

Transport śródlądowy uznawany jest jako jedna z najbezpieczniejszych gałęzi transportu. Wynika to z niemal całkowitego oddzielnego przewozu towarów i pasażerów. Efektywność transportu wodnego śródlądowego determinowana jest głównie przez użegłownienie dróg wodnych i dostosowanie ich warunków nawigacyjnych do poziomu właściwego dla dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym.

Żegluga śródlądowa nie odgrywa znaczącej roli w polskim systemie transportowym. Stan ten wynika z niedostatecznego zagospodarowania dróg żeglownych w Polsce, zarówno pod względem charakteru (rzeki skanalizowane, swobodnie płynące, kanały), jak i parametrów żeglugowych (wymiary śluz, głębokość i szerokość szlaku, wysokości mostów).

W Polsce układ i długość śródlądowych dróg wodnych od lat utrzymuje się na zbliżonym poziomie. Wielkość ładunków w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym przewiezionych żeglugą śródlądową ulega systematycznemu zmniejszeniu w skali roku.

Jak podaje GUS w 2020 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 3990,9 tys. ton ładunków, a w ujęciu pracy przewozowej wykonano 516,3 mln t•km. Wartości te były mniejsze niż przed rokiem odpowiednio o 14,7% i 21,3%. Największy spadek przewozów ładunków oraz wykonanej pracy przewozowej w skali roku odnotowano w III kwartale (odpowiednio o 25,6% i 31,7%).

Długość sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce w 2020 r. wzrosła o 46 km w stosunku do roku poprzedniego i wynosiła 3768 km, z czego 2524 km stanowiły uregulowane rzeki żeglowne, 655 km – skanalizowane odcinki rzek, 335 km – kanały, a 255 km – jeziora żeglowne. Eksploatowanych przez żeglugę było 3549 km (94,2%) dróg żeglownych. W 2020 r. Polska posiadała 5,5% długości dróg wodnych (206 km) o znaczeniu międzynarodowym (klasy IV i V). Pozostała sieć dróg wodnych stanowiły drogi o znaczeniu regionalnym (klasy I, II i III), których łączna długość wynosiła 3562 km.

W Polsce w 2020 r. liczba pchaczy oraz holowników stanowiących tabor holowniczy żeglugi śródlądowej wyniosła 118 sztuk, tj. o 61 mniej niż w roku poprzednim. Tabor pasażerski liczył 127 jednostek, tj. o 3 mniej niż rok wcześniej. Zmniejszyła się liczba barek z własnym napędem – o 11 jednostek (do 69) oraz liczba barek bez własnego napędu (barki do pchania) – o 220 jednostek (do 182) – czytamy w raporcie GUS.

Ponad 72% taboru barkowego stanowią jednostki bez własnego napędu, przy czym blisko połowę z nich wyprodukowano w latach 1949-1979 - większość wykorzystywanych pchaczy (71,1%), ponad połowa barek do pchania (56,0%) oraz wszystkie barki z własnym napędem.

Przewozy ładunków eksportowanych zmniejszyły się o 6,5%, natomiast przewozy ładunków importowanych wzrosły o 5,5%. Eksport stanowił 14,8% ogółu przewozów międzynarodowych, a głównym jego kierunkiem były Niemcy.

W strukturze przewożonych ładunków w 2020 r., podobnie jak w latach poprzednich, dominowały towary z grupy rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf, uran i tor (38,4%). W ruchu turystycznym 127 statków pasażerskich żeglugi śródlądowej przewiozło łącznie 681,9 tys. osób, a wykonana praca przewozowa wyniosła 9686,4 tys. pasażerokilometrów, tj. mniej w skali roku o 44,8%.

Więcej informacji [tutaj](#).

Śródlądowe drogi wodne w Polsce w 2020 r.

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 05, sierpień 2021 11:00

Katarzyna Sekuła

Odsłony: 4122

Źródło: GUS