

Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2017 r.

31.07.2018 r.

5,4%

Wzrost pracy przewozowej

Układ i długość śródlądowych dróg wodnych w Polsce od lat utrzymuje się na zbliżonym poziomie. Stan dróg wodnych wpływa na dynamikę przewozów ładunków w żegludze śródlądowej. 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 2017 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano wzrost wykonanej pracy przewozowej; zmniejszyła się natomiast liczba ładunków przewiezionych przez polskich armatorów żegluga śródlądową; spadek ten dotyczył głównie przewozów krajowych.

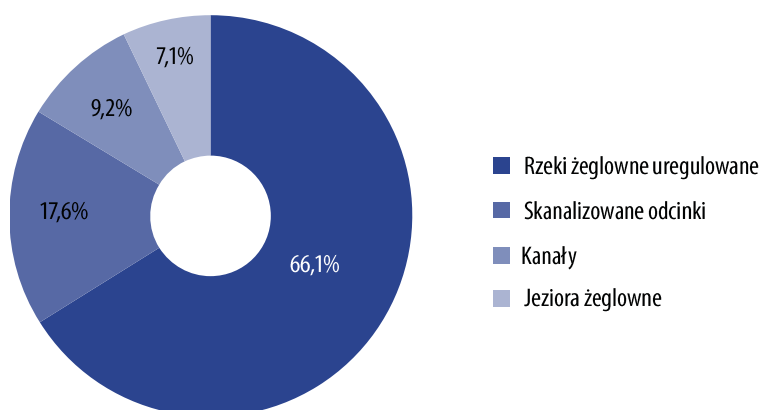
W dniu 6 marca 2017 r. Polska przystąpiła do porozumienia AGN (Europejskie Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg o Międzynarodowym Znaczeniu). Umożliwia to użegłownienie głównych dróg wodnych i dostosowanie ich warunków nawigacyjnych do właściwych dla dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (odpowiadającym co najmniej IV klasie żeglowności).

Śródlądowe drogi wodne

Długość sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce w 2017 r. utrzymała się na poziomie podobnym jak w roku poprzednim i wyniosła 3654 km, z czego 2417 km stanowiły uregulowane rzeki żeglowne, 644 km – skanalizowane odcinki rzek, 335 km – kanały, a 259 km – jeziora żeglowne. Eksploatowanych przez żeglugę było 3363 km (92,1%) 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 2017 r. spełniało w Polsce 5,9% długości dróg wodnych (214 km). Pozostałą sieć dróg wodnych tworzą drogi o znaczeniu regionalnym (klasy I, II i III), których łączna długość w 2017 r. wyniosła 3440 km (94,1% ogólnej długości dróg wodnych).

Udział dróg zapewniających parametry niezbędne do nowoczesnej żeglugi w ogólnej długości dróg wodnych w Polsce nie zmienił się od 2007 r.

Wykres 1. Struktura śródlądowych dróg wodnych w Polsce w 2017 r.



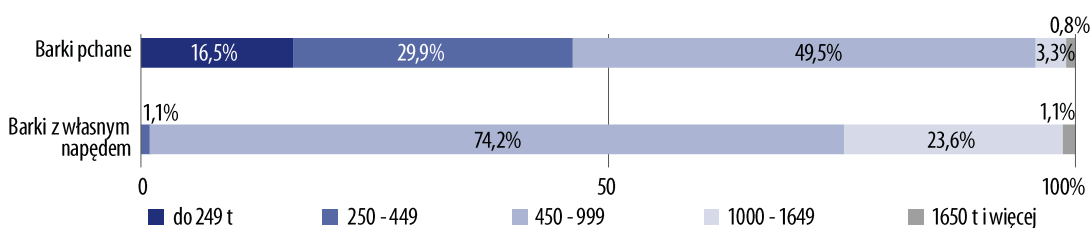
¹ Klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych zatwierdzona przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ i EMCT w 1992 r.

