

Rola transportu wodnego śródlądowego w gospodarce Polski na tle krajów członkowskich Unii Europejskiej

inż. Kasper Jędrzychowski
Akademia Morska w Szczecinie
jedrzychowski@gmail.com

Abstrakt: *Artykuł opisuje sytuację transportu wodnego śródlądowego w Polsce oraz w krajach członkowskich Unii Europejskiej. Ukazuje tendencje i kierunki rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce.*

Słowa kluczowe: *żegluga śródlądowa, gospodarka wodna, rola transportu, transport wodny, międzynarodowa droga wodna, E-70*

1. Wstęp

W Polsce znajdują się dwa duże zespoły portów morskich, należą do nich porty Trójmiasta oraz zespół portów morskich Szczecin-Świnoujście. Transport towarów drogą morską stał się obowiązkiem każdego z krajów, które chcą liczyć się na arenie międzynarodowej, w tym również Polski. Rosnący z roku na rok popyt na morskie usługi transportowe wymusza jednocześnie popyt na lądowe środki transportu. Oprócz transportu drogowego i kolejowego do lądowych środków transportu zaliczamy również żeglugę śródlądową. Na rozwój i znaczenie transportu wodnego śródlądowego w Polsce ma wpływ kilka istotnych czynników w tym położenie geograficzne, sytuacja polityczno-społeczna oraz zasilanie cieków w wodę. Pewne zalety żeglugi śródlądowej nadal nie zostały zauważone, a znaczenie funkcji transportowej żeglugi śródlądowej w naszym kraju ma ciągle status marginalny. Transport morski i wodny śródlądowy są ze sobą bezpośrednio powiązane. Zarówno w Gdańsku, jak i w Szczecinie istnieje możliwość przeładowywania towarów bezpośrednio na redzie ze statku morskiego na śródlądowy. Rzeki są naturalnym przedłużeniem dróg morskich i stanowią alternatywę dla transportu drogowego i kolejowego.

W poprzedniej epoce ustrojowej, która w Polsce skończyła się w 1989 roku, żegluga śródlądowa była mocno zaniedbywana. Przez dziesiątki lat brak było jakichkolwiek inwestycji związanych z utrzymaniem szlaków wodnych czy budową nowych budowli hydrotechnicznych, które umożliwiłyby utrzymanie głębokości tranzytowych przez większość

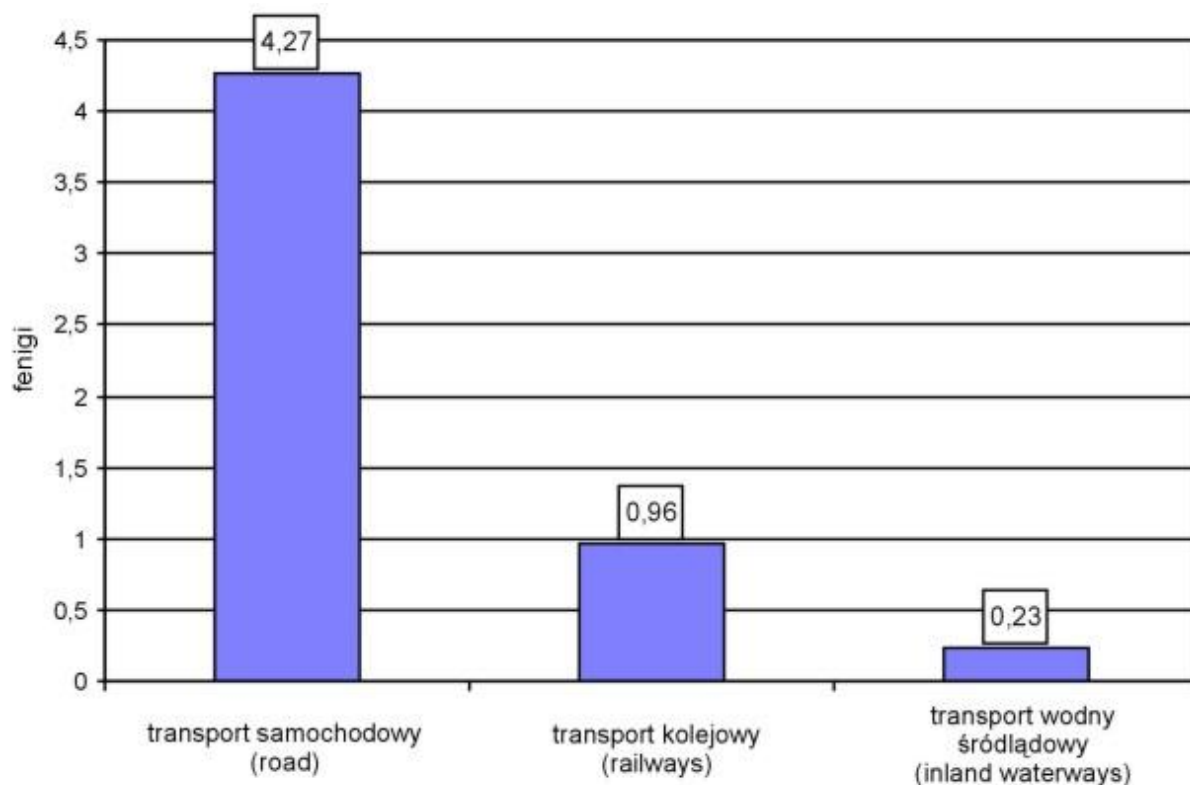
dni w roku. Spowodowało to, iż w dniu dzisiejszym mamy w Polsce bardzo poważny problem z transportem wodnym śródlądowym.

