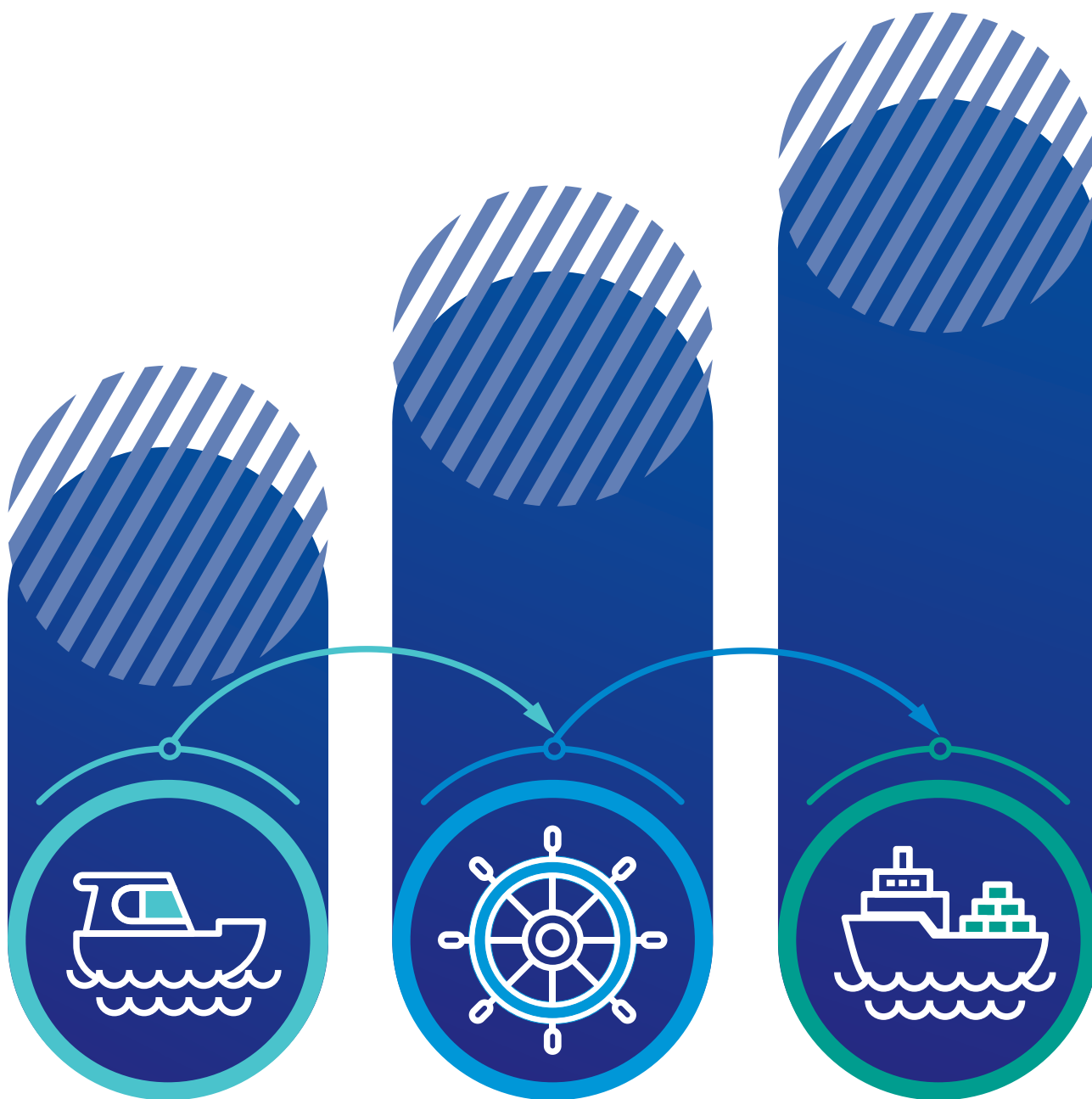
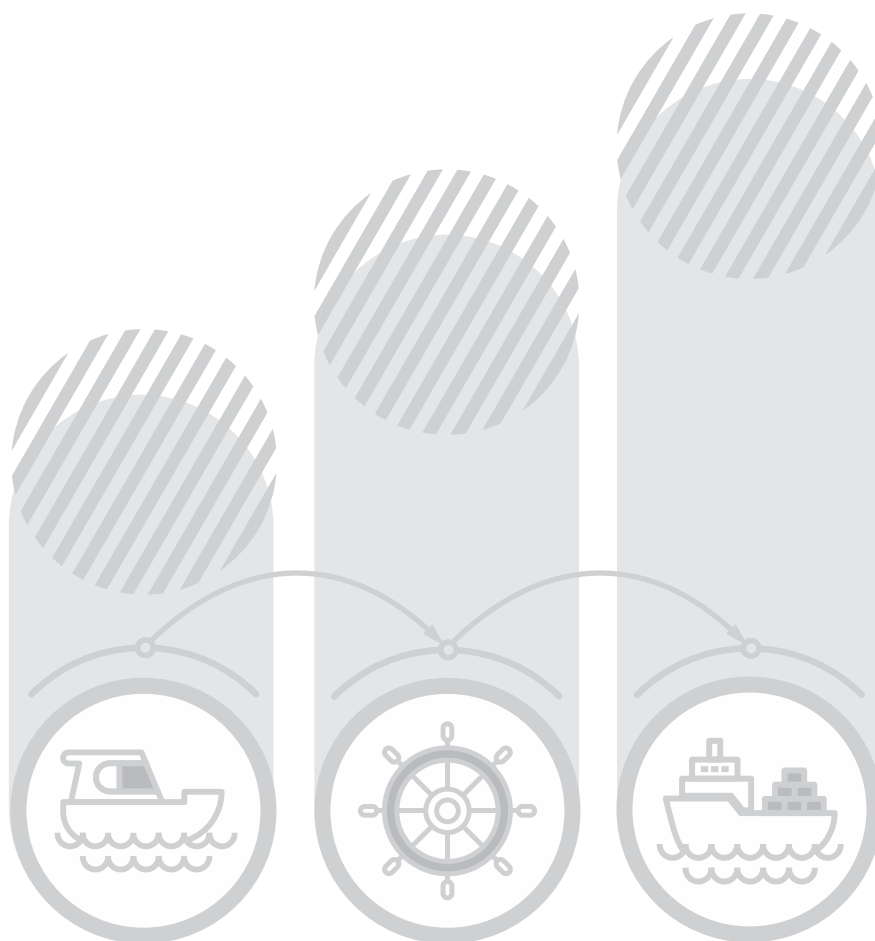




Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2024–2025

Inland waterways transport in Poland in 2024–2025



Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2024–2025

Inland waterways transport in Poland in 2024–2025

Główny Urząd Statystyczny Statistics Poland

Urząd Statystyczny w Szczecinie Statistical Office in Szczecin

Opracowanie merytoryczne

Content-related works

Urząd Statystyczny w Szczecinie. Ośrodek Statystyki Morskiej
Statistical Office in Szczecin. Maritime Statistics Centre

Pod kierunkiem

Supervised by

Katarzyny Dmitrowicz-Życkiej

Zespół autorski

Editorial team

Anna Bawelska, Jolanta Janik

Prace redakcyjne

Editorial work

Elżbieta Klimaszewska, Beata Rzymek

Skład i opracowanie graficzne

Typesetting and graphics

Ireneusz Romanko

Publikacja dostępna na stronie internetowej

Publication available on website

<https://publikacje.new.stat.gov.pl/>

Przy publikowaniu danych GUS prosimy o podanie źródła

When publishing Statistics Poland data — please indicate the source

ZAKŁAD WYDAWNICTW STATYSTYCZNYCH, 00-925 WARSZAWA, AL. NIEPODLEGŁOŚCI 208
Informacje w sprawach sprzedaży publikacji – tel.: (22) 608 32 10, 608 38 10

Przedmowa

Żegluga śródlądowa jest częścią systemu transportowego, a sieć śródlądowych dróg wodnych stanowi element gospodarki wodnej i podstawę jej funkcjonowania. W najnowszej edycji publikacji poświęconej żegludze śródlądowej prezentujemy informacje pozwalające spojrzeć na tę gałąź transportu z różnych perspektyw – od infrastruktury i stanu taboru, po skalę oraz charakter prowadzonej działalności eksploatacyjnej. Dopelnieniem obrazu są dane o pracujących i wynagrodzeniach w podmiotach świadczących usługi w zakresie żeglugi śródlądowej oraz nakładach inwestycyjnych i efektach rzeczowych inwestycji w gospodarce wodnej, w tym według kierunków inwestowania, źródeł finansowania i grup inwestorów.

Opracowanie przygotowano na podstawie wyników badań statystycznych realizowanych w ramach statystyki publicznej oraz danych administracyjnych pochodzących z Urzędów Żeglugi Śródlądowej i Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej. W publikacji wykorzystano również dane Komisji Europejskiej oraz Europejskiego Urzędu Statystycznego (Eurostat).

Zachęcamy Państwa do zapoznania się z publikacją oraz do przekazywania uwag i sugestii, które będą cennym wsparciem w doskonaleniu jej kolejnych edycji. Mamy nadzieję, że opracowanie stanie się przydatnym źródłem informacji i zachęci Państwa do dalszego zgłębiania tej tematyki. Zapraszamy do korzystania z naszych zasobów statystycznych, w tym z baz danych takich jak np. [Dziedziny Bazy Wiedzy](#) oraz publikacji tematycznych dostępnych na stronie internetowej [Głównego Urzędu Statystycznego](#).

Dyrektor
Urzędu Statystycznego w Szczecinie



Magdalena Wegner

Prezes
Głównego Urzędu Statystycznego



dr hab. Marek Cierpień-Wolan

Szczecin, październik 2026 r.

Preface

Inland waterway transport is an integral part of the transport system, while the network of inland waterways constitutes an element of the water management system and provides the basis for its functioning. The latest edition of the publication on inland waterway transport presents information that enables this mode of transport to be examined from various perspectives – from the infrastructure and the condition of the inland waterway fleet to the volume and characteristics of transport activity. The picture is complemented by data on employment and wages and salaries in entities providing inland waterway transport services. Moreover, it includes data on investment outlays and tangible effects of investments in water management, broken down by investment directions, funding sources, and investor groups.

The publication has been compiled on the basis of the results of statistical surveys conducted within the framework of official statistics, as well as administrative data obtained from the Inland Navigation Offices and the Regional Water Management Authorities. The publication also draws on data from the European Commission and the European Statistical Office (Eurostat).

We encourage you to share any comments and suggestions on this publication, which will provide valuable support for improving subsequent editions. We hope that the publication will serve as a useful source of information and encourage further study of this subject area. We invite you to use resources of official statistics such as databases for e.g. the [Knowledge Databases](#) and thematic publications available on the website of [Statistics Poland](#).

Director
of the Statistical Office in Szczecin



Magdalena Wegner, MSc.

President
Statistics Poland



Marek Cierpiat-Wolan, Assoc. Prof.

Szczecin, October 2026

Spis treści

Contents

Str.
Page

Przedmowa	3
Preface	4
Spis treści	5
Contents	5
Spis tablic	6
List of tables	6
Spis wykresów	8
List of charts	8
Spis map	9
List of maps	9
Objaśnienia znaków umownych	10
Symbols	10
Ważniejsze skróty	10
Major abbreviations	10
Synteza	11
Executive summary	11
1. Infrastruktura śródlądowych dróg wodnych	13
1. Inland waterway infrastructure	13
2. Tabor żeglugi śródlądowej	29
2. Inland waterway transport fleet	29
3. Praca przewozowa w żegludze śródlądowej	33
3. The transport performance in inland waterways transport	33
4. Żegluga śródlądowa jako element polityki zrównoważonego rozwoju	41
4. Inland waterway transport as a part of a sustainable development policy	41
Żegluga śródlądowa w Polsce	45
Inland waterways in Poland	45
Przegląd międzynarodowy	77
International review	77
Uwagi metodologiczne	83
Methodological notes	83
Aneks	87
Annex	87

Spis tablic

List of tables

Str.
Page

Żegluga śródlądowa w Polsce

Inland waterways in Poland

Tablica 1.	Drogi wodne śródlądowe żeglowne	45
Table 1.	Navigable inland waterways	45
Tablica 2.	Drogi wodne śródlądowe żeglowne według klas w 2025 r.	45
Table 2.	Navigable inland waterways by classes in 2025	45
Tablica 3.	Tabor śródlądowego transportu wodnego	46
Table 3.	Inland waterways transport fleet	46
Tablica 4.	Holowniki i pchacze śródlądowego transportu wodnego według roku budowy	47
Table 4.	Inland waterways transport fleet (tugs and pushers) by year of construction	47
Tablica 5.	Tabor barkowy śródlądowego transportu wodnego według grup ładowności i roku budowy	48
Table 5.	Inland waterways barges fleet by load capacity groups and year of construction	48
Tablica 6.	Statki pasażerskie transportu wodnego śródlądowego według roku budowy	49
Table 6.	Inland waterway passenger vessels by year of construction	49
Tablica 7.	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową	50
Table 7.	Inland waterways transport of goods	50
Tablica 8.	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według rodzaju taboru	52
Table 8.	Inland waterways transport of goods by type of vessel	52
Tablica 9.	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie krajowym i międzynarodowym	52
Table 9.	National and international inland waterways transport of goods	52
Tablica 10.	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według wybranych podgrup ładunków	53
Table 10.	Inland waterways transport of goods by selected subgroups of goods	53
Tablica 11.	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie krajowym według stref odległości	56
Table 11.	National inland waterways transport of goods by distance	56
Tablica 12.	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie krajowym według grup ładunków	56
Table 12.	National inland waterways transport of goods by groups of goods	56
Tablica 13.	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie międzynarodowym	58
Table 13.	International inland waterways transport of goods	58

