>Belgium</i>	0,5	512,8
Zachodniopomorskie	Holandia <i>Netherlands</i>	0,6	501,4
Zachodniopomorskie	Niemcy <i>Germany</i>	616,2	149138,9
<b>Przewozy międzynarodowe – import</b> <i>International transport – import</i>			
Belgia <i>Belgium</i>	Zachodniopomorskie	0,3	331,0
Holandia <i>Netherlands</i>	Zachodniopomorskie	0,5	460,6
Niemcy <i>Germany</i>	Opolskie	0,1	65,6
Niemcy <i>Germany</i>	Wielkopolskie	8,0	583,3
Niemcy <i>Germany</i>	Zachodniopomorskie	137,2	32207,0
Rosja <i>Russia</i>	Warmińsko-mazurskie	31,0	3099,9
<b>Przewozy między portami zagranicznymi</b> <i>Transport between foreign ports</i>			
Belgia <i>Belgium</i>	Niemcy <i>Germany</i>	21,5	13798,7
Belgia <i>Belgium</i>	Holandia <i>Netherlands</i>	7,7	2849,3
Belgia <i>Belgium</i>	Belgia <i>Belgium</i>	7,7	952,8
Francja <i>France</i>	Belgia <i>Belgium</i>	1,8	297,9
Francja <i>France</i>	Niemcy <i>Germany</i>	6,4	5354,2
Holandia <i>Netherlands</i>	Belgia <i>Belgium</i>	3,7	541,1
Holandia <i>Netherlands</i>	Holandia <i>Netherlands</i>	0,7	156,7
Holandia <i>Netherlands</i>	Niemcy <i>Germany</i>	46,0	20917,7
Holandia <i>Netherlands</i>	Francja <i>France</i>	0,6	215,3
Niemcy <i>Germany</i>	Belgia <i>Belgium</i>	43,7	29143,1
Niemcy <i>Germany</i>	Francja <i>France</i>	6,3	4414,5
Niemcy <i>Germany</i>	Holandia <i>Netherlands</i>	40,1	23927,8
Niemcy <i>Germany</i>	Niemcy <i>Germany</i>	1924,7	428043,9

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.*

**TABL. 18. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ WEDŁUG RELACJI W 2013 R.**  
*INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS BY ORIGIN/DESTINATION IN 2013*

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 <sup>a</sup> <i>National transport <sup>a</sup></i>			
Dolnośląskie	Dolnośląskie	1011,4	11039,4
Kujawsko-pomorskie	Kujawsko-pomorskie	467,3	1606,2
Małopolskie	Małopolskie	62,8	1064,2
Mazowieckie	Kujawsko-pomorskie	4,8	960,0
Opolskie	Małopolskie	4,5	365,7
Opolskie	Śląskie	47,2	2121,8
Opolskie	Opolskie	32,0	155,6
Śląskie	Dolnośląskie	16,9	3180,0
Świętokrzyskie	Świętokrzyskie	12,6	118,3
Warmińsko-mazurskie	Warmińsko-mazurskie	10,2	275,6
Zachodniopomorskie	Zachodniopomorskie	555,5	33751,7
Przewozy międzynarodowe – eksport <i>International transport – export</i>			
Opolskie	Holandia <i>Netherlands</i>	0,2	260,0
Opolskie	Belgia <i>Belgium</i>	0,1	139,4
Zachodniopomorskie	Belgia <i>Belgium</i>	1,1	1332,1
Zachodniopomorskie	Niemcy <i>Germany</i>	666,2	143238,2
Przewozy międzynarodowe – import <i>International transport – import</i>			
Belgia <i>Belgium</i>	Zachodniopomorskie	0,7	679,1
Niemcy <i>Germany</i>	Opolskie	0,1	81,9
Niemcy <i>Germany</i>	Lubuskie	9,8	402,1
Niemcy <i>Germany</i>	Zachodniopomorskie	74,9	18584,7
Rosja <i>Russia</i>	Warmińsko-mazurskie	50,4	5043,1
Przewozy pomiędzy portami zagranicznymi <i>Transport goods between foreign ports</i>			
Belgia <i>Belgium</i>	Belgia <i>Belgium</i>	3,1	314,6
Belgia <i>Belgium</i>	Holandia <i>Netherlands</i>	5,7	2127,8
Belgia <i>Belgium</i>	Niemcy <i>Germany</i>	29,1	17933,4
Francja <i>France</i>	Niemcy <i>Germany</i>	7,0	6050,9
Holandia <i>Netherlands</i>	Belgia <i>Belgium</i>	2,4	527,4
Holandia <i>Netherlands</i>	Holandia <i>Netherlands</i>	3,2	464,6
Holandia <i>Netherlands</i>	Niemcy <i>Germany</i>	54,6	25209,8
Niemcy <i>Germany</i>	Belgia <i>Belgium</i>	34,3	22641,2
Niemcy <i>Germany</i>	Holandia <i>Netherlands</i>	38,7	23845,6
Niemcy <i>Germany</i>	Francja <i>France</i>	2,9	2442,1
Niemcy <i>Germany</i>	Niemcy <i>Germany</i>	1795,2	435085,1

<sup>a</sup> Wymieniono województwa, w których przewozy wyniosły co najmniej 4 tys. ton.

<sup>a</sup> There are enumerated only the voivodships where transport amounted to at least 4 thous. tonnes.

**TABL. 19. PRZEWOZY PASAŻERÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ**  
*INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF PASSENGERS*

WYSZCZEGÓLNIENIE <i>SPECIFICATION</i>	2010	2011	2012	2013	
					2012=100
Pasażerowie w tys. <i>Passengers in thous.</i>					
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	879,1	998,3	1005,7	1006,9	100,1
Pasażerokilometry w tys. <i>Passenger-kilometres in thous.</i>					
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	13198,7	13951,0	14439,7	12417,7	86,1
Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km <i>Average distance travelled by 1 passenger in km</i>					
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	15	14	14	12	86,0

**TABL. 20. PRZYCHODY I KOSZTY Z CAŁOKSZTAŁTU DZIAŁALNOŚCI PODMIOTÓW PROWADZĄCYCH DZIAŁALNOŚĆ W ZAKRESIE ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ <sup>a</sup>**  
**REVENUES AND COSTS FROM TOTAL ACTIVITY IN ENTITIES CONDUCTING INLAND WATERWAYS TRANSPORT ACTIVITY <sup>a</sup>**

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2010	2011	2012	2013	
	w tys. zł in thous. zł				2012=100
Przychody <i>Revenues</i>	148769	153117	134273	176938	131,8
w tym: <i>of which:</i>					
przychody netto ze sprzedaży produktów (usług) <i>net sales revenues of products (services)</i>	119624	109519	113840	142947	125,6
przychody finansowe <i>financial revenues</i>	3890	1121	2318	10632	458,7
Koszty uzyskania przychodów <i>Costs of obtaining revenues</i>	135629	114805	119570	149405	125,0
w tym: <i>of which:</i>					
koszt własny sprzedanych produktów (usług) <i>cost of products sold (services)</i>	122233	105056	110408	142137	128,7
koszty finansowe <i>financial costs</i>	5945	8112	7653	6289	82,2

<sup>a</sup> Dotyczy podmiotów, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.

<sup>a</sup> Concerns entities employing more than 9 persons.