Tabor żeglugi śródlądowej

W Polsce w 2017 r. liczba pchaczy oraz holowników stanowiących tabor holowniczy żeglugi śródlądowej wyniosła 219 szt., tj. o 5 szt. więcej niż w roku poprzednim. W skali roku zmniejszyła się o 2 szt. liczba barek z własnym napędem (do 89 szt.) oraz barek bez własnego napędu (barki do pchania) – o 7 szt. (do 509 szt.). Tabor pasażerski wyniósł 117 szt., tj. o 7 szt. więcej niż w ubiegłym roku. W strukturze rodzajowej taboru barkowego dominują jednostki wykorzystywane w systemie pchanym. Na ten rodzaj transportu przypada 85,1% ogółu taboru barkowego, którym w 2017 r. przewieziono 3538,8 tys. ton ładunków (61,3% ogółu towarów przetransportowanych żeglugą śródlądową). W grupie taboru barkowego przeważały jednostki pływające o mniejszych parametrach konstrukcyjnych, wymagające niższych norm technicznych infrastruktury.

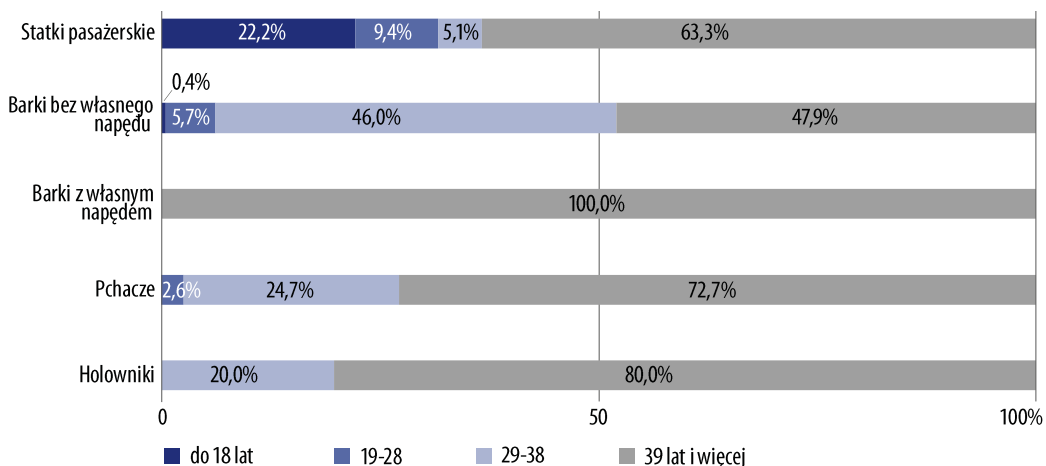
Ponad 85% taboru barkowego stanowią jednostki bez własnego napędu, w tym blisko połowę z nich wyprodukowano w latach 1949-1979

Wykres 2. Struktura taboru barkowego żeglugi śródlądowej według grup ładowności w 2017 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 2017 r. większość wykorzystywanych pchaczy (72,7%), niemal połowa barek do pchania (47,9%) oraz wszystkie barki z własnym napędem zostały wyprodukowane w latach 1949-1979.

Wykres 3. Struktura wiekowa taboru żeglugi śródlądowej w 2017 r.



