



Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2014 r.

Układ i długość śródlądowych dróg wodnych w Polsce od lat utrzymuje się na zbliżonym poziomie. Specyfika infrastruktury dróg wodnych wpływa na czynniki kształtujące popyt na przewozy żeglugą śródlądową. Warunki nawigacyjne przekładają się bezpośrednio na podstawowe parametry konstrukcyjne taboru wykorzystywanego do przewozów w żegludze śródlądowej, w tym na stosunkowo małą ładowność barek, jak również na wielkość przewozów. W 2014 r. odnotowano wzrost liczby ładunków przewiezionych przez polskich armatorów żeglugi śródlądowej. Wzrost ten dotyczył przede wszystkim przewozów krajowych.

1. Śródlądowe drogi wodne

Długość sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce w 2014 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 3387 km (92,7%) 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 2014 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 zmienił się od 2007 r. Pozostała sieć dróg wodnych tworzą drogi o znaczeniu regionalnym klasy I, II i III, których łączna długość w 2014 r. wyniosła 3441 km (94,1% ogólnej długości dróg wodnych).

Tablica 1. Eksploatowane śródlądowe drogi wodne w 2014 r.

Wyszczególnienie	Rzeki żeglowne uregulowane	Skanalizowane odcinki rzek	Kanały	Jeziora żeglowne
w kilometrach				
Ogółem	2174	620	334	259
Drogi o znaczeniu regionalnym				
Ia	664	101	168	54
Ib	608	137	–	–
II	691	106	106	168
III	115	207	47	28
Drogi o znaczeniu międzynarodowym				
IV	–	14	–	–
Va	–	55	–	–
Vb	97	–	14	10

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

2. Tabor żeglugi śródlądowej

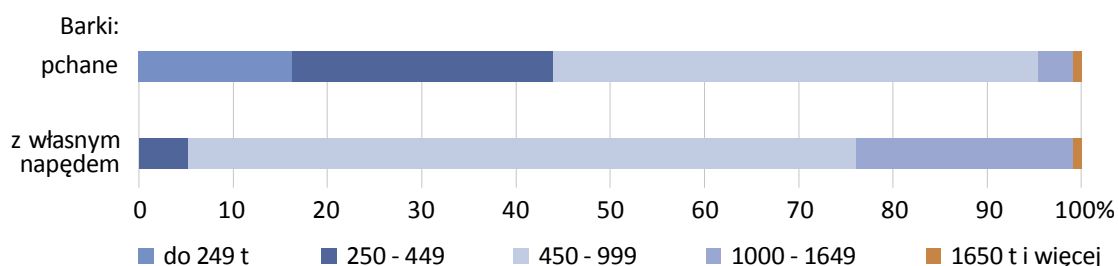
W Polsce w 2014 r. stan ilościowy taboru holowniczego żeglugi śródlądowej (pchacze oraz holowniki) wyniósł 207 szt. i zmniejszył się o 1,0% w porównaniu z poprzednim rokiem.

W porównaniu z 2013 r. wzrosła liczba barek z własnym napędem – do 79 szt. (o 11,3%) oraz liczba barek bez własnego napędu (barki do pchania) – do 504 szt. (o 0,8%). Zmniejszyła się natomiast liczba statków pasażerskich – do 99 szt. (o 3,0%).

W strukturze rodzajowej taboru barkowego dominują jednostki wykorzystywane w systemie pchanym. Na ten rodzaj transportu przypada 86,4% ogółu taboru barkowego, którym w 2014 r. przewieziono 6166,5 tys. ton ładunków (80,8% ogółu towarów przetransportowanych żeglugą śródlądową).