Kolejny okres polskiej historii w latach dziewięćdziesiątych dawał nadzieję na poprawę tych warunków, pojawiły się plany budowy kilku stopni wodnych oraz zbiorników retencyjnych. Prawdziwym przełomem w planowaniu rozwoju transportu wodnego była jednak powódź tysiąclecia, która nawiedziła nasz kraj w lipcu 1997 roku. Na terenie Polski wylały wówczas wody dorzeczy rzek: Bóbr, Kwisa, Oława, Bystrzyca, Olza, Skora, Nysa Łużycka, Szprotawa, Śleza, Nysa Kłodzka, Widawa, oraz Odra i Górna Wisła. Wydarzenie to wpłynęło na nasze społeczeństwo, które zaczęło inaczej postrzegać problemy związane z rzekami, w tym również z żeglugą śródlądową. Klęska narodowa spowodowała podjęcie działań w celu zapobiegania tego typu przypadkom w przyszłości. Utworzono wtedy między innymi: Programu Odra 2006, Generalną strategię ochrony przed powodzią dorzecza Górnej i Środkowej Odry, Program szybkiego działania nad ochroną wód rzeki Odry przed zanieczyszczeniem oraz Projekt Banku Światowego, który zakładał udzielenie Polsce kredytu na usuwanie skutków powodzi w zakresie odbudowy podstawowej infrastruktury i osłony przeciwpowodziowej.

Rzeki stały się problematyką wielu seminariów, konferencji czy spotkań z eksperami. Głównym tematem rozważań stała się ochrona przeciwpowodziowa, a pozostałe problemy gospodarki wodnej w tym problemy transportowych nadal pozostały pominięte. W maju 2004 roku Polska wstąpiła do Wspólnoty Europejskiej i tym samym otworzyła nowy rozdział w historii żeglugi śródlądowej. Nasz kraj w momencie przystąpienia do Unii Europejskiej musiał przystosować się do wielu rozwiązań preferowanych przez kraje członkowskie w tym między innymi związanych z transportem śródlądowym.

2. Polityka transportowa Unii Europejskiej

Jednym z głównych celów unijnej polityki transportowej jest zrównoważony rozwój ogólnoeuropejskiej sieci transportowej oraz zmniejszenie degradacyjnego wpływu transportu na środowisko naturalne. Szczególny nacisk kładziony jest na gałęzie transportu przyjazne środowisku, takie jak: żegluga morska bliskiego zasięgu, żegluga śródlądowa, kolej oraz transport towarów zjednostkowanych. Żegluga śródlądowa ze względów na jej ekonomiczne [rys. 1.], jak i ekologiczne walory wyróżnia się na tle pozostałych gałęzi transportu lądowego.



Rys. 1. Koszty zewnętrzne (związane m.in. z zanieczyszczeniem atmosfery, hałasem, wypadkowością, terenochłonnością) według gałęzi transportu na 1 tkm w Niemczech
źródło: Schroder D., 2000. Entwicklung der Binnenschifffahrt. Binnenschifffahrt - ZfB, 4.

Według Komisji Europejskiej, transport wodny śródlądowy należy do najbardziej przyjaznych środowisku naturalnemu, nieco lepiej wypada jedynie przybrzeżny transport morski. Do głównych argumentów przemawiających za żeglugą śródlądową należą:

- niska emisja zanieczyszczeń powietrza,
- relatywnie małe zużycie energii,
- relatywnie niewielkie zanieczyszczenie wód,
- możliwość znacznego zmniejszenia kongestii na drogach w wyniku przejęcia przewozów transportu samochodowego,
- niższe koszty zewnętrzne.¹

Aby zwiększyć wiarygodność powyższych postulatów warto przytoczyć wyniki badań Francuskiej Agencji ds. Środowiska i Zarządzania Energią (ADEME), które dowodzą, iż jeden litr paliwa pozwala statkom żeglugi śródlądowej przemieścić na odległość 1 km ponad 127 ton ładunku, natomiast odpowiednio w transporcie drogowym wystarcza jedynie na

¹ K. Wojewódzka-Król. „Współczesne tendencje rozwoju transportu wodnego śródlądowego”. Konferencja: Rewitalizacja Gospodarcza Obszaru Delt Wisły Poprzez Rozwój Żeglugi Śródlądowej. Gdańsk 2008.

przemieszczenie 50 ton ładunku. Transport kolejowy ukłasyfikował się pośrodku i jest w stanie przemieścić 97 ton ładunku².

