

Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2023 r.

29.07.2024 r.


18,6%

Spadek przewozów ładunków w porównaniu z 2022 r.


8,3%

Spadek pracy przewozowej w porównaniu z 2022 r.

Układ i długość śródlądowych dróg wodnych w Polsce od lat utrzymuje się na zbliżonym poziomie, a wielkość ładunków przewiezionych przez polskich armatorów żeglugą śródlądową ulega zmniejszaniu. Wśród czynników, które mają bezpośredni wpływ na spadek przewozów ładunków i pracy przewozowej w żegludze śródlądowej, należy wymienić niedostateczne zagospodarowanie dróg wodnych oraz niekorzystne warunki nawigacyjne determinujące podstawowe parametry konstrukcyjne taboru, tj. stosunkowo małą ładowność barek. Przekłada się to bezpośrednio na wolumen przewożonych ładunków. Przy niewielkiej skali przewozów żeglugą śródlądową, wolumen przewiezionych ładunków mierzony w tonach podlega dużym wahaniom wynikającym z charakteru tych przewozów.

Śródlądowe drogi wodne

Głównymi czynnikami determinującymi efektywność transportu wodnego śródlądowego są użegłownienie dróg wodnych i dostosowanie ich warunków nawigacyjnych do poziomu właściwego dla dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym.

Wykres 1. Struktura eksploatowanych śródlądowych dróg wodnych w Polsce w 2023 r.



Długość sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce w 2023 r. wyniosła 3767 km, z czego 2522 km stanowiły uregulowane rzeki żeglowne, 656 km – skanalizowane odcinki rzek, 335 km – kanały, a 255 km – jeziora żeglowne. Eksploatowanych przez żeglugę było 3549 km (94,2%) dróg żeglownych. Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym¹ (klasy IV i V) w 2023 r. spełniało w Polsce 5,5% długości dróg wodnych (205,9 km). Pozostałą sieć dróg wodnych tworzą drogi o znaczeniu regionalnym (klasy I, II i III), których łączna długość w 2023 r. wyniosła 3561,5 km.

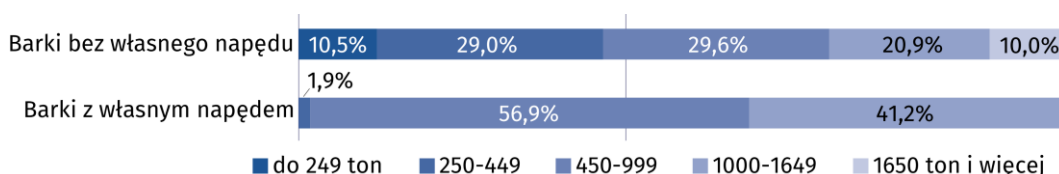
¹ Klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych zatwierdzona przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ i EKMT w 1992 r.

Tabor żeglugi śródlądowej

W Polsce w 2023 r. liczba pchaczy oraz holowników stanowiących tabor holowniczy żeglugi śródlądowej wyniosła 141 sztuk, tj. o 17 więcej niż w roku poprzednim. Tabor pasażerski liczył 109 jednostek, tj. o 7 mniej niż rok wcześniej. Zmniejszyła się liczba barek z własnym napędem – o 4 jednostki (do 58), zwiększyła się natomiast liczba barek bez własnego napędu (barki do pchania i holowania) – o 15 jednostek (do 192). W strukturze rodzajowej taboru barkowego dominują jednostki wykorzystywane w systemie pchanym (76,4% ogółu taboru barkowego), którymi w 2023 r. przewieziono 845,9 tys. ton ładunków (50,1% ogółu towarów przetransportowanych żeglugą śródlądową). W grupie taboru barkowego przeważały jednostki pływające o słabszych parametrach konstrukcyjnych, wymagające niższych norm technicznych infrastruktury wodnej.