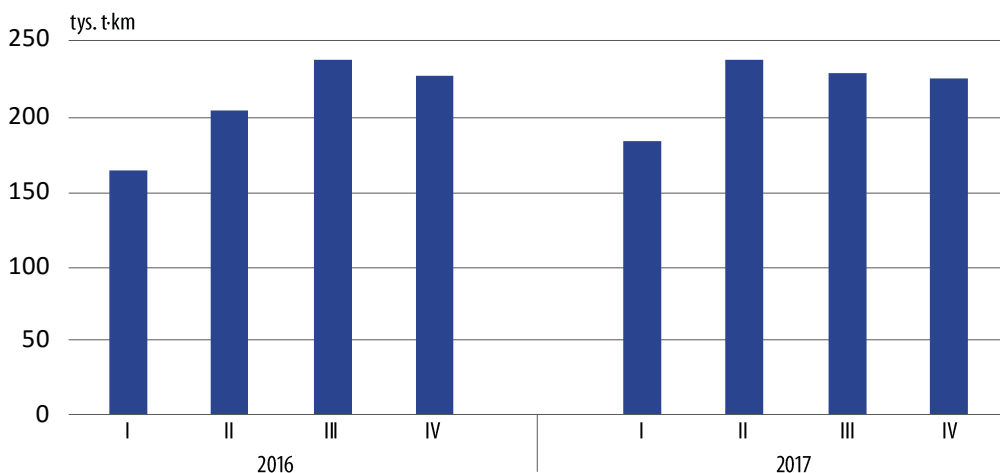
Przewozy w żegludze śródlądowej

Niedostateczne zagospodarowanie dróg żeglownych w Polsce, zarówno pod względem charakteru (rzeki skanalizowane, swobodnie płynące, kanały), jak i parametrów żeglugowych (wymary śluz, głębokość i szerokość szlaku, wysokości mostów) wpływa na specyfikę żeglugi śródlądowej i powoduje, że nie odgrywa znaczącej roli w polskim systemie transportowym. W 2017 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 5777,5 tys. ton ładunków oraz wykonano 877,3 mln t-km pracy przewozowej. W porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano zmniejszenie przewozów ładunków, wyrażonych w liczbie przetransportowanych ton (o 7,0%), przy jednoczesnym zwiększeniu wykonanej pracy przewozowej (o 5,4%). Największy spadek

Udział transportu śródlądowego w przewozach ładunków ogółem w latach 2000-2017 zmniejszył się z 0,8% do 0,3%

przewiezionych ton ładunków (o 24,2%), przy jednoczesnym zwiększeniu wykonanej pracy przewozowej (o 11,9%), wystąpił w I kwartale.

Wykres 4. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według kwartałów

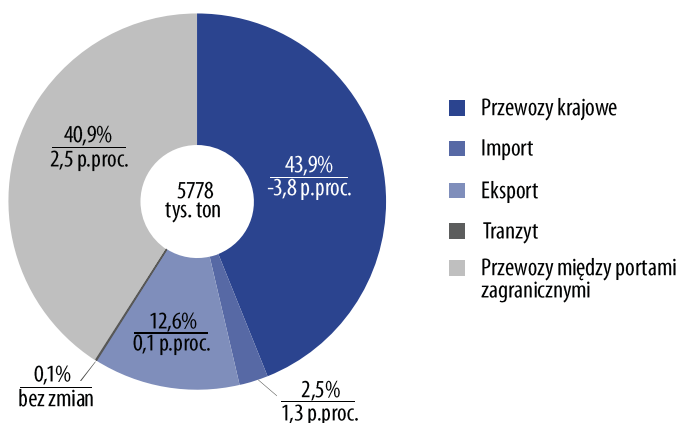


W przewozie ładunków żeglugą śródlądową w 2017 r. średnia odległość przewozu 1 tony wyniosła w transporcie międzynarodowym – 247,5 km (w 2016 r. – 233,8 km), w transporcie krajowym – 29,6 km (w 2016 r. – 24,8 km). Duża średnia odległość w transporcie międzynarodowym wynika z dominującego udziału przewozów ładunków na zachodnioeuropejskich szlakach wodnych. W porównaniu z 2016 r. odnotowano zmniejszenie przewozów krajowych o 14,5% do 2536,1 tys. ton (na co wpływ miał spadek przewozów ładunków z grupy rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf, uran i tor oraz ładunków z grupy koks i produkty rafinacji ropy naftowej), przy jednoczesnym wzroście pracy przewozowej o 2,1% do 75,1 mln t·km.

