

## Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2012 r.

### 1. Śródlądowe drogi wodne

Długość sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce od lat nie ulega zmianie. W 2012 r. objęła 3659 km (w tym 2413 km uregulowanych rzek żeglownych, 644 km skanalizowanych odcinków rzek, 344 km kanałów i 259 km jezior żeglownych). Faktycznie eksploatowanych przez żeglugę było 3346 km (91,4%) dróg żeglownych. Dostosowanie wymiaru statków i dróg wodnych jest głównym czynnikiem determinującym efektywność transportu wodnego śródlądowego. Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym<sup>1</sup> (klasy IV i V) w 2012 r. spełniało w Polsce 5,8% długości dróg wodnych (214 km). Udział dróg tej klasy, zapewniających parametry niezbędne do nowoczesnej żeglugi, w ogólnej długości dróg wodnych w Polsce pozostaje na niezmiennym poziomie od 2007 r. Pozostała sieć dróg wodnych tworzą drogi o znaczeniu regionalnym klasy I, II i III, których łączna długość w 2012 r. wyniosła 3445 km (94,2%).

Tablica 1. Eksploatowane śródlądowe drogi wodne w 2012 r.

Wyszczególnienie	Rzeki żeglowne uregulowane	Skanalizowane odcinki rzek	Kanały	Jeziora żeglowne
w kilometrach				
<b>Ogółem</b>	<b>2147</b>	<b>608</b>	<b>332</b>	<b>258</b>
<b>Drogi o znaczeniu regionalnym</b>				
Ia	639	88	168	54
Ib	608	137	–	–
II	691	106	104	168
III	112	207	47	27
<b>Drogi o znaczeniu międzynarodowym</b>				
IV	–	14	–	–
Va	–	55	–	–
Vb	97	–	13	9

### 2. Tabor żeglugi śródlądowej

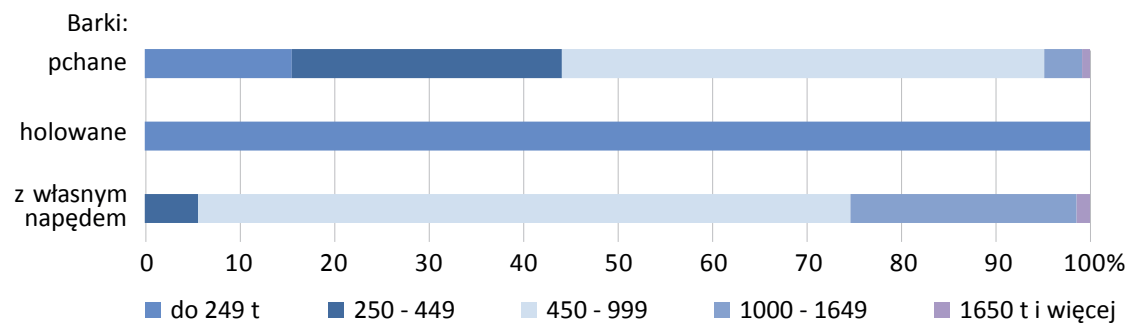
W Polsce w 2012 r. stan ilościowy taboru holowniczego żeglugi śródlądowej (pchacze oraz holowniki) wyniósł 209 szt. i zmniejszył się o 0,5% w porównaniu do roku poprzedniego. Zmalała również liczba barek bez własnego napędu (barki do holowania i do pchania) – do 477 szt. (o 1,4%), zwiększyła się natomiast liczba barek z własnym napędem – do 71 szt. (o 6,0%). Odnotowano również wzrost liczby statków pasażerskich – do 100 szt. (o 3,1%).

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

W strukturze rodzajowej taboru barkowego dominują jednostki wykorzystywane w systemie pchanym. Na ten rodzaj transportu przypada 86,9% ogółu taboru barkowego, którym w 2012 r. przewieziono 3094,1 tys. ton ładunków (67,6% ogółu przetransportowanych towarów żeglugą śródlądową). Udział barek do holowania był nieznaczny (stanowiły one 0,2% ogółu taboru barkowego) i w 2012 r. nie były wykorzystywane do przewozu ładunków.

