

ROZDZIAŁ II TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY W OBSŁUDZE PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH KRAJÓW UE

1. Sposoby i kierunki wykorzystania transportu wodnego śródlądowego w obsłudze przewozów pasażerskich

Przewozy pasażerskie żeglugą śródlądową mogą mieć charakter przewozów:

- turystycznych lub
- komunikacyjnych.

Dużym wyzwaniem dla żeglugi śródlądowej jest turystyka wodna. Wzrost zamożności społeczeństwa, rosnąca z nią mobilność i zapotrzebowanie na turystykę mogą być w dużym stopniu zaspokajane przez żeglugę śródlądową.

Przewozy turystyczno wypoczynkowe drogami wodnymi śródlądowymi znane są od dawna, zjawiskiem nowym jednak jest ogromne zróżnicowanie oferty, pojawienie się wielu nowych form, dostosowanych do współczesnych oczekiwań, oraz umiejętność zaproponowania nowoczesnej kompleksowej usługi łączącej wiele tradycyjnych form turystyki i wypoczynku.

Korzystanie z określonych środków transportu lub szlaków komunikacyjnych stanowić może samo w sobie atrakcję turystyczną. Proces przemieszczania środkiem transportu może być postrzegany jako **produkt turystyczny**. Gałęzią transportu szczególnie atrakcyjną z tego punktu widzenia jest transport wodny śródlądowy. Atrakcyjność dróg wodnych jako produktu turystycznego wynika z walorów krajoznawczych terenów położonych w sąsiedztwie drogi wodnej, a także w dużym stopniu z zabytkowego charakteru stosowanych na drogach wodnych rozwiązań hydrotechnicznych, takich jak: kanały żeglugowe, mosty kanałowe, śluzy, pochylnie, windy dla statków.

W procesie realizacji przewozów pasażerskich drogami wodnymi, jako produktu turystycznego, niektóre jakościowe cechy usługi przewozowej (np. czas i terminowość przewozu) nie mają praktycznie znaczenia. Niemniej wykorzystanie transportu wodnego śródlądowego w realizacji przewozów wypoczynkowo - turystycznych związane jest przede wszystkim z potrzebą zagwarantowania bezpieczeństwa przewozu oraz wysokiego komfortu podróżowania. Dlatego też eksploatowane na drogach wodnych statki pasażerskie, budowane ze szczególnym uwzględnieniem wymagań turystyki rzecznej, spełniają nie tylko rolę środków przewozowych, ale również są wykorzystywane do świadczenia usług gastronomicznych oraz noclegowych.

W Europie Zachodniej znaczenie transportu wodnego śródlądowego w realizacji usług transportowych jako produktów turystycznych może być rozpatrywane w ujęciu tradycyjnym, jak i współczesnym. W **ujęciu tradycyjnym** rynek przewozów turystycznych śródlądowymi drogami wodnymi składa się z trzech segmentów:

- przewozów wycieczkowych, podczas których turysta jest tylko pasażerem, a czas rejsu nie przekracza jednego dnia,
- przewozów wycieczkowych, w czasie których turysta ma możliwość mieszkania na odpowiednio przystosowanych do tych celów statkach z miejscami hotelowymi,
- przewozów rekreacyjnych, znanych od dawna, lecz obecnie przeżywających swój renesans (spływy kajakowe, wioślarstwo, żeglarstwo, rejsy motorowodne, spływy tratwą¹).

W krajach Europy Zachodniej **segment rynku przewozów turystycznych, podczas których turysta jest tylko pasażerem, a czas rejsu nie przekracza jednego dnia**, należy aktualnie do najbardziej znaczących i jednocześnie do relatywnie stabilnych. Według szacunków, przedsiębiorstwa żeglugowe w Niemczech, w ramach wycieczek jednodniowych, rocznie przewożą prawie 15 mln pasażerów. Miarą istotnego znaczenia tego segmentu przewozów pasażerskich jest m.in. wielokrotnie większy potencjał przewozowy przystosowany do obsługi przewozów jednodniowych, aniżeli stan floty z miejscami hotelowymi. Jak wynika z tabeli 2.1 i rys. 2.1, w 2006 r. w krajach Europy Zachodniej flota do przewozów jednodniowych liczyła ogółem 2127 statków o pojemności prawie 470 tys. miejsc pasażerskich na pokładzie. Stan ten był ponad 5-krotnie większy pod względem liczby jednostek pływających i prawie 12-krotnie, pod względem liczby miejsc pasażerskich, od potencjału przewozowego obsługującego rynek przewozów statkami z miejscami hotelowymi.