Tablica 14.	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie międzynarodowym według grup ładunków	59
Table 14.	International inland waterways transport of goods by groups of goods	59
Tablica 15.	Eksport i import ładunków żeglugą śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku i wyładunku w 2024 r.	63
Table 15.	Inland waterways export and import by groups of goods and country of loading/unloading in 2024	63
Tablica 16.	Eksport i import ładunków żeglugą śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku i wyładunku w 2025 r.	66
Table 16.	Inland waterways export and import by groups of goods and country of loading/unloading in 2025.	66
Tablica 17.	Eksport i import ładunków żeglugą śródlądową według krajów	69
Table 17.	Inland waterways export and import of goods by countries	69
Tablica 18.	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według relacji w 2024 r.	69
Table 18.	Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2024	69
Tablica 19.	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według relacji w 2025 r.	70
Table 19.	Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2025	70
Tablica 20.	Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową	71
Table 20.	Inland waterways transport of passengers	71
Tablica 21.	Podmioty świadczące usługi w zakresie żeglugi śródlądowej	71
Table 21.	Entities conducting inland waterways transport activity	71
Tablica 22.	Zatrudnienie i wynagrodzenia podmiotów prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej	72
Table 22.	Employment, wages and salaries in entities conducting inland waterways transport activity	72
Tablica 23.	Nakłady na środki trwale służące gospodarce wodnej (ceny bieżące)	72
Table 23.	Outlays on fixed assets for water management (current prices)	72
Tablica 24.	Efekty rzeczowe uzyskane w wyniku przekazania do użytku inwestycji gospodarki wodnej	72
Table 24.	Tangible effects of completed investments in water management	72
Tablica 25.	Nakłady na środki trwale służące gospodarce wodnej według kierunków inwestowania i grup inwestorów (ceny bieżące)	73
Table 25.	Outlays on fixed assets for water management by investment directions and group of investors (current prices)	73
Tablica 26.	Nakłady na środki trwale służące gospodarce wodnej według źródeł finansowania i grup inwestorów (ceny bieżące)	73
Table 26.	Outlays on fixed assets for water management by sources of financing and groups of investors (current prices)	73
Tablica 27.	Nakłady na środki trwale służące gospodarce wodnej według źródeł finansowania i kierunków inwestowania (ceny bieżące)	74
Table 27.	Outlays on fixed assets for water management by investment directions and sources of financing (current prices)	74

Przegląd międzynarodowy

International review

Tablica 1 (28).	Przewozy ładunków w krajach UE według rodzaju transportu	77
Table 1 (28).	Transport of goods in EU countries by type of transport	77
Tablica 2 (29).	Przewozy ładunków żegluga śródlądową w krajach UE według klasyfikacji grup towarowych NST 2007	78
Table 2 (29).	Inland waterways transport of goods in EU countries by NST 2007 classification of goods	78
Tablica 3 (30).	Przewozy ładunków żegluga śródlądową w krajach UE według kierunków transportu	80
Table 3 (30).	Inland waterways transport of goods in EU countries by directions of transport	80
Tablica 4 (31).	Przewozy ładunków żegluga śródlądową w krajach UE według kwartałów	81
Table 4 (31).	Inland waterways transport of goods in EU countries by quarters	81
Tablica 5 (32).	Transport ładunków żegluga śródlądową według rodzaju taboru	82
Table 5 (32).	Inland waterways transport of goods by type of vessel	82

Spis wykresów

List of charts

Wykres 1.	Gęstość sieci i długość śródlądowych dróg wodnych w wybranych krajach UE w 2024 r.	13
Chart 1.	Network density and length of navigable inland waterways in selected EU countries in 2024	13
Wykres 2.	Tabor barkowy żeglugi śródlądowej w 2024 r. w wybranych krajach UE według rodzaju	29
Chart 2.	Inland waterway transport barges in 2024 in the selected EU countries by types	29
Wykres 3.	Struktura taboru żeglugi śródlądowej w 2024 r. w wybranych krajach UE według wieku (barki, holowniki, pchacze)	31
Chart 3.	Structure of inland waterway transport fleet in 2024 in the selected EU countries by age (barges, tugs and pushers)	31
Wykres 4.	Przewozy ładunków żegluga śródlądową w Polsce według kwartałów	38
Chart 4.	Inland waterway transport of goods in Poland by quarters	38
Wykres 5.	Przewozy ładunków żegluga śródlądową w krajach Unii Europejskiej według kwartałów	38
Chart 5.	Inland waterway transport of goods in the European Union countries by quarters	38
Wykres 6.	Struktura ładunków przewożonych żegluga śródlądową w Polsce i krajach Unii Europejskiej w 2025 r.	39
Chart 6.	Structure of goods transported by inland waterway in Poland and the European Union countries in 2025	39

Spis map

List of maps

	Str. Page
Mapa 1.	Śródlądowe drogi wodne objęte systemem RIS 26
Map 1.	Inland waterways covered by the RIS 26
Mapa 2.	Drogi wodne Odry i Wisły 28
Map 2.	Waterways of the Odra River and the Wisła River 28
Mapa 3.	Stocznie rzeczne w 2025 r. 32
Map 3.	River shipyards in 2025 32
Mapa 4.	Porty żeglugi śródlądowej w 2025 r. 36
Map 4.	Inland waterway ports in 2025 36
Mapy dodatkowe	
Additional maps	
	Transeuropejska sieć transportowa 93
	Trans-European transport network 93
	Śródlądowe drogi wodne w Polsce 94
	Inland waterways in Poland 94
	Śródlądowe drogi wodne w Europie 96
	Inland waterways in Europe 96

Objaśnienia znaków umownych

Symbols

Symbol Symbol	Opis Description
Kreska (–)	zjawisko nie wystąpiło. magnitude zero.
Zero: (0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,5. magnitude not zero, but less than 0.5 of a unit.
(0,0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,05. magnitude not zero, but less than 0.05 of a unit.
Kropka (.)	oznacza: brak informacji, konieczność zachowania tajemnicy statystycznej lub że wypełnienie pozycji jest niemożliwe albo niecelowe. data not available, classified data (statistical confidentiality) or providing data impossible or purposeless.
„W tym” "Of which"	oznacza, że nie podaje się wszystkich składników sumy. indicates that not all elements of the sum are given.