**TABL. 21. WYNIK FINANSOWY I RELACJE EKONOMICZNE PODMIOTÓW PROWADZĄCYCH DZIAŁALNOŚĆ W ZAKRESIE ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ <sup>a</sup>**  
**FINANCIAL RESULT AND ECONOMIC RELATIONS IN ENTITIES CONDUCTING INLAND WATERWAYS TRANSPORT ACTIVITY <sup>a</sup>**

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2010	2011	2012	2013
Wynik finansowy na działalności gospodarczej w tys. zł: <i>Financial result on economic in thous. zł:</i>				
brutto <i>gross</i>	14586	38302	18582	32167
netto <i>net</i>	10995	31712	15361	27480
Obowiązkowe obciążenia wyniku finansowego brutto w tys. zł <i>Obligatory encumbrances of gross financial result in thous. zł</i>	3592	6590	3257	4943
w tym podatek dochodowy <i>of which income tax</i>	3592	6590	3257	4943
Wskaźnik poziomu kosztów z całokształtu działalności w % <i>Cost level indicator from total activity in %</i>	91,2	75,0	89,0	84,4
Wskaźnik rentowności obrotu brutto w % <i>Gross turnover profitability rate in %</i>	9,8	25,0	13,8	18,2
Wskaźnik rentowności obrotu netto w % <i>Net turnover profitability rate in %</i>	7,4	4,3	11,4	15,5

<sup>a</sup> Dotyczy podmiotów, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.

<sup>a</sup> Concerns entities employing more than 9 persons.



**TABL. 22. AKTYWA OBROTOWE I ZOBOWIĄZANIA PODMIOTÓW PROWADZĄCYCH DZIAŁALNOŚĆ W ZAKRESIE ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ<sup>a</sup>**  
**CURRENT ASSETS AND LIABILITIES IN ENTITIES CONDUCTING INLAND WATERWAYS TRANSPORT ACTIVITY<sup>a</sup>**

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2010	2011	2012	2013
	w tys. zł in thous. zł			
Aktywa obrotowe <i>Current assets</i>	28869	49016	23674	61090
w tym: <i>of which:</i>				
zapasy <i>inventories</i>	863	767	701	654
należności krótkoterminowe <i>short-term dues</i>	14835	16321	10819	28107
inwestycje krótkoterminowe <i>short-term investments</i>	6665	25773	3398	29336
Zobowiązania ogółem: <i>Liabilities:</i>	105623	136112	106982	120399
w tym: <i>of which</i>				
z tytułu dostaw i usług <i>from deliveries and services</i>	13805	16384	10676	22877
z tytułu podatków, ceł i ubezpieczeń społecznych <i>from taxes, customs and social security</i>	3067	3464	1544	3334
kredyty i pożyczki <i>credits and loans</i>	48091	17367	10459	7842

<sup>a</sup> Dotyczy podmiotów, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.

<sup>a</sup> Concerns entities employing more than 9 persons.

**Tabl. 23. PODMIOTY ŚWIADCZĄCE USŁUGI W ZAKRESIE ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ<sup>a</sup>**  
**ENTITIES CONDUCTING INLAND WATERWAYS TRANSPORT ACTIVITY<sup>a</sup>**

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2010	2011	2012	2013
Liczba podmiotów <i>Number of entities</i>	83	81	86	67
Pracujący ogółem <i>Total employed persons</i>	670	616	487	465
w tym kobiety <i>of which females</i>	57	54	35	32

**TABL. 24. ZATRUDNIENIE I WYNAGRODZENIA PODMIOTÓW PROWADZĄCYCH DZIAŁALNOŚĆ W ZAKRESIE ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ<sup>a</sup>**  
**EMPLOYMENT, WAGES AND SALARIES IN INLAND WATERWAYS TRANSPORT IN ENTITIES CONDUCTING INLAND WATERWAYS TRANSPORT ACTIVITY<sup>a</sup>**

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2010	2011	2012	2013
Przeciętne zatrudnienie <sup>b</sup> <i>Average paid employment<sup>b</sup></i>	211	208	197	209
Wynagrodzenia brutto <sup>c</sup> w tys. zł <i>Gross personal wages and salaries<sup>c</sup> in thous. zł</i>	9219,9	9137,7	9291,8	10873,5
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto <sup>c</sup> w zł <i>Average monthly gross wages and salaries<sup>c</sup> in zł</i>	3641,35	3660,94	3930,54	4335,53

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.

**TABL. 25. NAKŁADY INWESTYCYJNE PODMIOTÓW PROWADZĄCYCH DZIAŁALNOŚĆ W ZAKRESIE ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ<sup>a</sup>**  
**INVESTMENT OUTLAYS IN ENTITIES CONDUCTING INLAND WATERWAYS TRANSPORT ACTIVITY<sup>a</sup>**

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2010	2011	2012	2013
	w tys. zł <i>in thous. zł</i>			
Nakłady na środki trwałe <i>Outlays on fixed assets</i>	2890	3756	3374	3774
budynki i budowle <i>buildings and structures</i>	508	–	108	102
maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia <i>machinery, technical equipment and tools</i>	36	74	116	310
środki transportu <i>transport equipment</i>	2346	3682	3150	3362

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

**TABL. 26. NAKŁADY NA ŚRODKI TRWAŁE SŁUŻĄCE GOSPODARCE WODNEJ (CENY BIEŻĄCE)**  
**OUTLAYS ON FIXED ASSETS FOR WATER MANAGEMENT (CURRENT PRICES)**

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2010	2011	2012	2013
	w mln zł <i>in mln zł</i>			
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	3365,4	3136,2	2787,9	3059,3
w tym: <i>of which:</i>				
zbiorniki i stopnie wodne <i>water reservoirs and falls</i>	441,4	546,1	394,5	720,9
regulacja i zabudowa rzek i potoków <i>regulation and management of rivers and streams</i>	223,2	374,9	265,8	349,3
obwałowania przeciwpowodziowe i stacje pomp <i>flood embankment and pump station</i>	392,8	492,6	564,3	424,8

**TABL. 27. NAKŁADY NA ŚRODKI TRWAŁE SŁUŻĄCE GOSPODARCE WODNEJ WEDŁUG ŹRÓDEŁ FINANSOWANIA I GRUP INWESTORÓW (CENY BIEŻĄCE)**

*OUTLAYS ON FIXED ASSETS FOR WATER MANAGEMENT BY SOURCES OF FINANCING AND GROUPS OF INVESTORS (CURRENT PRICES)*

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2010	2011	2012	2013
OGÓŁEM w mln zł TOTAL in mln zł	3564,4	3136,2	2787,9	3059,3
Źródła finansowania w % ogółem: Total % sources of financing:				
środki własne own funds	42,96	33,83	33,95	31,48
w tym gmin of which gmina funds	23,94	13,22	11,19	10,40
środki z budżetu: funds from:				
centralnego the central budget	7,03	7,61	9,32	15,52
województwa from voivodship budget	6,75	8,42	8,82	5,52
powiatu from powiat budget	0,02	0,03	0,05	0,05
gminy (współudział) from gmina budget (share)	0,87	1,51	1,52	1,02
Środki z zagranicy From abroad	18,98	21,68	23,46	25,29
Fundusze ekologiczne (pożyczki, kredyty i dotacje) Ecological funds (credits, loans and allocations)	12,63	18,26	17,31	16,88
Kredyty i pożyczki krajowe w tym bankowe Domestic credits and loans, including bank credits and loans	8,43	6,04	3,68	3,07
Inne środki w tym nakłady niefinansowane Other funds, including non-financed outlays	2,32	2,62	1,9	1,18
Grupy inwestorów w % ogółem Total % groups of investors				
przedsiębiorstwa enterprises	44,31	28,07	30,85	27,56
gminy gminas	28,31	28,93	24,07	21,19
jednostki budżetowe budgetary entities	27,39	43,00	45,08	51,25

**TABL. 28. NAKŁADY NA ŚRODKI TRWAŁE SŁUŻĄCE GOSPODARCE WODNEJ WEDŁUG**  
**OUTLAYS ON FIXED ASSETS FOR WATER MANAGEMENT BY DIRECTIONS OF INVESTING AND**