Tabela 2.1

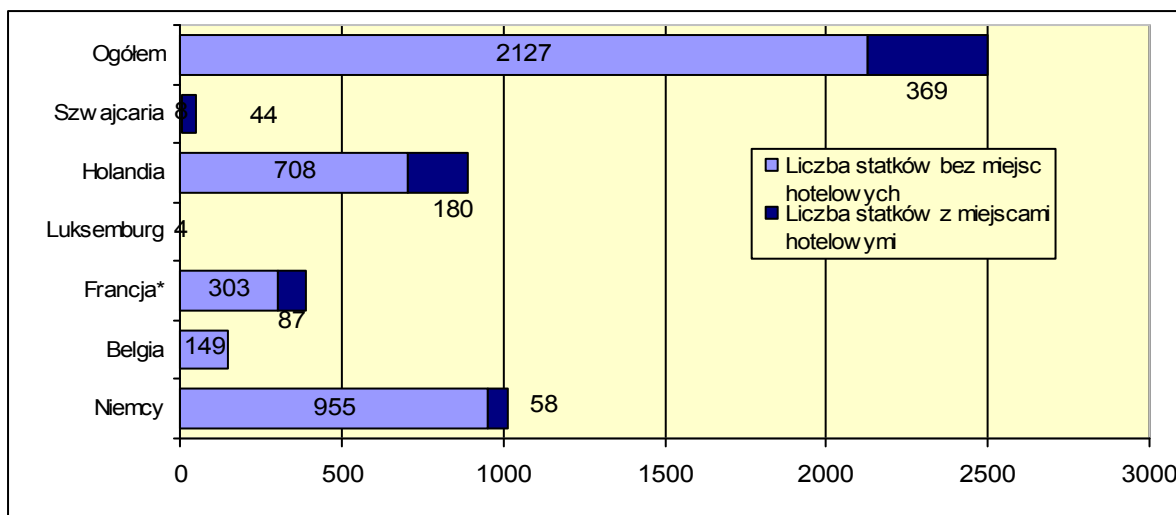
Flota śródlądowa przystosowana do przewozów turystycznych w 2006 r.

| Wyszczególnienie | Statki bez miejsc hotelowych | | Statki z miejscami hotelowymi | |
|------------------|------------------------------|----------------|-------------------------------|---------------|
| | Liczba statków | Liczba miejsc | Liczba statków | Liczba miejsc |
| Niemcy | 955 | 237 402 | 58 | 6 675 |
| Belgia | 149 | 6 162 | 0 | 0 |
| Francja* | 303 | 45 035 | 87 | 4 640 |
| Luksemburg | 4 | 1 250 | 0 | 0 |
| Holandia | 708 | 177 000 | 180 | 23 400 |
| Szwajcaria | 8 | 1 735 | 44 | 4 947 |
| Ogółem | 2127 | 468 584 | 369 | 39 662 |

* dane za 2003 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Marktbeobachtung der Europäischen Binnenschifffahrt 2007-2. Sekretariat der ZKR, Strasbourg 2007, s.27.

¹ B.Łuczak: Możliwości wykorzystania dróg wodnych śródlądowych dla turystyki. W: I Międzynarodowa Konferencja Naukowa "Inland Shipping 2005". Szczecin 2005, s.145.



Rys.2.1. Flota śródlądowa do przewozów turystycznych w 2006 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Marktbeobachtung der Europäischen Binnenschifffahrt 2007-2. Sekretariat der ZKR, Strasbourg 2007, s.27.

