

# Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2025 r.

29.07.2026 r.


**26,1%**

Wzrost przewozów ładunków w transporcie krajowym w porównaniu z 2024 r.

Układ i długość śródlądowych dróg wodnych w Polsce od wielu lat pozostają na zbliżonym poziomie. Ogólny wolumen ładunków przewożonych przez polskich armatorów żegluga śródlądową w 2025 r. utrzymał się na poziomie porównywalnym do roku poprzedniego. Głównymi czynnikami wpływającymi na ograniczenie przewozów ładunków oraz pracy przewozowej w żegludze śródlądowej były niedostateczne zagospodarowanie dróg wodnych oraz zmienne warunki nawigacyjne. Czynniki te wpływają na wykorzystanie potencjału przewozowego floty i skalę realizowanych przewozów. Przy relatywnie niewielkim udziale żeglugi śródlądowej w rynku transportowym wielkość przewozów cechuje się znaczną zmiennością wynikającą m.in. z ich sezonowego lub nieregularnego charakteru.

## Śródlądowe drogi wodne

Efektywność transportu wodnego śródlądowego zależy od stanu infrastruktury hydrotechnicznej oraz parametrów żeglugowych dróg wodnych. O możliwości wykorzystania tej gałęzi transportu decyduje przede wszystkim dostępność szlaków spełniających standardy właściwe dla dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym.

**Wykres 1. Struktura eksploatowanych śródlądowych dróg wodnych w Polsce w 2025 r.**



W 2025 r. długość sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce wyniosła 3767,4 km. Z tego uregulowane rzeki żeglowne stanowiły 2522,2 km, skanalizowane odcinki rzek – 655,7 km, kanały – 334,7 km, a jeziora żeglowne – 254,8 km. Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym<sup>1</sup> (klasy IV i V) spełniało jedynie 5,5% całkowitej długości dróg wodnych (205,9 km). Pozostałą część sieci tworzyły drogi wodne o znaczeniu regionalnym (klasy I, II i III), których łączna długość wyniosła 3561,5 km. Eksploatowanych przez żeglugę było 3519,2 km (93,4%) dróg żeglownych.

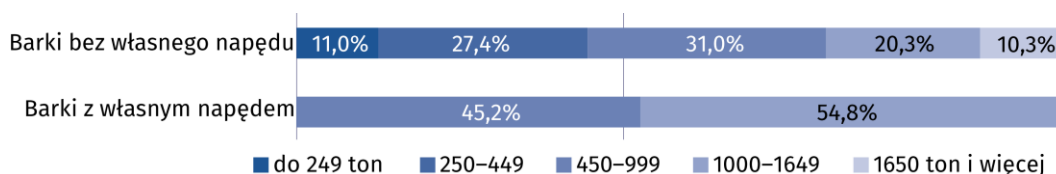
<sup>1</sup> Klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych zatwierdzona przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ i EKMT w 1992 r.

## Tabor żeglugi śródlądowej

W Polsce w 2025 r. liczba pchaczy oraz holowników stanowiących tabor holowniczy żeglugi śródlądowej wyniosła 136 sztuk, tj. o 2 więcej niż w roku poprzednim. Jednocześnie odnotowano zmniejszenie liczby barek z własnym napędem – o 7 jednostek (do 44), przy wzroście liczby barek bez własnego napędu (barki do pchania i holowania) – o 6 jednostek (do 186). Liczba statków pasażerskich zwiększyła się o 12 jednostek (do 121). W taborze barkowym przewały jednostki o ograniczonych parametrach eksploatacyjnych, dostosowane do zmiennych warunków hydrologicznych oraz jednostki wykorzystywane w systemie pchanym (80,9% ogółu taboru barkowego), którymi w 2025 r. przewieziono 857,3 tys. ton ładunków (51,3% ogółu towarów przetransportowanych żeglugą śródlądową).

