



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%).