Wyższą dynamiką przewozów charakteryzuje się **rynek przewozów wycieczkowych, statkami z miejscami hotelowymi**. O dynamicznym rozwoju przewozów turystycznych statkami z miejscami hotelowymi świadczy obserwowany w ostatnich latach znaczny wzrost potencjału przewozowego przystosowanego do obsługi tego segmentu rynku. W latach 1970-2007 flota przystosowana do obsługi tego typu przewozów w krajach Europy Zachodniej zwiększyła się ponad 6-krotnie. Jak wynika z tabeli 2.1, w 2006 r. największą flotą do obsługi tego typu przewozów dysponowała Holandia (180 jednostek pływających o pojemności 23,4 tys. miejsc pasażerskich). Znaczny potencjał przewozowy posiadają również Niemcy (58 statków z prawie 6,7 tys. miejsc pasażerskich). Na kraje te przypada prawie 65% ogólnej liczby statków i 75% ogólnej pojemności statków eksploatowanych na tym rynku przewozów turystycznym.

Obok tych tradycyjnych segmentów przewozów pasażerskich w Europie Zachodniej wykształcił się dodatkowo **segment przewozów turystycznych przybrzeżnych**.

Z obserwacji zmian na rynku przewozów turystycznych na śródlądowych drogach wodnych w krajach Europy Zachodniej wynika, że oba te rynki (przewozy turystyczne z miejscami hotelowymi i przewozy przybrzeżne) mają największe perspektywy rozwoju, bowiem, jak wykazują szacunki, rozwijają się w tempie 5-7 % rocznie. Dynamiczny wzrost przewozów turystycznych w ramach tego segmentu obserwuje się zwłaszcza na takich śródlądowych drogach wodnych, jak: Łaba, Sekwana, Mozela, Ren, Dunaj, Rodan, Douro (Portugalia), Gwadiana (Portugalia/Hiszpania). Przewozy te realizowane są w okresie od marca do października, przy czym w sezonie martwym statki-hotele są często czarterowane w celach mieszkalnych. W grudniu do szczególnie atrakcyjnych ofert w ramach tego segmentu rynku należą także przewozy wykonywane w ramach oferty świątecznych rejsów wycieczkowych.

Przewożeni turyści w ramach tego segmentu rynku przewozów pasażerskich na śródlądowych drogach wodnych Europy Zachodniej pochodzą z różnych krajów świata. Istotną grupę turystów międzynarodowych stanowią turyści ze Stanów Zjednoczonych. Np. z szacunków wynika, że drogami wodnymi we Francji rocznie przewozi się około 15 tys. podróżnych z tego kraju. Obserwowane jest także zainteresowanie walorami turystycznymi śródlądowych dróg wodnych krajów Europy Zachodniej turystów z Australii, Japonii, Chin a nawet Indii. Turyści z tych krajów stanowią relatywnie niewielką grupę podróżujących, niemniej przewozy tej grupy charakteryzowały się w ostatnich latach znaczną stabilnością.

Wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych w obsłudze ruchu turystycznego stanowi istotny instrument wzrostu gospodarczego regionów położonych w sąsiedztwie dróg wodnych. O znaczeniu turystyki świadczyć może skala uzyskiwanych przychodów z tego rodzaju działalności. Na przykład obroty przedsiębiorstw żeglugowych w Niemczech, uzyskiwane z przewozów wykonywanych w ramach rejsów kilkudniowych, w 2005 r. przekroczyły poziom 250 mln euro, przy przewozach 2,6 mln pasażerów. Dzięki zawijaniu statków do portów pośrednich, położonych na trasie rejsów istnieje możliwość aktywizacji gospodarczej miast odwiedzanych przez turystów. Szacuje się, że przeciętnie w krajach Europy Zachodniej turysta podróżujący drogami wodnymi wydaje w odwiedzanych ośrodkach kulturowych, rekreacyjnych, gastronomicznych około 32 euro. Z innych przykładów wynika, że przewozy turystyczne statkami z miejscami hotelowymi na śródlądowych drogach wodnych wraz z relacjami przybrzeżno morskimi były dla Amsterdamu w 2003 r. źródłem przychodów na poziomie 51 mln euro¹.

