



Warszawa, lipiec 2014 r.

Informacja sygnalna

WYNIKI BADAŃ GUS

Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2013 r.

1. Śródlądowe drogi wodne

Długość sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce w 2013 r. utrzymała się na podobnym poziomie jak w roku poprzednim i wyniosła 3655 km, z czego 2417 km stanowiły uregulowane rzeki żeglowne, 644 km – skanalizowane odcinki rzek, 336 km – kanały, 259 km – jeziora żeglowne. Faktycznie eksploatowanych przez żeglugę było 3384 km (92,6 %) dróg żeglownych. Dostosowanie wymiaru statków i dróg wodnych jest głównym czynnikiem determinującym efektywność transportu wodnego śródlądowego. Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym¹ (klasy IV i V) w 2013 r. spełniało w Polsce 5,9 % długości dróg wodnych (214 km). Udział dróg tej klasy, zapewniających parametry niezbędne do nowoczesnej żeglugi w ogólnej długości dróg wodnych w Polsce nie zmieniła się od 2007 r. Pozostałą sieć dróg wodnych tworzą drogi o znaczeniu regionalnym klasy I, II i III, których łączna długość w 2013 r. wyniosła 3441 km (94,1 % ogólnej długości dróg wodnych).

Tablica 1. Eksploatowane śródlądowe drogi wodne w 2013 r.

Wyszczególnienie	Rzeki żeglowne uregulowane	Skanalizowane odcinki rzek	Kanały	Jeziora żeglowne
w kilometrach				
Ogółem	2172	620	334	258
Drogi o znaczeniu regionalnym				
Ia	661	101	168	54
Ib	608	137	–	–
II	691	106	106	168
III	115	207	47	27
Drogi o znaczeniu międzynarodowym				
IV	–	14	–	–
Va	–	55	–	–
Vb	97	–	13	9

2. Tabor żeglugi śródlądowej

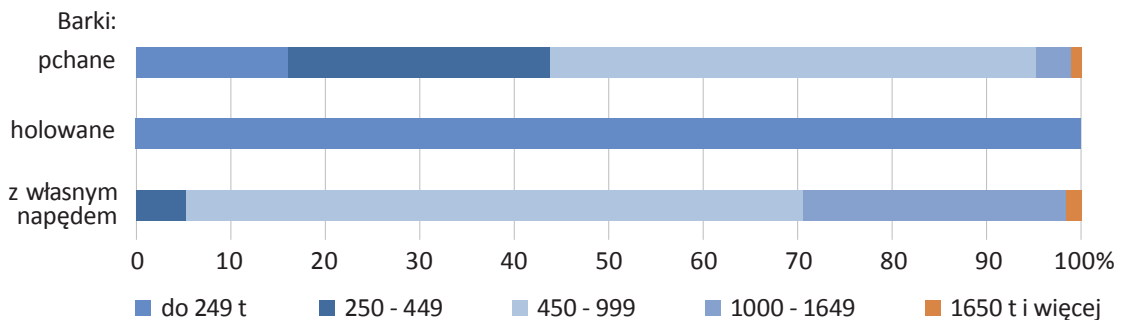
W Polsce w 2013 r. stan ilościowy taboru holowniczego żeglugi śródlądowej (pchacze oraz holowniki) wyniósł 209 szt. i pozostał na tym samym poziomie co w roku poprzednim. W porównaniu z 2012 r. nie zmieniła się również liczba barek z własnym napędem – 71 szt. Wzrosła liczba barek bez własnego napędu (barki do holowania i do pchania) – do 500 szt. (o 4,8 %) oraz liczba statków pasażerskich – do 102 szt. (o 2,0 %).

¹ 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 87,4 % ogółu taboru barkowego, którym w 2013 r. przewieziono 3652,5 tys. ton ładunków (72,4 % ogółu przetransportowanych towarów żeglugą śródlądową). Udział barek do holowania jest nieznaczny (0,2 %) i w 2013 r. ten rodzaj taboru barkowego nie był wykorzystywany do przewozu ładunków.