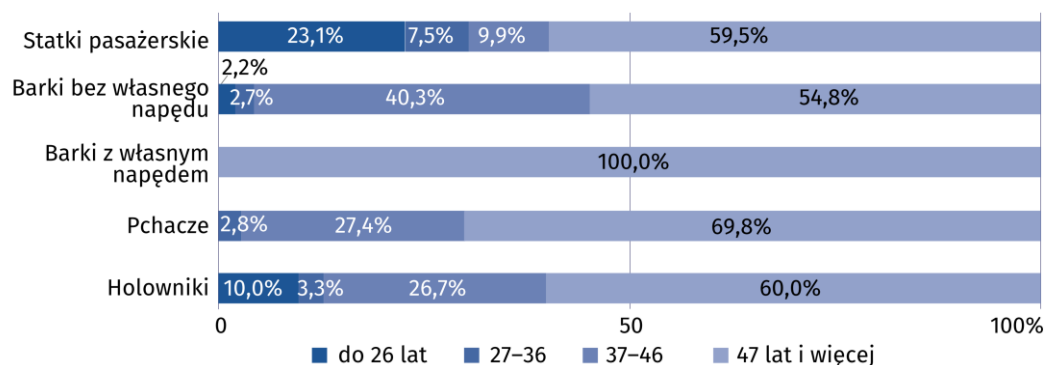
Blisko 81% taboru barkowego stanowiły jednostki bez własnego napędu, przy czym ponad połowę z nich wyprodukowano w latach 1949–1979

**Wykres 2. Struktura taboru barkowego żeglugi śródlądowej według grup ładowności w 2025 r.**



Tabor żeglugi śródlądowej charakteryzuje się wysokim stopniem zużycia technicznego i wymaga odtworzenia. Wiek wielu jednostek przekracza okres normatywnej eksploatacji, a dalsze użytkowanie możliwe jest dzięki bieżącym modernizacjom i pracom remontowym. Dane za 2025 r. wskazują, że większość użytkowanych pchaczy (69,8%), ponad połowa barek do pchania (54,8%) oraz wszystkie barki z własnym napędem zostały wyprodukowane w latach 1949–1979.

**Wykres 3. Struktura wiekowa taboru żeglugi śródlądowej w 2025 r.**

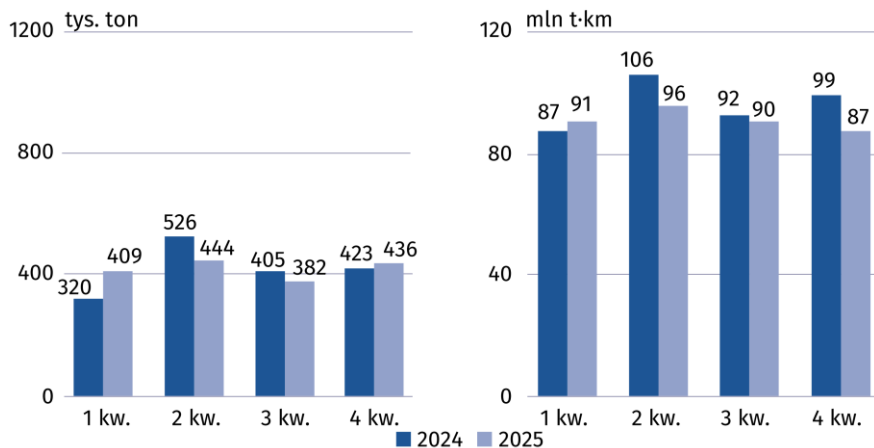


## Przewozy w żegludzie śródlądowej

W 2025 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 1672,0 tys. ton ładunków, a wykonana praca przewozowa osiągnęła poziom 364,5 mln t-km i było to odpowiednio o 0,1% i 5,3% mniej niż przed rokiem. Pomimo niższych wyników w ujęciu rocznym, w poszczególnych kwartałach obserwowano zróżnicowaną dynamikę przewozów ładunków i pracy przewozowej. W I kwartale odnotowano wzrost w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku – odpowiednio o 27,9% i o 3,6%. Natomiast największy spadek przewozów ładunków wystąpił w II kwartale (o 15,7%), a wykonanej pracy przewozowej – w IV kwartale (o 12,1%).