Wzrost wymagań związanych z bezpieczeństwem i komfortem podróżowania, a także obserwowany w ostatnich latach wzrost cen stali, są przyczyną znacznego wzrostu kosztów produkcji nowych jednostek pływających. W tych warunkach, mimo występowania licznych ograniczeń infrastrukturalnych, ekonomicznie uzasadniona staje się budowa nowych obiektów pływających o zwiększonej zdolności przewozowej. Z obserwacji wynika, że przedsiębiorstwa żeglugowe dla utrzymania odpowiedniego poziomu rentowności przewozów turystycznych przebudowują część statków pasażerskich poprzez zwiększenie liczby miejsc sypialnych do przynajmniej 160.

W efekcie ilościowy potencjał przewozowy wykorzystywany w krajach Europy Zachodniej do przewozów turystycznych, jak wynika z tabeli 2.2, w latach 2002 – 2006 utrzymywał się na relatywnie stałym poziomie — około 2,5 tys. jednostek „białej floty”. Obserwowana jest natomiast tendencja do zwiększania podaży zdolności przewozowej floty mierzonej liczbą miejsc pasażerskich oraz miejsc sypialnych na statkach. Zjawisko to

¹ Marktbeobachtung der Europäischen Binnenschifffahrt 2007-2. Sekretariat der ZKR, Strasbourg 2007, s.27-30.

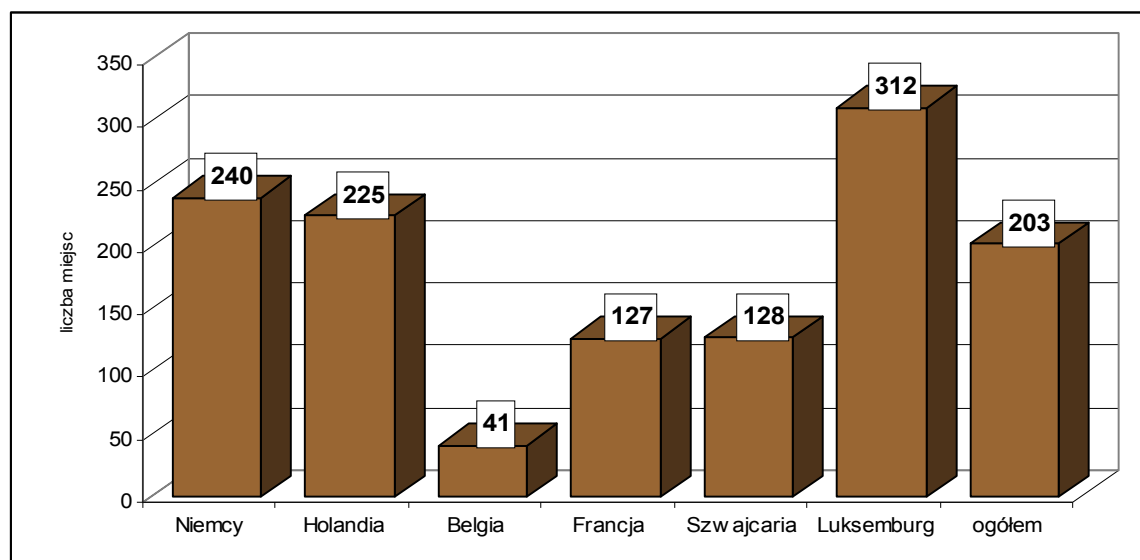
obserwuje się przede wszystkim w Holandii¹, gdzie ogólna pojemność statków pasażerskich w latach 2000 - 2006, przy względnie stałej liczbie eksploatowanych statków, zwiększyła się z 260 tys. miejsc pasażerskich do ponad 500 tys.