Ważniejsze skróty

Major abbreviations

Skrót Abbreviation	Znaczenie Meaning
tys.	tysiąc
mln	milion
mld	miliard
zł PLN	złoty zloty
m	metr metre
t	tona tonne
t·km tkm	tonokilometr tonne-kilometre
cd. cont.	ciąg dalszy continued
dok. cont.	dokończenie continued
Lp. No.	liczba porządkowa number
Dz. U.	Dziennik Ustaw Journal of Laws
poz.	pozycja position
r.	rok
Eurostat	Urząd Statystyczny Unii Europejskiej Statistical Office of the European Union
OECD	Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju Organization for Economic Cooperation and Development
UE EU	Unia Europejska European Union

Synteza

Executive summary

W latach 2024 i 2025 długość śródlądowych dróg wodnych w Polsce oraz ich struktura nie uległy zasadniczym zmianom. W 2025 r. długość dróg wodnych wyniosła 3767,4 km, z czego 93,4%, było eksploatowanych przez żeglugę śródlądową. W strukturze sieci przeważały drogi wodne klas I–III – ich długość wynosiła 3561,5 km. Odcinki spełniające wymagania klas IV i V stanowiły 5,5% całkowitej długości dróg wodnych.

Zmiany w liczebności taboru w 2025 r. były zróżnicowane w zależności od rodzaju jednostek. W porównaniu z 2024 r. liczba pchaczy i holowników zwiększyła się ze 134 do 136, barek bez własnego napędu – ze 180 do 186, natomiast liczba barek z własnym napędem zmniejszyła się z 51 do 44. W strukturze taboru barkowego dominowały jednostki wykorzystywane w systemie pchanym, stanowiące 80,9%.

W 2025 r. wolumen przewiezionych ładunków żeglugą śródlądową wyniósł 1672,0 tys. ton i w porównaniu z 2024 r. zmniejszył się o 0,1%, natomiast praca przewozowa zmniejszyła się o 5,3%, do 364,5 mln t·km. W przewozach krajowych odnotowano wzrost o 26,1%, a wykonanej pracy przewozowej – o 52,5%. Przewozy międzynarodowe zmniejszyły się o 10,5%, a wykonana przy nich praca przewozowa – o 7,8%. Udział przewozów międzynarodowych w przewozach ogółem żeglugą śródlądową pozostawał dominujący i wyniósł 64,2%.

Zmianom w strukturze przewozów towarzyszyło zwiększenie przeciętnej długości tras. W 2025 r. średnia odległość przewozu jednej tony zwiększyła się zarówno w transporcie krajowym – z 33,2 km do 40,2 km, jak i w transporcie międzynarodowym – z 307,7 km do 317,2 km. W przewozach międzynarodowych dominowały przewozy między portami zagranicznymi, których udział wyniósł 85,7%.

In 2024–2025, the length and structure of inland waterways in Poland remained largely unchanged. In 2025, the total length of inland waterways amounted to 3,767.4 km, of which 93.4% were operated for inland navigation. Waterways of Classes I–III predominated in the structure of the network, with a total length of 3,561.5 km. Sections meeting the requirements of Classes IV and V accounted for 5.5% of the total length of inland waterways.

Changes in the number of vessels in 2025 varied by type of vessel. Compared with 2024, the number of pushers and tugs increased from 134 to 136, while the number of non-self-propelled barges rose from 180 to 186 and the number of self-propelled barges decreased from 51 to 44. The fleet structure was dominated by pushed barges, which accounted for 80.9%.

In 2025, the volume of goods transported by inland waterway amounted to 1,672.0 thousand tonnes and decreased by 0.1% compared with 2024, while transport performance decreased by 5.3%, to 364.5 million tonne-kilometres. National transport increased by 26.1%, while transport performance increased by 52.5%. International transport decreased by 10.5%, while transport performance decreased by 7.8%. International transport continued to account for the majority of total inland waterway transport, at 64.2%.

Changes in the structure of transport were accompanied by an increase in the average transport distance. In 2025, the average distance over which one tonne of goods was transported increased both in national transport, from 33.2 km to 40.2 km, and in international transport, from 307.7 km to 317.2 km. In international transport, transport between foreign ports predominated, accounting for 85.7%.

Tablica 1. **Dynamika przewozów ładunków i pracy przewozowej**
Table 1. **Dynamics of goods transport and transport performance**

RODZAJE TRANSPORTU MODES OF TRANSPORT	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	rok poprzedni=100 previous year=100						
Przewozy Transport of goods							
Ogółem Total	91,6	85,3	86,8	59,9	81,4	99,1	99,9
Transport krajowy National transport	96,6	89,5	81,6	38,9	62,0	114,7	126,0
Transport międzynarodowy International transport	87,2	81,0	92,6	80,6	90,5	94,1	89,5

Tablica 1.
Table 1.**Dynamika przewozów ładunków i pracy przewozowej (dok.)**
Dynamics of goods transport and transport performance (cont.)

RODZAJE TRANSPORTU MODES OF TRANSPORT	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	rok poprzedni=100 previous year=100						
	Praca przewozowa Transport performance						
Ogółem Total	83,8	78,7	95,5	90,3	91,7	94,2	94,7
Transport krajowy National transport	68,3	91,4	64,6	76,5	73,8	71,6	152,5
Transport międzynarodowy International transport	86,0	77,3	99,6	91,5	93,0	95,5	92,2

W 2025 r. odnotowano spadek liczby pasażerów przewiezionych żeglugą śródlądową o 8,1%, do 1007,6 tys., przy jednoczesnym wzroście pracy przewozowej o 6,2%, do 12,6 mln pasażerokilometrów. W rezultacie średnia odległość przewozu jednego pasażera zwiększyła się z 11 do 12 km. Jednocześnie liczba statków pasażerskich wzrosła ze 109 do 121, a liczba miejsc pasażerskich – z 9871 do 11501.

In 2025, the number of passengers transported by inland waterway decreased by 8.1%, to 1,007.6 thousand, while transport performance increased by 6.2%, to 12.6 million passenger-kilometres. As a result, the average distance travelled per passenger increased from 11 km to 12 km. At the same time, the number of passenger vessels increased from 109 to 121, while the number of passenger seats increased from 9,871 to 11,501.

