



ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA W POLSCE W LATACH 2001-2005

Ukazało się właśnie drugie wydanie publikacji o żegludze śródlądowej w Polsce, będące kontynuacją edycji z 2001 roku. Publikacja zawiera informacje o drogach wodnych śródlądowych, taborze żeglugi śródlądowej, przewozach ładunków i pasażerów śródlądowym transportem wodnym, relacjach ekonomicznych w przedsiębiorstwach, nakładach inwestycyjnych oraz o zatrudnieniu i wynagrodzeniach.

Treść obecnej edycji wzbogacono m.in. o tablice zawierające informacje o krajowych i międzynarodowych relacjach przewozowych w podziale na grupy przewożonych ładunków.

Wyniki działalności

Obecna sieć dróg wodnych została ukształtowana przez naturalny układ rzek oraz połączenia kanałowe budowane głównie w XVIII i XIX wieku. Polska sieć dróg wodnych obejmuje 3638 km dróg żeglownych, ale tylko niewielka ich część ma większe znaczenie transportowe. Podstawowym utrudnieniem dla żeglugi są występujące na wielu odcinkach zbyt małe głębokości minimalne, co uniemożliwia korzystanie z taboru o większej ładowności.

W rezultacie dominują w Polsce przewozy na trasach krótkich i lokalnych. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. z 2002 r. Nr 77, poz. 695) wymagania stawiane drogom klasy IV i V spełnia 5,5% ich długości. Drogi te zapewniają parametry niezbędne do nowoczesnej żeglugi, pozwalając na eksploatację statków powyżej 1000 ton ładowności. Do dróg wodnych o parametrach klas międzynarodowych należą w Polsce:

- rzeka Wisła: – od ujścia Przemszy do połączenia z Kanałem Łączańskim (oddanym do użytku w 2003 r.) 37,5 km (klasa IV)
- od Płocka do Włocławka 55,0 km (klasa Va)
- Martwa Wisła 11,5 km (klasa Vb)
- rzeka Odra – ujściowe odcinki od Ognicy 86,5 km (klasa Vb)
- jezioro Dąbie – do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi 9,5 km (klasa Vb)

Systematycznie zmniejsza się stan ilościowy taboru żeglugi śródlądowej. Wycofywane są z eksploatacji te jednostki, dla których koszty remontu przekraczają możliwości właściciela taboru bądź nie znajdują uzasadnienia ekonomicznego. W 2005 r. w porównaniu do 2001 r. zmniejszyła się liczba taboru holowniczego (pchacze oraz holowniki) o 9% (z 278 do 253 sztuk), barek bez własnego napędu (barki do pchania i do holowania) o ok. 4% (z 500 do 479 sztuk) oraz barek z własnym napędem o ok. 3% (z 98 do 95 sztuk). Jednocześnie odnotowano stabilizację w liczbie statków pasażerskich, co jest związane z rozwojem usług turystycznych.

Większość taboru żeglugi śródlądowej jest zdekapitalizowana. Jego wiek znacznie przekracza normatywny okres użytkowania. Eksploatacja taboru jest możliwa dzięki stałej jego modernizacji. Według danych za 2005 r. ok. 81% eksploatowanych pchaczy oraz ponad 58% barek do pchania zostało wyprodukowanych przed 1979 r. Prawie wszystkie użytkowane barki z własnym napędem (ok. 92%) pochodzą z lat 50. i 60. W strukturze rodzajowej taboru żeglugi śródlądowej dominują jednostki wykorzystywane w systemie pchanym. Na ten rodzaj przypada 83,5% ogółu taboru, którym w 2005 r. przewieziono 86,8% ładunków. Rola barek do holowania była znikoma.

Udział żeglugi śródlądowej w obsłudze transportu w Polsce jest niewielki i kształtuje się na poziomie 0,7% wielkości przewozów w tonach oraz 0,4% całkowitej pracy przewozowej.

Polskim taborem żeglugi śródlądowej w 2005 r. przewieziono 9607 tys. ton ładunków, tj. o 9,8% więcej niż w 2004 r., o 20,6% więcej niż w 2003 r., o 24,3% więcej niż w 2002 r. oraz o 6,3% mniej niż w 2001 r. Wykonano pracę przewozową wynoszącą 1277 mln tonokilometrów, tj. o 19,8% więcej niż w 2004 r., o 46,4% więcej niż w 2003 r., 13,4% więcej niż w 2002 r. oraz o 1% więcej niż w 2001 r.