Lp.	KIERUNKI INWESTOWANIA DIRECTIONS OF INVESTING		Ogółem Total	Środki Funds		
				własne own	z budżetu from budget	
					centralnego state	wojewódz- twa voivodship
				w tys. in thous.		
1	OGÓŁEM TOTAL	2010	3565370,4	1531643,9	250661,6	240643,2
		2011	3136244,3	1061260,2	238659,6	264110,3
		2012	2787915,5	946435,7	259760,7	245885,9
		2013	3059253,7	963173,1	474731,3	168899,4
	w tym: of which:					
2	Zbiorniki i stopnie wodne Water reservoirs and falls	2010	441449,2	254323,5	34530,5	22295,4
		2011	546070,6	84638,2	52126,6	34451,8
		2012	394516,3	33938,8	80491,6	34509,2
		2013	720888,9	43000,0	219024,1	30292,9
3	Regulacja i zabudowa rzek i potoków Regulation and management of rivers and streams	2010	223241,0	15046,2	55545,9	87979,2
		2011	374900,1	21095,2	55759,1	93407,6
		2012	265788,2	7430,6	72143,0	64294,5
		2013	349250,6	27943,0	94955,9	38386,8
4	Obwałowania przeciwpowodziowe Flood embankment	2010	373298,1	21272,6	145683,3	104038,4
		2011	424544,4	6180,9	113556,3	96794,2
		2012	564320,2	26387,5	84173,2	131207,3
		2013	424818,3	1067,7	145743,9	71782,3

**KIERUNKÓW INWESTOWANIA I ŹRÓDEŁ FINANSOWANIA (CENY BIEŻĄCE)**

SOURCES OF FINANCING (CURRENT PRICES)

		Z zagranicy <i>From abroad</i>	Fundusze ekologiczne (pożyczki, kredyty i dotacje) <i>Ecological funds (loans, credits and allocations)</i>	Kredyty i pożyczki krajowe w tym bankowe <i>Domestic credits and loans including bank credits and loans</i>	Inne środki w tym nakłady niesfinansowane <i>Other funds including non-financed outlays</i>	No.
powiatu <i>powiat</i>	gminy <i>gmina</i>					
zł						
zł						
756,7	31185,4	676802,7	450211,8	300685,2	82779,9	1
869,7	47266,1	679946,9	572704,1	189345,5	82081,9	
1337,0	42286,5	654100,5	482562,5	102656,1	52890,6	
1512,3	31195,8	773574,7	516370,3	93840,7	35956,1	
–	1562,8	30484,2	95018,6	1870,6	1363,6	2
–	684,8	64514,8	300809,4	5800,5	3044,5	
–	1486,0	67890,3	175099,0	150,0	951,4	
90,1	934,0	113258,2	313172,2	–	1117,4	
92,1	286,2	45012,9	14672,0	4574,0	32,5	3
–	1711,5	158455,2	38912,9	5558,6	–	
32,5	5607,2	79340,0	33771,8	2741,9	426,7	
20,0	6152,6	144667,2	19195,5	16939,1	990,5	
–	95,8	58179,3	42989,5	43,0	996,2	4
–	10810,3	153503,9	43607,6	59,7	31,5	
30,0	16887,1	225523,6	79372,4	–	739,1	
1062,9	122,3	168836,6	36202,6	–	–	

**TABL. 29. NAKŁADY NA ŚRODKI TRWAŁE SŁUŻĄCE GOSPODARCE WODNEJ WEDŁUG KIERUNKÓW INWESTOWANIA I GRUP INWESTORÓW (CENY BIEŻĄCE)**  
*OUTLAYS ON FIXED ASSETS FOR WATER MANAGEMENT BY DIRECTIONS OF INVESTING AND GROUP OF INVESTORS (CURRENT PRICES)*

KIERUNKI INWESTOWANIA <i>DIRECTIONS OF INVESTING</i>		Ogółem <i>Total</i>	Grupy inwestorów <i>Groups of investors</i>		
			przedsiębiorstwa <i>enterprises</i>	gminy <i>gminas</i>	jednostki budżetowe <i>budgetary entities</i>
			w tys. zł <i>in thous. zł</i>		
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	2010	3565370,4	1579695,5	1009249,0	976425,9
	2011	3136244,3	880269,3	907246,7	1348728,3
	2012	2787915,5	860047,9	670969,3	1256898,3
	2013	3059253,7	842980,5	648267,5	1568005,7
w tym: <i>of which:</i>					
Zbiorniki i stopnie wodne <i>Water reservoirs and falls</i>	2010	441449,2	82931,7	11459,4	347058,1
	2011	546070,6	71861,7	26952,2	447256,7
	2012	394516,3	23302,3	8686,1	362527,9
	2013	720888,9	25079,1	13208,2	682601,6
Regulacja i zabudowa rzek i potoków <i>Regulation and management of rivers and streams</i>	2010	223241,0	273,5	9483,1	213484,4
	2011	374900,1	3211,1	14325,2	357363,8
	2012	265788,2	70,0	20623,7	245094,5
	2013	349250,6	39,8	18484,9	330725,9
Obwałowania przeciwpowodziowe <i>Flood embankments</i>	2010	373298,1	6922,5	19465,3	346910,3
	2011	424544,4	3444,4	8320,4	412779,6
	2012	564320,2	–	9488,5	554831,7
	2013	424818,3	–	2225,1	422593,2

**TABL. 30. EFEKTY RZECZOWE UZYSKANE W WYNIKU PRZEKAZANIA DO UŻYTKU INWESTYCJI GOSPODARKI WODNEJ**  
*TANGIBLE EFFECTS OF COMPLETED INVESTMENTS IN WATER MANAGEMENT*

WYSZCZEGÓLNIENIE <i>SPECIFICATION</i>	2010	2011	2012	2013
Pojemność zbiorników wodnych w hm <sup>3</sup> <i>Capacity of water reservoirs in hm<sup>3</sup></i>	0,2	4,2	0,5	4,9
Regulacja i zabudowa rzek i potoków w km <i>Regulation and management of rivers and streams in km</i>	299	654	385	297
Obwałowania przeciwpowodziowe w km <i>Flood embankments in km</i>	110	305	305	156

# Przegląd międzynarodowy International review

**TABL. 1. PRZEWOZY ŁADUNKÓW W KRAJACH UE<sup>a</sup> WEDŁUG RODZAJU TRANSPORTU**  
*TRANSPORT OF GOODS IN EU<sup>a</sup> COUNTRIES BY TYPE OF TRANSPORT*

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2010			2011			2012		
	w bilionach tonokilometrów in billions tonne kilometres	w odsetkach in per-cent	2009=100	w bilionach tonokilometrów in billions tonne kilometres	w odsetkach in per-cent	2010=100	w bilionach tonokilometrów in billions tonne kilometres	w odsetkach in per-cent	2011=100
OGÓŁEM TOTAL	3862	100,0	105,5	3847	100,0	99,6	3768	100,0	97,9
Drogowy Road	1764	45,7	103,8	1745	45,4	98,9	1693	44,9	97,0
Kolejowy Rail	394	10,2	108,2	422	11,0	107,1	407	10,8	96,4
Rurociągowy Oil pipelines	122	3,2	100,8	118	3,1	96,7	115	3,0	97,5
Wodny śródlądowy Inland waterways	156	4,0	119,1	142	3,7	91,0	150	4,0	105,6
Morski Sea	1424	36,9	105,9	1417	36,8	99,5	1401	37,2	98,9
Lotniczy Air	3	0,1	150,0	3	0,1	100,0	3	0,1	100,0

a UE - 27 + Chorwacja.

a EU - 27 + Croatia.

Źródło: UE Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2014. s. 36, Komisja Europejska.

Source: UE Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2014. p. 36, European Commission.

