

Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2018 r.

26.07.2019 r.


11,6%

Spadek przewozów ładunków w porównaniu z 2017 r.


4,1%

Spadek przewozów ładunków w transporcie krajowym

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.

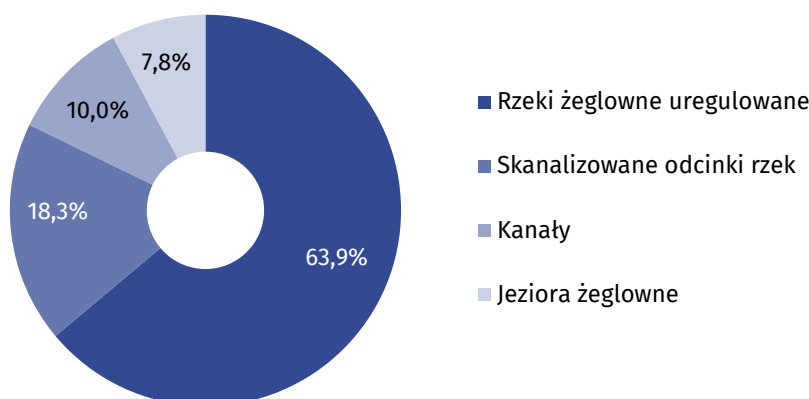
Z dniem 1 stycznia 2018 r. zostało utworzone Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, które jest głównym podmiotem odpowiedzialnym za krajową gospodarkę wodną. Wody Polskie działają na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. poz. 1566 i 2180) oraz statutu nadanego Rozporządzeniem 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 wchodzi 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

Użegłownienie 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.



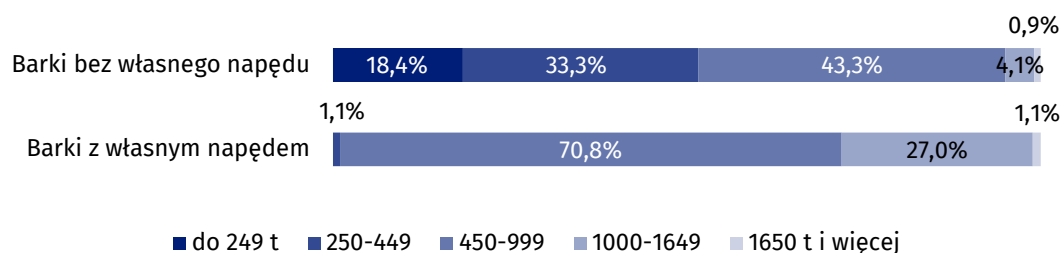
Długość sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce w 2018 r. wyniosła jak w roku poprzednim 3654 km, z czego 2425 km stanowiły uregulowane rzeki żeglowne, 635 km – skanalizowane odcinki rzek, 335 km – kanały, a 259 km – jeziora żeglowne. Eksploatowanych przez żeglugę było 3336 km (91,3%) dróg żeglownych. Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym¹ (klasy IV i V) w 2018 r. spełniało w Polsce 5,6% długości dróg wodnych (206 km). Pozostała 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

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.

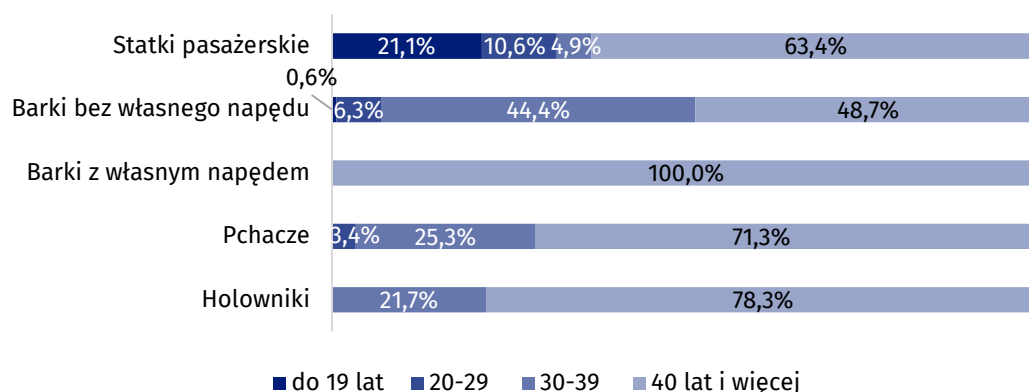
Ponad 83% taboru barkowego stanowią jednostki bez własnego napędu, przy czym blisko połowę z nich wyprodukowano w latach 1949-1979

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.



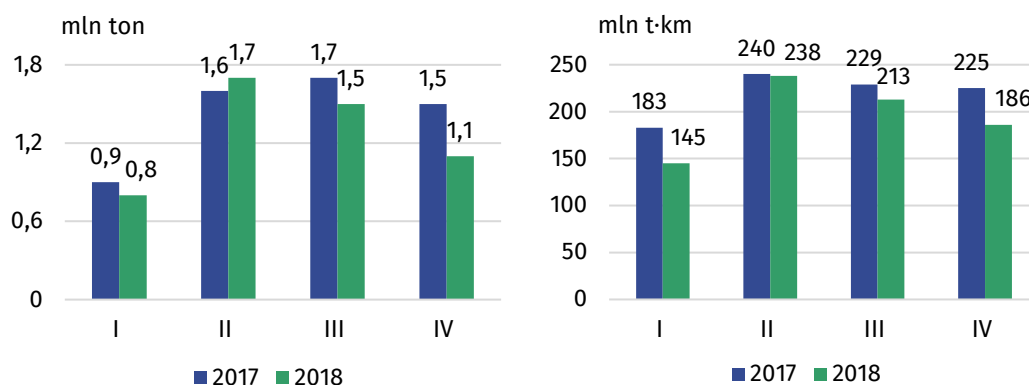
¹ Klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych zatwierdzona przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ i EMCT w 1992 r.