Inna instytucja, a mianowicie Inland Navigation Flanders informuje, że 5 litrów paliwa pozwala przemieścić jedną tonę ładunku na odległość:

- 500 km drogą wodną śródlądową,
- 333 km transportem kolejowym,
- 100 km transportem drogowym,
- 6,6 km samolotem³.

By potwierdzić informacje o niskiej energochłonności transportu wodnego śródlądowego, można podać także wyniki przeprowadzone w Niemczech przez EU Instytut für Energie und Umweltforschung w Heidelbergu. Różnią się one nieco od wyników holenderskich. Jedna tona ładunku może być według tych danych przetransportowana na:

- 370 km drogą wodną śródlądową,
- 300 km transportem kolejowym,
- 100 km transportem drogowym⁴.

Niska energochłonność jest efektem kolejnych korzyści w postaci znacznie mniejszej niż w transporcie samochodowym emisji zanieczyszczeń powietrza. Emisja CO₂ w żegludze śródlądowej jest prawie 5 razy mniejsza niż w transporcie drogowym i 1,5 razy mniejsza niż w transporcie kolejowym:

- transport wodny śródlądowy – 33,4 g/tkm CO₂,
- transport kolejowy – 48,1 g/tkm CO₂,
- transport drogowy – 164 g/tkm CO₂.⁵

Jak wynika z przytoczonych powyżej danych, transport ładunków drogami wodnymi śródlądowymi jest znacznie bardziej przyjazny dla środowiska niż kolej czy transport samochodowy. Unia Europejska nawiązując do badań jakie przeprowadziła oraz do swojej polityki transportowej zapowiada renesans żeglugi śródlądowej i prognozuje, iż w najbliższym dwudziestoleciu transport wodny śródlądowy osiągnie największy wzrost wielkości przewożonych towarów w Europie.

Tworzenie centrów logistycznych w zespołach portowych sprzyja rozwojowi transportu intermodalnego i multimodalnego. Sytuacja ta oraz trendy rozwojowe portów śródlądowych w Europie powodują wzrost przewozów kontenerowych przy jednoczesnym zmniejszaniu się

² White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Luxemburg 2001, s.41.

³ Promotie Binnenvaart Vlaanderen 2004 Inland Navigation Flanders (www.inlandnavigation.org)

⁴ EU Instytut für Energie und Umweltforschung. Heidelberg 2005.

⁵ Ibidem.

przewozów ładunków masowych. Większość europejskich metropolii takich jak: Berlin, Frankfurt nad Menem, Amsterdam, Rotterdam, Hamburg, Bruksela, Paryż czy Londyn wykonują projekty rewitalizacji terenów wokół dróg wodnych. Tworzą nowe przystanie turystyczne oraz towarowe, idealnie wpasowujące się w plan miast. Wszelkie materiały budowlane służące do realizacji projektów rewitalizacyjnych są przewożone właśnie drogami wodnymi. Europa Zachodnia dawno zauważyła korzyści płynące z wykorzystania żeglugi śródlądowej i obecnie wykorzystuje jej zalety pod każdym względem, corocznie zwiększając wykorzystanie transportu wodnego w porównaniu z innymi gałęziami transportu.

3. Przewozy towarów drogami wodnymi w Unii Europejskiej

W Unii Europejskiej najbardziej rozwinięty rynek usług transportu wodnego śródlądowego posiadają takie kraje jak: Niemcy, Holandia, Belgia, Austria i Luksemburg. Niemcy i Holandia to dwa kraje wiodące w przewozach żeglugą śródlądową w UE. W 2002 roku osiągnęły one prawie 74% z przewozów towarowych drogą wodną w Europie.

W tym samym roku, czyli dwa lata przed przystąpieniem Polski do Wspólnoty, transport wodny śródlądowy stanowił 7% całości transportu lądowego, natomiast pozostałe gałęzie transportu odpowiednio: transport drogowy 75%, kolejowy 13% i rurociągowy 5%.

