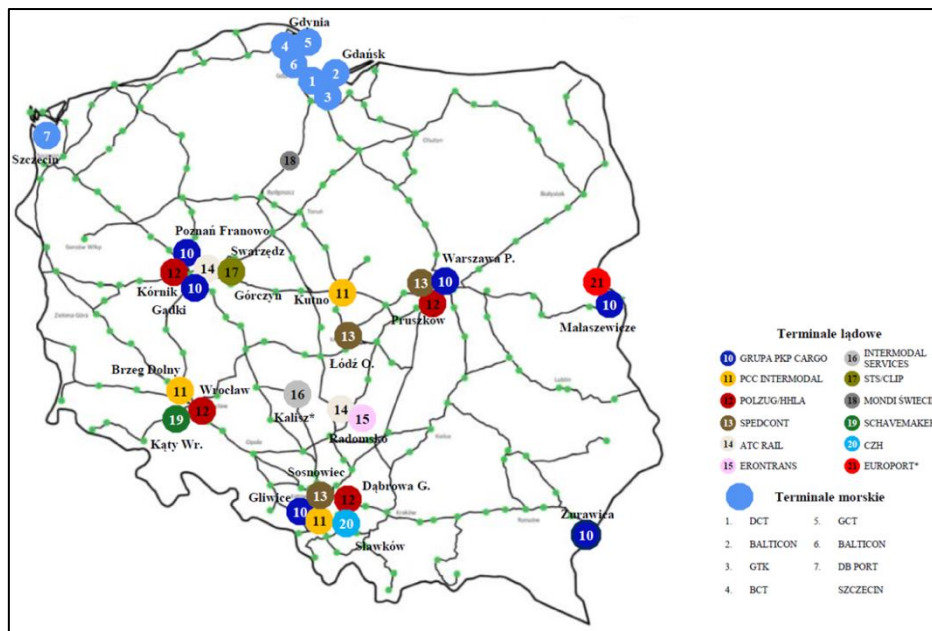


(14,0%) i CTL (6,9%). Pozostała część przypadła przewoźnikom: STK Wrocław, PKP LHS, Rail Polska oraz ECCO Rail. W przewozach intermodalnych łącznie przewieziono 8 633 tys. ton i wykonano pracę przewozową równą 3 067 mln tonokilometrów.



Rys. 6.7. Lokalizacja terminali intermodalnych w Polsce
(źródło: Transport intermodalny w polityce transportowej państwa, Z. Klepacki)

6.5. PRZEWOZY ŁADUNKÓW TRANSPORTEM WODNYM

W przewozach towarowych żegluga wodna śródlądowa jest bardziej atrakcyjna, niż przewozy pasażerskie transportem wodnym. Stan ilościowy w latach 2000-2013 taboru wodnego śródlądowego wykorzystywanego w przewozach towarowych został zilustrowany na rys. 6.8. Masa przewiezionych ładunków transportem wodnym oraz wykonana praca przewozowa została zobrazowana na rys. 6.9.

Tabor towarowy transportu wodnego w rozpatrywanym okresie (2000-2013) uległ nieznaczniemu zwiększeniu – głównie za sprawą zwiększenia się liczby barek, gdyż liczba holowników i pchaczy zmniejszyła się. Liczbowy stan taboru barkowego w tym okresie wykazywał dość znaczne wahania. Największy wzrost w liczbie tego rodzaju środków transportowych nastąpił w latach 2000-2001. Później, do roku 2008 systematycznie ulegał zmniejszeniu. Wzrósł ponownie w roku 2009, jednak od tego czasu znów zmniejszył się do roku 2012. W okresie 2012-2013 liczba taboru barkowego ponownie nieznacznie wzrosła. W przypadku pchaczy i holowników jedyny wzrost w stanie ilościowym nastąpił w okresie 2000-2001 oraz 2008-2010. W pozostałych okresach stan ten ulegał powolnemu zmniejszaniu.

Przewozy masy ładunkowej zmniejszyły się w latach 2000-2002, po czym podlegały zwiększeniu do roku 2005. W okresie 2005-2007 nastąpiło niewielkie wahanie w przewiezionej masie towaru. Taka sama sytuacja następowała w pracy przewozowej.