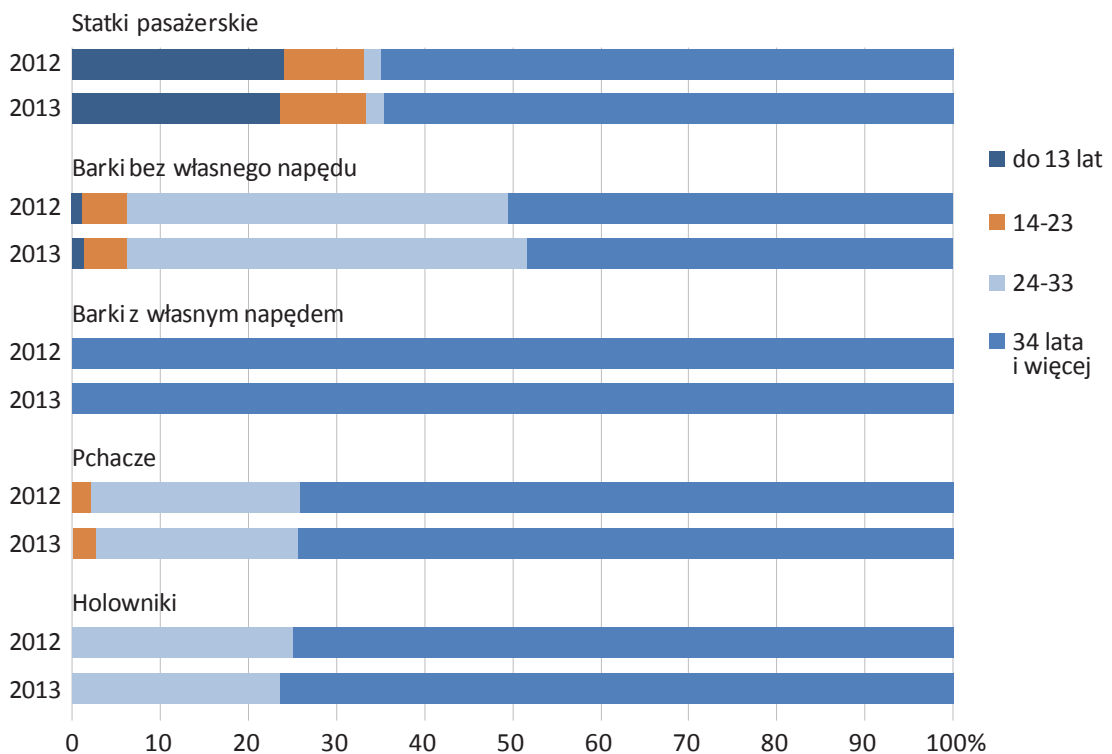
W grupie taboru barkowego przeważały jednostki pływające o mniejszych parametrach konstrukcyjnych, wymagające niższych norm technicznych infrastruktury.

Wykres 1. Struktura taboru barkowego żeglugi śródlądowej według grup ładowności w 2013 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 2013 r. większość eksploatowanych pchaczy (74,5 %) 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-tych.

Wykres 2. Struktura wiekowa taboru żeglugi śródlądowej

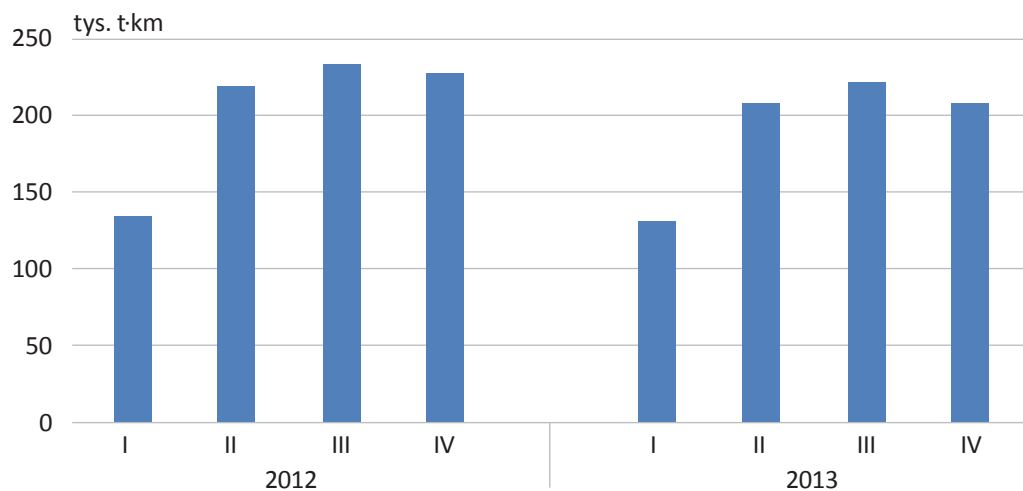


3. Przewozy w żegludze śródlądowej

Niedostateczne zagospodarowanie dróg żeglownych w Polsce, zarówno pod względem charakteru (rzeki skanalizowane, swobodnie płynące, kanały), jak i parametrów żeglugowych (wymiary śluz, głębokości i szerokości szlaku, wysokości mostów) wpływa na specyfikę żeglugi śródlądowej i powoduje, że odgrywa ona marginalną rolę w polskim systemie transportowym. Udział transportu śródlądowego w przewozach ładunków ogółem w latach 2000-2013 zmniejszył się z 0,8 % do 0,3 %.

W 2013 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 5044 tys. ton ładunków oraz wykonano 768,0 mln ton pracy przewozowej. W porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano wzrost przewozów ładunków wyrażonych w liczbie przetransportowanych ton (o 10,2 %), przy jednoczesnym spadku wielkości wykonanej pracy przewozowej (o 5,8 %). Największy wzrost przetransportowanych ton ładunków (o 21,1 %), przy jednoczesnym spadku wielkości pracy przewozowej (o 8,8 %) nastąpił w IV kwartale.