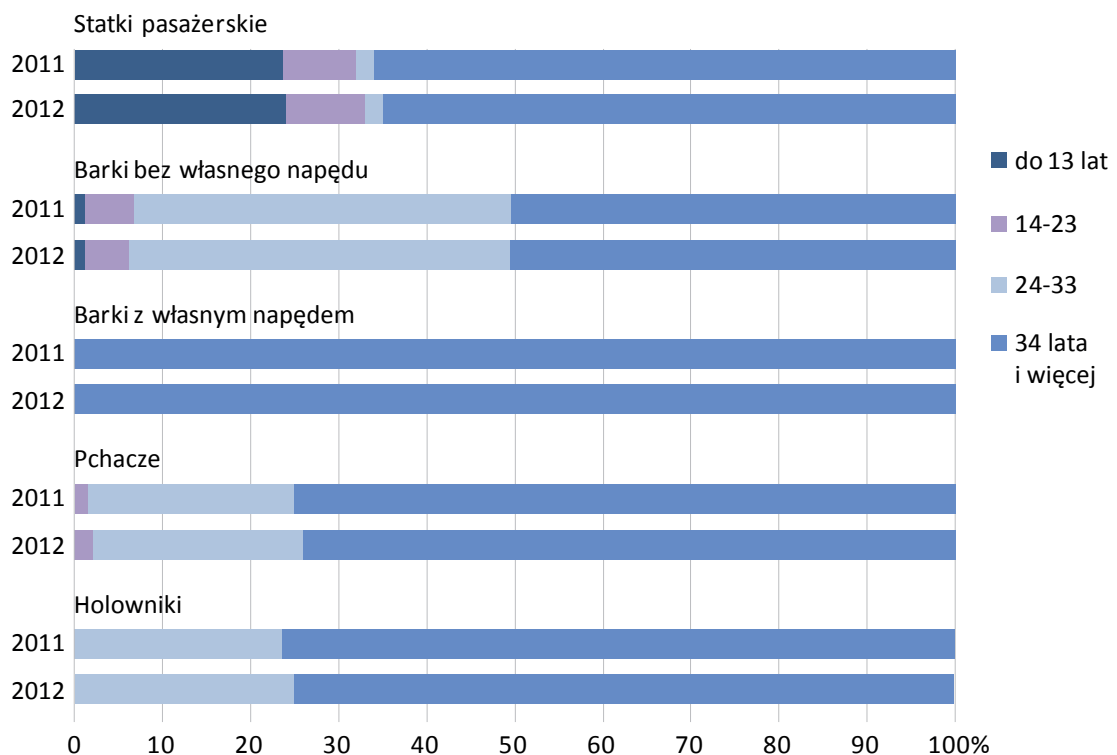
W grupie taboru barkowego przeważały jednostki pływające o mniejszych parametrach konstrukcyjnych, wymagające niższych norm technicznych infrastruktury.

Wykres 1. Struktura taboru barkowego żeglugi śródlądowej według grup ładowności w 2012 r.



Większa część taboru żeglugi śródlądowej jest zdekapitalizowana i wymaga odtworzenia. Jego wiek znacznie przekracza normatywny okres użytkowania, a eksploatacja jest możliwa dzięki stałej modernizacji. Według danych za 2012 r. większość eksploatowanych pchaczy (74,1%) oraz niemal połowa barek do pchania została wyprodukowana w latach 1949-1979. Blisko trzy czwarte użytkowanych barek z własnym napędem pochodzi z lat 50. i 60.

