Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2017 r.

**Układ i długość śródlądowych dróg wodnych
w Polsce od lat utrzymuje się na zbliżonym poziomie. Stan dróg wodnych wpływa na dynamikę przewozów ładunków w żegludze śródlądowej. Warunki nawigacyjne przekładają się bezpośrednio na podstawowe parametry konstrukcyjne taboru wykorzystywanego do przewozów w żegludze śródlądowej, w tym na stosunkowo małą ładowność barek, jak również na wielkość przewozów. W  2017 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano wzrost wykonanej pracy przewozowej; zmniejszyła się natomiast liczba ładunków przewiezionych przez polskich armatorów żeglugą śródlądową; spadek ten dotyczył głównie przewozów krajowych.**

W dniu 6 marca 2017 r. Polska przystąpiła do porozumienia AGN (Europejskie Porozumienie
w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg o Międzynarodowym Znaczeniu). Umożliwia to użeglownienie głównych dróg wodnych i dostosowanie ich warunków nawigacyjnych do właściwych dla dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (odpowiadającym co najmniej IV klasie żeglowności).

# Śródlądowe drogi wodne

Udział dróg zapewniających parametry niezbędne
do nowoczesnej żeglugi
w ogólnej długości dróg wodnych w Polsce nie zmienił się od 2007 r.

Długość sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce w 2017 r. utrzymała się na poziomie
podobnym jak w roku poprzednim i wyniosła 3654 km, z czego 2417 km stanowiły uregulowane rzeki żeglowne, 644 km – skanalizowane odcinki rzek, 335 km – kanały, a 259 km
– jeziora żeglowne. Eksploatowanych przez żeglugę było 3363 km (92,1%) dróg żeglownych. Dostosowanie wymiaru statków i dróg wodnych jest głównym czynnikiem determinującym efektywność transportu wodnego śródlądowego. Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym*[[1]](#footnote-1)* (klasy IV i V) w 2017 r. spełniało w Polsce 5,9% długości dróg wodnych (214 km). Pozostałą sieć dróg wodnych tworzą drogi o znaczeniu regionalnym (klasy I, II i III), których łączna długość w 2017 r. wyniosła 3440 km (94,1% ogólnej długości dróg wodnych).

Wykres 1. Struktura śródlądowych dróg wodnych w Polsce w 2017 r.



Tabor żeglugi śródlądowej

W Polsce w 2017 r. liczba pchaczy oraz holowników stanowiących tabor holowniczy żeglugi śródlądowej wyniosła 219 szt., tj. o 5 szt. więcej niż w roku poprzednim. W skali roku zmniejszyła się o 2 szt. liczba barek z własnym napędem (do 89 szt.) oraz barek bez własnego
napędu (barki do pchania) – o 7 szt. (do 509 szt.). Tabor pasażerski wyniósł 117 szt., tj. o 7 szt. więcej niż w ubiegłym roku. W strukturze rodzajowej taboru barkowego dominują jednostki wykorzystywane w systemie pchanym. Na ten rodzaj transportu przypada 85,1% ogółu taboru barkowego, którym w 2017 r. przewieziono 3538,8 tys. ton ładunków (61,3% ogółu towarów przetransportowanych żeglugą śródlądową). W grupie taboru barkowego przeważały
jednostki pływające o mniejszych parametrach konstrukcyjnych, wymagające niższych norm technicznych infrastruktury.

Ponad 85% taboru barkowego stanowią jednostki bez własnego napędu, w tym
blisko połowę z nich wyprodukowano w latach 1949-1979

Wykres 2. Struktura taboru barkowego żeglugi śródlądowej według grup ładowności w 2017 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 2017 r. większość wykorzystywanych pchaczy (72,7%), niemal połowa barek do pchania (47,9%) oraz wszystkie barki z własnym
napędem zostały wyprodukowane w latach 1949‐1979.

Wykres 3. Struktura wiekowa taboru żeglugi śródlądowej w 2017 r.



Przewozy w żegludze śródlądowej

Udział transportu śródlądowego w przewozach ładunków ogółem w latach 2000-2017 zmniejszył się z 0,8% do 0,3%

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 znaczącej roli w polskim systemie transportowym.

W 2017 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 5777,5 tys. ton ładunków oraz wykonano 877,3 mln t∙km pracy przewozowej. W porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano zmniejszenie przewozów ładunków, wyrażonych w liczbie przetransportowanych ton (o 7,0%), przy jednoczesnym zwiększeniu wykonanej pracy przewozowej (o 5,4%). Największy spadek
przewiezionych ton ładunków (o 24,2%), przy jednoczesnym zwiększeniu wykonanej pracy przewozowej (o 11,9%), wystąpił w I kwartale.

Wykres 4. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według kwartałów



W skali roku średnia odległość przewozu 1 tony ładunku zwiększyła się zarówno
w transporcie międzynarodowym, jak i krajowym

W przewozie ładunków żeglugą śródlądową w 2017 r. średnia odległość przewozu 1 tony
wyniosła w transporcie międzynarodowym – 247,5 km (w 2016 r. – 233,8 km), w transporcie krajowym – 29,6 km (w 2016 r.– 24,8 km). Duża średnia odległość w transporcie międzynarodowym wynika z dominującego udziału przewozów ładunków na zachodnioeuropejskich
szlakach wodnych. W porównaniu z 2016 r. odnotowano zmniejszenie przewozów krajowych
o 14,5% do 2536,1 tys. ton (na co wpływ miał spadek przewozów ładunków z grupy rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf, uran i tor oraz ładunków z grupy koks i produkty rafinacji ropy naftowej), przy jednoczesnym wzroście pracy przewozowej o 2,1%
do 75,1 mln t∙km.