Tablica 2.
Table 2.**Dynamika przewozów pasażerów i pracy przewozowej**
Dynamics of passenger transport and transport performance

RODZAJE TRANSPORTU MODES OF TRANSPORT	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	rok poprzedni=100 previous year=100						
Przewozy pasażerów Passenger transport	97,6	50,1	144,6	111,6	102,5	97,2	91,9
Praca przewozowa Transport performance	95,6	55,2	133,5	104,8	90,6	96,4	106,2

1. Infrastruktura śródlądowych dróg wodnych

1. Inland waterway infrastructure

Obecna sieć dróg wodnych została ukształtowana przez naturalny układ rzek oraz połączenia kanałowe budowane głównie w XVIII i XIX wieku. Krajowa sieć dróg wodnych nie tworzy jednolitego systemu transportowego, lecz obejmuje odrębne szlaki o zróżnicowanych parametrach technicznych i warunkach nawigacyjnych. Polskie śródlądowe drogi wodne charakteryzują się niskimi parametrami eksploatacyjnymi, a zdecydowaną większość stanowią drogi wodne o znaczeniu regionalnym. W 2025 r. krajowa sieć dróg wodnych obejmowała 3767,4 km, z czego 3519,2 km stanowiły drogi żeglowne. Długość sieci należy jednak rozpatrywać łącznie z jej klasyfikacją oraz rzeczywistymi warunkami nawigacyjnymi. Klasa drogi wodnej określa jej parametry techniczne, natomiast faktyczne możliwości żeglugowe mogą być ograniczane przez aktualne warunki hydrologiczne oraz ograniczenia parametrów eksploatacyjnych. W porównaniu z innymi krajami UE długość krajowej sieci dróg wodnych jest znacząca. Dłuższą siecią dróg wodnych charakteryzują się jedynie: Francja, Finlandia, Niemcy i Holandia.

The current inland waterway network has been shaped by the natural configuration of rivers and by canal connections constructed mainly in the eighteenth and nineteenth centuries. The national inland waterway network does not form a uniform transport system but comprises separate waterways with varying technical parameters and navigation conditions. Polish inland waterways are characterised by low operating parameters, with the vast majority being waterways of regional importance. In 2025, the total length of Poland's inland waterway network was 3,767.4 km, of which 3,519.2 km were navigable inland waterways. The length of the network should, however, be considered together with its classification and actual navigation conditions. The waterway class defines the technical parameters of a waterway, whereas actual navigation capabilities may be limited by current hydrological conditions and operational restrictions. Compared with other European Union countries, the length of Poland's inland waterway network is considerable. Only France, Finland, Germany and the Netherlands have longer inland waterway networks.

Gęstość sieci, wyrażana długością śródlądowych dróg wodnych przypadającą na 1000 km² powierzchni kraju, jest jednym ze wskaźników charakteryzujących przestrzenne rozmieszczenie tej sieci. W Polsce na 1000 km² przypadało 12,1 km dróg żeglownych. Wyższym wskaźnikiem gęstości odznaczały się: Holandia (185,1), Belgia (60,3), Finlandia (23,9), Niemcy (21,5), Chorwacja (18,0), Węgry (16,9), Luksemburg (14,3) oraz Francja (13,3).

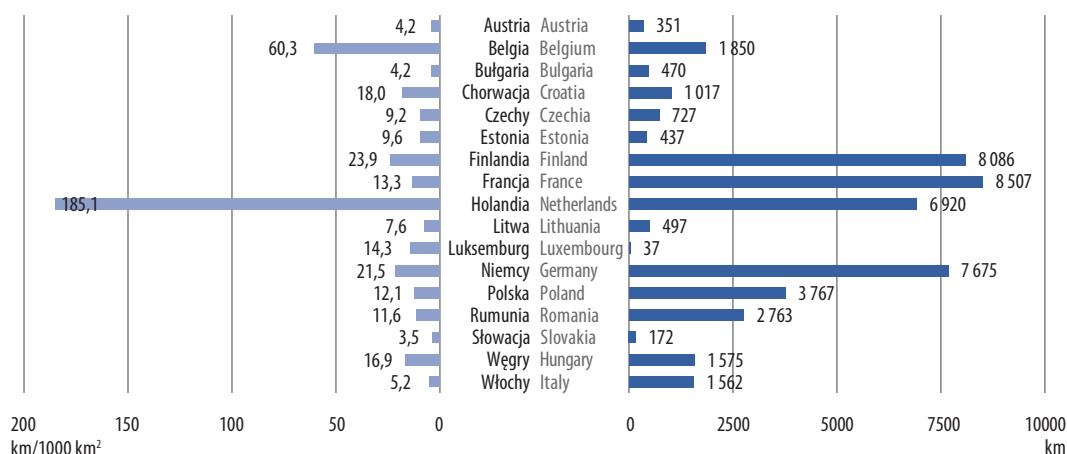
Network density, expressed as the length of inland waterways per 1,000 km² of the country's area, is one of the indicators used to characterise the spatial distribution of the network. In Poland, there were 12.1 km of navigable inland waterways per 1,000 km². Higher network density was recorded in the following countries: the Netherlands (185.1), Belgium (60.3), Finland (23.9), Germany (21.5), Croatia (18.0), Hungary (16.9), Luxembourg (14.3) and France (13.3).

Wykres 1.

Gęstość sieci i długość śródlądowych dróg wodnych w wybranych krajach UE w 2024 r.

Chart 1.

Network density and length of navigable inland waterways in selected EU countries in 2024



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu [iww_if_infstr] – stan w dniu 5 września 2026 r.
Source: own work based on Eurostat database [iww_if_infstr] – as of 5 September 2026.

Klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych jest określona w przepisach ustawy o żegludze śródlądowej¹ oraz w przepisach wykonawczych dotyczących klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Klasyfikacja uwzględnia m.in. maksymalne parametry statków i zestawów pchanych dopuszczonych do żeglugi oraz minimalny prześwit pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną. Polska klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych obejmuje siedem klas: Ia, Ib, II, III, IV, Va i Vb.

The classification of inland waterways is specified in the Act on Inland Waterway Transport¹ and in the implementing regulations concerning the classification of inland waterways. The classification takes into account, among other things, the maximum dimensions of vessels and pushed convoys permitted for navigation and the minimum clearance under bridges, pipelines and other structures crossing the waterway. The Polish classification of inland waterways comprises seven classes: Ia, Ib, II, III, IV, Va and Vb.