Tabela 2.2

| Statki pasażerskie w żegludze śródlądowej w krajach Europy Zachodniej w latach 2000-2006 | | | | | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Wyszczególnienie | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
| Liczba statków pasażerskich | | | | | | | |
| Niemcy | 1 007 | 1 044 | 1 037 | 1 049 | 1 059 | 1 086 | 1 013 |
| Holandia | 834 | 853 | 905 | 923 | 924 | 924** | 888 |
| Szwajcaria | 39 | 41 | 45 | 47 | 45 | 45 | 52 |
| Francja | - | - | 390 | 390* | 390* | 390* | 390* |
| Belgia | - | 141 | 141 | 144 | 149 | 142*** | 149 |
| Luksemburg | 6 | 5 | 5 | 5 | 6 | 6 | 4 |
| Ogółem | 1 886 | 2 084 | 2 523 | 2 558 | 2 572 | 2 593 | 2 496 |
| Pojemność statków wyrażona liczbą miejsc pasażerskich | | | | | | | |
| Niemcy | 204 644 | 198 741 | 198 192 | 199 713 | 198 893 | 205 219 | 244 077 |
| Holandia | 48 885 | 51 713 | 51 859 | 49 341 | 50 221 | 50 221** | 200 400 |
| Szwajcaria | 6 782 | 7 051 | 7 551 | 7 605 | 6 995 | 6 204 | 6 682 |
| Francja | - | - | 49 675 | 49 675* | 49 675* | 49 675* | 49 675 |
| Belgia | - | 9 651 | 9 730 | 9 800 | 9 900 | 5 658*** | 6 162 |
| Luksemburg | 1 550 | 1 300 | 1 300 | 1 300 | 1 700 | 1 700 | 1 250 |
| Ogółem | 261 861 | 268 456 | 318 307 | 317 434 | 317 384 | 318 677 | 508 246 |

* dane za 2003 r., ** dane za 2004 r., *** dane szacunkowe

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Marktbeobachtung der Europäischen Binnenschifffahrt 2006-I. Sekretariat der ZKR, Strasbourg 2007, s.45; . Marktbeobachtung der Europäischen Binnenschifffahrt 2007-2. Sekretariat der ZKR, Strasbourg 2007, s.27-28.



Rys.2.2. Przeciętna wielkość jednostek białej floty w krajach basenu reńskiego w 2006 r. (liczba miejsc)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Marktbeobachtung der Europäischen ...op.cit., s.27-28.

Tendencje te mają w rezultacie odzwierciedlenie w zwiększaniu się przeciętnej wielkości statków pasażerskich. Jak wynika z rys. 2.2, największe jednostki białej floty, pod

¹ Ibidem, s.29.

względem liczby miejsc pasażerskich, eksploatowane są w Luksemburgu, Niemczech i Holandii. W 2006 r. przeciętna wielkość statków pasażerskich eksploatowanych na śródlądowych drogach wodnych i w relacjach przybrzeżnych w Luksemburgu wynosiła 312 miejsc (w 2005 r. - 283 miejsc), w Niemczech — 240 (w 2005 r. – 189 miejsc) i w Holandii — 225 miejsc. Relatywnie małe statki pasażerskie eksploatowane są natomiast w Belgii — 41 miejsc pasażerskich.

Nową, bardzo dynamicznie rozwijającą się formą przewozów rekreacyjno – wypoczynkowych, dostosowaną do różnych odbiorców, jest **czarter barek rzecznych**:

- pojedynczym osobom lub grupom osób,
- zapewniających luksusowe warunki lub wręcz spartańskie,
- na zróżnicowany okres – kilku godzin, lub kilku, czy kilkunastu dni.

Przewozy typu komunikacyjnego obejmują trzy grupy :

- przewozy promowe,
- przewozy miejskie (komunikacja zbiorowa i indywidualna – taksówki wodne),
- przewozy regionalne.

Przewozy promowe (tzw. ruchome mosty) wraz z rozwojem infrastruktury drogowej i kolejowej i tendencją do budowy połączeń stałych (mostów i tuneli) stały się formą zanikającą.