Wykres 2. Struktura wiekowa taboru żeglugi śródlądowej

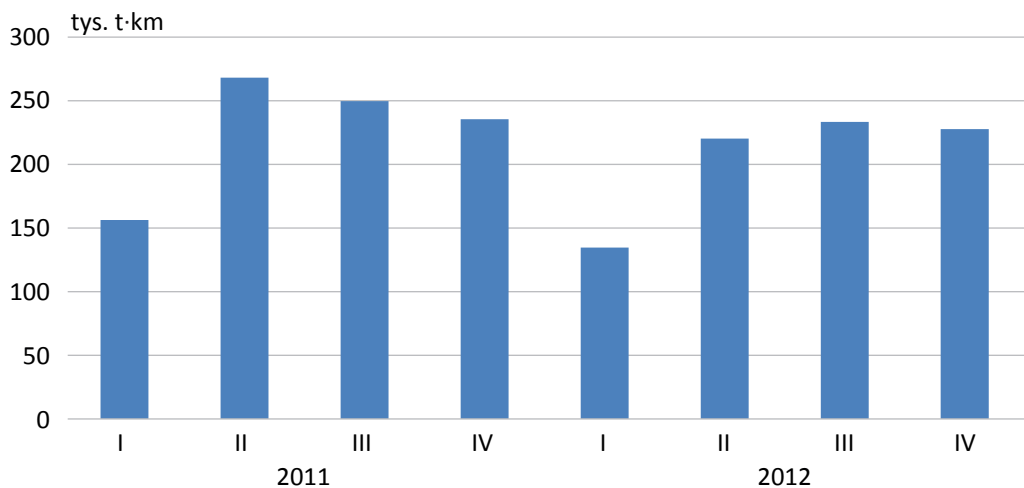


### 3. Przewozy w żegludze śródlądowej

Niedostateczne zagospodarowanie dróg żeglownych w Polsce, zarówno pod względem charakteru (rzeki skanalizowane, swobodnie płynące, kanały), jak i parametrów żeglugowych (wymiaru śluz, głębokość i szerokość szlaku, wysokość mostów) wpłynęło na specyfikę żeglugi śródlądowej i spowodowało, że odgrywa marginalną rolę w polskim systemie transportowym. Udział transportu śródlądowego w przewozach ładunków ogółem w okresie 2000-2011 zmniejszył się z 0,8% do 0,3%.

W 2012 r. żegluga śródlądową przetransportowano 4579 tys. ton ładunków oraz wykonano 815,4 mln pracy przewozowej. Przewozy ładunków ogółem w 2012 r. były mniejsze niż przed rokiem o 10,1%, a praca przewozowa – o 10,3%. W porównaniu z analogicznym kwartałem 2011 r. spadek w przewozach wystąpił w II kwartale, w którym żegluga śródlądową przetransportowano mniej o 314 tys. ton ładunków (o 20,2%) i wykonano mniejszą o 47,8 mln t·km (o 17,8%) pracę przewozową oraz w IV kwartale, w którym przetransportowano mniej o 253 tys. ton ładunków (o 16,5%) i wykonano mniejszą o 7,7 mln t·km (o 3,3%) pracę przewozową. Wzrost przewozów odnotowano w III kwartale – o 55 tys. ton ładunków (o 4,1%), zmniejszyła się jednak wykonana praca przewozowa – o 16,3 mln t·km (o 6,5%).

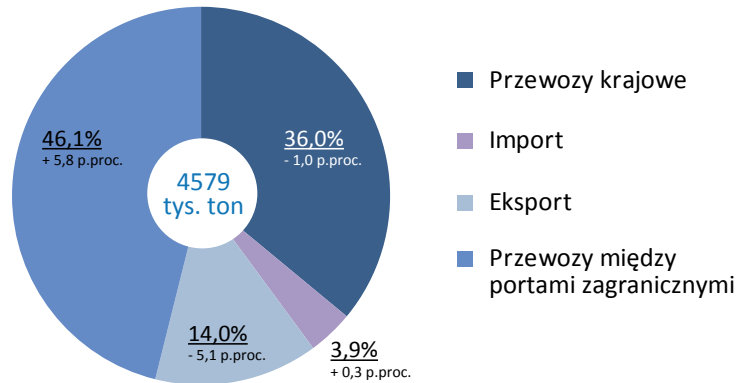
Wykres 3. Przewozy ładunków żegluga śródlądową według kwartałów



W przewozach ładunków żegluga śródlądową w 2012 r. średnia odległość przewozu 1 tony wyniosła 178,1 km (wobec 178,5 km przed rokiem). Duża średnia odległość wynika z dominującego udziału transportu ładunków na zachodnioeuropejskich szlakach wodnych.

