ISSN 1733-8670

ZESZYTY NAUKOWE NR 12 (84)
AKADEMII MORSKIEJ
Szczecin 2007

WYDZIAŁ INŻYNIERYJNO-EKONOMICZNY TRANSPORTU

Anna Białas–Motyl

Przewozy ładunków transportem śródlądowym i praca przewozowa w krajach europejskich w latach 1990–2004

Słowa kluczowe: *transport śródlądowy, przewozy ładunków, praca przewozowa*

Przewozy ładunków transportem śródlądowym w niektórych krajach europejskich stanowią znaczny udział w transporcie ładunków ogółem. Do krajów o znaczącym wolumenie przewozów i pracy przewozowej należą między innymi Holandia, Belgia, Niemcy oraz Francja. W krajach tych masa przewożonych ładunków oraz praca przewozowa mają od wielu już lat nieznaczną tendencję zwyżkową. Inne kraje (Polska, Austria czy Luksemburg) odnotowują znaczące wahania przewozów. W niniejszym artykule przedstawiono przewozy i pracę przewozową w transporcie ładunków żeglugą śródlądową w wybranych krajach europejskich, które ze względu na członkostwo w Unii Europejskiej, jak i wolumen przewozów zobowiązane są do przekazywania danych statystycznych do Eurostatu.

Inland Waterway Goods Transport and Cargo Transport in European Countries in the Years 1990–2004

Key words*: inland waterway transport, goods, transport, cargo transport*

Inland waterway goods transport has got, in some European countries, quite an important share in the total goods transport. The Netherlands, Belgium, Germany and France are regarded as the main important countries, taking into consideration both the volume of the cargo transported and tonne-km performed. The tendency since the beginning of the 90-ies has been positive. There are strong fluctuations in such countries as Poland, Austria or Luxembourg. The volume of good transported by inland waterway transport as well as the tonne-km performed in selected European countries has been presented in the article. The countries are obliged to deliver the data on inland waterway transport to the Eurostat.

Wprowadzenie

Podstawą zbierania danych o przewozach ładunków transportem śródlądowym i pracy przewozowej w krajach Unii Europejskiej jest Dyrektywa 80/l119/EEC dotycząca przekazywania danych statystycznych o przewozach ładunków drogami śródlądowymi[1].

Zgodnie z zapisami tej dyrektywy, kraje członkowskie Unii Europejskiej, w których przewozy ładunków żeglugą śródlądową przekraczają 1 mln ton rocznie[2], zobowiązane są do przekazywania do Urzędu Statystycznego Unii Europejskiej danych dotyczących infrastruktury (długość, klasa dróg śródlądowych), taboru (barek z własnym i bez napędu oraz holowników i pchaczy) oraz przewozów transportem śródlądowym (waga towarów i odległość przewozu).

Ważnym założeniem zbierania danych o przewozach transportem śródlądowym jest zasada, że wielkość przewozów ładunków (oraz praca przewozowa) określa się dla danego kraju biorąc pod uwagę transport ładunków, jaki odbywał się po drogach śródlądowych znajdujących się na terenie danego kraju (bez względu na rodzaj transportu: krajowy, międzynarodowy czy tranzyt).

Kraje, które przystępowały do Unii Europejskiej w latach objętych badaniem przekazywały dane o transporcie śródlądowym dobrowolnie lub w ramach programów przystosowawczych.

Analiza przewozów ładunków transportem śródlądowym

Najważniejszymi krajami, jeżeli chodzi o transport ładunków żeglugą śródlądową są: Holandia, Niemcy, Belgia i Francja (wykres 1). Holandia to najważniejszy kraj, jeżeli chodzi o przewozy ładunków – w ciągu roku przewozi się średnio około 300 milionów ton ładunków, natomiast w Niemczech – średnio 220 milionów ton.

W latach 1990–2003 w Holandii i Niemczech transport śródlądowy ładunków miał bardzo nieznaczną tendencję zwyżkową (przewozy wzrastały średnio z roku na rok o 0,2%) z kilkoma wahaniami tych przewozów w niektórych latach. Można stwierdzić, że zarówno w przypadku Holandii (spadek liczebności taboru), jak i Niemiec (zwiększanie liczebności taboru), zmiany w stanie floty transportowej nie miały praktycznie wpływu na wielkość przewozów. W przypadku Belgii (średnio 110 milionów ton ładunków rocznie) tendencja zwyżkowa w przewozach była bardziej wyraźna (średnio z roku na rok o 2,7%), nie wystąpiły też wahania. Czwartym znaczącym krajem, jeżeli chodzi o transport ładun-

[1] Council Directive of 17 November 1980 on ‘statistical returns in respect of carriage of goods by inland waterways, No L 339130 Official Journal of the European Communities z dnia 15.12.80.