Na ogólny wzrost przewozów żeglugą śródlądową wpłynęło głównie zwiększenie przewozów w komunikacji międzynarodowej, której udział wzrósł z 37,8% w 2003 r. do 53,5% w 2005 r. Od 1 maja 2004 r. zniesione zostały bariery dostępu do rynku Unii Europejskiej dla polskich przewoźników. Statki śródlądowe zarejestrowane pod polską flagą mogą już bez ograniczeń ilościowych wykonywać przewozy międzynarodowe oraz podejmować przewozy kabotażowe w krajach członkowskich Unii Europejskiej, do tej pory niemal niedostępne dla polskich armatorów. W największym stopniu wzrosły przewozy ładunków obcych między portami zagranicznymi (w 2004 r. trzykrotny, a w 2005 r. pięciokrotny wzrost w porównaniu do 2003 r.). Zwiększyły się również przewozy ładunków importowanych (wzrost o 91,5% w porównaniu do 2003 r.) oraz eksportowanych (12% wzrost), z czego 97,5% przypada na eksport do Niemiec. W strukturze przewożonych ładunków w komunikacji międzynarodowej w 2005 r. dominowały przewozy minerałów

surowych i przetworzonych (ok. 35%), mineralnych paliw stałych (ok. 24%), wyrobów metalowych (ok. 10%). Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w komunikacji międzynarodowej w 2005 r. wyniosła ok. 212 km.

W komunikacji krajowej przewozy ładunków w 2005 r. zmalały o ok. 10% w porównaniu do 2003 r. i o ok. 11% w porównaniu do 2004 r. Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku wyniosła w 2005 r. 42 km (w 2003 r. i 2004 r. - 48 km).

W podziale na grupy ładunkowe obsługiwane przez transport wodny śródlądowy występowała zdecydowana dominacja minerałów surowych i przetworzonych, które w 2004 r. stanowiły ok. 66%, a w 2005 r. ok. 67% przewozów krajowych, mineralnych paliw stałych (w 2004 r. i 2005 r. odpowiednio o ok. 12% i 15%) oraz rudy żelaza (w 2004 r. i 2005 r. odpowiednio o ok. 9% i 6%).

Oprócz przewozów towarów żegluga śródlądowa realizuje przewozy pasażerów, które są istotnym elementem oferty turystycznej. Liczba przewiezionych pasażerów ogółem w 2005 r. pozostawała niemal na niezmiennym poziomie w porównaniu do 2003 r. (2003 r. – 1010 tys., 2005 r. - 1016 tys. pasażerów). Zmniejszyła się natomiast liczba przewiezionych pasażerów w komunikacji międzynarodowej w związku z ograniczeniem rejsów związanych z handlem wolnocłowym (przewozy w żegludze międzynarodowej w 2005 r. były o 97,2% mniejsze niż w 2003 r.). Żegluga pasażerska prowadzona jest obecnie m.in. w rejonie Szczecina (Dolna Odra, Zalew Szczeciński), w okolicach Wrocławia (na Odrze), Krakowa, Warszawy i Płocka (na Wiśle), na Kanale Elbląskim oraz na Jeziorach Mazurskich.

Wartość nakładów inwestycyjnych na środki trwałe w 2005 r. podmiotów prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej, w których liczba pracujących przekracza 9 osób wyniosła 18096 tys. zł, w tym wartość nakładów na budynki i budowle stanowiła 5,8%, na maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia 2,4%, a na środki transportu 91,8%. W porównaniu do 2003 r. wartość nakładów na środki trwałe wzrosła ponad dwukrotnie.

Przeciętne zatrudnienie w jednostkach żeglugi śródlądowej, w których liczba pracujących przekracza 9 osób wyniosło w 2005 r. 540 osób i było o 20,8% niższe niż w 2003 r.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto pracowników zatrudnionych na podstawie stosunku pracy w tych jednostkach ukształtowało się na poziomie 2899,6 zł, tj. o 20,9% wyższym niż w 2003 r.

Dane zamieszczone w publikacji pochodzą z badań statystycznych GUS. W 2005 r. badaniem objęto 263 jednostki.

