



Urząd Statystyczny  
w Szczecinie

## Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2010 r.



OPRACOWANIA SYGNALNE  
Szczecin, listopad 2011

### 1. Śródlądowe drogi wodne

Obecna sieć dróg wodnych została ukształtowana przez naturalny układ rzek oraz połączenia kanałowe budowane głównie w XVIII i XIX wieku. Krajowa sieć dróg wodnych w 2010 r. objęła 3659 km, w tym 2413 km uregulowanych rzek żeglownych, 644 km skanalizowanych odcinków rzek, 344 km kanałów i 259 km jezior żeglownych, przy czym faktycznie eksploatowanych przez żeglugę było 3347 km (91,5%) dróg żeglownych. Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych<sup>a</sup>, dostosowującym klasyfikację polską do standardów międzynarodowych, obowiązujących w krajach UE, wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym klasy IV i V spełnia w Polsce 5,9% ich długości (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. Pozostałą sieć dróg wodnych tworzą drogi o znaczeniu regionalnym klasy I, II i III, których łączna długość w 2010 r. wyniosła 3445 km.

Tablica 1. Śródlądowe drogi wodne w 2010 r. według klas

Wyszczególnienie	Rzeki żeglowne uregulowane	Skanalizowane odcinki rzek	Kanały	Jeziora żeglowne
w km				
Ogółem	2413	644	344	259
Drogi o znaczeniu regionalnym				
Ia	754	101	176	54
Ib	756	137	–	–
II	691	106	106	168
III	115	207	47	28
Drogi o znaczeniu międzynarodowym				
IV	–	38	–	–
Va	–	55	–	–
Vb	97	–	15	9

### 2. Tabor żeglugi śródlądowej

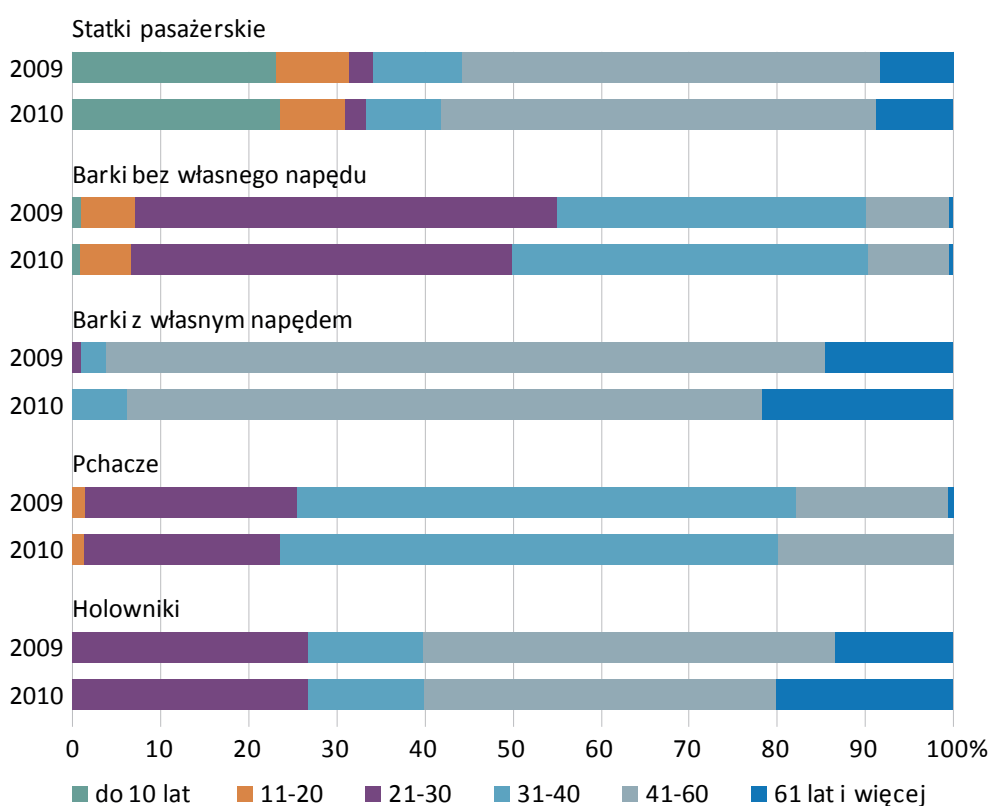
W Polsce w 2010 r. stan ilościowy taboru holowniczego żeglugi śródlądowej (pchacze oraz holowniki) wynosił 222 szt. i zwiększył się o 1,8% w stosunku do 2009 r. Barek bez własnego napędu (barki do holowania i do pchania) było 518 szt. i liczba ta również wzrosła (o 1,9%), spadła natomiast liczba barek z własnym napędem do 79 szt. (o 24,0%). Ponadto odnotowano spadek (o 16,0%) w liczbie statków pasażerskich do 93 szt.