[2] Art 2. punkt 2 Dyrektywy 80/l119/EEC

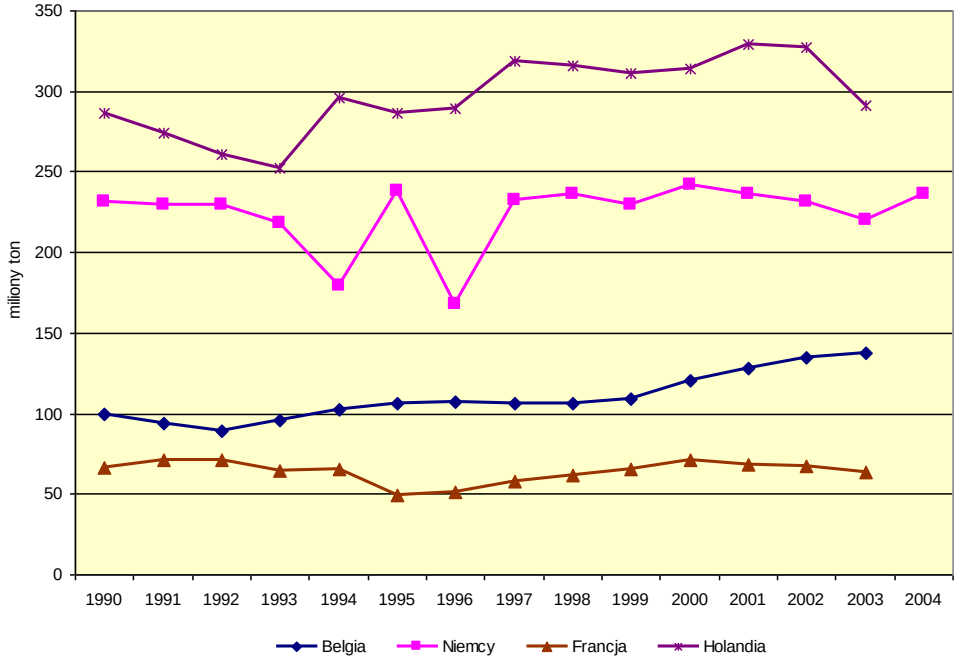
ków transportem śródlądowym była Francja – średnio 64 miliony ton w ciągu roku. Pomimo znacznej redukcji taboru (barek i holowników) nie odnotowano znaczącego spadku przewozów ładunków (średnio z roku na rok o 0,3%).

Jeżeli chodzi o wykonaną pracę przewozową (wykres 2), to należy podkreślić, że chociaż Holandia jest najbardziej znaczącym krajem pod względem wolumenu przewozów, to (ze względu na stosunkowo małą powierzchnię kraju) w przypadku pracy przewozowej znajduje się na drugim miejscu – za Niemcami. Średnio w ciągu roku wykonana praca przewozowa deklarowana przez Holandię wynosi 37,9 miliarda tono-km, podczas gdy dla Niemiec – 59,6 miliarda tono-km. Dużo mniejsze wartości pracy przewozowej występują w przypadku Francji (średnio 7,8 miliarda tono-km w latach 1990–2003) i Belgii (średnio 6,2 miliarda tono-km). Związane jest to z dużo mniejszym wolumenem przewozów na terytorium Francji oraz (w przypadku Belgii) małą powierzchnią kraju.

Wykres 1

Przewozy ładunków transportem śródlądowym w najważniejszych krajach europejskich w latach 1990–2004

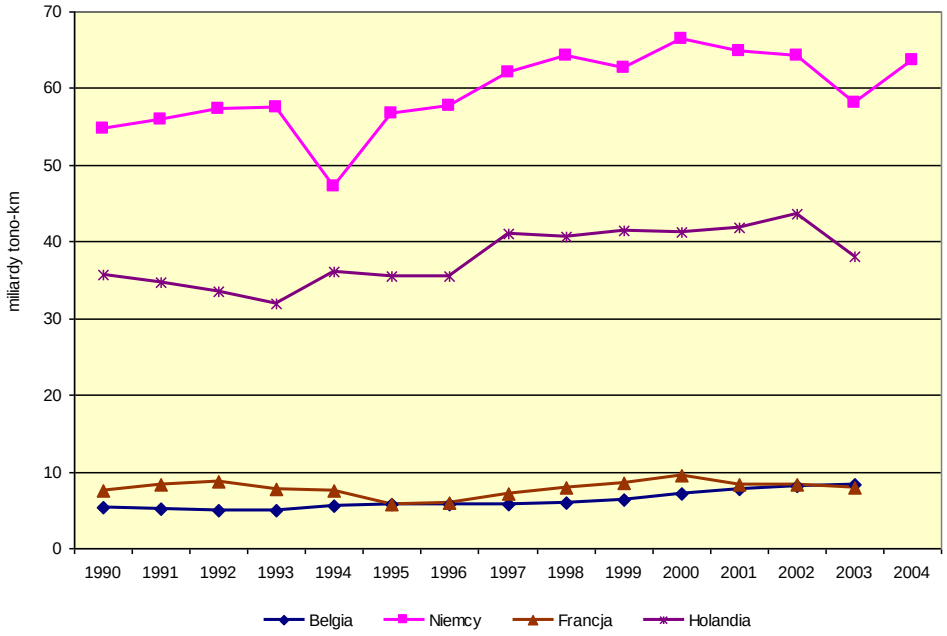
Carriage of cargo by inland transport in the most important European countries in the years 1990–2004