Przewozy miejskie od dawna były realizowane w szczególnie sprzyjających warunkach jako **przewozy pracowników do stoczni i portów**, jednak zmiany systemów finansowania przewozów pasażerskich a jednocześnie dynamicznie rozwijająca się motoryzacja spowodowały, że w wielu krajach zaczęły również zanikać. Obecnie, w warunkach narastającej kongestii, stworzenie warunków do ich reaktywacji jest niezwykle ważne dla zrównoważonego rozwoju transportu w miastach.

Aktualnie w dużych aglomeracjach miejskich, posiadających dostęp do śródlądowych dróg wodnych, pojawiła jako uzupełnienie komunikacji zbiorowej — **konceptja tramwajów wodnych**. Jak wcześniej wspomniano, drogi wodne, przebiegające często przez centra dużych miast, umożliwiają dotarcie do dzielnic, często zamkniętych dla ruchu kołowego.

Tego rodzaju komunikacja staje się coraz bardziej popularna w Europie i funkcjonuje m.in. w takich miastach, jak: Wenecja, Sztokholm, Paryż. Najwyższy udział żeglugi śródlądowej w pasażerskim transporcie publicznym ma miejsce w Wenecji, gdzie tramwaje wodne obsługują nie tylko samo miasto, ale i rejony podmiejskie. Od 1999 r. żegluga śródlądowa jest ważnym ogniwem komunikacji miejskiej w Paryżu. Dzięki eksploatowanym trimaranom o pojemności 200 pasażerów, w 2003 r. przewieziono w tym mieście ponad 0,5 mln pasażerów. Podobne usługi od 2000 r. z wykorzystaniem statków żeglugi śródlądowej realizowane są na Loarze, w Nantes. W celu odciążenia tradycyjnych środków komunikacji zbiorowej żegluga

śródlądowa wykorzystywana jest także w Holandii, w obsłudze przewozów pasażerskich pomiędzy Rotterdamem a Dordrecht oraz między Zwijndrecht a Sliedrecht¹.

Nowością w wielu miastach są funkcjonujące od dawna w Wenecji taksówki wodne, pozwalające w godzinach szczytu na znaczne skrócenie czasu przejazdu na wybranych trasach.

Kolejną formą przewozów pasażerskich są **przewozy regionalne** o charakterze komunikacyjnych, choć często jednocześnie mające walory przewozów turystycznych czy wypoczynkowych. Są to przede wszystkim przewozy w takich relacjach, w których droga wodna śródlądowa lub przybrzeżna jest krótsza od kołowej czy kolejowej lub zapewnia konkurencyjny czas przewozu. W okresie letnim przewozy takie są dodatkową atrakcją turystyczną.

2.Standardy śródlądowych dróg wodnych dla różnych form przewozów pasażerskich

Konstrukcje dużych statków pasażerskich, zarówno służących do przewozów wycieczkowych bez miejsc hotelowych jak i z miejscami hotelowymi są budowane do obsługi określonych tras i tym samym są one dostosowane do warunków nawigacyjnych panujących w danej relacji. Największe statki tego typu wykorzystywane są w relacjach przybrzeżnych i na drogach wodnych najwyższych klas oraz na jeziorach. Mniejsze statki dostosowane są do warunków panujących na drogach regionalnych III lub nawet II czy I klasy.

Dynamiczny rozwój żeglugi turystycznej i rekreacyjnej spowodował, że wiele dróg lokalnych, nie spełniających wymagań dla żeglugi międzynarodowej, ani nawet regionalnej, może być i coraz częściej jest wykorzystywana do żeglugi rekreacyjnej.

Wspomniany wcześniej rozwój przewozów wyczararterowanymi barkami realizowany jest często na najgorszych pod względem nawigacyjnym drogach wodnych, lecz posiadających inne walory, np. zabytkowe budowle wodne lub szczególne atrakcje turystyczne czy krajobrazowe.