<sup>a</sup> Dz. U z 2002 r. Nr 77, poz. 695.

W strukturze rodzajowej taboru barkowego w Polsce dominują jednostki wykorzystywane w systemie pchanym. Na ten rodzaj transportu przypada 85,6% ogółu taboru barkowego, którym w 2010 r. przewieziono 3456,3 tys. ton ładunków (67,2% ogółu przetransportowanych towarów). Rola barek do holowania była nieznaczna (stanowiły one 1,2% ogółu taboru barkowego) i w 2010 r. przewieziono nimi 5,1 tys. ton ładunków (0,1% ogółu przetransportowanych towarów).

Większość taboru żeglugi śródlądowej w Polsce jest zdekapitalizowana. Jego wiek znacznie przekracza normatywny okres użytkowania, eksploatacja taboru jest możliwa dzięki stałej jego modernizacji. Według danych za 2010 r. decydująca większość eksploatowanych pchaczy (76,3%) oraz niemal połowa barek do pchania (49,1%) została wyprodukowana w latach 1949-1979. Większość użytkowanych barek z własnym napędem (72,2%) pochodzi z lat 50 i 60.

### Wykres 1. Struktura wiekowa taboru żeglugi śródlądowej



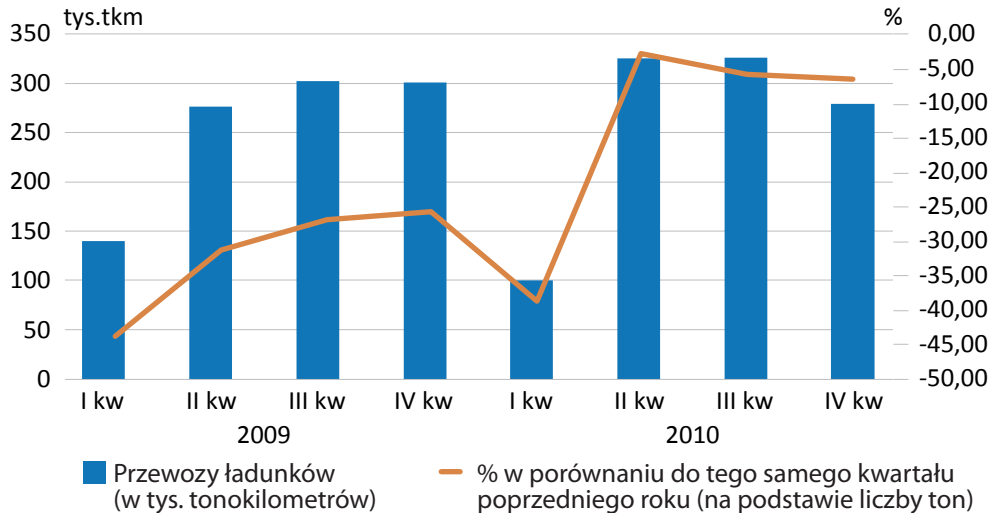
### 3. Przewozy w żegludze śródlądowej

Mimo układu śródlądowych dróg wodnych zgodnego z przebiegiem podstawowych ciągów ładunkowych, ta funkcja transportowa jest znacznie ograniczona ze względu na systematyczne pogarszanie się