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

Wykres 2

Praca przewozowa związana z przewozem ładunków transportem śródlądowym
w najważniejszych krajach europejskich w latach 1990–2004
Carriage work bound with inland cargo transport
in the most important European countries in the years 1990–2004



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

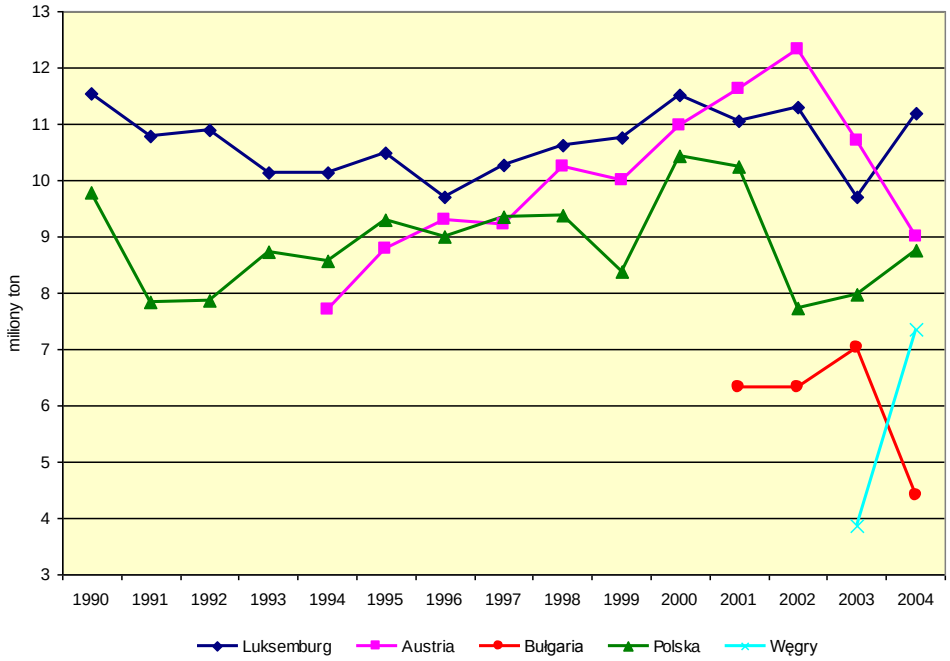
Wśród krajów europejskich o mniej znaczącym udziale w przewozach ładunków transportem śródlądowym, w tym także Polski (wykres 3), należy podkreślić znaczące wahania wielkości przewozów ładunków w poszczególnych latach. Tylko w przypadku Austrii można odnotować bardzo nieznaczną tendencję wzrostową – średnio z roku na rok o 1,6% (dla lat 1994–2004). W ciągu roku przewozy austriackie wzrosły z 7,7 miliona ton (1994 rok) do około 9,0 milionów ton (2004 rok). Krajami o zbliżonym wolumenie przewozów są: Luksemburg (9,9 miliona ton) oraz Polska (średnio 8,3 miliona ton). Jednak oba te kraje w analizowanym okresie odnotowywały z roku na rok spadek przewozów średnio o 1,2% (Luksemburg) i 0,8% (Polska). W Bułgarii, która zaczęła przekazywać dane do Eurostatu od 2001 roku, następował znaczący spadek przewozów z 6,3 miliona ton (2001 rok) do 4,4 miliona ton (2004 rok).

W omówionych krajach w ramach pracy przewozowej wykonanej przez tabor żeglugi śródlądowej najbardziej stabilnymi wynikami transportu charakteryzował się Luksemburg, ale ze względu na niewielką powierzchnię tego kraju wartości pracy przewozowej były najniższe w stosunku do pozostałych krajów

(wykres 4). W przypadku Bułgarii niestabilny wolumen przewozów (w latach 2001–2004) nie miał wpływu na systematycznie wzrastającą pracę przewozową. Może to oznaczać zwiększenie się długości tras przewozu ładunków na terytorium tego kraju. W Austrii natomiast wystąpiło zjawisko odwrotne – przy dosyć stabilnym wolumenie przewozów ładunków wystąpiły znaczne wahania, a od 2002 roku gwałtowny spadek wykonywanej pracy przewozowej na terenie austriackich śródlądowych szlaków wodnych. Polska odnotowywała wahania zarówno w przewozach ładunków, jak i pracy przewozowej. Można stwierdzić, że pomimo znacznych wahań wolumenu przewozów, praca przewozowa miała raczej tendencję zwyżkową.