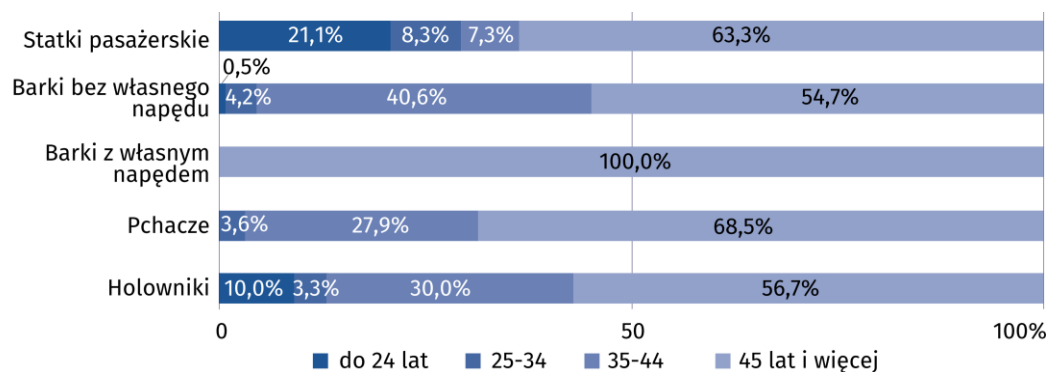
77% taboru barkowego stanowią jednostki bez własnego napędu, przy czym ponad połowę z nich wyprodukowano w latach 1949–1979

Wykres 2. Struktura taboru barkowego żeglugi śródlądowej według grup ładowności w 2023 r.



Większa część taboru żeglugi śródlądowej jest zdekapitalizowana i wymaga odtworzenia. Jego wiek znacznie przekracza normatywny okres użytkowania, a dalsza eksploatacja możliwa jest jedynie dzięki stałej modernizacji. Według danych za 2023 r. większość wykorzystywanych pchaczy (68,5%), ponad połowa barek do pchania (54,7%) oraz wszystkie barki z własnym napędem zostały wyprodukowane w latach 1949–1979.

Wykres 3. Struktura wiekowa taboru żeglugi śródlądowej w 2023 r.



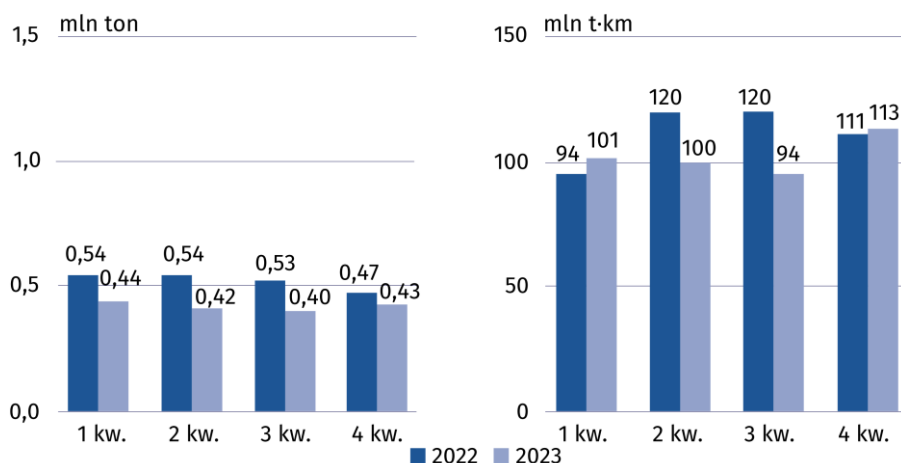
Przewozy w żegludze śródlądowej

Niedostateczne zagospodarowanie dróg żeglownych w Polsce, zarówno pod względem charakteru (rzeki skanalizowane, swobodnie płynące, kanały), jak i parametrów żeglugowych (wymiary śluz, głębokość i szerokość szlaku, wysokości mostów) wpływa na specyfikę żeglugi śródlądowej i powoduje, że nie odgrywa ona znaczącej roli w polskim systemie transportowym.