DROGI WODNE ŚRÓDLĄDOWE ŻEGLOWNE
NAVIGABLE INLAND WATERWAYS

WYSZCZEGÓLNIENIE <i>SPECIFICATION</i>	2001	2002	2003	2004	2005
	w kilometrach <i>in kilometres</i>				
OGÓLEM <i>TOTAL</i>	3812	3640	3643	3638	3638
w tym eksploatowane <i>of which exploited</i>	2739	3094	3024	3306	3323
Rzeki żeglowne..... <i>Navigable rivers</i>	2540	2430	2425	2403	2403
w tym eksploatowane <i>of which exploited</i>	1497	1954	1823	2093	2110
Jeziora żeglowne..... <i>Navigable lakes</i>	315	260	260	260	260
w tym eksploatowane <i>of which exploited</i>	315	260	260	260	260
Sztuczne drogi wodne..... <i>Artificial inland waterways</i>	957	950	958	975	975
w tym eksploatowane <i>of which exploited</i>	927	880	941	953	953
<i>w tym:</i> <i>of which:</i>					
Kanały..... <i>Canals</i>	367	338	331	331	331
Zbiorniki..... <i>Reservoirs</i>	108	96	88	-	-
Skanalizowane odcinki rzek..... <i>Canalized segments of rivers</i>	482	516	539	644	644

TABOR ŚRÓDLĄDOWEGO TRANSPORTU WODNEGO Stan w dniu 31 XII
INLAND WATERWAY TRANSPORT FLEET As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2001	2002	2003	2004	2005
Holowniki <i>Tugs</i>	27	20	17	14	11
moc w kW..... <i>power in kW</i>	4002	2402	2960	2417	1733
Pchacze <i>Pushers</i>	251	239	242	243	242
moc w kW..... <i>power in kW</i>	67484	64995	64249	65605	66136
Barki <i>Barges</i>	598	582	590	587	574
nośność w tys. t wymierzonych..... <i>load capacity in thous. measured tons</i>	282	273	278	283	283
Barki z własnym napędem..... <i>Self-propelled barges</i>	98	92	95	93	95
moc w kW..... <i>power in kW</i>	23423	22154	23171	22575	24357
nośność w tys. t wymierzonych..... <i>load capacity in thous. measured tons</i>	46	43	46	46	50
Barki do holowania..... <i>Dumb barges</i>	14	6	8	5	4
nośność w tys. t wymierzonych..... <i>load capacity in thous. measured tons</i>	2	1	1	1	1
Barki do pchania..... <i>Pushed barges</i>	486	484	487	489	475
nośność w tys. t wymierzonych..... <i>load capacity in thous. measured tons</i>	234	229	231	236	232
Statki pasażerskie ^a <i>Passenger ships</i> ^a	104	111	87	97	103
moc w kW..... <i>power in kW</i>	26503	27420	10534	15100	15282
miejsca pasażerskie..... <i>number of places for passengers</i>	12654	13317	9335	8357	9597

a W latach 2001 i 2002 łącznie z żeglugą przybrzeżną.
a In 2001 and 2002 including coastal navigation.

PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŚRÓDLĄDOWYM TRANSPORTEM WODNYM WEDŁUG RODZAJU ŚRODKA TRANSPORTU
INLAND WATERWAY TRANSPORT OF GOODS BY KIND OF TRANSPORT MEAN

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2001	2002	2003	2004	2005	
	w liczbach in numbers					2001= =100
	W tys. t In thous. t					
OGÓŁEM..... <i>TOTAL</i>	10255	7729	7968	8747	9607	93,7
Barki z własnym napędem <i>Self-propelled barges</i>	1025	853	776	994	1269	123,8
Barki bez własnego napędu..... <i>Not self-propelled barges</i>	9217	6859	7192	7753	8338	90,5
w tym pchane..... <i>of which pushed</i>	9171	6841	7158	7727	8302	90,5
Tratwy holowane..... <i>Dumb rafts</i>	13	17	-	-	-	x
	W tys. tonokilometrów In thous. ton-kilometres					
OGÓŁEM..... <i>TOTAL</i>	1263596	1125784	871719	1066377	1276766	101,0
Barki z własnym napędem <i>Self-propelled barges</i>	376926	345515	276423	387686	475218	126,1
Barki bez własnego napędu..... <i>Not self-propelled barges</i>	886603	780203	595296	678691	801548	90,4
w tym pchane..... <i>of which pushed</i>	885157	780073	594738	678220	801505	90,5
Tratwy holowane..... <i>Dumb rafts</i>	67	66	-	-	-	x
	Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km Average transport distance per one ton in km					
OGÓŁEM..... <i>TOTAL</i>	123	146	109	122	133	108,1
Barki z własnym napędem <i>Self-propelled barges</i>	368	405	356	390	374	101,6
Barki bez własnego napędu..... <i>Not self-propelled barges</i>	96	114	83	88	96	100,0
w tym pchane..... <i>of which pushed</i>	97	114	83	88	97	100,0
Tratwy holowane..... <i>Dumb rafts</i>	5	4	x	x	x	x

PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŚRÓDLĄDOWYM TRANSPORTEM WODNYM OGÓLEM W 2005 R.
TOTAL INLAND WATERWAY TRANSPORT IN 2005

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Tony Tons		Tonokilometry Ton-kilometres		Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km Average transport distance per one ton in km
	w tys. in thous.	2004 =100	w tys. in thous.	2004 =100	
OGÓLEM <i>TOTAL</i>	9607	109,8	1276766	119,7	133
Przewozy ładunków barkami z własnym napędem..... <i>Transports by self-propelled barges</i>	1269	127,7	475218	122,6	374
Przewozy ładunków barkami bez własnego napędu..... <i>Transports by non self-propelled barges</i>	8338	107,5	801548	118,1	96
w tym w zestawach pchanych	8302	107,4	801505	118,2	97
<i>of which by pushed sets</i>					
Zboża..... <i>Cereals</i>	134	311,6	56865	323,0	424
Artykuły spożywcze i pasze..... <i>Products of agriculture and forages</i>	82	110,8	37930	106,5	463
Nasiona i owoce oleiste oraz tłuszcze..... <i>Oil seeds, oleaginous fruits and fats</i>	124	147,6	60571	147,9	488
Mineralne paliwa stałe..... <i>Solid mineral fuels</i>	1908	126,4	377268	116,4	198
w tym węgiel kamienny i brykiety..... <i>of which hard coal and briquettes</i>	1886	126,2	362697	115,1	192
Ruda żelaza, odpady żelaza i stali, pył wielkopiecowy <i>Iron ore, iron and steel waste and blast furnace dust</i>	681	83,0	149640	86,3	220
Ruda i odpady metali nieżelaznych..... <i>Non-ferrous ores and waste</i>	70	80,5	42254	96,8	604
Wyroby metalowe..... <i>Metal products</i>	597	116,1	136668	96,0	229
Cement, wapno, pozostałe gotowe materiały budowlane <i>Cement, lime, manufactured building materials</i>	341	262,3	93476	257,7	274
Minerały surowe i przetworzone..... <i>Crude and manufactured minerals</i>	4818	105,4	176404	140,9	37
Nawozy naturalne i sztuczne..... <i>Natural and chemical fertilizers</i>	396	73,1	112643	125,3	284
Pozostałe chemikalia..... <i>Other chemicals</i>	281	126,0	6805	150,9	24
Masa papiernicza i makulatura..... <i>Paper pulp and waste paper</i>	47	88,7	8348	95,1	178
Wyroby gotowe z metali..... <i>Manufactures of metals</i>	43	130,3	8747	51,9	203
Pozostałe..... <i>Other goods</i>	85	653,8	9147	175,6	108

PRZEWOZY PASAŻERÓW ŚRÓDLĄDOWYM TRANSPORTEM WODNYM^a
INLAND WATERWAY TRANSPORT OF PASSENGERS^a

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2001	2002	2003	2004	2005	
	w liczbach in numbers					2003=100

Liczba pasażerów w tys.
Number of passengers in thous.

OGÓLEM..... <i>TOTAL</i>	1637	1648	1010	841	1016	100,6
w tym komunikacja międzynarodowa..... <i>of which international traffic</i>	607	518	286	42	8	2,8

W tys. pasażerokilometrów
In thous. of passenger-kilometres

OGÓLEM..... <i>TOTAL</i>	41927	37061	19496	14837	15478	79,4
w tym komunikacja międzynarodowa..... <i>of which international traffic</i>	23570	19022	6733	1635	380	5,6

Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km
Average distance of one passenger in km

OGÓLEM..... <i>TOTAL</i>	26	22	19	18	15	78,9
w tym komunikacja międzynarodowa..... <i>of which international traffic</i>	39	37	24	39	48	200,0

^a W latach 2001 i 2002 łącznie z żeglugą przybrzeżną.
a Including coastal navigation in 2001 and 2002.