W 2017 r. w ramach transportu międzynarodowego przewieziono 3241,5 tys. ton ładunków
(o 0,1% mniej niż w roku poprzednim), co stanowiło 56,1% wszystkich ładunków przetransportowanych przez polskich armatorów. Odnotowano zmniejszenie wielkości przewozów między portami zagranicznymi (o 1,0%), a ich udział w transporcie międzynarodowym ogółem w 2017 r. wyniósł 73,0% (spadek o 0,6 p.proc.). Zmniejszyły się przewozy ładunków eksportowanych
(o 6,5%), natomiast przewozy ładunków importowanych – zwiększyły się dwukrotnie. Głównym kierunkiem eksportu towarów żeglugą śródlądową (stanowiącego 22,5% ogółu przewozów międzynarodowych) były Niemcy. Udział przewozów w tej relacji wyniósł 92,1% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi.

Wykres 5. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według kierunków w 2017 r.
i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego



W strukturze przewożonych ładunków w 2017 r., podobnie jak w latach poprzednich, dominował przewóz towarów z grupy rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf, uran i tor (41,7%).

Wykres 6. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według głównych grup towarowych w 2017 r. i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego



Średnia odległość przewozu
1 pasażera w porównaniu
z 2016 r. wzrosła do 14 km

W 2017 r. w ruchu turystycznym 117 statków pasażerskich żeglugi śródlądowej przewiozło
łącznie 1262,1 tys. osób, tj. o 1,2% mniej niż w roku poprzednim.

**Tablica 1. Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| WYSZCZEGÓLNIENIE | 2016 | 2017 |
| Liczba miejsc pasażerskich | 9528 | 10322 |
| Liczba pasażerów | 1277619 | 1262084 |
| Liczba pasażerokilometrów | 16651693 | 17765327 |
| Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km | 13 | 14 |

Transport śródlądowy pozostaje jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportu, głównie
poprzez niemal całkowite oddzielenie przewozów towarowych od pasażerskich. W 2017 r.
w rejestrach wypadków żeglugowych, prowadzonych przez właściwe urzędy żeglugi śródlądowej, odnotowano 6 wypadków, przy czym żaden z nich nie był związany z przewozem ładunków niebezpiecznych.

Informacja metodologiczna o badaniu

1. Śródlądowe drogi wodne tworzą rzeki żeglowne uregulowane, skanalizowane odcinki rzek, kanały oraz inne drogi wodne, w tym jeziora żeglowne i zbiorniki retencyjne.

2. Dane dotyczące przewozów ładunków i pasażerów śródlądowym transportem wodnym
zarejestrowanym w Polsce obejmują przewozy taborem pływającym żeglugi śródlądowej
na drogach wodnych śródlądowych oraz 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.

3. Dane o przewozach ładunków żeglugą 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.

4. Praca przewozowa przy przewozie ładunków żeglugą śródlądową jest to suma iloczynów wagi poszczególnych przesyłek i odległości taryfowych ich przewozu.

5. Praca przewozowa przy przewozie pasażerów żeglugą śródlądową jest to suma iloczynów liczby przewiezionych pasażerów i długości 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.

|  |  |
| --- | --- |
| Opracowanie merytoryczne:**Urząd Statystyczny w Szczecinie****Ośrodek Statystyki Transportu i Łączności Anna Bawelska**Tel: 91 459 75 72**e-mail:** **A.Bawelska@stat.gov.pl** | Rozpowszechnianie:**Rzecznik Prasowy Prezesa GUS****Karolina Dawidziuk**Tel: 22 608 3475, 22 608 3009**e-mail:** **rzecznik@stat.gov.pl** |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Wydział Współpracy z Mediami** **tel.:** 22 608 34 91, 22 608 38 04 **faks:** 22 608 38 86 **e-mail:** obslugaprasowa@stat.gov.pl |  | www.stat.gov.pl |
|  | @GUS\_STAT |
|  | @GlownyUrzadStatystyczny |

**Powiązane opracowania**

[Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2016 r.](http://szczecin.stat.gov.pl/opracowania-biezace/opracowania-sygnalne/transport/transport-wodny-srodladowy-w-polsce-w-2016-r-%2C1%2C8.html)

**Ważniejsze pojęcia dostępne w słowniku**

[Tabor żeglugi śródlądowej](http://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/983%2Cpojecie.html)

[Tabor holowniczy żeglugi śródlądowej](http://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/985%2Cpojecie.html)

[Tabor barkowy żeglugi śródlądowej](http://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/984%2Cpojecie.html)

[Przewozy ładunków żeglugą śródlądową](http://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/391%2Cpojecie.html)

[Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie międzynarodowym](http://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/907%2Cpojecie.html)

[Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową](http://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/387%2Cpojecie.html)

[Praca przewozowa przy przewozie ładunków żeglugą śródlądową](http://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/338%2Cpojecie.html)

[Praca przewozowa przy przewozie pasażerów żeglugą śródlądową](http://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/1_48%2Cdziedzina.html)

1. Klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych zatwierdzona przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ i EMCT
w 1992 r. [↑](#footnote-ref-1)