**TABL. 2. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W KRAJACH UE WEDŁUG**  
**INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS IN EU COUNTRIES BY NST 2007 CLASSIFICATION OF**

Lp.	KRAJE COUNTRIES		Ogółem Total	NST							
				01	02	03	04	05	06	07	08
				w tys. in thous.							
1	Austria <i>Austria</i>	2010	11052	1785	128	4002	478	–	14	2241	1077
		2011	9943	1642	160	3377	388	–	9	2018	1143
		2012	10714	1768	274	4014	433	–	18	2117	1110
		2013	10624	2241	49	3509	409	–	23	2189	1023
2	Belgia <i>Belgium</i>	2010	161594	7777	8635	39960	4064	82	1677	15566	20156
		2011	172906	8321	9239	42757	4349	88	1794	16656	21567
		2012	190288	9971	8967	44900	5269	88	1297	16949	15665
		2013	187404	10606	8009	42440	5784	86	1330	15541	16621
3	Bułgaria <i>Bulgaria</i>	2010	18372	5032	2677	6105	170	–	21	1639	1460
		2011	14448	3428	2257	4998	221	–	45	863	1231
		2012	16378	5170	2133	5643	167	–	37	733	1252
		2013	16726	5202	2129	5800	221	–	29	691	1272
4	Czechy <i>Czech Republic</i>	2010	833	184	0	397	73	–	26	–	97
		2011	911	116	1	513	62	–	40	–	100
		2012	838	166	–	434	45	–	42	–	83
		2013	608	95	–	226	20	–	34	–	118
5	Chorwacja <i>Croatia</i>	2010	6928	1834	1039	1866	78	–	38	722	477
		2011	5184	783	885	1455	119	–	84	387	570
		2012	5934	1421	912	1674	73	1	47	441	696
		2013	5823	1153	970	1416	142	–	95	574	683
6	Finlandia <i>Finland</i>	2010	303	303	–	–	–	–	–	–	–
		2011	340	340	–	–	–	–	–	–	–
		2012	471	471	–	–	–	–	–	–	–
		2013	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7	Francja <i>France</i>	2010	72747	13256	6980	24452	1578	503	621	9017	3760
		2011	68471	12324	5097	24480	1466	516	521	8130	3127
		2012	68710	12161	5256	24004	1562	421	420	8755	3439
		2013	68926	12933	5828	23097	1649	276	466	8360	4059
8	Litwa <i>Lithuania</i>	2010	98	–	–	98	–	–	–	–	–
		2011	95	–	–	95	–	–	–	–	–
		2012	89	–	–	89	–	–	–	–	–
		2013	.	.	.	.	.	.	.	.	.
9	Luksemburg <i>Luxembourg</i>	2010	10467	3186	3231	836	542	30	11	508	309
		2011	8965	2782	2394	603	559	20	2	504	269
		2012	8506	2738	2484	157	498	53	–	515	313
		2013	8987	3019	2754	271	543	55	2	352	244
10	Holandia <i>Netherlands</i>	2010	346901	10196	33881	113011	15272	112	4330	70724	28511
		2011	345469	10131	27791	114539	14518	144	3887	71780	28742
		2012	350069	10980	35885	104458	15076	151	3620	75750	30772
		2013	356062	11165	41621	101799	15789	173	3569	75662	32093
11	Niemcy <i>Germany</i>	2010	229607	16015	34295	60120	11205	50	3733	35933	21157
		2011	221966	14922	33500	59109	8861	19	3252	35841	22421
		2012	223170	16324	34123	55582	9239	18	3524	38009	22957
		2013	226864	17202	37553	54884	9088	21	3467	38658	22575



**KLASYFIKACJI GRUP TOWAROWYCH NST 2007**  
**GOODS**

2007												No.
09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
ton tonnes												
35	961	50	69	-	41	-	5	-	-	165	-	1
56	881	49	76	-	5	-	5	-	-	134	-	
18	739	50	45	4	4	-	7	5	-	107	-	
26	879	83	24	-	16	-	11	12	-	128	-	
6867	9964	84	242	45	341	-	3738	1	-	39731	2663	2
7347	10662	89	259	49	365	-	4000	1	-	42512	2850	
8754	12080	155	80	45	104	-	720	-	-	65159	85	
8419	12163	181	78	38	188	-	1176	-	-	64666	78	
118	917	14	22	-	20	1	8	-	14	148	6	3
109	1093	26	33	-	8	-	16	-	-	119	1	
184	842	13	45	-	107	-	7	-	-	44	1	
158	763	32	24	-	390	-	2	0	-	3	10	
1	23	14	5	-	7	1	-	-	0	-	3	4
1	11	11	3	-	51	-	-	-	-	-	2	
1	23	13	2	-	25	1	-	-	1	-	1	
1	39	11	0	-	59	-	-	-	1	1	3	
51	521	54	120	0	102	-	2	-	6	-	18	5
29	574	63	109	0	87	-	10	-	12	-	17	
47	427	63	49	10	56	-	3	-	5	-	9	
40	510	50	18	1	86	-	8	-	17	-	61	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
1225	3034	67	12	-	2618	-	330	3	-	5291	-	7
1283	3019	45	19	-	2839	-	375	3	-	5225	-	
1293	2744	41	5	2	2781	-	376	1	-	5449	-	
915	2962	31	6	1	2616	-	313	8	-	5407	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
-	727	91	0	-	986	-	-	-	-	-	10	9
3	678	64	-	-	1068	-	-	-	-	-	12	
-	654	50	-	-	1034	-	0	-	-	-	8	
-	724	47	0	-	971	-	-	-	-	-	5	
4971	11227	537	491	53	8312	-	3660	-	3323	38290	-	10
4617	12705	502	555	45	8729	-	3531	-	3266	39987	-	
4216	11932	394	550	122	8310	-	3679	-	2776	41399	-	
4292	11640	340	469	54	8271	-	3724	-	2890	42413	-	
4743	11663	717	849	126	13359	-	1757	4	-	13881	-	11
3235	11858	731	831	293	11823	-	1394	3	7	13842	24	
3116	11207	734	902	316	12184	-	1422	1	-	13495	18	
3296	11180	721	961	332	12078	-	1394	2	-	13443	9	

**TABL. 2. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W KRAJACH UE WEDŁUG**  
**INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS IN EU COUNTRIES BY NST 2007 CASSIFICATION OF**

Lp.	KRAJE COUNTRIES		Ogółem Total	NST							
				01	02	03	04	05	06	07	08
			w tys. in thous.								
1	Polska <i>Poland</i>	2010	2820	81	923	1149	1	-	50	18	199
		2011	3143	50	954	1531	2	-	20	6	177
		2012	2574	48	693	1294	9	-	14	-	126
		2013	3185	74	573	1892	2	-	15	1	87
2	Rumunia <i>Romania</i>	2010	32088	5946	3034	17336	37	-	52	2345	1577
		2011	29396	4658	2659	16726	81	-	62	1419	1248
		2012	27946	5788	2374	15502	84	-	103	1030	1292
		2013	26858	6775	2473	13512	160	-	126	865	1318
3	Słowacja <i>Slovakia</i>	2010	10103	84	421	2018	2	-	-	1564	334
		2011	8211	137	148	1792	1	-	-	868	382
		2012	8242	195	149	1651	-	-	-	733	368
		2013	8107	185	58	1417	1	-	1	745	315
4	Węgry <i>Hungary</i>	2010	9952	3171	818	1985	208	-	41	1850	689
		2011	7175	1836	765	1430	185	-	86	1069	640
		2012	8135	2749	827	1595	134	1	52	1113	731
		2013	7857	2292	858	1425	131	-	101	1164	698
5	Wlk. Brytania <i>United Kingdom</i>	2010	3456	60	-	1294	287	-	0	429	-
		2011	3478	26	-	1921	385	-	75	387	-
		2012	3693	23	-	1655	508	-	12	427	-
		2013	3704	23	-	1660	509	-	12	429	-
6	Włochy <i>Italy</i>	2010	1259	269	0	812	-	-	0	29	52
		2011	1224	310	0	716	-	-	1	68	41
		2012	655	107	0	186	0	0	0	86	29
		2013	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Źródło: Eurostat [iww\_go\_atygo] - stan na dzień 29.09.2014 r.

Source: Eurostat [iww\_go\_atygo] As of 29.09.2014.

