Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2018 r.

Układ i długość śródlądowych dróg wodnych w Polsce
od lat utrzymuje się na zbliżonym poziomie. Czynnikiem, który ma bezpośredni wpływ na wielkość przewozów ładunków i pracę przewozową w żegludze śródlądowej jest między innymi stan dróg wodnych. Niekorzystne warunki nawigacyjne determinują podstawowe parametry konstrukcyjne taboru, tj. stosunkowo małą ładowność barek. Przekłada się to bezpośrednio
na wolumen przewożonych ładunków. W 2018 r.
w porównaniu z rokiem poprzednim zmniejszyły się zarówno przewozy ładunków realizowane przez polskich armatorów żeglugą śródlądową, jak i wykonana praca przewozowa; spadek ten dotyczył głównie przewozów
w transporcie międzynarodowym, w szczególności ładunków eksportowanych.

 11,6%

Spadek przewozów ładunków w porównaniu z 2017 r.

 4,1%

Spadek przewozów ładunków w transporcie krajowym

Z dniem 1 stycznia 2018 r. zostało utworzone Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, które jest głównym podmiotem odpowiedzialnym za krajową gospodarkę wodną. Wody Polskie działają na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. poz. 1566 i 2180) oraz statutu nadanego Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia
28 grudnia 2017 r. (Dz. U. 2017 poz. 2506). Wody Polskie są państwową osobą prawną (art. 9 pkt 14 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych Dz. U. z 2016 r. poz. 1870, z późn. zm.), w skład której wchodzą następujące jednostki organizacyjne:

* Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej z siedzibą w Warszawie,
* regionalne zarządy gospodarki wodnej z siedzibami w Białymstoku, Bydgoszczy, Gdańsku, Gliwicach, Krakowie, Lublinie, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie, Warszawie
i Wrocławiu,
* 50 zarządów zlewni,
* 330 nadzorów wodnych.

# Śródlądowe drogi wodne

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

Wykres 1. Struktura eksploatowanych śródlądowych dróg wodnych w Polsce w 2018 r.

Długość sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce w 2018 r. wyniosła jak w roku poprzednim 3654 km, z czego 2425 km stanowiły uregulowane rzeki żeglowne, 635 km – skanalizowane odcinki rzek, 335 km – kanały, a 259 km – jeziora żeglowne. Eksploatowanych przez żeglugę było 3336 km (91,3%) dróg żeglownych. Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym[[1]](#footnote-1) (klasy IV i V) w 2018 r. spełniało w Polsce 5,6% długości dróg wodnych (206 km). Pozostałą sieć dróg wodnych tworzą drogi o znaczeniu regionalnym (klasy I, II i III), których łączna długość w 2018 r. wyniosła 3448 km (94,4% ogólnej długości dróg wodnych).

Tabor żeglugi śródlądowej

Ponad 83% taboru barkowego stanowią jednostki bez własnego napędu, przy czym blisko połowę z nich wyprodukowano w latach 1949-1979

W Polsce w 2018 r. liczba pchaczy oraz holowników stanowiących tabor holowniczy żeglugi śródlądowej wyniosła 201 szt., tj. o 18 szt. mniej niż w roku poprzednim. Tabor pasażerski
liczył 123 szt., tj. o 6 jednostek więcej niż w roku poprzednim. Liczba barek z własnym napędem wyniosła jak przed rokiem 89 szt., zmniejszyła się natomiast liczba barek bez własnego napędu (barki do pchania) – o 47 szt. (do 462 szt.). W strukturze rodzajowej taboru barkowego dominują jednostki wykorzystywane w systemie pchanym. Na ten rodzaj transportu przypada 83,8% ogółu taboru barkowego, którym w 2018 r. przewieziono 2905,1 tys. ton ładunków (56,9% ogółu towarów przetransportowanych żeglugą śródlądową). W grupie taboru barkowego przeważały jednostki pływające o niższych parametrach konstrukcyjnych, wymagające odpowiednio niższych norm technicznych infrastruktury wodnej.

Wykres 2. Struktura taboru barkowego żeglugi śródlądowej według grup ładowności w 2018 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 2018 r. większość wykorzystywanych pchaczy (71,3%), niemal połowa barek do pchania (48,7%) oraz wszystkie barki z własnym
napędem zostały wyprodukowane w latach 1949‐1979.