warunków nawigacyjnych na polskich drogach wodnych. W 2010 r. w Polsce żeglugą śródlądową przewiezionych zostało 5141 tys. ton ładunków oraz wykonano 1030 mln ton pracy przewozowej. W stosunku do poprzedniego roku odnotowano znaczący spadek w zakresie przewozów krajowych – odpowiednio o 625,0 tys. ton (o 28,8%) i 75,4 mln tkm (o 51,8%). Jest to przede wszystkim efekt katastrofalnych w skutkach i niespotykanych długich okresów powodziowych zarówno na Odrze, jak i na pozostałych polskich rzekach w 2010 r. Długi okres przechodzenia dwóch fal powodziowych spowodował ogrom szkód w infrastrukturze hydrotechnicznej i oprócz utrudnień na całym szlaku wód żeglownych związanych z koniecznością ich likwidacji, spowodował znaczne skrócenie sezonu nawigacyjnego, który na Odrze skanalizowanej trwał jedynie 106 dni<sup>b</sup>.

<sup>b</sup> Od 11.08 do 28.09.2010 r. i od 05.10 do 04.12.2010 r. – dane Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu.

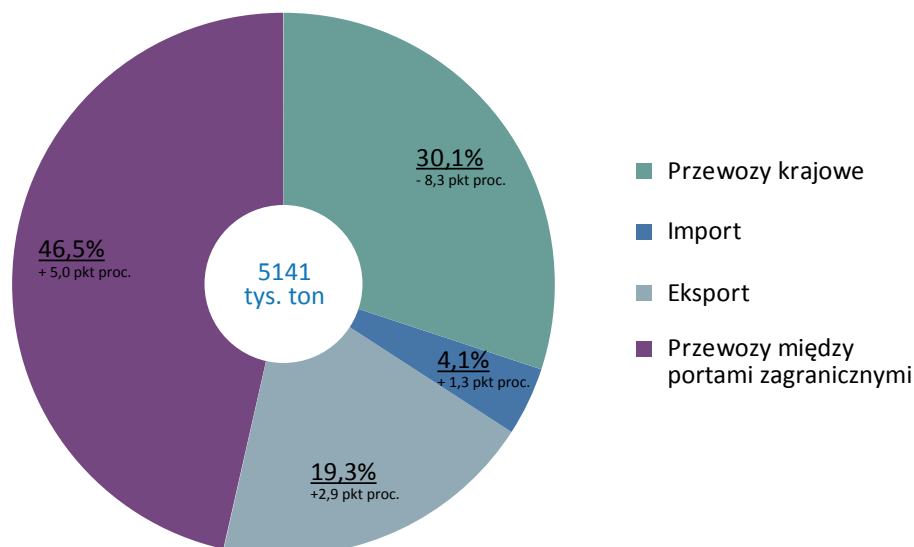
Spadek w przewozach towarów ogółem w 2010 r. najwyraźniej zaznaczył się w I kwartale, w którym żeglugą śródlądową przetransportowanych zostało o 269,6 tys. ton mniej (38,7%) i wykonanej zostało o 40,3 mln ton mniej pracy przewozowej (28,8%) niż w analogicznym okresie 2009 r.