Tablica 1. Polska klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych
Table 1. Polish classification of inland waterways

Drogi wodne Types of inland waterways	Klasa drogi wodnej Classes of navigable waterways	Statki z napędem i barki Classes of navigable waterways				Zestawy pchane Pushed convoys				Minimalny prześwit pod mostami ponad WWŻ ^a [m] Min. overhead clearance of bridges ^a [m]
		dł. maks. [m] max. length [m]	szer. maks. [m] max. beam [m]	zanurz. maks. [m] max. draught [m]	ładowność [t] tonnage [t]	dł. maks. [m] max. length [m]	szer. maks. [m] max. beam [m]	zanurz. maks. [m] max. draught [m]	ładowność [t] tonnage [t]	
O znaczeniu regionalnym Of regional importance	Ia	24	3,5	1,0						3,0
	Ib	41	4,7	1,4	180					3,0
	II	57	7,5–9,0	1,6	500					3,0
	III	67–70	8,2–9,0	1,6–2,0	700	118–132	8,2–9,0	1,6–2,0	1000–1200	4,0
O znaczeniu międzynarodowym Of international importance	IV	80–85	9,5	2,5	1000–1500	85	9,5	2,5–2,8	1250–1450	5,25 lub 7,00
	Va	95–110	11,4	2,5–2,8	1500–3000	95–110	11,4	2,5–3,0	1600–3000	5,25 lub 7,00
	Vb					172–185	11,4	2,5–3,0	3200–4000	5,25 lub 7,00

^a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 5

^a See methodological notes, paragraph 5.

¹ Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, Dz.U. z 2025 r. poz. 18.

¹ Act of 21 December 2000 on Inland Waterway Transport, Journal of Laws of 2025, item 18.

Zgodnie z rozporządzeniem^{2,3}, wymagania klas IV i V, stawiane drogom wodnym o znaczeniu międzynarodowym, spełniało w 2025 r. w Polsce 5,5% długości krajowej sieci dróg wodnych, tj. 205,9 km. Klasy te charakteryzują się parametrami umożliwiającymi eksploatację większych jednostek niż na drogach wodnych niższych klas, przy czym rzeczywiste możliwości żeglugowe zależą również od aktualnych warunków nawigacyjnych.

According to the Regulation,^{2,3} in 2025, 5.5% of the length of Poland's national inland waterway network, i.e. 205.9 km, met the requirements for Classes IV and V applicable to inland waterways of international importance. These classes are characterised by parameters allowing the operation of larger vessels than those permitted on lower-class waterways; however, actual navigation capabilities also depends on current navigation conditions.

Tablica 2. Podział śródlądowych dróg wodnych na klasy
Table 2. Inland waterways division by classes

Lp. No.	Nazwa śródlądowej drogi wodnej Name of inland waterway	Długość w km Length km	Klasa drogi wodnej Waterway class
1	rzeka Biebrza od ujścia Kanału Augustowskiego do ujścia do rzeki Narwi The Biebrza River from the mouth of the Augustowski Canal to the mouth of the Narwia River	84,2	Ia
2	rzeka Brda od połączenia z Kanałem Bydgoskim w miejscowości Bydgoszcz do ujścia do rzeki Wisły The Brda River from the connection with the Bydgoski Canal in the town of Bydgoszcz to the mouth of the Wisła River	14,4	II
3	rzeka Bug od ujścia rzeki Muchawiec do ujścia do rzeki Narwi The Bug River from the mouth of the Muchawiec River to the mouth of the Narwia River	224,2	Ia
3a	Kanał Cegielinka The Cegielinka Canal	1,6	Vb
4	jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi Lake Dąbie with internal maritime waters	9,5	Vb
4a	rzeka Dąbska Struga The Dąbska Struga River	0,8	Ia
5	Kanał Augustowski od połączenia z rzeką Biebrza do granicy państwa, wraz z jeziorami znajdującymi się na trasie tego kanału The Augustowski Canal from the connection with the Biebrza River to the country border, including the lakes located on the route of this canal	83,0	Ia
6	Kanał Bydgoski The Bydgoski Canal	24,5	II
6a	Kanał Dąbski Nurt The Dąbski Nurt Canal	0,8	Ia
7	Kanał Gliwicki The Gliwicki Canal	41,2	III
8	Kanał Jagielloński od połączenia z rzeką Nogat do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi The Jagielloński Canal from the connection with the Nogat River to the border with the internal maritime waters	4,7	II
9	Kanał Kędzierzyński The Kędzierzyński Canal	5,9	II
10	Kanał Łączański The Łączański Canal	17,2	II

2 Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, Dz.U. z 2002 r. poz. 695, z późn. zm.

2 Regulation of the Council of Ministers of 7 May 2002 on the classification of inland waterways, Journal of Laws of 2002, item 695, as amended.

3 Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 marca 2022 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, Dz.U. z 2022 r. poz. 1170.

3 Announcement of the Prime Minister of March 31, 2022 on the announcement of the consolidated text of the Decree of the Council of Ministers on the classification of inland waterways OJ. 2022, item 1170.

Tablica 2. Podział śródlądowych dróg wodnych na klasy (cd.)
Table 2. Inland waterways division by classes (cont.)

Lp. No.	Nazwa śródlądowej drogi wodnej Name of inland waterway	Długość w km Length km	Klasa drogi wodnej Waterway class
11	Kanał Ślesiński: The Ślesiński Canal:		
	a) od połączenia z rzeką Wartą do jeziora Gopło, wraz z jeziorami na jego trasie a) from the connection with the Warta River to Lake Gopło, including the lakes on its route	32,0	II
	b) jezioro Gopło b) Lake Gopło	27,5	III
11a	Kanał Odyńca The Odyńca Canal	3,6	Vb
12	Kanał Żerański The Żerański Canal	17,2	II
12a	rzeka Czapina The Czapina River	1,2	Vb
12b	rzeka Motława w starym korycie w miejscowości Gdańsk do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi The Motława River in the old bed in the town Gdańsk to the border with the internal maritime waters	0,9	Ia
12c	rzeka Elbląg do Jeziora Druzno do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi The Elbląg River to Lake Druzno to the border with the internal maritime waters	3,7	Ia
13	rzeka Narew: The Narew River:		
	a) od ujścia rzeki Biebrzy do miejscowości Pułtusk a) from the mouth of the Biebrza River to the town of Pułtusk	186,0	Ia
	b) od miejscowości Pułtusk do stopnia wodnego Dębe wraz z Jeziorem Żegrzyńskim b) from the town of Pułtusk to the Dębe water barrage with Lake Żegrzyńskie	40,9	II
	c) od stopnia wodnego Dębe do ujścia do rzeki Wisły c) from the Dębe water barrage to the mouth of the Wisła River	21,6	Ia
14	rzeka Nogat od rzeki Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego The Nogat River from the Wisła River to the mouth of the Wisła Lagoon	62,0	II
15	rzeka Noteć: The Noteć River:		
	a) górna – od jeziora Gopło do połączenia z Kanałem Górnonoteckim wraz z jeziorami na tym odcinku rzeki i Kanałem Górnonotecki do połączenia z Kanałem Bydgoskim a) upper – from Lake Gopło to the connection with the Górnonotecki Canal with the lakes in this section of the river and the Górnonotecki Canal to the connection with the Bydgoski Canal	87,1	Ia
	b) dolna – od połączenia z Kanałem Bydgoskim do ujścia rzeki Drawy b) lower – from the connection with the Bydgoski Canal to the mouth of the Drawa River	138,3	Ib
	c) dolna – od ujścia rzeki Drawy do ujścia do rzeki Warty c) lower – from the mouth of the Drawa River to the mouth of the Warta River	48,9	II
16	rzeka Nysa Łużycka od miejscowości Gubin do ujścia do rzeki Odry The Nysa Łużycka River from the town of Gubin to the mouth of Odra River	15,0	Ia