Udział transportu śródlądowego w przewozach ładunków ogółem w 2023 r. wyniósł 0,08%

W 2023 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 1689,2 tys. ton ładunków, a w ujęciu pracy przewozowej wykonano 408,4 mln t·km. Wartości te były mniejsze niż przed rokiem odpowiednio o 18,6% i 8,3%. Największy spadek przewozów ładunków oraz wykonanej pracy przewozowej w skali roku odnotowano w III kwartale (odpowiednio o 24,5% i 21,5%).

Wykres 4. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według kwartałów

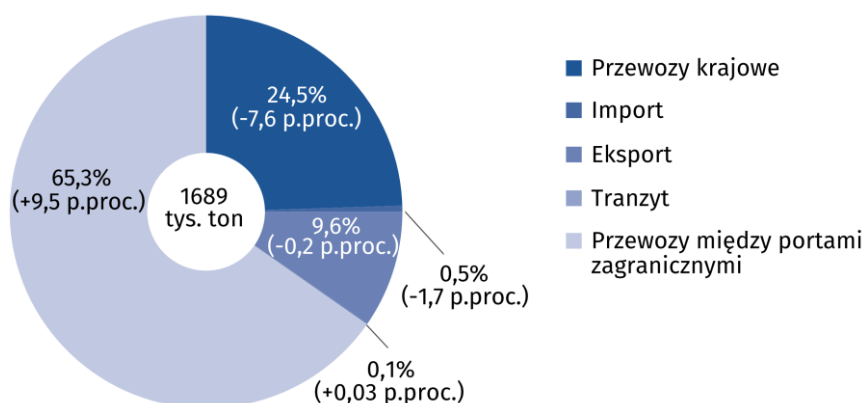


W 2023 r. średnia odległość przewozu 1 tony w transporcie międzynarodowym wyniosła 303,0 km (przed rokiem – 294,7 km), a w transporcie krajowym – 53,3 km (odpowiednio 44,8 km). W porównaniu z 2022 r. w transporcie krajowym odnotowano zmniejszenie przewozów ładunków o 38,0% (do 414,2 tys. ton) oraz pracy przewozowej o 26,2% (do 22,1 mln t·km). Znaczny spadek przewozów ładunków odnotowano głównie w takich grupach ładunków jak: węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny, koks i produkty rafinacji ropy naftowej, inne niemetaliczne wyroby mineralne. Wzrost odnotowano m.in. w grupach: produkty spożywcze, napoje i tytoń, rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf, uran i tor oraz metale podstawowe, wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia.

Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w 2023 r. wzrosła zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym

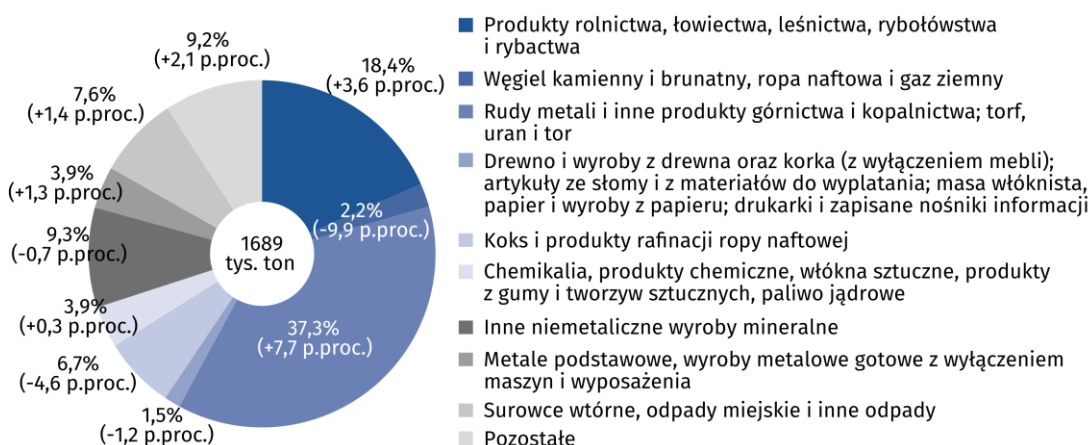
W 2023 r. ponad połowa przewozów towarów zrealizowanych żeglugą śródlądową przez polskich armatorów odbyła się w ramach transportu międzynarodowego (75,5%). W stosunku do roku poprzedniego odnotowano spadek wielkości przewozów między portami zagranicznymi (o 4,8%), mimo to ich udział w transporcie międzynarodowym ogółem był nadal dominujący i w 2023 r. wyniósł 86,5% (wzrost o 4,3 p. proc.). Zmniejszyły się przewozy ładunków eksportowanych (o 19,9%) oraz ładunków importowanych (o 82,3%). Eksport stanowił 12,8% ogółu przewozów międzynarodowych, a głównym jego kierunkiem były Niemcy. Udział przewozów w tej relacji wyniósł 87,6% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi.