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. W 2018 r. żegluga 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%).

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

Wykres 4. Przewozy ładunków żegluga śródlądową według kwartałów

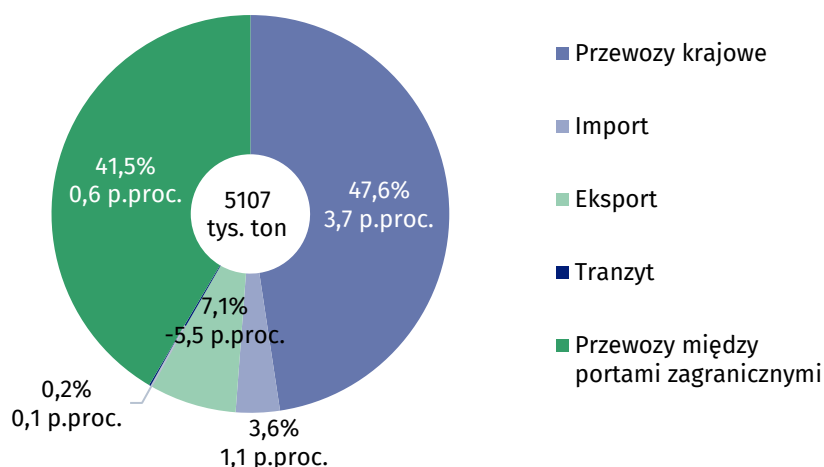


W 2018 r. średnia odległość przewozu 1 tony w transporcie międzynarodowym wyniosła 256,2 km (w 2017 r. – 247,5 km), a w transporcie krajowym – 39,8 km (w 2017 r. – 29,6 km). W porównaniu z 2017 r. odnotowano zmniejszenie przewozów krajowych o 4,1% do 2432,2 tys. ton, na co wpływ miał spadek przewozów 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.

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

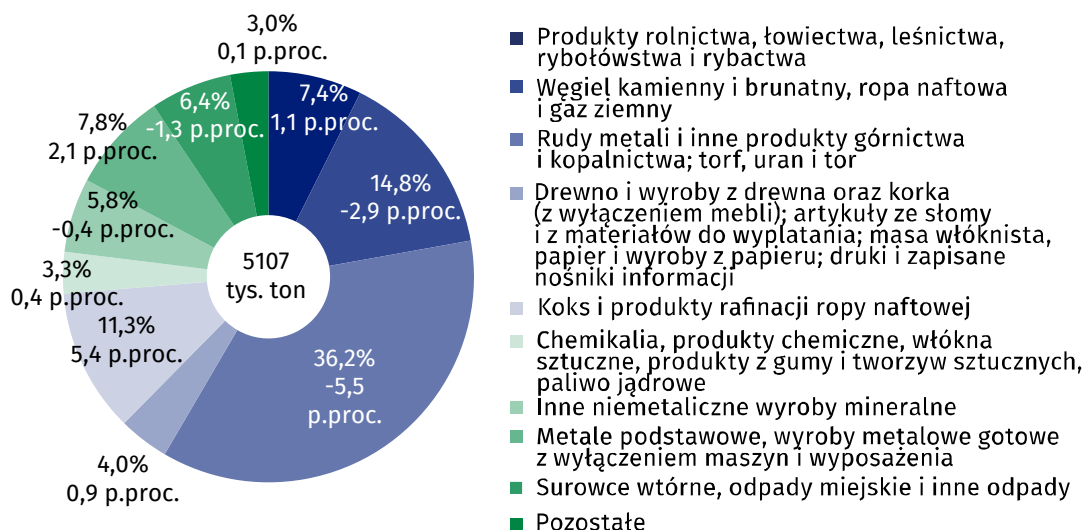
Większość przewozów ładunków zrealizowanych żegluga śródlądową przez polskich armatorów odbyła się w ramach transportu międzynarodowego (52,4%). W porównaniu z 2017 r. odnotowano spadek wielkości przewozów między portami zagranicznymi (o 10,4%), a ich udział w transporcie międzynarodowym ogółem w 2018 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 żegluga 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 żegluga śródlądową według kierunków w 2018 r. i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego



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



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.

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

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](https://twitter.com/GUS_STAT)



[@GlownyUrzadStatystyczny](https://www.facebook.com/GlownyUrzadStatystyczny)

Powiązane opracowania

[Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2017 r.](#)

Ważniejsze pojęcia dostępne w słowniku

[Tabor żeglugi śródlądowej](#)

[Tabor holowniczy żeglugi śródlądowej](#)

[Tabor barkowy żeglugi śródlądowej](#)

[Przewozy ładunków żegluga śródlądową](#)

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

[Przewozy pasażerów żegluga śródlądową](#)

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

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