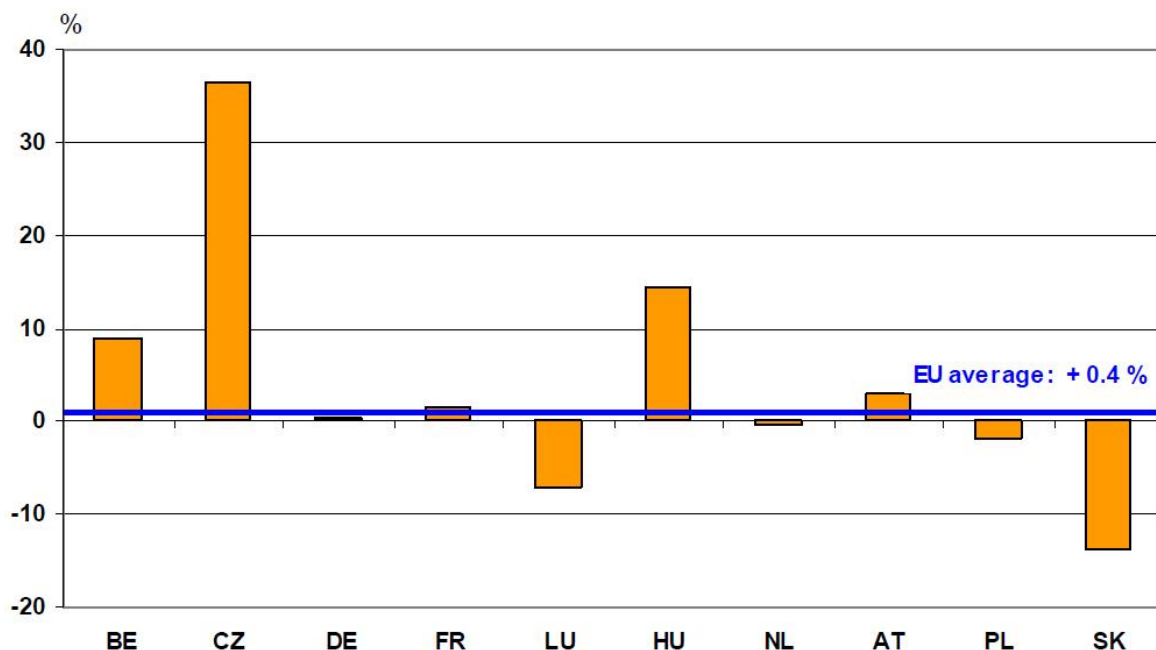
W 2002 r., całkowita wielkość towarów transportowanych żeglugą śródlądową w Unii Europejskiej wynosiła 445 000 000 ton, z tego przewozy krajowe i międzynarodowe stanowiły odpowiednio 48% i 52%. Surowce mineralne oraz materiały budowlane stanowiły prawie połowę towarów przewożonych przez transport wodny śródlądowy. Blisko 79% z wszystkich przewozów wykonywały barki motorowe wyposażone w własny napęd, bez konieczności używania pchacza lub holownika. 54% towarów transportowano na odległość od 150 do 499 km, z czego połowa (49%) została wykonana na terytorium niemieckim i holenderskim⁶.

Cztery aspirujące kraje do UE (Czechy, Węgry, Polska i Słowacja) zwiększyły transport towarów wodami śródlądowymi o 8% (w 2000). Stanowiło to swego rodzaju przełom. Kraje te zaczęły dostosowywać swoje przewozy krajowe do standardów europejskich już na cztery lata przed przystąpieniem do Wspólnoty.

W 2005 r. całkowita wielkość przewożonych towarów zwiększyła się o 21 mln ton. Belgia dołączyła do Holandii i Niemiec jako trzeci lider w przewozach towarów drogą wodną

⁶ Eurogus: Inland Waterways Freight Transport In 1990-2002 in the European Union and the candidate countries. European Communities. 2004.

śródlądową. 87% z wszystkich przewozów drogami wodnymi odbywało się w tych trzech krajach. Pod względem wzrostu całkowitych przewozów rocznych w latach 2004-2005 największy zanotowano w Czechach (36%) i na Węgrzech (15%). Wzrost średniej UE wynosił wtedy ok. 0,4% ⁷[rys. 2.].



Rys. 2. Wzrost przewozów towarów drogami wodnymi śródlądowymi w krajach Unii Europejskiej w latach 2004-2005

źródło: Eurogus: *Inland Waterways Freight Transport in Europe in 2005*, European Communities, 2006

W Polsce transport śródlądowy dominował pod względem ilości ton przewożonych wewnątrz kraju (głównie węgiel i kruszywa). W pozostałych państwach członkowskich transport międzynarodowy był głównym rodzajem transportu, za wyjątkiem Luksemburga, gdzie występowało zdecydowanie najwięcej przewozów tranzytowych. W państwach kandydujących wówczas do Unii Europejskiej wody śródlądowe służyły głównie do transportu krajowego. Natomiast Bułgaria jako jedyna z kandydatów odnotowała najwyższy wynik pod względem transportu międzynarodowego.

