



Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2011 r.

OPRACOWANIA SYGNALNE
Szczecin, lipiec 2012

1. Śródlądowe drogi wodne

Sieć śródlądowych dróg wodnych w Polsce od kilku lat utrzymuje się na tym samym poziomie i w 2011 r. objęła 3659 km (w tym 2413 km uregulowanych rzek żeglownych, 644 km skanalizowanych odcinków rzek, 344 km kanałów i 258 km jezior żeglownych), przy czym faktycznie eksploatowanych przez żeglugę było 3347 km (91,5%) dróg żeglownych. Dostosowanie wymiaru statków i dróg wodnych jest głównym czynnikiem determinującym efektywność transportu wodnego śródlądowego. Istotne znaczenie dla rozwoju tego rodzaju transportu miało zatwierdzenie w 1992 r. klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ i ECMT, wyszczególniającej drogi o znaczeniu regionalnym i międzynarodowym. W Polsce udział dróg o znaczeniu międzynarodowym (klasy IV i V) utrzymuje się na niezmiennym poziomie od 2007 r. Wymagania stawiane tym drogom w 2011 r. spełniało 5,9% długości dróg wodnych (215 km). Pozostałą sieć dróg wodnych tworzą drogi o znaczeniu regionalnym (klasy I, II, III), których łączna długość wyniosła 3445 km (94,1%).

Tablica 1. Eksploatowane śródlądowe drogi wodne w 2011 r.

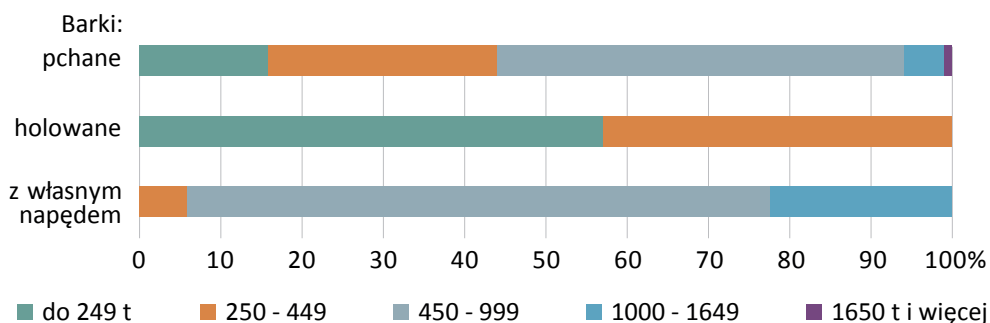
Klasy	Rzeki żeglowne uregulowane	Skanalizowane odcinki rzek	Kanały	Jeziora żeglowne
w km				
Ogółem	2147	608	334	258
Drogi o znaczeniu regionalnym				
Ia	639	88	168	54
Ib	608	138	-	-
II	691	106	106	168
III	112	207	47	27
Drogi o znaczeniu międzynarodowym				
IV	-	14	-	-
Va	-	55	-	-
Vb	97	-	13	9

2. Tabor żeglugi śródlądowej

W Polsce w 2011 r. stan ilościowy taboru holowniczego (pchacze oraz holowniki) wynosił 210 szt. i zmniejszył się o 5,4% w porównaniu do 2010 r. Zmalała również liczba barek z własnym napędem do 67 szt. (o 15,2%) oraz barek bez własnego napędu (barki do holowania i do pchania) do 484 szt. (o 6,6%). Jednocześnie odnotowano wzrost liczby statków pasażerskich do 97 szt. (o 4,3%).