**KLASYFIKACJI GRUP TOWAROWYCH NST 2007 (dok.)**
*GOODS (cont.)*

2007												No.
09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
ton tonnes												
5	239	1	3	-	150	-	-	-	-	0	-	1
17	197	2	15	-	172	-	-	-	-	-	-	
26	169	0	-	3	191	-	-	-	-	-	-	
32	111	1	-	1	395	-	-	-	-	-	-	
203	1104	27	22	-	97	1	10	-	134	160	3	2
149	1246	37	33	-	817	0	18	-	116	126	2	
406	1032	33	43	-	160	-	8	-	39	51	1	
216	912	72	11	-	395	-	2	5	1	3	12	
77	93	60	1	-	18	-	17	-	-	-	5415	3
75	121	38	18	2	29	-	1	-	-	-	4597	
74	18	35	39	-	21	-	-	-	-	-	4959	
56	23	17	-	-	-	-	2	-	0	-	5286	
40	778	65	143	0	122	-	4	-	6	-	32	4
38	766	69	126	0	102	-	11	-	14	-	37	
41	622	65	66	10	58	-	4	-	5	-	61	
54	815	46	35	1	92	-	10	-	18	-	118	
-	2	-	1	-	522	-	-	-	-	859	-	5
-	1	-	2	-	493	-	-	-	-	188	-	
-	0	-	0	-	758	-	-	-	-	311	-	
-	0	-	0	-	760	-	-	-	-	312	-	
1	89	7	-	-	-	-	-	-	-	1	-	6
0	22	3	6	-	4	-	46	-	-	0	6	
0	5	1	12	0	0	0	170	0	0	0	59	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

**TABL. 3. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W KRAJACH UE WEDŁUG**  
**INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS IN EU COUNTRIES BY DIRECTIONS OF TRANSPORT**

Lp.	KRAJE COUNTRIES	2010				2011			
		ogółem total	krajowy national	międzynarodowy international	transyt transit	ogółem total	krajowy national	międzynarodowy international	transyt transit
		w tys. in thous.							
1	Austria <i>Austria</i>	11052	457	7868	2728	9943	565	7110	2268
2	Belgia <i>Belgium</i>	161594	46550	106820	8225	172906	49808	114297	8800
3	Bułgaria <i>Bulgaria</i>	18372	1434	3089	13849	14448	1563	2666	10219
4	Czechy <i>Czech Republic</i>	833	371	461	–	911	510	401	–
5	Chorwacja <i>Croatia</i>	6928	145	370	6413	5184	91	411	4682
6	Finlandia <i>Finland</i>	303	303	–	–	340	340	–	–
7	Francja <i>France</i>	72747	33833	30119	8795	68471	33547	27917	7007
8	Holandia <i>Netherlands</i>	346901	103327	198988	44585	345469	105603	194370	45496
9	Litwa <i>Lithuania</i>	98	98	–	–	95	95	–	–
10	Luksemburg <i>Luxembourg</i>	10467	–	957	9509	8956	–	867	8089
11	Niemcy <i>Germany</i>	229607	53054	154152	22411	221966	54766	148503	18697
12	Polska <i>Poland</i>	2820	1548	1271	1	3143	1879	1262	2
13	Rumunia <i>Romania</i>	32088	14770	9047	8270	29396	16386	6052	6958
14	Słowacja <i>Slovakia</i>	10103	71	4410	6522	8211	58	3221	4932
15	Węgry <i>Hungary</i>	9952	30	6273	3649	7175	37	4275	2863
16	Wlk. Brytania <i>United Kingdom</i>	3456	3456	–	–	3478	3478	–	–
17	Włochy <i>Italy</i>	1259	1259	–	–	1224	1224	–	–

Źródło: Eurostat [iww\_go\_atygo] - stan na dzień 29.09.2014 r.

Source: Eurostat [iww\_go\_atygo] As of 29.09.2014.

## KIERUNKÓW TRANSPORTU

2012				2013				No.
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>	
ton <i>tonnes</i>								
10714	1240	7063	2411	10624	699	7055	2870	1
190288	48675	129323	12290	187404	44197	130151	13056	2
16378	1407	2487	12483	16726	1190	2641	12896	3
838	410	428	-	608	236	373	-	4
5934	50	596	5288	5823	42	535	5246	5
471	471	-	-	.	.	.	.	6
68710	32608	28679	7423	68926	32012	29285	7630	7
350069	101670	199981	48418	356062	103715	202887	49460	8
89	89	-	-	.	.	.	.	9
8506	-	810	7696	8987	-	642	8346	10
223170	54569	148288	20313	226864	54698	152391	19775	11
2574	1644	925	5	3185	2229	952	3	12
27946	13292	9423	5231	26858	12848	9797	4212	13
8242	39	2923	5280	8107	25	2613	5469	14
8135	32	5079	3024	7857	35	5002	2820	15
3693	3693	-	-	3704	3704	-	-	16
655	655	-	-	.	.	.	.	17

**TABL. 4. PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W KRAJACH UE WEDŁUG  
INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS IN EU COUNTRIES BY QUARTERS <sup>a</sup>**

Lp.	KRAJE COUNTRIES	2010				2011			
		kwartały quarters							
		I	II	III	IV	I	II	III	IV
		w mln in mln							
1	Austria <i>Austria</i>	528	537	699	610	573	538	604	407
2	Belgia <i>Belgium</i>	2056	3202	2204	2507	2323	2358	2264	2309
3	Bułgaria <i>Bulgaria</i>	1322	1454	1590	1683	1388	1212	887	824
4	Czechy <i>Czech Republic</i>	6	13	11	10	11	11	9	12
5	Chorwacja <i>Croatia</i>	13	10	19	14	12	14	10	10
6	Francja <i>France</i>	2348	2385	2317	2424	2051	2377	2381	2226
7	Holandia <i>Netherlands</i>	11446	11698	11819	11683	11648	11726	11781	11373
8	Luksemburg <i>Luxembourg</i>	88	94	95	80	94	68	85	57
9	Niemcy <i>Germany</i>	13510	16436	16450	15883	13013	13782	15329	12904
10	Polska <i>Poland</i>	3	29	44	54	5	47	54	55
11	Rumunia <i>Romania</i>	3042	3419	3874	3982	3221	2996	2723	2468
12	Słowacja <i>Slovakia</i>	224	251	344	370	262	251	249	170
13	Węgry <i>Hungary</i>	488	626	690	589	523	502	488	327

<sup>a</sup> Dane dla poszczególnych krajów UE dotyczą przewozów towarów po krajowych drogach wodnych.

<sup>a</sup> Data for each EU countries concern transport of goods on national inland waterways.

Źródło: Eurostat [iww\_go\_qnave] - stan na dzień 29.09.2014 r.

Source: Eurostat [iww\_go\_qnave] As of 29.09.2014.

**KWARTAŁÓW <sup>a</sup>**

2012				2013				No.
I	II	III	IV	I	II	III	IV	
tonokilometrów <i>tonne-kilometres</i>								
508	570	608	506	602	443	658	704	1
2357	2665	2654	2745	2424	2565	2645	2731	2
1000	1850	1275	1225	1231	1288	1254	1601	3
10	8	8	8	7	7	4	7	4
10	9	10	12	11	9	15	12	5
2189	2192	2215	2320	2202	2231	2286	2495	6
11462	12011	11860	12275	11852	12519	11975	12247	7
73	72	68	76	91	81	63	80	8
13987	14834	14531	15070	14427	14968	14779	15897	9
8	30	51	42	8	23	28	32	10
2334	4198	3012	2976	2660	2895	3026	3660	11
225	265	263	234	256	182	266	302	12
460	554	517	451	471	433	474	564	13

**TABL. 5. TRANSPORT ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ WEDŁUG RODZAJU TABORU**  
**INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS BY TYE TYPE OF VESSEL**

Lp.	KRAJE COUNTRIES	Ogółem Total				Barki z własnym Self-propelled		
		2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012
		w tys. in thous.						
1	Austria <i>Austria</i>	11052	9943	10714	10624	5459	4922	5160
2	Belgia <i>Belgium</i>	161594	172906	190288	187404	135651	145147	160205
3	Bułgaria <i>Bulgaria</i>	18372	14448	16378	16726	2601	2084	2119
4	Czechy <i>Czech Republic</i>	833	911	838	608	286	242	279
5	Chorwacja <i>Croatia</i>	6928	5184	5934	5823	1438	1257	1465
6	Francja <i>France</i>	72632	68434	68568	68721	35215	35411	35090
7	Holandia <i>Netherlands</i>	349601	345469	350069	356062	278530	288544	290445
8	Luksemburg <i>Luxembourg</i>	10467	8956	8506	8987	9643	8293	7947
9	Niemcy <i>Germany</i>	229607	221966	223170	226864	170928	167063	168212
10	Polska <i>Poland</i>	2820	3143	2574	3185	361	402	354
11	Rumunia <i>Romania</i>	32088	29396	27946	26858	2848	2773	2736
12	Słowacja <i>Slovakia</i>	10103	8211	8242	8107	795	715	792
13	Węgry <i>Hungary</i>	9952	7175	8135	7857	3588	2827	3360

Źródło: Eurostat [iww\_go\_atyve] - stan na dzień 26.08.2014 r.