W 2006 r. na niemieckich wodach śródlądowych przetransportowano 64 mld tkm, w Holandii natomiast ok. 42 mld tkm. We Francji, Belgii i Rumunii wskaźnik przewozów transportowych wyniósł między 8 i 9 mld tkm. Wszystkie pozostałe państwa członkowskie zanotowały mniej niż 2 mld tkm. W Luksemburgu i na Słowacji odnotowano znaczny wzrost

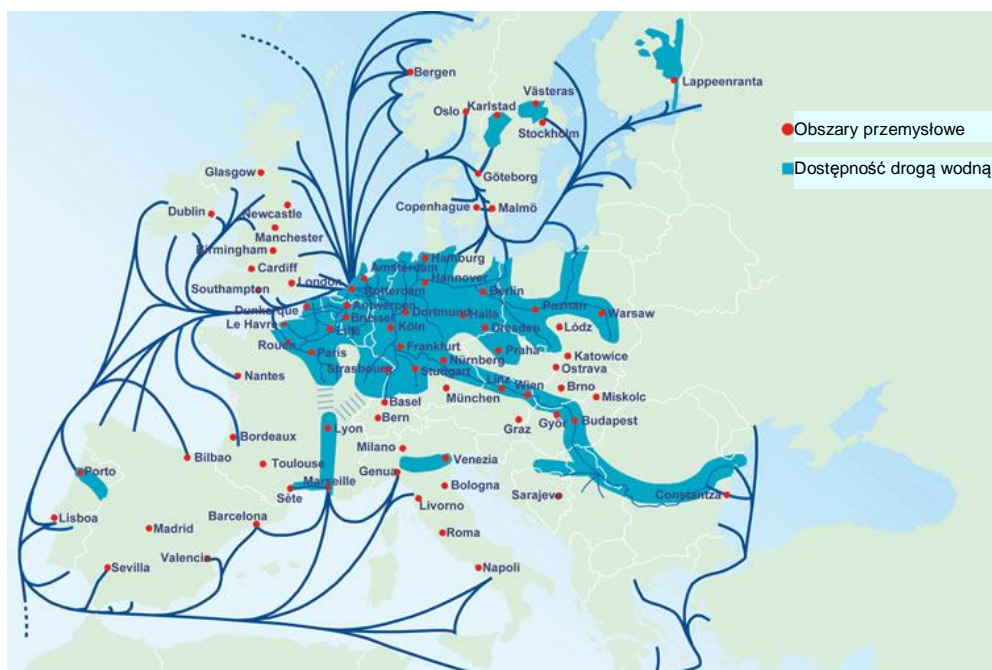
⁷ Eurogus: *Inland Waterways Freight Transport in Europe in 2005*. European Communities, 2006.

w żegludze śródlądowej w 2006 r. w porównaniu do 2005 r., podczas gdy Republika Czeska, Węgry i Polska zarejestrowały znaczące spadki przewożonych towarów⁸.

Rozwój ogólnej ilości przewozów towarowych na śródlądowych drogach wodnych w Unii Europejskiej w latach 1990-2007 przedstawiono w tabeli 1 i 2. Z jej analizy wynika, iż przewozy w żegludze śródlądowej po przystąpieniu kolejnych państw członkowskich w 2004 roku wzrosły z 445 mln ton (2002 r.) poprzez 475,2 mln ton dla 25 krajów członkowskich (2005 r.) do 503,2 mln ton dla 27 krajów Unii Europejskiej w roku 2008.

W 2007 roku transport śródlądowymi drogami wodnymi utrzymał się na podobnym poziomie jak w latach poprzednich. Spośród 27 krajów członkowskich prym w przewozach wiodły nadal Niemcy i Holandia osiągając 76% z wszystkich przewozów UE-27. Kolejno uplasowały się Francja, Belgia i Rumunia, osiągając łączne przewozy na poziomie 8-10 mld tkm, natomiast pozostałe kraje członkowskie osiągnęły poniżej 3 mld tkm.

Do najważniejszych rzek dla przewozów towarowych żeglugi śródlądowej w Europie należy przede wszystkim Ren i łączące się z nim szlaki. Bezpośrednio, poprzez dopływy rzeki lub kanały, transport towarów wodami śródlądowymi na Renie możliwy jest w Belgii, Niemczech, Francji, Luksemburgu i Holandii. Drugą główną osią śródlądowego transportu wodnego w Europie jest Dunaj. Związane są z nią Bułgaria, Rumunia, Węgry, Słowacja, Austria i Niemcy. Republika Czeska i Polska posiadają śródlądowe drogi wodne będące połączone z drogami niemieckimi za pośrednictwem Łaby i Odry [rys.3.].



Rys. 3. Dostępność obszarów przemysłowych w Europie względem dróg wodnych

Źródło: Materiały INE 2004

⁸ Eurogus: Inland Waterways Freight Transport In Europe in 2006. European Communities 2007.

Tab. 1.