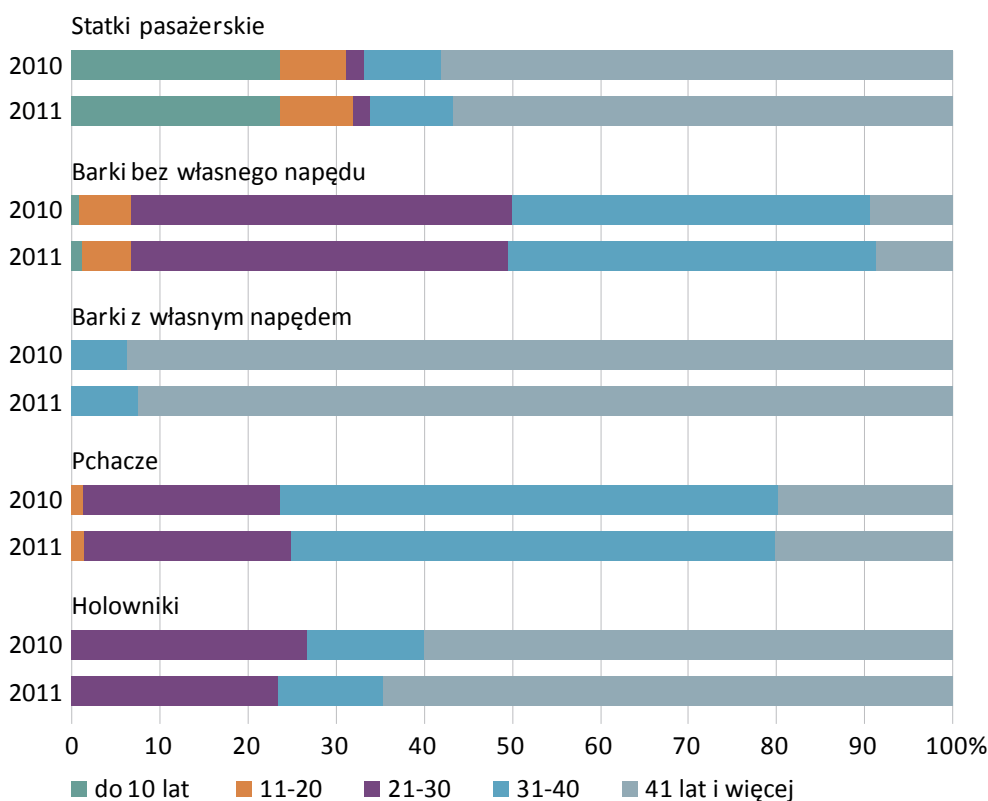
W strukturze rodzajowej taboru barkowego dominują jednostki wykorzystywane w systemie pchanym. Na ten rodzaj transportu przypadało 86,6% ogółu taboru barkowego, którym w 2011 r. przewieziono 3509,7 tys. ton towarów (68,9% ogółu przetransportowanych towarów żeglugą śródlądową). Udział barek do holowania był nieznaczny (1,3% ogółu taboru barkowego); w 2011 r. nie były one 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**



Tabor żeglugi śródlądowej od kilku lat wymaga odtworzenia z uwagi na zdekapitalizowanie. Jego wiek znacznie przekracza normatywny okres użytkowania. Według danych za 2011 r. większość eksploatowanych pchaczy (75,1%) oraz połowa barek do pchania została wyprodukowana w latach 1949-1979. Prawie co trzecia użytkowana barka z własnym napędem pochodzi z lat 50. i 60.