Source: Eurostat [iww\_go\_atyve] As of 26.08.2014.



napędem barges	Barki bez własnego napędu <i>Not self-propelled barges</i>				Pozostały tabor barkowy <i>Other fleet of barges</i>				No.
	2013	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	
ton tonnes									
5698	5593	5021	5552	4927	-	-	1	-	1
158050	23298	24929	28445	27813	2645	2830	1637	1541	2
2212	15721	12330	14216	14472	51	34	42	42	3
187	373	633	553	370	173	35	6	52	4
1499	5362	3926	4454	4323	127	1	15	1	5
36116	13224	12382	11709	10634	24194	20640	217699	21971	6
294000	68346	56902	59561	62030	25	22	62	33	7
8458	823	661	550	529	-	3	9	-	8
170677	49120	45083	45127	46541	9560	9821	9831	9646	9
272	2459	2741	2219	2912	-	-	-	-	10
2854	29157	26554	25174	23961	82	70	36	44	11
763	3894	2915	2493	2082	5414	4581	4957	5261	12
3207	6178	4327	4749	4627	186	19	25	23	13

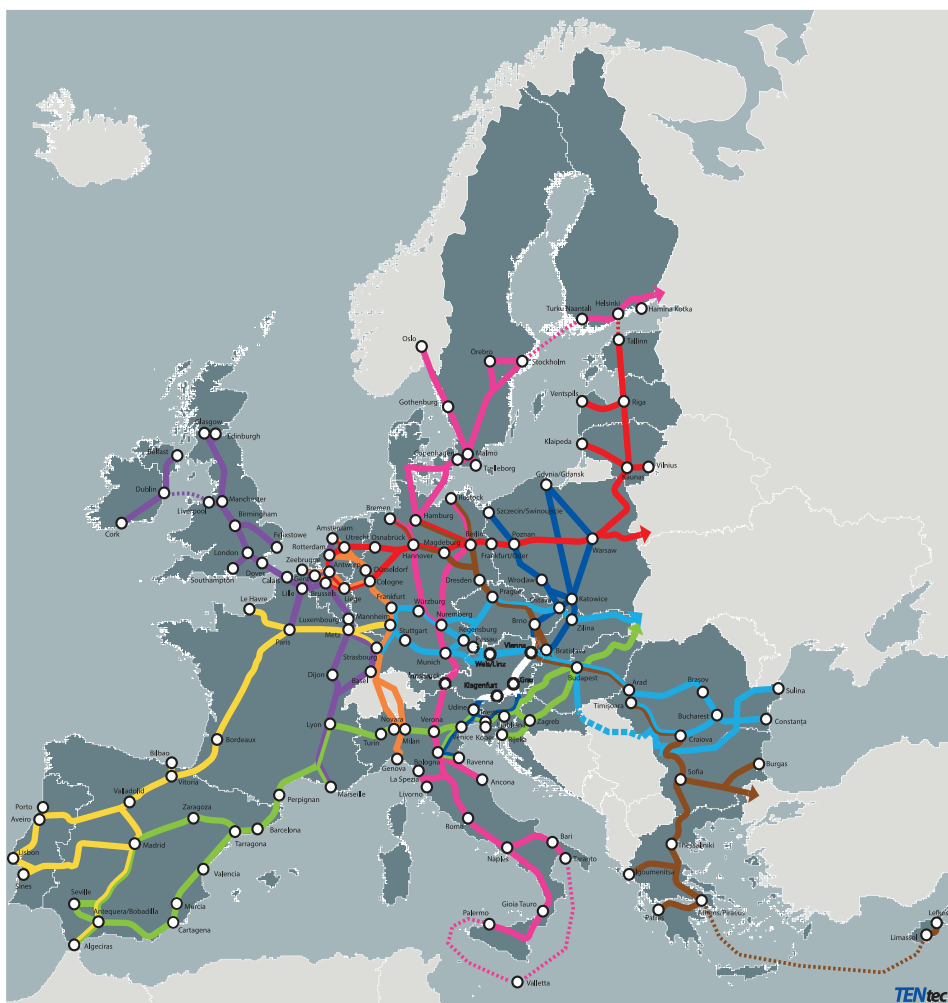
**TABL. 6. PRACA PRZEWOZOWA W PRZEWOZIE ŁADUNKÓW ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ  
W KRAJACH UE**  
TRANSPORTATION VOLUME IN INLAND WATERWAYS TRANSPORT OF GOODS IN EU COUNTRIES

KRAJE COUNTRIES	2010	2011	2012	2013
	rok poprzedni =100 previous year=100			
Austria <i>Austria</i>	118,6	89,4	103,2	109,8
Belgia <i>Belgium</i>	128,0	102,0	112,6	99,5
Bułgaria <i>Bulgaria</i>	111,3	71,3	124,1	100,5
Czechy <i>Czech Republic</i>	130,3	97,7	90,5	65,8
Chorwacja <i>Croatia</i>	129,3	73,6	111,6	99,9
Finlandia <i>Finland</i>	124,6	118,4	137,8	x
Francja <i>France</i>	108,8	95,4	98,7	103,3
Holandia <i>Netherlands</i>	100,0	100,0	33,3	x
Litwa <i>Lithuania</i>	128,7	85,0	95,1	107,9
Luksemburg <i>Luxembourg</i>	130,6	99,8	102,3	102,3
Niemcy <i>Germany</i>	111,9	88,4	106,3	102,7
Polska <i>Poland</i>	64,4	123,8	81,4	69,5
Rumunia <i>Romania</i>	121,7	79,7	109,7	97,8
Słowacja <i>Slovakia</i>	132,3	78,3	105,9	102,0
Węgry <i>Hungary</i>	130,7	76,9	107,7	97,1
Wlk. Brytania <i>United Kingdom</i>	117,3	92,3	114,6	100,0
Włochy <i>Italy</i>	200,0	133,3	56,3	x

Źródło: Eurostat [iww\_go\_atygo] - stan na dzień 28.08.2014 r.

Source: Eurostat [iww\_go\_atygo] As of 28.08.2014.