Przewozy żeglugą śródlądową poszczególnych członków Unii Europejskiej w 1000 ton

	Rok																
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Belgia	99 438	94 382	88 915			105 924	106 764	106 147	106 169	109 515	120 132	127 870	134 463	137 145	147 151	160 397	165 855
Niemcy	291 574	229 967	229 924	218 331	235 007	237 884	227 019	233 455	236 365	229 136	242 223	236 101	231 746	219 999	235 861	236 765	243 495
Francja	66 086	70 695	70 900	64 865	62 552	55 055	46 688	58 131	62 010	70 669	70 669	68 408	67 092	63 670	67 312	68 347	71 448
Luxemburg	10 846	10 707	10 895	10 223	10 149	10 484	9 704	10 258	10 631	11 514	11 514	11 031	8 568	9 704	11 180	10 377	11 395
Holandia	286 147	273 800	261 145	262 464	296 145	286 070	289 332	318 817	316 063	313 708	313 708	328 913	311 507	293 390	319 219	317 639	317 853
Austria					7 706	8 790	9 303	9 204	10 236	10 980	10 980	11 634	12 316	10 737	9 072	9 336	9 183
Czechy												1 747	1 569	1 184	1 176	1 613	1 141
Węgry												5 897	7 093	6 137	7 356	8 413	7 327
Polska															7 296	7 166	6 609
Słowacja															2 725	2 350	2 252
Bulgaria															4 406	5 270	5 947
Rumunia															29 894	32 845	29 274

źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów zamieszczonych na stronie internetowej Eurogusu.

Tab. 2.

Przewozy żeglugą śródlądową poszczególnych członków Unii Europejskiej [mln t / km]

	Rok																	
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Belgia	5 389	5 177	5 018	2 343		5 731	5 715	5 829	6 015	6 362	7 215	7 655	8 073	8 230	8 392	8 566	8 908	9 000
Niemcy	54 803	55 973	57 239	57 559	61 772	63 982	61 291	62 153	64 267	62 692	66 465	64 818	64 166	58 154	63 667	64 096	63 975	64 716
Francja	7 581	8 347	8 631	7 684	7 235	6 630	6 027	7 058	7 936	8 478	9 110	8 294	8 269	8 024	8 420	8 905	9 005	9 208
Luxemburg	336	338	338	323	317	338	321	356	369	351	378	371	281	316	370	342	381	345
Holandia	35 661	34 755	33 530	32 058	36 011	35 457	35 513	40 986	40 683	41 428	41 271	41 793	40 804	39 031	43 092	42 225	42 310	42 500
Austria					1 820	2 046	2 101	2 087	2 280	2 231	2 444	2 557	2 846	2 276	1 747	1 753	1 837	2 597
Czechy												78	80	58	48	64	44	36
Węgry												2 346	3 076	1 517	1 904	2 110	1 913	2 212
Polska															370	327	289	277
Słowacja												98		94	91	88	106	102
Bulgaria															697	757	785	1 011
Rumunia															6 955	8 436	8 157	8 195

źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów zamieszczonych na stronie internetowej Eurogusu.

4. Znaczenie żeglugi śródlądowej w Polsce

W Polsce większość przewozów wodnych śródlądowych odbywa się na Odrzańskiej Drodze Wodnej i stanowi ok. 80%. Coraz gorsze parametry środkowego odcinka rzeki Odry sprawiają, iż praktycznie cała żegluga skupiona jest w dolnym ujściowym odcinku Odry oraz na częściowo skanalizowanym górnym jej odcinku. Główny wpływ na taką sytuację ma głębokość tranzytowa, która na odcinku skanalizowanym utrzymywana jest w granicach 1,8 m. Natomiast na dolnym odcinku rzeki Odry spadek jest stosunkowo niewielki a zasilanie w wodę pochodzi zarówno od rzeki Warty (km 617,6 rzeki Odry) jak i cofki odmorskiej⁹. Trudne warunki panujące na środkowym odcinku Odry swobodnie płynącej spowodowały, iż w 2008 roku przewozy na trasie Brzeg Dolny – Odra graniczna były realizowane zaledwie przez 124 barki (60 jednostek w dół i 64 w górę rzeki). Łączne przewozy wyniosły ok. 13,8 tys ton ładunku [tab. 3.].

Tab. 3.

Natężenie ruchu towarowego na podstawie liczby prześluzowanych statków w Brzegu Dolnym w latach 1973 - 2008

Rok	Liczba prześluzowanych statków [szt.]		Rok	Liczba prześluzowanych statków [szt.]		Rok	Liczba prześluzowanych statków [szt.]	
	W górę	W dół		W górę	W dół		W górę	W dół
1973	2889	2931	1991	145	154	2001	306	324
1975	2619	2670	1992	108	131	2002	370	401
1978	3812	3798	1993	89	85	2003	94	127
1980	2752	2733	1994	47	43	2004	161	163
1981	2605	2618	1995	102	87	2005	148	171
1983	2713	2704	1997	212	178	2006	188	177
1985	3550	3635	1998	343	284	2007	97	137
1989	696	707	1999	372	503	2008	64	60
1990	222	212	2000	219	224			

Źródło: Opracowanie własne na podstawie M. Milkowski: Odra i żegluga retrospektywnie w XX wieku. Maszynopis powielony. Wrocław 2003. s. 50 oraz materiałów statystycznych RZGW we Wrocławiu 2009-09-21

Największa koncentracja przewozów żeglugi śródlądowej występuje na granicznym i dolnym odcinku rzeki Odry. Przewozy te wykonywane są zarówno w ramach obsługi portów morskich w Szczecinie, Świnoujściu i Policach w tym lokalnych (związanych z obsługą przemysłu przyportowego) oraz w relacjach międzynarodowych.