Wykres 5. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według kierunków w 2023 r. i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego



W strukturze przewożonych ładunków w 2023 r., podobnie jak w latach poprzednich, dominowały towary z grupy rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf, uran i tor (37,3%).

Wykres 6. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według głównych grup ładunków w 2023 r. i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego



W 2023 r. w ruchu turystycznym 109 statków pasażerskich żeglugi śródlądowej przewiozło łącznie 1128,0 tys. osób, a wykonana praca przewozowa wyniosła 12269,4 tys. pasażerokilometrów, tj. więcej niż przed rokiem w przypadku liczby przewiezionych pasażerów (o 2,5%), a mniej w odniesieniu do pracy przewozowej (o 9,4%).

Liczba osób przewiezionych statkami pasażerskimi żeglugi śródlądowej zwiększyła się w skali roku o 2,5%

Tablica 1. Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową

Wyszczególnienie	2022	2023
Liczba miejsc pasażerskich	11 017	10 487
Liczba pasażerów	1 100 941	1 128 011
Liczba pasażerokilometrów	13 548 681	12 269 426
Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km	12	11

Transport śródlądowy pozostaje jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportu. W 2023 r. w rejestrach wypadków żeglugowych prowadzonych przez właściwe urzędy żeglugi śródlądowej odnotowano 3 wypadki, przy czym żaden z nich nie był związany z przewozem ładunków niebezpiecznych.

W przypadku cytowania danych Głównego Urzędu Statystycznego prosimy o zamieszczenie informacji: „Źródło danych GUS”, a w przypadku publikowania obliczeń dokonanych na danych opublikowanych przez GUS prosimy o zamieszczenie informacji: „Opracowanie własne na podstawie danych GUS”.

Opracowanie merytoryczne:
Urząd Statystyczny w Szczecinie

Z-ca Dyrektora Katarzyna Dmitrowicz-Życka

Tel: 91 459 77 00

Rozpowszechnianie:
Wydział Współpracy z Mediami

Tel. komórkowy: +48 695 255 032

Tel. stacjonarne: +48 22 608 38 04, +48 22 449 41 45,
+48 22 608 30 09

e-mail: obslugaprasowa@stat.gov.pl



stat.gov.pl



@GUS_STAT



@GlownyUrzadStatystyczny



gus_stat



glownyurządstatystycznygus



glownyurządstatystyczny

Powiązane opracowania

[Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2022 r.](#)

[Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2020-2021](#)

[Transport wyniki działalności w 2022 r.](#)

Temat dostępny w bazach danych

[Dziedzina Baza Wiedzy Transport i Łączność](#)

Ważniejsze pojęcia dostępne w słowniku

[Drogi wodne śródlądowe](#)

[Tabor żeglugi śródlądowej](#)

[Tabor holowniczy żeglugi śródlądowej](#)

[Tabor barkowy żeglugi śródlądowej](#)

[Przewozy ładunków żegluga śródlądowa](#)

[Przewozy ładunków żegluga śródlądowa w transporcie międzynarodowym](#)

[Przewozy pasażerów żegluga śródlądowa](#)

[Praca przewozowa przy przewozie ładunków żegluga śródlądowa](#)

[Praca przewozowa przy przewozie pasażerów żegluga śródlądowa](#)