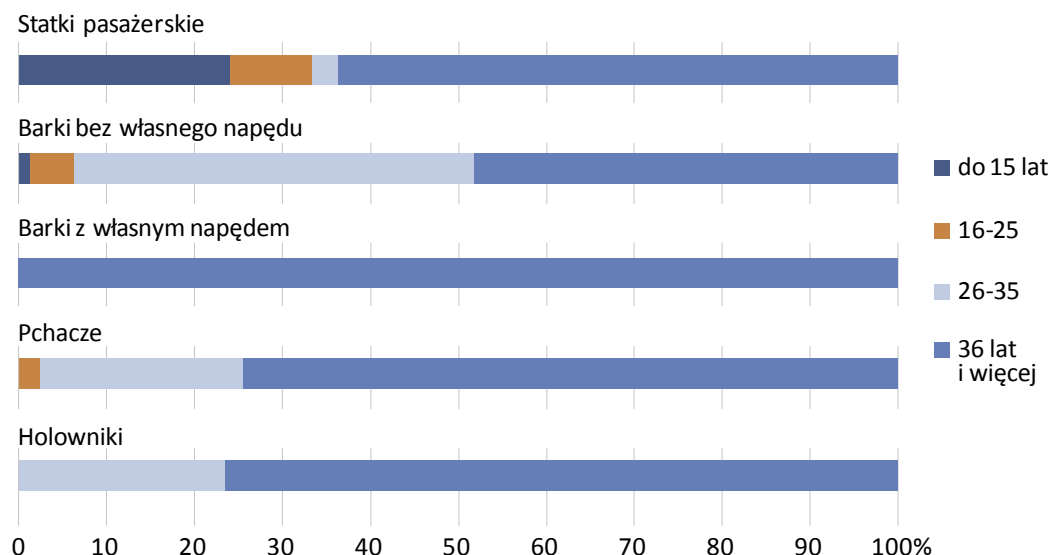
W grupie taboru barkowego przeważały jednostki pływające o mniejszych parametrach konstrukcyjnych, wymagające niższych norm technicznych infrastruktury.

Wykres 1. Struktura taboru barkowego żeglugi śródlądowej według grup ładowności w 2014 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 2014 r. większość eksploatowanych pchaczy (74,2%), niemal połowa barek do pchania (48,2%) oraz wszystkie barki z własnym napędem zostały wyprodukowane w latach 1949-1979.

Wykres 2. Struktura wiekowa taboru żeglugi śródlądowej w 2014 r.



3. Przewozy w żegludze śródlądowej

Niedostateczne zagospodarowanie dróg żeglownych w Polsce, zarówno pod względem charakteru (rzeki skanalizowane, swobodnie płynące, kanały), jak i parametrów żeglugowych (wymiarów 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 2000-2014 zmniejszył się z 0,8% do 0,4%.

W 2014 r. żegluga śródlądową przetransportowano 7629 tys. ton ładunków oraz wykonano 778,5 mln t·km pracy przewozowej. W porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano wzrost przewozów ładunków wyrażonych w liczbie przetransportowanych ton (o 51,2%), przy jednoczesnym wzroście wielkości wykonanej pracy przewozowej (o 1,4%). Największy wzrost przetransportowanych ton ładunków (o 125,3%), przy jednoczesnym zwiększeniu wielkości pracy przewozowej (o 21,5%) nastąpił w I kwartale.

Wykres 3. Przewozy ładunków żegluga śródlądową według kwartałów

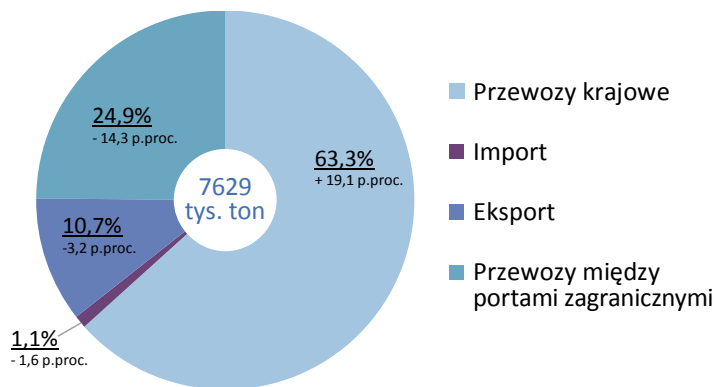


W przewozach ładunków żegluga śródlądową w 2014 r. średnia odległość przewozu 1 tony w transporcie międzynarodowym wyniosła 253,4 km, (w 2013 r. – 252,6 km), a w transporcie krajowym – 14,5 km (w 2013 r. – 25,6 km). Duża średnia odległość w transporcie międzynarodowym wynika z dominującego udziału transportu ładunków na zachodnioeuropejskich szlakach wodnych.

W porównaniu z 2013 r. odnotowano wzrost przewozów krajowych o 116,8% do 4833 tys. ton (głównie ładunków z grupy kruszywo, piasek, kamień), przy wzroście pracy przewozowej o 22,9% do 70,0 mln t·km. Tak znaczny wzrost przewozów związany był przede wszystkim z udziałem śródlądowego transportu wodnego w pracach prowadzonych w ramach realizacji projektu Modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego.