⁹ Woś K., Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z unią Europejską. Oficyna Wydawnicza „Sadyba”. Warszawa 2005.

Analizując obsługę przewozową różnych gałęzi transportu w zespole portów Szczecin-Świnoujście można zauważyć, iż w ostatnim dwudziestolecu spadł udział żeglugi śródlądowej oraz transportu kolejowego na korzyść transportu samochodowego, który początkowo wynosił 0,4% (w 1985 r.) a w roku 2005 osiągnął wynik 23% wszystkich przewozów w portach Szczecin-Świnoujście [tab. 4.]. Paradoksalnie sytuacja ta jest całkiem odwrotna w porównaniu tendencji, jakie pojawiają się u zachodnich sąsiadów.

Tab. 4.

Udział poszczególnych gałęzi transportu zaplecza w obsłudze zespołu portowego w Szczecinie i Świnoujściu w latach 1956-2005

Lata	Obroty ogółem		Transport kolejowy		Transport wodny śródlądowy		Transport samochodowy	
	tyś. ton	%	tyś. ton	%	tyś. ton	%	tyś. ton	%
1956	5170	100.0%	4490	86.8%	680	13.2%	-	-
1960	8394	100.0%	7597	90.5%	797	9.5%	-	-
1965	10749	100.0%	9399	87.4%	1293	12.0%	57	0.5%
1970	15773	100.0%	13395	84.9%	2291	14.5%	94	0.6%
1980	22670	100.0%	19503	86.0%	3030	13.4%	137	0.6%
1985	19055	100.0%	15477	81.2%	3510	18.4%	68	0.4%
1990	14593	100.0%	12539	85.9%	1924	13.2%	130	0.9%
1995	15571	100.0%	13875	89.1%	1378	8.8%	318	2.0%
2000	15565	100.0%	14122	90.7%	959	6.2%	484	3.1%
2001	16143	100.0%	14279	88.5%	1125	7.0%	739	4.6%
2002	15959	100.0%	14250	89.3%	888	5.6%	821	5.1%
2003	14311	100.0%	10360	72.4%	1249	8.7%	2702	18.9%
2004	15571	100.0%	10644	68.4%	1559	10.0%	3368	21.6%
2005	16080	100.0%	10769	67.0%	1619	10.1%	3692	23.0%

Legenda: Powyższe statystyki dotyczą obrotów, początkowo Państwowego Przedsiębiorstwa Zarządu Portu Szczecin-Świnoujście, a od 1991r. spółek przeładunkowo-składowych wchodzących w skład Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., których udział w całkowitych obrotach obu portów wynosił średnio 80,0% (np. w 2001r. wynosił on 84,1%)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie statystyk ZMPSiŚ S.A.

Flota polskich statków śródlądowych w 2008 roku liczyła 861 jednostek pływających, o łącznej mocy 102,8 tys. kW i nośności 280,016 tys ton. Większość krajowych statków posiada ładowność w przedziale 400-650 ton, natomiast średnia ładowność barek europejskich to ok. 1350 ton.

W latach 2000-2008 tabor pływający został zmniejszony o 9,3% tonażu, natomiast liczba jednostek pływających o 7,4%, z czego ilość barek motorowych wzrosła o 3,7%, barek bez napędu o 10,3%, holowników o 64,3% a ilość pchaczy zmniejszyła się o 16,2% [tab.5.].

Tab. 5.