Tablica 2. Podział śródlądowych dróg wodnych na klasy (cd.)
Table 2. Inland waterways division by classes (cont.)

Lp. No.	Nazwa śródlądowej drogi wodnej Name of inland waterway	Długość w km Length km	Klasa drogi wodnej Waterway class
17	rzeka Odra: The Odra River:		
	a) od miejscowości Racibórz do śluzy w miejscowości Kędzierzyn-Koźle a) from the town of Racibórz to the lock in the town of Kędzierzyn-Koźle	44,4	Ia
	b) od śluzy w miejscowości Kędzierzyn-Koźle do śluzy Malczyce, w miejscowości Wrocław głównym szlakiem żeglugowym biegnącym przez Kanał Żeglugowy (Nawigacyjny) i Starą Odrą b) from the lock in the town of Kędzierzyn-Koźle to the lock Malczyce in the town of Wrocław the main shipping route via the Kanał Żeglugowy (Nawigacyjny) and the Stara Odra River	200,5	III
	– boczny kanał śluzy Krapkowice małej – the lateral canal of the little lock in Krapkowice	1,6	Ib
	– boczny kanał śluzy Oława małej – the lateral canal of the little lock in Oława	3,1	Ib
	c) boczne szlaki żeglugowe w miejscowości Wrocław, wchodzące w skład Wrocławskiego Węzła Wodnego: c) lateral routes in the city of Wrocław, as part of the Wrocław Water Hub:		
	– od śluzy Optawice, wraz z jej górnym kanałem, do połączenia z górnym szlakiem żeglownym, prze śluzę Szczytniki, Starą Odrą i Kanał Miejski – from the lock in Optawice with the river's main canal, to the connection with the upper shipping route, via the lock in Szczytniki, the Old Odra and the Miejski Canal	13,7	II
	– od górnego kanał śluzy Szczytniki do mostu Piaskowego i mostu Tumskiego – from the upper canal of the lock in Szczytniki to the Piaskowy Bridge and Tumski Bridge	1,4	II
	– od mostu Piaskowego do wylotu kanału śluzy Mieszczańskiej (Odra Południowa) – from the Piaskowy Bridge to the outlet of the Mieszczańska Lock (the Southern Odra)	1,2	Ia
	– od wylotu kanału śluzy Mieszczańskiej do połączenia z głównym szlakiem żeglownym (Odra Południowa) – from the outlet of the Mieszczańska lot to the connection with the main shipping route (the Southern Odra)	3,1	III
	– od mostu Tumskiego do jazu elektrowni wodnej Wrocław II (Odra Północna) – from the Tumski Bridge to the weir of power station Wrocław 2 (the Northern Odra)	1,2	Ia
	– od mostu Mieszczańskiego do połączenia z bocznym szlakiem (z Odrą Południową) – from the Mieszczański Bridge to the connection with the lateral route (with the Southern Odra)	0,7	III
	d) od śluzy Malczyce do ujścia rzeki Nysy Łużyckiej d) from the lock in the town of Malczyce to the mouth of the Nysa Łużycka River	246,5	II
	e) od ujścia rzeki Nysy Łużyckiej do ujścia rzeki Warty e) from the mouth of the Nysa Łużycka River to the mouth of the Warta River	75,2	II
	f) od ujścia rzeki Warty do miejscowości Ognica (do kanału Szwedt) f) from the mouth of the Warta River to the town of Ognica (to the Szwedt Canal)	79,4	III
	g) od miejscowości Ognica do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej jako rzeka Regalica do ujścia do jeziora Dąbie g) from the town of Ognica to Klucz-Ustowo cutting and further as the Regalica River to the mouth of Lake Dąbie	44,6	Vb

Tablica 2. Podział śródlądowych dróg wodnych na klasy (cd.)
Table 2. Inland waterways division by classes (cont.)

Lp. No.	Nazwa śródlądowej drogi wodnej Name of inland waterway	Długość w km Length km	Klasa drogi wodnej Waterway class
	rzeka Odra Zachodnia: The Western Odra:		
18	a) od jazu w miejscowości Widuchowa (km 704,1 rzeki Odry) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami a) from the lock in the town of Widuchowa (km 704.1 of the Odra River) to the border with the internal maritime waters together with side legs	33,6	Vb
	b) Przekop Klucz-Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią b) Klucz-Ustowo cutting linking the Western Odra River with the Eastern Odra River	2,7	Vb
19	rzeka Parnica i Przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi The Parnica River and Parnicki cutting from the Western Odra River to the border with internal maritime waters	6,9	Vb
20	rzeka Pisa od jeziora Roś do ujścia do rzeki Narwi The Pisa River from Lake Roś to the mouth of the Narwia River	80,0	Ia
21	rzeka Szkarpa od rzeki Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego The Szkarpa River from the Wisła River to the mouth of the Wisła lagoon	25,4	II
21a	rzeka Święta The Święta River	3,5	Ia
21b	rzeka Tuga od miejscowości Nowy Dwór Gdański do ujścia do rzeki Szkarpa The Tuga River from the town of Nowy Dwór Gdański to the mouth of the Szkarpa River	11,9	Ia
	rzeka Warta: The Warta River:		
22	a) od Kanału Ślesińskiego do miejscowości Luboń a) from the Ślesiński Canal to the town of Luboń	154,6	Ia
	b) od miejscowości Luboń do ujścia rzeki Noteci b) from the town of Luboń to the mouth of the Noteć River	183,8	Ib
	c) od ujścia rzeki Noteci do ujścia do rzeki Odry c) from the mouth of the Noteć River to the mouth of the Odra River	68,2	II
	rzeka Wisła: The Wisła River:		
	a) od ujścia rzeki Przemszy do połączenia z Kanałem Łączańskim a) from the mouth of the Przemsza River to the connection with the Łączański Canal	37,5	IV w bud.
	b) od ujścia Kanału Łączańskiego w miejscowości Skawina do stopnia wodnego Przewóz b) from the mouth of the Łączański Canal in the town of Skawina to Przewóz water barrage	34,3	III
23	c) od stopnia wodnego Przewóz do ujścia rzeki Sanny c) from Przewóz water barrage to the mouth of the Sanny River	203,0	Ib
	d) od ujścia rzeki Sanny do miejscowości Płock d) from the mouth of the Sanny River to the town of Płock	324,8	Ib
	e) od miejscowości Płock do stopnia wodnego Włocławek e) from the town of Płock to Włocławek water barrage	55,0	Va
	f) od stopnia wodnego Włocławek do ujścia rzeki Tążyny f) from Włocławek water barrage to the mouth of the Tążyna River	43,0	Ib
	g) od ujścia rzeki Tążyny do miejscowości Tczew g) from the mouth of the Tążyna River to the town of Tczew	190,5	II
	h) od miejscowości Tczew do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi h) from the town of Tczew to the border with the internal maritime waters	33,7	III
23a	rzeka Wisła Królewiecka The Wisła Królewiecka River	11,9	Ia