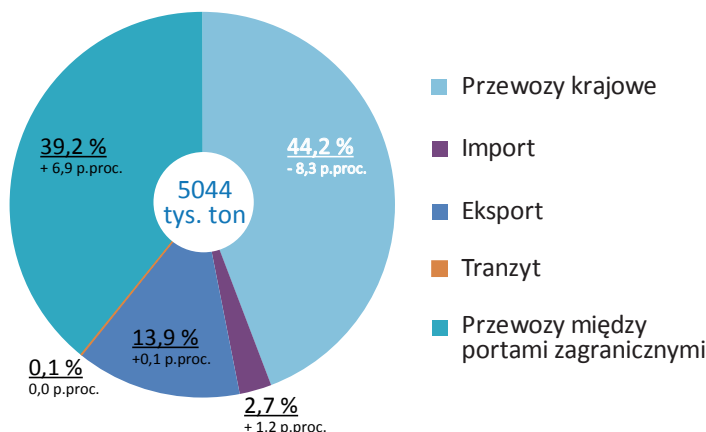
Wykres 3. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według kwartałów



W przewozach ładunków żeglugą śródlądową w 2013 r. średnia odległość przewozu 1 tony w transporcie międzynarodowym wyniosła 252,6 km, a w transporcie krajowym – 25,6 km. Duża średnia odległość w transporcie międzynarodowym wynika z dominującego udziału transportu ładunków na zachodnioeuropejskich szlakach wodnych.

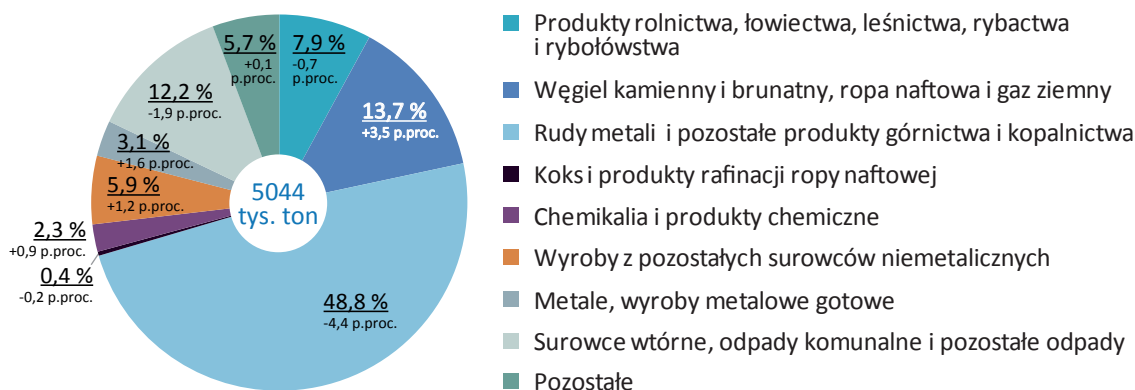
W porównaniu z 2012 r. odnotowano wzrost przewozów krajowych o 585,0 tys. ton (o 35,6 %) do 2229 tys. ton, przy spadku pracy przewozowej o 35,3 mln t-km (o 38,3 %) do 57,0 mln t-km. W 2013 r. w transporcie międzynarodowym przewieziono 2815 tys. ton ładunków (o 4,1 % mniej niż w roku poprzednim), co stanowiło 55,8 % wszystkich ładunków przetransportowanych przez polskich armatorów. Obniżyły się przewozy między portami zagranicznymi o 6,4 %, a ich udział w ogólnych przewozach w transporcie międzynarodowym zmniejszył się z 71,9 % w 2012 r. do 70,2 %. Mniejsze były również przewozy ładunków importowanych (o 23,2 %). Wzrosły natomiast przewozy ładunków eksportowanych (o 9,0 %). Głównym kierunkiem eksportu towarów żeglugą śródlądową (stanowiącym 23,7 % ogółu przewozów międzynarodowych) były Niemcy. Udział przewozów w tej relacji wyniósł 95,2 % całego eksportu towarów drogami śródlądowymi.

Wykres 4. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według kierunków w 2013 r. i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego



W Polsce w strukturze przewożonych ładunków w 2013 r., podobnie jak w latach poprzednich, dominowały przewozy towarów z grupy rud metali i pozostałych produktów górnictwa i kopalnictwa (48,8 %) oraz z grupy węgiel brunatny i kamienny, ropa naftowa i gaz ziemny (13,7 %).

Wykres 5. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według głównych grup towarowych w 2013 r. i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego



W 2013 r. w ruchu turystycznym 102 statki pasażerskie przewiozły łącznie 1007 tys. pasażerów, tj. o 0,1% więcej niż w roku poprzednim.

Tablica 2. Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową

Wyszczególnienie	2012	2013
Liczba miejsc pasażerskich	8633	8783
Liczba pasażerów w tys.	1005,7	1006,9
Liczba pasażerokilometrów w tys.	14439,7	12427,7
Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km	14	12

Transport śródlądowy pozostaje jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportu, głównie poprzez niemal całkowite oddzielenie przewozów towarowych od pasażerskich. W 2013 r. w rejestrach wypadków żeglugowych, prowadzonych przez właściwe miejscowo Urzędy Żeglugi Śródlądowej, odnotowanych zostało 12 wypadków, przy czym żaden z nich nie był związany z przewozem ładunków niebezpiecznych.