Wykres 2. **Struktura wiekowa taboru żeglugi śródlądowej**

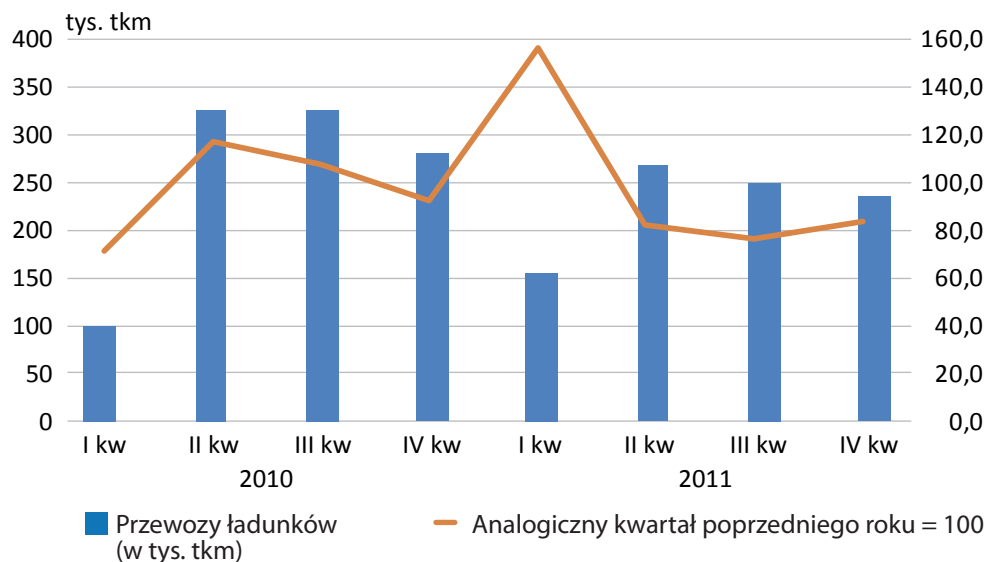


3. Przewozy w żegludze śródlądowej

Niedostateczne zagospodarowanie dróg żeglownych w Polsce, zarówno pod względem charakteru (rzeki skanalizowane, swobodnie płynące, kanały), jak i parametrów żeglugowych (wymiary śluz, głębokości i szerokości szlaku, wysokości mostów) wpłynęło na specyfikę żeglugi śródlądowej i spowodowało, że odgrywa ona marginalną rolę w polskim systemie transportowym. Udział transportu śródlądowego w przewozach ładunków ogółem w okresie 2000-2010 zmniejszył się z 0,8% do 0,3%.

W 2011 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 5093 tys. ton ładunków i wykonano 908,9 mln tkm pracy przewozowej. Przewozy ładunków ogółem w 2011 r. były mniejsze niż przed rokiem o 0,9%, a praca przewozowa – o 11,8%. Spadek w przewozach towarów wystąpił w III kwartale, w którym żeglugą śródlądową przetransportowano o 373 tys. ton ładunków mniej (o 21,8%) i wykonano o 76,3 mln tkm mniej (o 23,4%) pracy przewozowej niż w analogicznym okresie 2010 r. Największy wzrost odnotowano w I kwartale, w którym przewieziono o 239 tys. ton ładunków więcej (o 56,0%) i wykonano o 56,4 mln tkm więcej pracy przewozowej (o 56,5%) w porównaniu do analogicznego kwartału roku poprzedniego.

Wykres 3. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według kwartałów

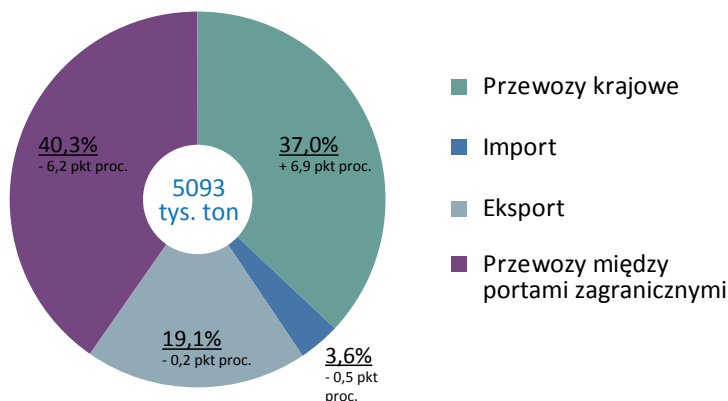


W przewozach ładunków żeglugą śródlądową w 2011 r. średnia odległość przewozu 1 tony ładunku wyniosła 178,5 km (wobec 200,3 km przed rokiem). Duża średnia odległość wynika z dominującego udziału transportu ładunków na zachodnioeuropejskich szlakach wodnych.

W porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano znaczący wzrost w przewozach krajowych – odpowiednio o 331,0 tys. ton (o 21,4%) i o 35,8 mln tkm (o 51,0%), spowodowany sprzyjającymi warunkami meteorologicznymi, skutkującymi dłuższym okresem nawigacyjnym, szczególnie na Odrze (259 dni).

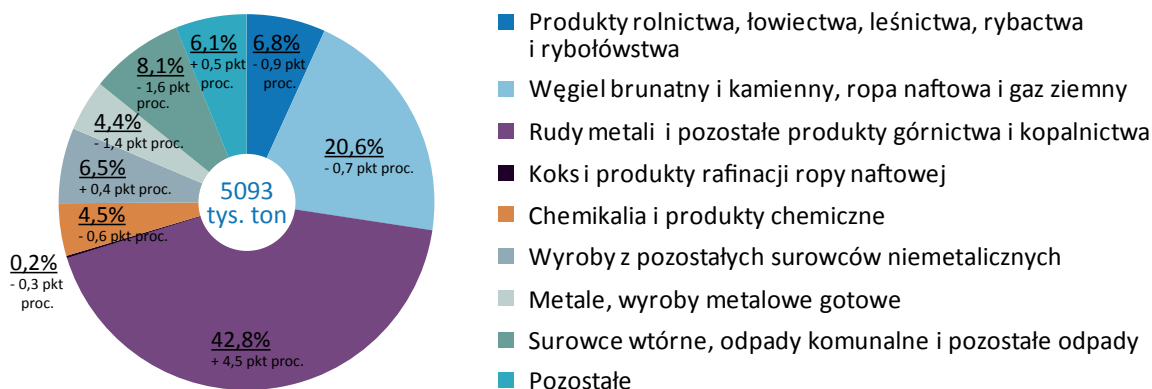
W 2011 r. w komunikacji międzynarodowej przewieziono 3214 tys. ton ładunków (o 10,6% mniej niż w roku poprzednim), co stanowiło 63,1% wszystkich ładunków przetransportowanych przez polskich armatorów. Udział przewozów między portami zagranicznymi w przewozach komunikacji międzynarodowej wyniósł 40,2%. Głównym kierunkiem eksportu towarów żeglugą śródlądową, stanowiącego 30,2% ogółu przewozów międzynarodowych, były Niemcy. Udział przewozów w tej relacji wyniósł 99,8% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi.

Wykres 4. **Struktura przewozów ładunków żegluga śródlądową w 2011 r. i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego**



W Polsce w strukturze przewożonych ładunków w 2011 r., podobnie jak w latach poprzednich, dominowały przewozy towarów z grupy rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa (42,8%) oraz z grupy węgiel brunatny i kamienny, ropa, ropa naftowa i gaz ziemny (20,6%).

Wykres 5. **Struktura ładunków przewiezionych żegluga śródlądową w 2011 r. i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego**



Śródlądowe szlaki wodne wykorzystywane są nie tylko dla celów gospodarczych, ale również turystycznych. W 2011 r. 97 statkami przewieziono 998 tys. pasażerów, tj. o 13,6% więcej niż w poprzednim roku.

Tablica 2. **Przewozy pasażerów żegluga śródlądową**

Wyszczególnienie	2010	2011
Liczba miejsc pasażerskich	7988	8282
Liczba pasażerów w tys.	879,1	998,3
Liczba pasażerokilometrów w tys.	13198,7	13951,0
Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km	15	14

W 2011 r. w rejestrach wypadków żeglugowych, prowadzonych przez właściwe miejscowo Urzędy Żeglugi Śródlądowej, zarejestrowanych zostało 5 wypadków (przed rokiem – 9). Żaden z nich nie był związany z przewozem ładunków niebezpiecznych.