Udział transportu śródlądowego w przewozach ładunków ogółem w 2025 r. wyniósł 0,07%

**Wykres 4. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według kwartałów**

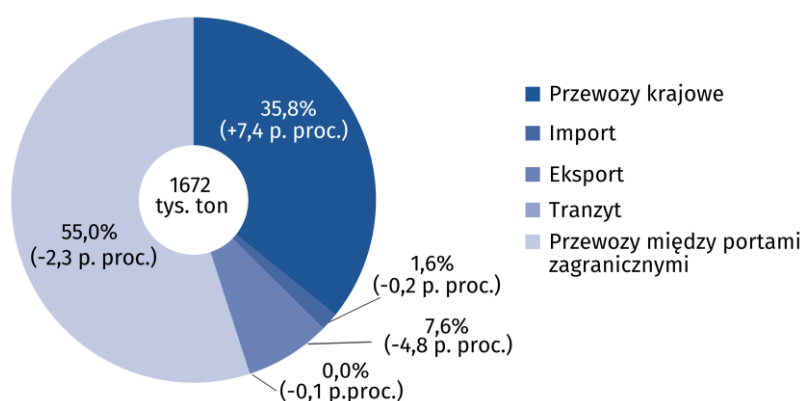


Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w transporcie międzynarodowym wyniosła 317,2 km (wobec 307,7 km w 2024 r.), natomiast w transporcie krajowym – 40,2 km (wobec 33,2 km).

W 2025 r. transport międzynarodowy stanowił dominującą część przewozów ładunków realizowanych przez polskich armatorów żeglugi śródlądowej, odpowiadając za 64,2% całkowitego wolumenu przewozów. W stosunku do roku poprzedniego w transporcie międzynarodowym odnotowano spadek wielkości przewozów między portami zagranicznymi (o 4,1%), mimo tego ich udział pozostał dominujący i w 2025 r. wyniósł 85,7% (wzrost o 5,7 p. proc.). Spadek przewozów odnotowano również dla przewozów ładunków eksportowanych (o 39,3%) oraz ładunków importowanych (o 10,3%). W 2025 r. jedynym kierunkiem eksportu w żegludze śródlądowej były Niemcy. Udział transportu krajowego w ogólnej ilości przewiezionych ładunków wyniósł 35,8%. W porównaniu z rokiem poprzednim przewozy krajowe wzrosły o 26,1% (do 598,8 tys. ton), a praca przewozowa o 52,5 % (do 24,1 mln t-km).

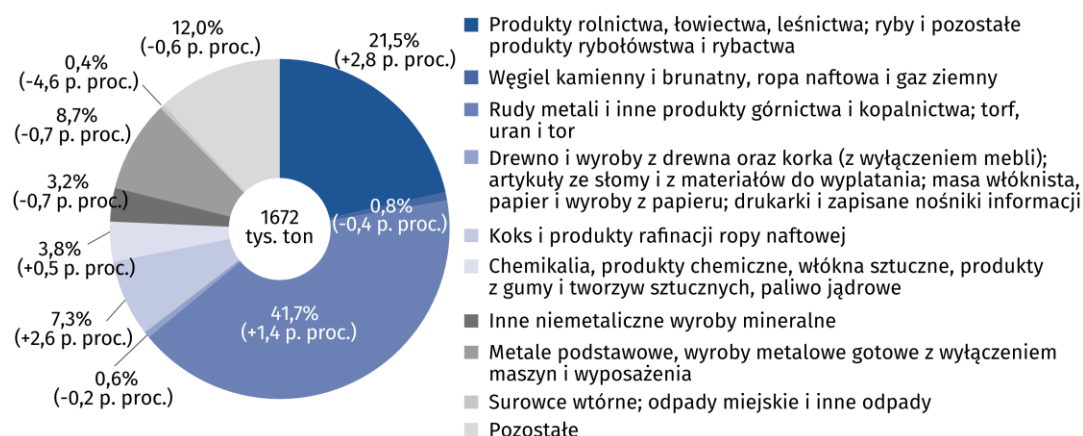
Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w 2025 r. wzrosła zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym

**Wykres 5. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według kierunków w 2025 r. i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego**



W strukturze przewożonych ładunków w 2025 r., podobnie jak w latach poprzednich, dominowały towary z grupy rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf, uran i tor (41,7%). Kolejną pod względem wielkości grupą były produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa (21,5%).