Niewielkie parametry techniczne, w tym zanurzenie tych statków (zazwyczaj poniżej 1 m), powodują, że przewozy te rozpowszechnione są nawet w tych regionach, gdzie od dawna inne formy żeglugi śródlądowej nie funkcjonują.

Są one bardzo popularne w większości krajów świata, w Unii Europejskiej zaś we Francji, Włoszech, a Niemczech, Wielkiej Brytanii (Anglii i Szkocji), Irlandii, Holandii, Belgii, w których oferowany jest ogromny wybór rejsów na określonych trasach (tabela 2.3).

¹ Transport morski i żegluga śródlądowa. "Biuletyn Informacyjny" 2005, nr 3.

Tabela 2.3

Przykładowe trasy przewozów wyczarterowanymi barkami w Irlandii

| | |
|--|--|
| Carrick on Shannon - Belturbet | Czas rejsu: 1 tydzień, Liczba śluz: 16 , odległość: 130 km |
| Portumna - Carrick on Shannon | Czas rejsu: 1 tydzień, liczba śluz: 5, odległość: 160 km |
| Carrick on Shannon - Banagher | Czas rejsu: 1 tydzień, liczba śluz: 8, odległość: 225 km |
| Pay & Play Golfing Criuse : Carrick on Shannon - Portumna | Czas rejsu: 1 tydzień, liczba śluz: 5, odległość: 160 km |
| Belturbet - Belleek | Czas rejsu: 1 tydzień, liczba śluz: 0, odległość: 130 km |
| Belturbet - Carrick on Shannon | rejsu: 1 tydzień liczba śluz: 32, odległość: 150 km |
| Carrick on Shannon - Belturbet | Czas rejsu: 2 tygodnie liczba śluz: 16, odległość 75 km |
| Carrick on Shannon - Ballyconnell | Czas rejsu: 1 tydzień, liczba śluz: 28, odległość: 96 km |
| Carrick on Shannon - Shannonbridge | Czas rejsu: 1 tydzień, liczba śluz: 4, odległość 240 km |
| Portumna - Killaloe | Czas rejsu: 1 tydzień liczba śluz: 0, odległość: 64 km |
| Portumna - Roosky | Czas rejsu: 1 tydzień liczba śluz: 4, odległość: 290 km |
| Ballinamore - Ballyconnell - Belturbet - Crom Castel (Estate) - Enniskillen | Czas rejsu: 1 tydzień liczba śluz: 5, odległość: 160 km |
| LOCABOAT HOLIDAYS | Czas rejsu: 1 tydzień liczba śluz: 12, odległość: 221 km, czas: 4 h 45 /dziennie |
| Ballinamore - Leitrim - Carrick on Shannon - Roosky - Lough Key - Boyle | Czas rejsu: 1 tydzień liczba śluz: 21, odległość: 151 km, czas: 4 h/dziennie |
| Ballinamore - Leitrim - Carrick on Shannon - Lanseborough - Athlone - Banagher | Czas rejsu: 1 tydzień liczba śluz: 15, odległość: 165 km, czas: 4 h/dziennie |
| Ballinamore-Leitrim-Boyle-Carrick on Shannon-Lanseborough-Athlone-Banagher | Czas rejsu: 10-11 dni liczba śluz: 19, odległość: 270 km, czas: 4 h/dziennie |
| Ballinamore-Ballyconnell-Belturbet-Carrick on Shannon-Roosky-Lough Key-Boyle | Czas rejsu: 2 tygodnie liczba śluz: 33, odległość: 372 km, czas: 4 h/dziennie |
| Ballinamore - Ballyconnell - Belturbet - Ballinamore - Carrick on Shannon - Banagher | Czas rejsu: 2 tygodnie liczba śluz: 25, odległość: 365 km, czas: 4 h/dziennie |
| Ballinamore - Leitrim - Athlone - Banagher - Potrumna - Boyle - Ballinamore | Czas rejsu: 3 tygodnie liczba śluz: 33, odległość: 632 km, czas: 4 h/dziennie. |

Źródło: Opracowanie własne na podst. materiałów biur podróży

Konieczność zapewnienia **przewidywalnych** warunków na takich drogach stała się przesłanką ich klasyfikacji w krajach UE (tabela 2.4). Klasyfikacja ta ma ułatwić rozwój międzynarodowej turystyki wodnej, dla której wraz ze wzrostem poziomu życia społeczeństw i zmiany stylu turystyki i wypoczynku powstały wyjątkowo korzystne warunki.