Wykres 3

Przewozy ładunków transportem śródlądowym w pozostałych krajach europejskich*
w latach 1990–2004
*Carriage of cargo by inland transport in remaining European countries**
in the years 1990–2004

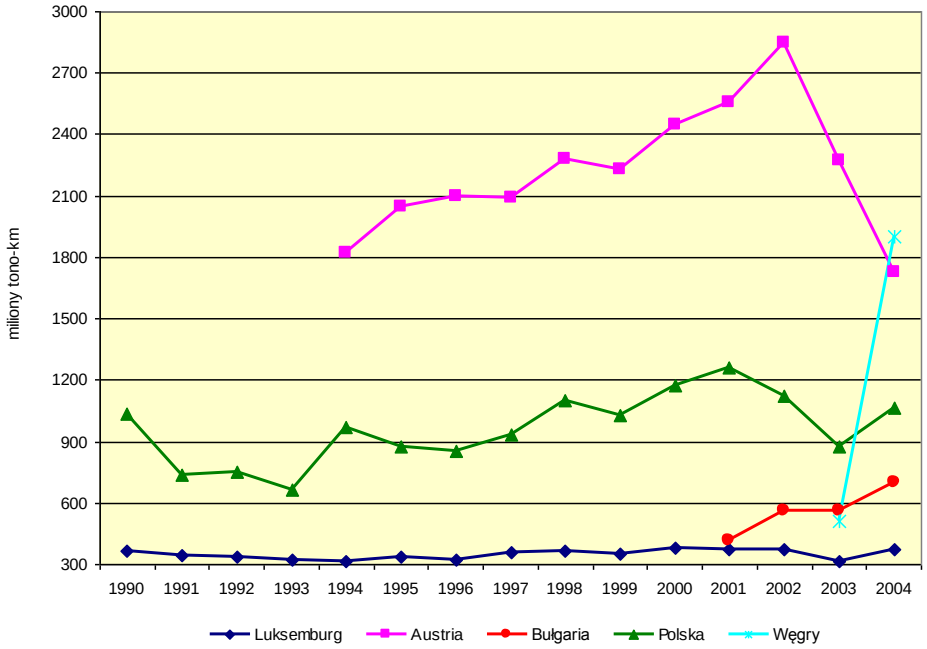


* Kraje przekazujące dane dotyczące przewozów ładunków transportem śródlądowym do Eurostatu.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat oraz „Transport. Wyniki działalności" za lata 1990–2004, GUS, Warszawa.

Wykres 4

Praca przewozowa związana z przewozem ładunków transportem śródlądowym w pozostałych krajach europejskich w latach 1990–2004
Carriage work bound with inland cargo transport in remaining European countries in the years 1990–2004



* Kraje przekazujące dane dotyczące przewozów ładunków transportem śródlądowym do Eurostatu

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat oraz „Transport. Wyniki działalności" za lata 1990–2004, GUS, Warszawa.

Podsumowanie

W Europie do krajów o największym znaczeniu pod względem przewozów ładunków transportem śródlądowym należą cztery kraje: Belgia, Francja, Niemcy oraz Holandia. Biorąc pod uwagę zarówno wolumen przewozów, jak i prace przewozowe, należy podkreślić, że są one stabilne z nieznaczną tendencją zwyżkową.

W przypadku pozostałych krajów (Austria, Luksemburg czy Polska) przewozy ładunków transportem śródlądowym podlegają bardziej dynamicznym zmianom – występują zarówno gwałtowne wzrosty, jak i spadki. Trudno jest określić przyczyny tych zmian, szczególnie dla krajów, które przekazują do Eurostatu informacje o przewozach od niedawna (Węgry czy Bułgaria).

Literatura

1. *Council Directive of 17 November 1980 on 'statistical returns in respect of carriage of goods by inland waterways (80/l 119/EEC), No L 339130 Official Journal of the European Communities z dnia 15.12.1980.*
2. Dane Urzędu Statystycznego Unii Europejskiej (Eurostat), http://epp.eurostat.cec.eu.int.
3. *Transport. Wyniki działalności za lata 1990–2004*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

Wpłynęło do redakcji w październiku 2006 r.

Recenzent

dr hab. Mariusz Jedliński, prof. US

Adres Autorki

dr inż. Anna Białas-Motyl
Akademia Morska w Szczecinie
Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu
Instytut Zarządzania Transportem
70-507 Szczecin, ul. Henryka Pobożnego 11