**Wykres 6. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według głównych grup ładunków w 2025 r. i jej zmiany w stosunku do roku poprzedniego**



W 2025 r. w ruchu turystycznym 121 statków pasażerskich żeglugi śródlądowej przewiozło łącznie 1007,6 tys. osób, wykonując pracę przewozową na poziomie 12558,4 tys. pasażerokilometrów. W porównaniu z rokiem poprzednim zmniejszyła się liczba przewiezionych pasażerów (o 8,1%), natomiast wzrosła wykonana praca przewozowa (o 6,2%).

Liczba osób przewiezionych statkami pasażerskimi żeglugi śródlądowej zmniejszyła się w skali roku o 8,1%

**Tablica 1. Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową**

| Wyszczególnienie                           | 2024       | 2025       |
|--------------------------------------------|------------|------------|
| Liczba miejsc pasażerskich                 | 9 871      | 11 501     |
| Liczba pasażerów                           | 1 096 890  | 1 007 575  |
| Liczba pasażerokilometrów                  | 11 830 725 | 12 558 439 |
| Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km | 11         | 12         |

Transport śródlądowy pozostaje jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportu. W 2025 r. w rejestrach wypadków żeglugowych prowadzonych przez właściwe urzędy żeglugi śródlądowej odnotowano 3 wypadki, przy czym żaden z nich nie był związany z przewozem ładunków niebezpiecznych.

W przypadku cytowania danych Głównego Urzędu Statystycznego prosimy o zamieszczenie informacji: „Źródło danych GUS”, a w przypadku publikowania obliczeń dokonanych na danych opublikowanych przez GUS prosimy o zamieszczenie informacji: „Opracowanie własne na podstawie danych GUS”.

Opracowanie merytoryczne:  
**Urząd Statystyczny w Szczecinie**

**Dyrektor Magdalena Wegner**  
Tel: 91 459 77 00

Rozpowszechnianie:  
**Wydział Prasowy**

Tel. komórkowy: +48 695 255 032

Tel. stacjonarne: +48 22 608 38 04, +48 22 449 41 45,  
+48 22 608 30 09

**e-mail: [obslugaprasowa@stat.gov.pl](mailto:obslugaprasowa@stat.gov.pl)**



[stat.gov.pl](https://stat.gov.pl)



[@GUS\\_STAT](https://twitter.com/GUS_STAT)



[@GlownyUrzedStatystyczny](https://www.facebook.com/GlownyUrzedStatystyczny)



[@gus\\_stat](https://www.instagram.com/gus_stat)



[@GlownyUrzedStatystycznyGUS](https://www.youtube.com/GlownyUrzedStatystycznyGUS)



[@Glowny Urzed Statystyczny](https://www.linkedin.com/company/Glowny-Urzed-Statystyczny)

#### **Powiązane opracowania**

[Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2024 r.](#)

[Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2022-2023](#)

[Transport wyniki działalności w 2024 r.](#)

#### **Temat dostępny w bazach danych**

[Dziedzinowe Bazy Wiedzy – Gospodarka – Gospodarka morska i śródlądowa](#)

#### **Ważniejsze pojęcia dostępne w słowniku**

[Drogi wodne śródlądowe](#)

[Tabor żeglugi śródlądowej](#)

[Tabor holowniczy żeglugi śródlądowej](#)

[Tabor barkowy żeglugi śródlądowej](#)

[Przewozy ładunków żegluga śródlądową](#)

[Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie międzynarodowym](#)

[Przewozy pasażerów żegluga śródlądową](#)

[Praca przewozowa przy przewozie ładunków żegluga śródlądową](#)

[Praca przewozowa przy przewozie pasażerów żegluga śródlądową](#)