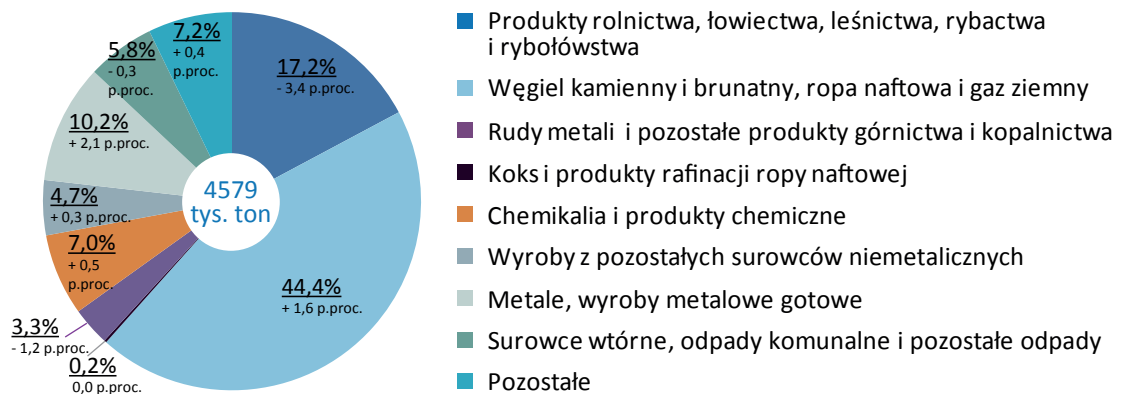
W porównaniu z 2011 r. odnotowano spadek w przewozach krajowych – o 235,0 tys. ton (o 12,5%) i o 13,6 mln t·km (o 12,9%). W 2012 r. w komunikacji międzynarodowej przewieziono 2935 tys. ton ładunków (o 8,7% mniej niż w roku poprzednim), co stanowiło 64,1% wszystkich ładunków przetransportowanych przez polskich armatorów. Udział przewozów między portami zagranicznymi w przewozach komunikacji międzynarodowej wyniósł 71,9%. Głównym kierunkiem eksportu towarów żegluga śródlądową (stanowiącego 21,0% ogółu przewozów międzynarodowych) były Niemcy. Udział przewozów w tej relacji wyniósł 96,0% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi.

Wykres 4. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową w 2012 r. i jej zmianyw stosunku do roku poprzedniego



W Polsce w strukturze przewożonych ładunków w 2012 r. podobnie jak w latach poprzednich, dominowały przewozy towarów z grupy rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa (44,4%) oraz z grupy węgiel brunatny i kamienny, ropa naftowa i gaz ziemny (17,2%).

Wykres 5. Struktura ładunków przewiezionych żeglugą śródlądową w 2012 r. i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego



W ruchu turystycznym w 2012 r. statki (100 jednostek) przewiozły łącznie 1006 tys. pasażerów, tj. o 0,7% więcej niż w roku poprzednim.

Tablica 2. Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową

Wyszczególnienie	2011	2012
Liczba miejsc pasażerskich	8248	8633
Liczba pasażerów w tys.	998,3	1005,7
Liczba pasażerokilometrów w tys.	13951,0	14439,7
Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km	14	14

Transport śródlądowy pozostaje jednym z najbezpieczniejszych rodzajów transportu, głównie poprzez niemal całkowite oddzielenie przewozów towarowych od pasażerskich. W 2012 r. w rejestrach wypadków żeglugowych prowadzonych przez właściwe miejscowo Urzędy Żeglugi Śródlądowej odnotowanych zostało 5 wypadków. Żaden z zarejestrowanych wypadków nie był związany z przewozem ładunków niebezpiecznych.