**MAPA 4. TRANSEUROPEJSKA SIĘĆ TRANSPORTOWA**  
**TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK**



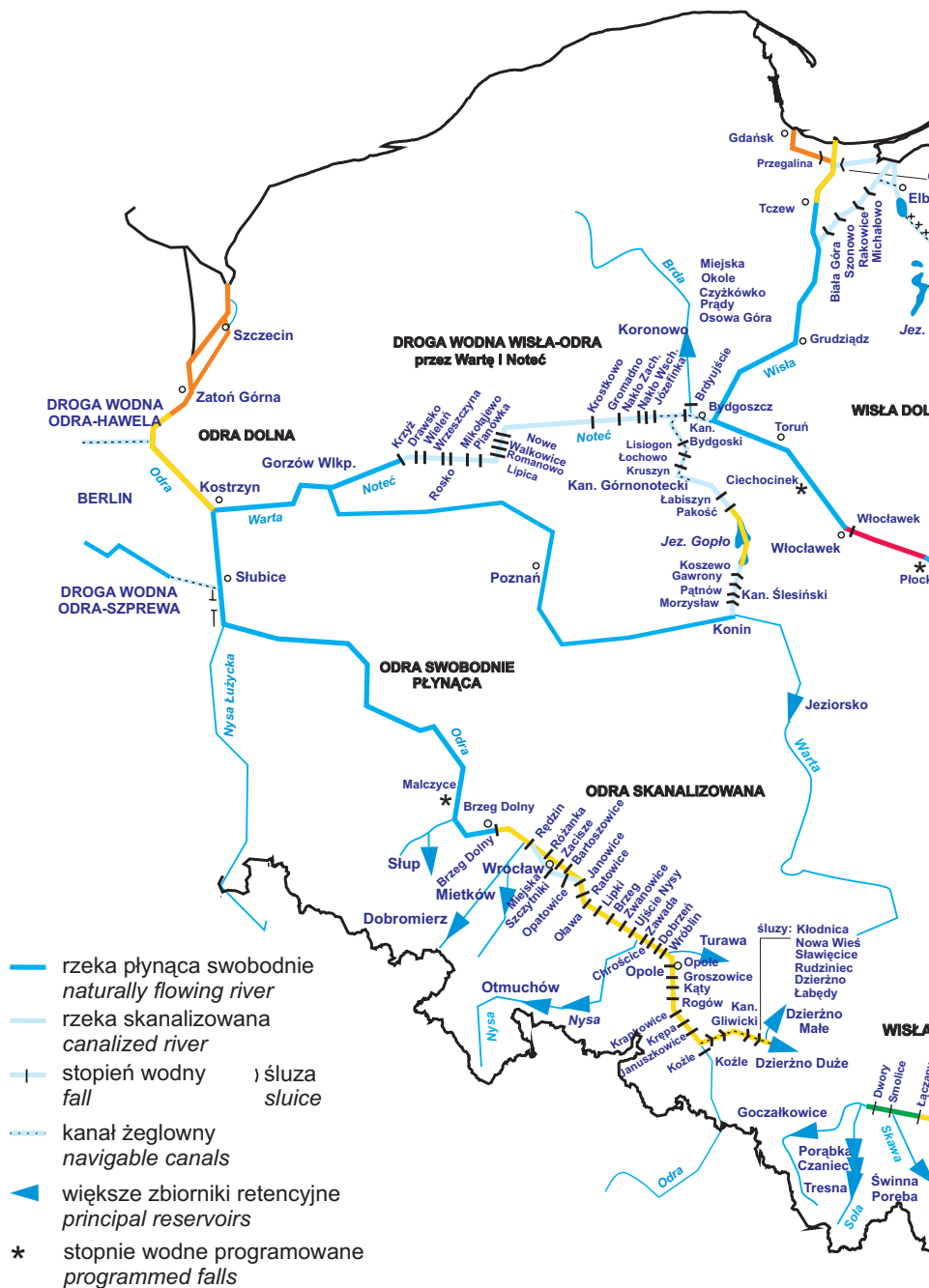
**Korytarze w sieci bazowej TEN-T**  
**TEN-T core network corridors**

- Korytarz bałtycko-adriatycki  
Baltic-Adriatic
- Korytarz Morze Północne- Morze Bałtyckie  
North sea-Baltic
- Korytarz śródziemnomorski  
Mediterranean
- Korytarz atlantycki  
Atlantic
- Korytarz Morze Północne-Morze Śródziemne  
North sea-mediterranean
- Korytarz Ren-Dunaj  
Rhine-Danube
- Korytarz wschodnio-śródziemnomorski  
Orient / East-med
- Korytarz skandynawsko-śródziemnomorski  
Scandinavian-mediterranean
- Korytarz Ren-Alpy  
Rhine-Alpine

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

**MAPA 5. ŚRÓDLĄDOWE DROGI WODNE W POLSCE**  
 INLAND WATERWAYS IN POLAND



- rzeka płynąca swobodnie  
naturally flowing river
- rzeka skanalizowana  
canalized river
- stopień wodny  
fall
- kanał żeglowny  
navigable canals
- ▲ większe zbiorniki retencyjne  
principal reservoirs
- ★ stopnie wodne programowane  
programmed falls



**MAPA 6. ŚRÓDLĄDOWE DROGI WODNE W EUROPIE**  
**INLAND WATERWAYS IN EUROPE**









**TABL. 1 KLASYFIKACJA TOWARÓW NST 2007**

Sekcja	Grupa	Opis
<b>01</b>		<b>Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa</b>
	01.1	Zboża
	01.2	Ziemniaki
	01.3	Burak cukrowy
	01.4	Pozostałe świeże owoce i warzywa
	01.5	Produkty leśnictwa i pozyskiwania drewna
	01.6	Żywe rośliny i kwiaty
	01.7	Inne substancje pochodzenia roślinnego
	01.8	Żywe zwierzęta
	01.9	Mleko surowe z bydła, owiec i kóz
	01.A	Inne surowce pochodzenia zwierzęcego
	01.B	Ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa
<b>02</b>		<b>Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny</b>
	02.1	Węgiel kamienny i brunatny
	02.2	Ropa naftowa
	02.3	Gaz ziemny
<b>03</b>		<b>Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor</b>
	03.1	Rudy żelaza
	03.2	Rudy metali nieżelaznych (z wyjątkiem rud uranu i toru)
	03.3	Minerały chemiczne i do produkcji nawozów (naturalne)
	03.4	Sól
	03.5	Kamień, piasek, żwir, glina, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa gdzie indziej niesklasyfikowane
	03.6	Rudy uranu i toru
<b>04</b>		<b>Produkty spożywcze, napoje i tytoń</b>
	04.1	Mięso, skóry i skórki surowe oraz produkty mięsne
	04.2	Ryby i produkty rybne przetworzone i zakonserwowane
	04.3	Owoce i warzywa przetworzone i zakonserwowane
	04.4	Oleje i tłuszcze roślinne i zwierzęce
	04.5	Przetwory mleczne i lody
	04.6	Produkty przemiału zbóż, skrobie i produkty skrobiowe oraz pasza dla zwierząt
	04.7	Napoje
	04.8	Inne produkty spożywcze gdzie indziej niesklasyfikowane i wyroby tytoniowe (z wyjątkiem paczkowanych lub pogrupowanych)
	04.9	Różne produkty spożywcze i wyroby tytoniowe paczkowane lub pogrupowane
<b>05</b>		<b>Wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty skórzane</b>

TABL. 1 KLASYFIKACJA TOWARÓW NST 2007 (cd.)

Sekcja	Grupa	Opis
	05.1	Materiały włókiennicze
	05.2	Odzież i wyroby futrzarskie
	05.3	Skóra i produkty skórzane
<b>06</b>		<b>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</b>
	06.1	Wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli)
	06.2	Masa włóknista, papier i wyroby z papieru
	06.3	Druki i nośniki informacji
<b>07</b>		<b>Koks i produkty rafinacji ropy naftowej</b>
	07.1	Produkty pieców koksowniczych, brykiety, brykietki i podobne paliwa stałe
	07.2	Ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej
	07.3	Produkty z ropy naftowej w stanie gazowym, skroplone lub sprężone
	07.4	Produkty rafinacji ropy naftowej w stanie stałym i w formie wosku
<b>08</b>		<b>Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe</b>
	08.1	Podstawowe mineralne produkty chemiczne
	08.2	Podstawowe organiczne produkty chemiczne
	08.3	Nawozy i związki azotowe (z wyłączeniem nawozów naturalnych)
	08.4	Tworzywa sztuczne i kauczuk syntetyczny w formach podstawowych
	08.5	Wyroby farmaceutyczne i parafarmakalia włącznie z pestycydami i pozostałymi środkami agrochemicznymi
	08.6	Wyroby z gumy lub z tworzyw sztucznych
	08.7	Paliwo jądrowe
<b>09</b>		<b>Inne niemetaliczne wyroby mineralne</b>
	09.1	Szkoło, wyroby ze szkła, wyroby ceramiczne
	09.2	Cement, wapno i gips
	09.3	Inne materiały i wyroby budowlane
<b>10</b>		<b>Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia</b>
	10.1	Żeliwo, stal i żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (z wyłączeniem rur)
	10.2	Metale nieżelazne i wyroby z nich
	10.3	Rury, przewody rurowe, profile drążone i ich łączniki
	10.4	Wyroby konstrukcyjne metalowe
	10.5	Grzejniki, elementy mocujące i inne wyroby metalowe
<b>11</b>		<b>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</b>
	11.1	Maszyny rolnicze i leśnicze
	11.2	Sprzęt gospodarstwa domowego gdzie indziej niesklasyfikowany (sprzet AGD)
	11.3	Urządzenia biurowe i komputery

TABL. 1 KLASYFIKACJA TOWARÓW NST 2007 (dok.)

