

Ładunki niebezpieczne na kolei – perspektywa 2013-2022

02.02.2024

Transport kolejowy odgrywa ogromne znaczenie przy przewozie ładunków niebezpiecznych. W Europie jesteśmy drugim krajem pod względem wielkości kolejowych przewozów materiałów, które mogą stanowić potencjalne zagrożenie.

Przewóz ładunków niebezpiecznych koleją jest nieporównywalnie bezpieczniejszy niż transport drogowy. Zapewnia też znacznie większy potencjał. W 2022 r. przewozy ładunków niebezpiecznych realizowało 36 przewoźników, a udział tego typu ładunków w ogóle przewozów towarów osiągnął 17,2% wykonanej pracy przewozowej. Pod tym względem widoczny jest trend wzrostowy – w ciągu dziesięciu lat praca przewozowa w tym sektorze wzrosła w Polsce aż o 81%. W Europie pod względem wielkości przewozów materiałów niebezpiecznych koleją lepsi są tylko Niemcy.

W 2022 r. przewoźnicy towarowi przewieźli ogółem 248,5 mln ton ładunków i wykonali pracę przewozową na poziomie 62,5 mld tkm. Waga ładunków niebezpiecznych stanowiła w tym transporcie blisko 31 mln ton, czyli więcej o 4,7% w stosunku do 2021 r. Praca przewozowa wykonana w tej grupie ładunków to ponad 10,7 mld tkm. Oznacza to niemal dwukrotny wzrost w ciągu 10 lat (5,93 mld tkm w 2013 r.).

Średnia odległość przewozu w 2022 r. wyniosła 347 km. Tu również widoczny jest wzrost. W porównaniu z 2021 r. wynik jest wyższy o 17 km. W latach 2013-2022 przewozy ładunków niebezpiecznych realizowane były głównie w komunikacji

POWIĄZANE INFORMACJE

Przewozy
ładunków
niebezpiecznych w
Polsce w
latach
2013-2022

krajowej – od 64 do 68,6%. Najwyższy udział przewozów krajowych był w 2020 r.

Kolej jest naturalnym wyborem do przewozu ładunków niebezpiecznych, ponieważ w dużo mniejszym stopniu narażona jest na kolizje z innymi uczestnikami ruchu. W przewozach tego typu ładunków kluczową grupą pozostają od lat ciekłe materiały zapalne. W 2022 r. stanowiły one blisko 66% masy i prawie 73% pracy przewozowej na tle ogółu przewiezionych ładunków niebezpiecznych. Na drugim miejscu w obu kategoriach znalazła się grupa różne materiały i przedmioty niebezpieczne (13,25% masy i 10,66% pracy przewozowej). Do tej klasy zakwalifikowane są m.in. materiały wydzielające szkodliwe pary czy zawierające alergeny. Kolej wybierana jest najczęściej do przewozu towarów masowych, takich jak paliwa płynne, dzięki możliwości wykorzystania specjalistycznego taboru i korzyści wynikających z ekonomii skali.

Jakie inne ładunki niebezpieczne są przewożone? Jak kształtuje się ten rynek? Odpowiedzi na te pytania znajdują się w pierwszym [raporcie](#) poświęconym w całości przewozom ładunków niebezpiecznych w Polsce. Jego zakres obejmuje dziesięć lat – od 2013 do 2022 r. Przedstawia przekrojowe statystyki przewozu ładunków niebezpiecznych, a także zmiany tego segmentu na przestrzeni dziesięciu lat. Raport pokazuje także wpływ przewozu ładunków niebezpiecznych na transport ładunków ogółem w Polsce. Dane obrazują również, jak kształtował się rynek przewozu ładunków niebezpiecznych zarówno w komunikacji krajowej, jak i międzynarodowej.