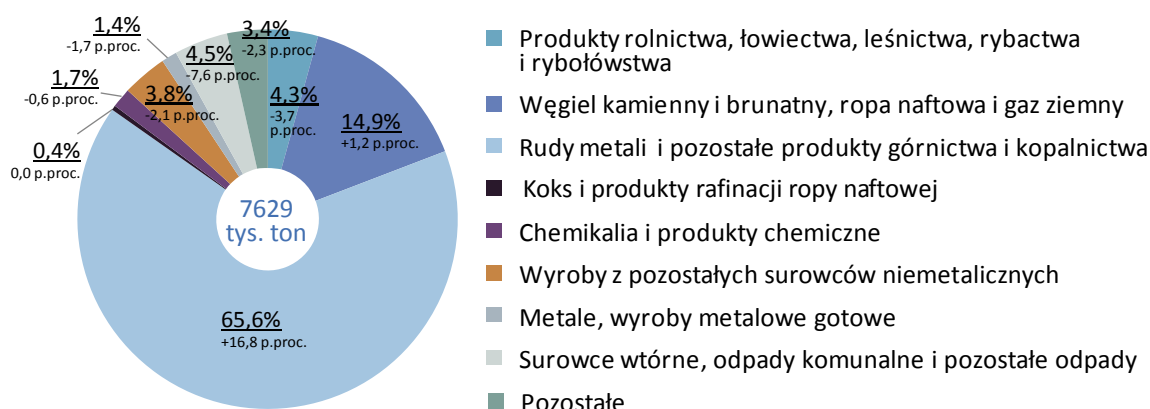
W 2014 r. w transporcie międzynarodowym przewieziono 2796 tys. ton ładunków (o 0,7% mniej niż w roku poprzednim), co stanowiło 36,6% wszystkich ładunków przetransportowanych przez polskich armatorów. Zmniejszyła się wielkość przewozów między portami zagranicznymi o 3,9%, a ich udział w ogólnych przewozach w transporcie międzynarodowym zmniejszył się z 70,2% w 2013 r. do 67,9% w 2014 r. Mniejsze były również przewozy ładunków importowanych (o 40,7%). Wzrosły natomiast przewozy ładunków eksportowanych (o 16,6%). Głównym kierunkiem eksportu towarów żegluga śródlądową (stanowiącego 29,2% ogółu przewozów międzynarodowych) były Niemcy. Udział przewozów w tej relacji wyniósł 92,0% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi.

Wykres 4. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według kierunków w 2014 r. i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego



W Polsce w strukturze przewożonych ładunków w 2014 r., podobnie jak w latach poprzednich, dominowały przewozy towarów z grupy rud metali i pozostałych produktów górnictwa i kopalnictwa (65,6%) oraz z grupy węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny (14,9%).

Wykres 5. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według głównych grup towarowych w 2014 r. i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego



W 2014 r. w ruchu turystycznym 99 statków pasażerskich żeglugi śródlądowej przewiozło łącznie 1038 tys. pasażerów, tj. o 3,1% więcej niż w roku poprzednim.

Tablica 2. Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową

Wyszczególnienie	2013	2014
Liczba miejsc pasażerskich	8783	8434
Liczba pasażerów w tys.	1006,9	1038,2
Liczba pasażerokilometrów w tys.	12427,7	12936,8
Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km	12	12

Transport śródlądowy pozostaje jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportu, głównie poprzez niemal całkowite oddzielenie przewozów towarowych od pasażerskich. W 2014 r. w rejestrach wypadków żeglugowych, prowadzonych przez właściwe miejscowo Urzędy Żeglugi Śródlądowej, odnotowanych zostało 10 wypadków, przy czym żaden z nich nie był związany z przewozem ładunków niebezpiecznych.

Uwagi metodyczne

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 i na 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 żegluga 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 żegluga śródlądową jest to suma iloczynów wagi poszczególnych przesyłek i odległości taryfowych ich przewozu.
5. Praca przewozowa przy przewozie pasażerów żegluga 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
Tel: 91 434 68 36

Rozpowszechnianie:
Rzecznik Prasowy Prezesa GUS
Artur Satora
Tel: 22 608 3495, 22 608 3009
e-mail: rzecznik@stat.gov.pl

Więcej na <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/Transport>, gospodarka morska, żegluga.....