Zmiany ilościowe statków żeglugi śródlądowej w Polsce w latach 1980-2008

Rodzaj taboru	Rok															
	1980	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Holowniki:																
- ilość [szt.]	39	25	12	11	13	16	8	9	27	20	17	14	11	14	12	14
- moc [kW]	6340	4240	2543	2293	2571	1871	1774	1615	4002	2402	2960	2417	1733	2482	2056	2155
Pchacze:																
- ilość [szt.]	386	386	327	327	318	293	251	236	251	239	242	243	242	233	221	198
- moc [kW]	99123	10152	89423	89081	87032	82985	71789	67387	67484	64995	64249	65605	66136	63232	61674	54867
Barki motorowe:																
- ilość [szt.]	331	319	172	167	160	155	113	105	98	92	95	93	95	98	107	109
- moc [kW]	*	66100	39842	38925	36319	36656	26956	24869	23423	22154	23171	22575	24357	25966	30273	32533
- nośność [tw]	15400	14760	80752	77792	72271	72047	52771	49090	45908	43381	45500	45528	50250	55718	64570	67571
Barki bez własnego napędu:																
- ilość [szt.]	1239	1018	565	589	574	512	443	387	500	490	495	494	479	471	431	431
- nośność [tw], w tym:	53500	47100	27126	28015	27425	26386	227062	205155	23592	229857	232030	+	232214	231451	217657	212445
barki pchane:																
- ilość [szt.]	*	*	554	583	566	489	441	384	486	484	487	489	475	467	428	427
- nośność [tw]	*	*	26688	27695	27084	24888	225913	204216	23376	228629	230571	+	232214	230893	217219	211715
Statki pasażerskie:																
- ilość [szt.]	98	57	56	34	47	52	76	81	104	111	87	97	103	105	99	109
- moc [kW]	*	*	11746	6855	9628	10965	16254	21764	26503	27420	10534	15100	15282	14694	13058	13245
- miejsca pasażerskie	17330	11167	9168	5861	7807	7903	9272	9439	12654	13317	9335	8357	9597	9528	8489	9579

Legenda: * - brak danych, tw - tony wymierzone, kW – kilowaty

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Wybrane relacje ekonomiczno-finansowe i eksploatacyjne sektora krajowej żeglugi śródlądowej w latach 1996-1999. Urząd Statystyczny we Wrocławiu. Wrocław 2000, s. 18.; Transport – wyniki działalności w 2000r.. GUS. Warszawa 2001, s. 54; Transport – wyniki działalności w 2001r.. GUS. Warszawa 2002, s. 54; Transport – wyniki działalności w 2002r.. GUS. Warszawa 2003, s. 105. GUS Warszawa 2004 – 2008.

5. Podsumowanie

Żegluga śródlądowa z powodu stale pogarszających się warunków nawigacyjnych na drogach wodnych oraz ciągle zmniejszającej się ilość taboru pływającego od kilkudziesięciu lat staje się niszowym środkiem transportu w Polsce. Szansą na efektywne wykorzystanie i stały rozwój żeglugi śródlądowej w naszym kraju jest nadanie jej roli głównego dostarczyciela towarów do portów morskich ujścia Odry i Wisły. Morza stanowią naturalne przedłużenie rzek.

Jednym z pierwszych kroków w tym kierunku jest uruchomienie zharmonizowanego systemu zarządzania ruchem statków na wodach śródlądowych czyli River Information Services (RIS). Polskie prawo w tym zakresie zostało już przystosowane do standardów europejskich, a system RIS jest w fazie planowania. Na dzień dzisiejszy systemem tym zostaną objęte wody śródlądowe Szczecińskiego Węzła Wodnego, poprzez Odrę Zachodnią i Regalicę do km 667 rzeki Odry, gdzie uchodzi kanał Odra-Havela. Dzięki systemowi RIS na objętym przez ten system odcinku będzie uruchomiona żegluga nocna co pozwoli na bardziej efektywne wykorzystanie żeglugi śródlądowej. W przyszłości systemem RIS będą obejmowane następne odcinki rzek.

Kolejnym krokiem umożliwiającym rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce jest modernizacja drogi wodnej Wisła-Odra oraz włączenie jej do Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70 obejmującej na terytorium Polski następujące rzeki: dolny odcinek rzeki Odry, Wartę, Noteć, Kanał Bydgoski, Brdę, dolną Wisłę, Nogat i Szkarpawę. Międzynarodowa droga wodna E-70 miałaby łączyć duże porty morskie Holandii i Belgii ze wschodnią częścią Unii Europejskiej oraz z Rosją. Na terytorium Polski spowoduje to utworzenie sieci dróg wodnych, zapewniających stałą wymianę towarów pomiędzy zapleciami portów morskich Trójmiasta i Szczecin-Świnoujście. Geograficzne usytuowanie rzek umożliwia równomierne rozłożenie systemu dróg wodnych między tymi portami. Odra jest naturalnym zapleczem portu Szczecin-Świnoujście, Wisła natomiast – portów Trójmiasta. Projekt rewitalizacji drogi wodnej E-70 również jest w fazie planowania i przewiduje zwiększenie klasy drogi wodnej do poziomu IV klasy. Obecnie na odcinku tym mamy II klasę, a na Noteci Ib klasę drogi wodnej.

Przez ostatnie dziesięciolecia zaniedbywana żegluga śródlądowa znajduje swoją szansę na rozwój dzięki planom państw stanowiących trzon rozwoju żeglugi w Unii Europejskiej. Powoli wymuszają one na naszym kraju planowanie rozwoju transportu wodnego również i u nas. Stwarza to szansę stworzenia konkurencji dla transportu drogowego jak również i kolejowego.