Wykres 2. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według kwartałów



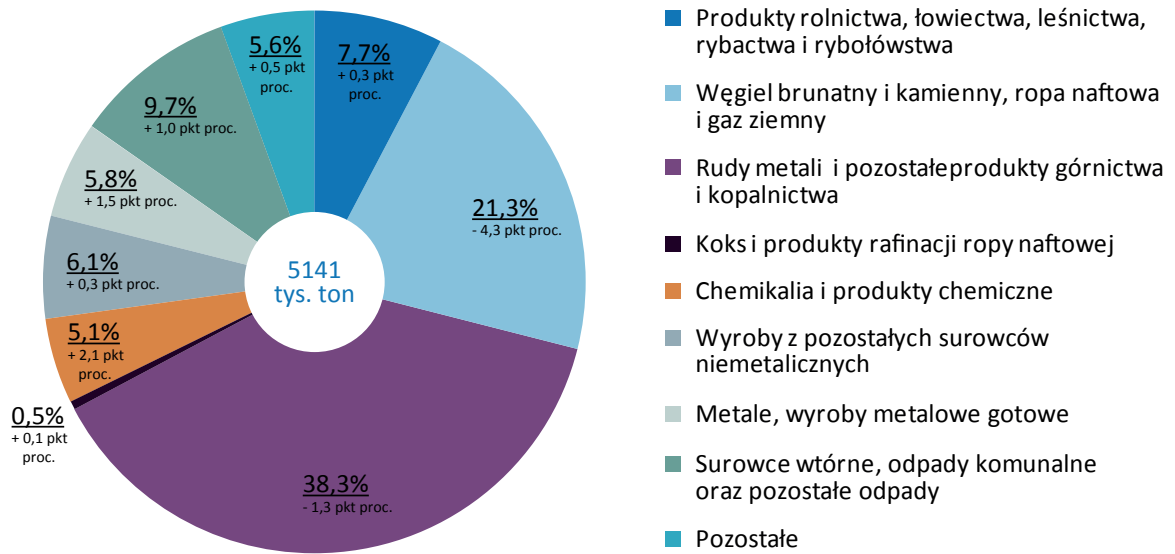
W przewozach ładunków żeglugą śródlądową nastąpiło wydłużenie średniej odległości przewozu 1 tony ładunku z 108,4 km w 2009 r. do 200,3 km w 2010 r. Jest to wynikiem coraz większego udziału polskich armatorów śródlądowych w przewozach ładunków na zachodnioeuropejskich szlakach wodnych. W 2010 r. na 5141 tys. ton ładunków przetransportowanych przez polskich armatorów, 69,9% stanowiły ładunki przewiezione w komunikacji międzynarodowej (o 8,3% więcej w stosunku do ubiegłego roku), z czego 66,5% stanowiły przewozy między portami zagranicznymi. Głównym kierunkiem eksportu towarów żeglugą śródlądową, stanowiącego 27,5% ogółu przewozów międzynarodowych, były Niemcy. Przewozy w tej relacji stanowiły 99,3% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi.

Wykres 3. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową w 2010 r. i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego



W Polsce w strukturze przewożonych ładunków w 2010 r. podobnie jak w latach ubiegłych dominowały przewozy towarów z grupy rud metali i pozostałych produktów górnictwa i kopalnictwa (38,3%) oraz z grupy węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny (21,3%).

Wykres 4. **Struktura ładunków przewiezionych żeglugą śródlądową w 2010 r. i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego**



Poza przewozami towarów, żegluga śródlądowa realizuje przewozy pasażerów, które są elementem oferty turystycznej. W 2010 r. 93 statkami pasażerskimi przewiezionych zostało 879,1 tys. pasażerów, tj. o 19,8% mniej w stosunku do poprzedniego roku.

Tablica 2. **Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową**

Wyszczególnienie	2009	2010
Liczba miejsc pasażerskich	8609	7988
Liczba pasażerów w tys.	1096,2	879,1
Liczba pasażerokilometrów w tys.	14622,8	13198,7
Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km	13	15

Transport śródlądowy pozostaje jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportu, głównie poprzez niemal całkowite oddzielenie przewozów towarowych od pasażerskich. Świadczy o tym fakt, że w 2010 r. w rejestrach wypadków żeglugowych prowadzonych przez właściwe miejscowo Urzędy Żeglugi Śródlądowej zarejestrowanych zostało jedynie 9 wypadków. Żaden z nich nie był związany z przewozem ładunków niebezpiecznych.