W 2017 r. w ramach transportu międzynarodowego przewieziono 3241,5 tys. ton ładunków (o 0,1% mniej niż w roku poprzednim), co stanowiło 56,1% wszystkich ładunków przetransportowanych przez polskich armatorów. Odnotowano zmniejszenie wielkości przewozów między portami zagranicznymi (o 1,0%), a ich udział w transporcie międzynarodowym ogółem w 2017 r. wyniósł 73,0% (spadek o 0,6 p.proc.). Zmniejszyły się przewozy ładunków eksportowanych (o 6,5%), natomiast przewozy ładunków importowanych – zwiększyły się dwukrotnie. Głównym kierunkiem eksportu towarów żeglugą śródlądową (stanowiącego 22,5% ogółu przewozów międzynarodowych) były Niemcy. Udział przewozów w tej relacji wyniósł 92,1% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi.

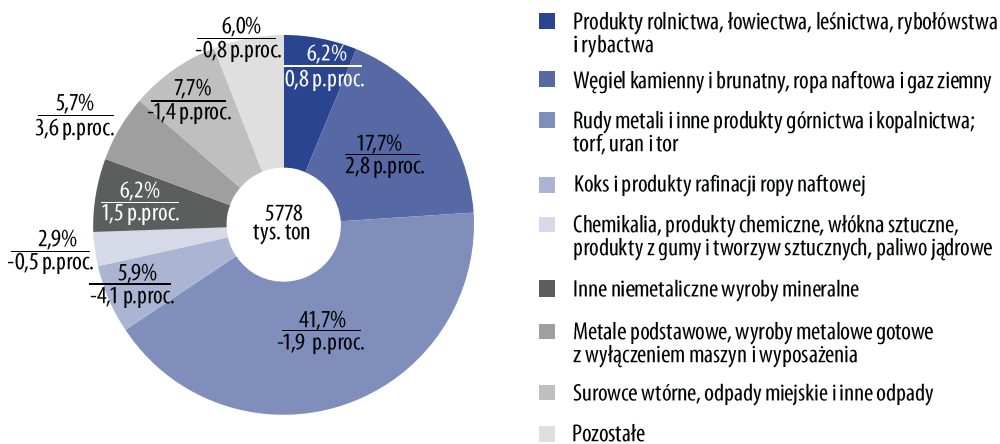
W skali roku średnia odległość przewozu 1 tony ładunku zwiększyła się zarówno w transporcie międzynarodowym, jak i krajowym

Wykres 5. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według kierunków w 2017 r. i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego



W strukturze przewożonych ładunków w 2017 r., podobnie jak w latach poprzednich, dominował przewóz towarów z grupy rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf, uran i tor (41,7%).

Wykres 6. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według głównych grup towarowych w 2017 r. i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego



W 2017 r. w ruchu turystycznym 117 statków pasażerskich żeglugi śródlądowej przewiozło łącznie 1262,1 tys. osób, tj. o 1,2% mniej niż w roku poprzednim.

Średnia odległość przewozu 1 pasażera w porównaniu z 2016 r. wzrosła do 14 km

Tablica 1. Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową

WYSZCZEGÓLNIENIE	2016	2017
Liczba miejsc pasażerskich	9528	10322
Liczba pasażerów	1277619	1262084
Liczba pasażerokilometrów	16651693	17765327
Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km	13	14

Transport śródlądowy pozostaje jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportu, głównie poprzez niemal całkowite oddzielenie przewozów towarowych od pasażerskich. W 2017 r. w rejestrach wypadków żeglugowych, prowadzonych przez właściwe urzędy żeglugi śródlądowej, odnotowano 6 wypadków, 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 75 72
e-mail: A.Bawelska@stat.gov.pl

Rozpowszechnianie:
Rzecznik Prasowy Prezesa GUS
Karolina Dawidziuk
Tel: 22 608 3475, 22 608 3009
e-mail: rzecznik@stat.gov.pl

Wydział Współpracy z Mediami

tel.: 22 608 34 91, 22 608 38 04

faks: 22 608 38 86

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 2016 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](#)