Wykres 3. Struktura wiekowa taboru żeglugi śródlądowej w 2018 r.

Przewozy w żegludze śródlądowej

Udział transportu śródlądowego w przewozach ładunków ogółem w latach 2000-2018 zmniejszył się z 0,8% do 0,2%

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.

W 2018 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 5107,5 tys. ton ładunków oraz wykonano pracę przewozową o wielkości 782,4 mln t∙km i było to mniej niż przed rokiem odpowiednio
o 11,6% i 10,8%. Największy spadek w skali roku przewozów ładunków odnotowano w IV kwartale (o 24,5%), a wykonanej pracy przewozowej – w I kwartale (o 20,7%).

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 2018 r. średnia odległość przewozu 1 tony w transporcie międzynarodowym wyniosła
256,2 km (w 2017 r. – 247,5 km), a w transporcie krajowym – 39,8 km (w 2017 r.– 29,6 km).
W porównaniu z 2017 r. odnotowano zmniejszenie przewozów krajowych o 4,1% do 2432,2 tys. ton, na co wpływ miał spadek przewozów ładunków z grupy rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf, uran i tor. Jednocześnie w przewozach krajowych odnotowano wzrost pracy przewozowej o 28,9% do 96,8 mln t∙km.

Większość przewozów ładunków zrealizowanych żeglugą śródlądową przez polskich armatorów odbyła się w ramach transportu międzynarodowego (52,4%). W porównaniu z 2017 r.
odnotowano spadek wielkości przewozów między portami zagranicznymi (o 10,4%), a ich udział w transporcie międzynarodowym ogółem w 2018 r. wyniósł 79,2% (wzrost o 6,2 p. proc.). Zmniejszyły się przewozy ładunków eksportowanych (o 50,1%), natomiast wzrosły przewozy ładunków importowanych (o 28,1%). Głównym kierunkiem eksportu towarów żeglugą śródlądową (stanowiącego 13,6% ogółu przewozów międzynarodowych) były Niemcy. Udział przewozów w tej relacji wyniósł 85,9% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi.

Wykres 5. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według kierunków w 2018 r.
i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego

5107

tys. ton

5107

tys. ton

W strukturze przewożonych ładunków w 2018 r., podobnie jak w latach poprzednich, dominowały towary z grupy rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf, uran i tor (36,2%).

Wykres 6. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według głównych grup ładunków
w 2018 r. i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego



Liczba osób przewiezionych statkami pasażerskimi żeglugi śródlądowej wzrosła w skali roku o 10,6%

W 2018 r. w ruchu turystycznym 123 statki pasażerskie żeglugi śródlądowej przewiozły łącznie 1395,3 tys. osób, tj. o 10,6% więcej niż w roku poprzednim.

**Tablica 1. Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| WYSZCZEGÓLNIENIE | 2017 | 2018 |
| Liczba miejsc pasażerskich | 10322 | 10926 |
| Liczba pasażerów | 1262084 | 1395306 |
| Liczba pasażerokilometrów | 17765327 | 18350919 |
| Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km | 14 | 13 |

Transport śródlądowy pozostaje jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportu, głównie
poprzez niemal całkowite oddzielenie przewozów towarowych od pasażerskich. W 2018 r.
w rejestrach wypadków żeglugowych prowadzonych przez właściwe urzędy żeglugi śródlądowej odnotowano 4 wypadki, 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 7707**e-mail:** **A.Bawelska@stat.gov.pl** | Rozpowszechnianie:**Rzecznik Prasowy Prezesa GUS****Karolina Banaszek**Tel: 22 608 3475, 22 608 3009**e-mail:** **rzecznik@stat.gov.pl** |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Wydział Współpracy z Mediami** Tel: 22 608 3491, 22 608 3804 **e-mail:** **obslugaprasowa@stat.gov.pl** |  | www.stat.gov.pl |
|  | @GUS\_STAT |
|  | @GlownyUrzadStatystyczny |

**Powiązane opracowania**

[Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2017 r.](https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wodny-srodladowy-w-polsce-w-2017-roku%2C4%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](https://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/336%2Cpojecie.html)

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