Sekcja	Grupa	Opis
	11.4	Maszyny elektryczne i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane
	11.5	Części elektroniczne oraz urządzenia nadawcze
	11.6	Odbiorniki telewizyjne i radiowe; urządzenia do rejestracji i odtwarzania dźwięku i obrazu oraz akcesoria do nich
	11.7	Instrumenty medyczne, precyzyjne i optyczne, zegarki i zegary
	11.8	Inne maszyny, narzędzia mechaniczne i części
<b>12</b>		<b>Sprzęt transportowy</b>
	12.1	Produkty przemysłu samochodowego
	12.2	Pozostały sprzęt transportowy
<b>13</b>		<b>Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane</b>
	13.1	Meble
	13.2	Inne wytworzone towary
<b>14</b>		<b>Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady</b>
	14.1	Odpady z gospodarstw domowych i odpady miejskie
	14.2	Inne odpady i surowce wtórne
<b>15</b>		<b>Listy, paczki</b>
	15.1	Listy
	15.2	Paczki, małe pakunki
<b>16</b>		<b>Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów</b>
	16.1	Kontenery i nadwozia wymienne, puste
	16.2	Palety i inne opakowania, puste
<b>17</b>		<b>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</b>
	17.1	Przeprowadzki mieszkaniowe
	17.2	Bagaż i artykuły przewożone przez podróżnych
	17.3	Pojazdy do naprawy
	17.4	Sprzęt z fabryk, rusztowania
	17.5	Inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane
<b>18</b>		<b>Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem</b>
	18.0	Towary pogrupowane
<b>19</b>		<b>Towary, których nie można zidentyfikować: towary, których z jakichkolwiek powodów nie można zidentyfikować, a przez to przypisać do grup 01-16</b>
	19.1	Towary, których nie można zidentyfikować w kontenerach lub nadwoziach wymiennych
	19.2	Inne towary, których nie można zidentyfikować
<b>20</b>		<b>Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane</b>
	20.0	Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane

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.

TABL. 1 NST 2007 GOODS CLASSIFICATION

Division	Group	Description
<b>01</b>		<b>Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products</b>
	01.1	Cereals
	01.2	Potatoes
	01.3	Sugar beet
	01.4	Other fresh fruit and vegetables
	01.5	Products of forestry and logging
	01.6	Live plants and flowers
	01.7	Other substances of vegetable origin
	01.8	Live animals
	01.9	Raw milk from bovine cattle, sheep and goats
	01.A	Other raw materials of animal origin
	01.B	Fish and other fishing products
<b>02</b>		<b>Coal and lignite; crude petroleum and natural gas</b>
	02.1	Coal and lignite
	02.2	Crude petroleum
	02.3	Natural gas
<b>03</b>		<b>Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores</b>
	03.1	Iron ores
	03.2	Non-ferrous metal ores (except uranium and thorium ores)
	03.3	Chemical and (natural) fertilizer minerals
	03.4	Salt
	03.5	Stone, sand, gravel, clay, peat and other mining and quarrying products n.e.c.
	03.6	Uranium and thorium ores
<b>04</b>		<b>Food products, beverages and tobacco</b>
	04.1	Meat, raw hides and skins and meat products
	04.2	Fish and fish products, processed and preserved
	04.3	Fruit and vegetables, processed and preserved
	04.4	Animal and vegetable oils and fats
	04.5	Dairy products and ice cream
	04.6	Grain mill products, starches, starch products and prepared animal feeds
	04.7	Beverages
	04.8	Other food products n.e.c. and tobacco products (except in parcel service or grouped)
	04.9	Various food products and tobacco products in parcel service or grouped
<b>05</b>		<b>Textiles and textile products; leather and leather products</b>
	05.1	Textiles
	05.2	Wearing apparel and articles of fur
	05.3	Leather and leather products

TABL. 1 NST 2007 GOODS CLASSIFICATION (cont.)

Division	Group	Description
<b>06</b>		<b>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</b>
	06.1	Products of wood and cork (except furniture)
	06.2	Pulp, paper and paper products
	06.3	Printed matter and recorded media
<b>07</b>		<b>Coke and refined petroleum products</b>
	07.1	Coke oven products; briquettes, ovoids and similar solid fuels
	07.2	Liquid refined petroleum products
	07.3	Gaseous, liquefied or compressed petroleum products
	07.4	Solid or waxy refined petroleum products
<b>08</b>		<b>Chemicals, chemical products, and man-made fibers; rubber and plastic products; nuclear fuel</b>
	08.1	Basic mineral chemical products
	08.2	Basic organic chemical products
	08.3	Nitrogen compounds and fertilizers (except natural fertilizers)
	08.4	Basic plastics and synthetic rubber in primary forms
	08.5	Pharmaceuticals and paracheicals, including pesticides and other agri-chemical products
	08.6	Rubber or plastic products
	08.7	Nuclear fuel
<b>09</b>		<b>Other non-metallic mineral products</b>
	09.1	Glass and glass products, ceramic and porcelain products
	09.2	Cement, lime and plaster
	09.3	Other construction materials, manufactures
<b>10</b>		<b>Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment</b>
	10.1	Basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (except tubes)
	10.2	Non-ferrous metals and products thereof
	10.3	Tubes, pipes, hollow profiles and related fittings
	10.4	Structural metal products
	10.5	Boilers, hardware, weapons and other fabricated metal products
<b>11</b>		<b>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</b>
	11.1	Agricultural and forestry machinery
	11.2	Domestic appliances n.e.c. (White goods)
	11.3	Office machinery and computers
	11.4	Electric machinery and apparatus n.e.c.
	11.5	Electronic components and emission and transmission appliances

TABL. 1 NST 2007 GOODS CLASSIFICATION (cont.)

Division	Group	Description
	11.6	Television and radio receivers; sound or video recording or reproducing apparatus and associated goods (brown goods)
	11.7	Medical, precision and optical instruments, watches and clocks
	11.8	Other machines, machine tools and parts
<b>12</b>		<b>Transport equipment</b>
	12.1	Automobile industry products
	12.2	Other transport equipment
<b>13</b>		<b>Furniture; other manufactured goods n.e.c.</b>
	13.1	Furniture
	13.2	Other manufactured goods
<b>14</b>		<b>Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes</b>
	14.1	Household and municipal waste
	14.2	Other waste and secondary raw materials
<b>15</b>		<b>Mail, parcels</b>
	15.1	Mail
	15.2	Parcels, small packages
<b>16</b>		<b>Equipment and material utilized in the transport of goods</b>
	16.1	Containers and swap bodies in service, empty
	16.2	Pallets and other packaging in service, empty
<b>17</b>		<b>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.</b>
	17.1	Household removal
	17.2	Baggage and articles accompanying travellers
	17.3	Vehicles for repair
	17.4	Plant equipment, scaffolding
	17.5	Other non-market goods n.e.c.
<b>18</b>		<b>Grouped goods: a mixture of types of goods which are transported together</b>
	18.0	Grouped goods
<b>19</b>		<b>Unidentifiable goods: goods which for any reason cannot be identified and therefore cannot</b>
	19.1	Unidentifiable goods in containers or swap bodies
	19.2	Other unidentifiable goods
<b>20</b>		<b>Other goods n.e.c.</b>
	20.0	Other goods not elsewhere classified

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.