Tabela 2.4

Klasyfikacja dróg wodnych o znaczeniu rekreacyjnym

| Droga wodna | Klasa Drogi wodnej | Typ statku | | | | | Zestaw pchany | | | | | Minim. Wysokość pod mostami ^{2/} | Symbol na mapie |
|-------------------------|--------------------|--|--------------|----------------|---------------------|-------|---------------|----------------|---------------------|-------|-------|---|-----------------|
| | | Przenaczenie | Max. długość | Max. Szerokość | Zanurzenie | Tonaż | Max. długość | Max. szerokość | Zanurzenie | Tonaż | | | |
| | | | L(m) | B(m) | d (m) ^{3/} | T (t) | L (m) | B (m) | D (m) ^{3/} | T (t) | H (m) | | |
| Do żeglugi rekreacyjnej | RA | Otwarta łódka Open boat ^{1/} | 5.50 | 2.00 | 0.50 | | | | | | 2.00 | | |
| | RB | Jacht kabinowy Cabin cruiser ^{2/} | 9.50 | 3.00 | 1.00 | | | | | | 3.25 | | |
| | RC | Jacht motorowy Motor yacht ^{3/} | 15.00 | 4.00 | 1.50 | | | | | | 4.00 | | |
| | RD | Żaglowiec Sailing boat ^{4/} | 15.00 | 4.00 | 2.10 | | | | | | 30.00 | | |

^{1/} Small craft, such as open boats, outboard motor boats, canoes, rowing boats, inflatables and dinghies.

^{2/} Small and medium size cabin cruisers or cabin sailing boats with lowering masts.

^{3/} Large motor yachts.

^{4/} Sailing boats where the lowering of the mast is difficult or impossible.

Źródło: European Recreational Inland Navigation Network. Resolution No. 52 United Nations New York and Geneva, 2004

Drogi wodne o znaczeniu rekreacyjnym zostały sklasyfikowane w 2004 r.¹ Klasyfikacja przewiduje 4 klasy:

- RA – dla małych statków, np. dla otwartych łodzi do 5,5 m długości,
- RB – dla małych i średnich jachtów kabinowych do 9,5 m długości,
- RC – dla dużych jachtów motorowych do 15 m długości,
- RD – dla żaglowców, w których trudno jest złożyć maszt (lub jest to niemożliwe).

Podczas gdy w żegludze towarowej, drogi wodne nawet klasy II muszą zapewniać zanurzenie statków na poziomie 2,5 m., to jak wynika z tabeli 1.3, dla żeglugi turystycznej dostępne są nawet śródlądowe drogi wodne dostępne dla jednostek pływających o zanurzeniu 0,5 m. Efektywne funkcjonowanie rynku przewozów turystycznych na śródlądowych drogach wodnych jest uzależnione nie tylko od spełnienia określonych standardów w sferze infrastruktury liniowej. **Sprawność tego segmentu rynku istotnie uwarunkowana jest także zachowaniem określonych standardów w zakresie wyposażenia portów i przystani.** Wymagania te przede wszystkim związane są z zachowaniem właściwych warunków gwarantujących bezpieczny postój statków pasażerskich oraz zapewniających odpowiednie warunki sanitarne, hotelowe oraz gastronomiczne. Profesjonalność usług w tych sferach jest bowiem niezbędną podstawą zachowania atrakcyjności przewozów pasażerskich drogami wodnymi jako produktów turystycznych.

¹ European Recreational Inland Navigation Network. Resolution No. 52 United Nations NEW YORK AND GENEVA, 2004.