Tablica 2. Podział śródlądowych dróg wodnych na klasy (dok.)
Table 2. Inland waterways division by classes (cont.)

Lp. No.	Nazwa śródlądowej drogi wodnej Name of inland waterway	Długość w km Length km	Klasa drogi wodnej Waterway class
24	rzeka Martwa Wisła: The Martwa Wisła River:		
	a) od rzeki Wisły w miejscowości Przegalina do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi a) from the Wisła River in Przegalina to the border with internal maritime waters	11,5	Vb
	b) odnoga Martwej Wisły do miejscowości Błotnik b) the branch of the Martwa Wisła River to the town of Błotnik	2,5	III
25	system Wielkich Jezior Mazurskich obejmujący: The Great Masurian Lake system includes:	145,6	
	a) jeziora: a) lakes:		
	– Roś, Seksty, Tałtowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Łagodne, Tajty – Roś, Seksty, Tałtowisko, Koteki, Szymon, Szymoneckie, Łagodne, Tajty		Ia
	– Śniardwy, Mikołajskie, Tałty, Boczne, Niegocin – Śniardwy, Mikołajskie, Tałty, Boczne, Niegocin		II
	– Mamry, w skład którego wchodzi jeziora: – Mamry, which includes lakes:		
	– Kisajno, Dargin, Mamry (właściwe), Święcajty – Kisajno, Dargin, Mamry (proper), Święcajty		II
	– Kirsajty – Kirsajty		Ia
	b) rzeki i kanały łączące jeziora wymienione w lit. a) od miejscowości Pisz do miejscowości Węgorzewo, b) the rivers and canals connecting the lakes listed in point a) from the town of Pisz to the town of Węgorzewo		Ia
	c) jeziora stanowiące boczne odgałęzienia drogi wodnej Pisz-Węgorzewo: c) the lakes which are side legs of the Pisz-Węgorzewo waterway:		
	– Bełdany, Ryńskie – Bełdany, Ryńskie		II
26	system Kanału Elbląskiego, jezior Pojezierza Iławskiego i jeziora Druzno obejmujący: system of the Elbląski canal, Pojezierze Iławskie Lakes and Lake Druzno including:	152,8	
	a) jeziora: Piniewo, Sambród, Ruda Woda, Bartężek, Ilińsk, Drwęckie, Puzy, Szeląg Wielki, Szeląg Mały, Dauby, Jeziorak, Ewingi a) lakes: Piniewo, Sambród, Ruda Woda, Bartężek, Ilińsk, Drwęckie, Puzy, Szeląg Wielki, Szeląg Mały, Dauby, Jeziorak, Ewingi		II
	b) Kanał Elbląski od jeziora Druzno do jeziora Mały Jeziorak i jeziora Szeląg Wielki b) The Elbląski canal from Lake Druzno to Lake Mały Jeziorak and Lake Szeląg Wielki	84,9	Ia
	c) Kanał Bartnicki od jeziora Ruda Woda do jeziora Bartężek c) The Bartnicki canal from Lake Ruda Woda to Lake Bartężek	1,0	Ia
	d) szlak żeglowny jeziora Druzno d) Inland waterway of Lake Druzno	7,4	Ia
	e) Kanał Dobrzycki od jeziora Jeziorak do jeziora Ewingi e) the Dobrzycki Canal from Lake Jeziorak to Lake Ewingi	2,4	Ia

Źródło: Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 marca 2022 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych Dz.U. 2022, poz. 1170.

Source: : Announcement of the Prime Minister of March 31, 2022 on the announcement of the consolidated text of the Decree of the Council of Ministers on the classification of inland waterways OJ. 2022, item 1170.

Od 1 stycznia 2018 r. gospodarowaniem zasobami wodnymi w Polsce zajmuje się Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, które jest głównym podmiotem odpowiedzialnym za krajową gospodarkę wodną. Wody Polskie działają na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne¹.

W skład Wód Polskich wchodzi:

- Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej z siedzibą w Warszawie;
- regionalne zarządy gospodarki wodnej z siedzibami w: Białymstoku, Bydgoszczy, Gdańsku, Gliwicach, Krakowie, Lublinie, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie, Warszawie i Wrocławiu;
 - 50 zarządów zlewni;
 - 330 nadzorów wodnych;
 - oraz Inspekcja Wodna.

Istotną rolę w zakresie rozwoju i utrzymania śródlądowych dróg wodnych odgrywają Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oraz minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej. Wody Polskie wykonują prawa właścicielskie Skarbu Państwa w stosunku do śródlądowych wód płynących oraz realizują zadania związane z utrzymaniem śródlądowych dróg wodnych. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej odpowiada natomiast za opracowywanie planów i programów rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym.

Instrumentem współpracy międzynarodowej w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych jest Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzone w Genewie 19 stycznia 1996 r. Porozumienie ustanawia międzynarodowe ramy prawne dla rozwoju i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych i portów o znaczeniu międzynarodowym, opartych na uzgodnionych parametrach infrastrukturalnych i eksploatacyjnych².

Polska jest stroną porozumienia AGN od 2017 r. Porozumienie określa sieć śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, a jej przebieg oraz standardy i parametry infrastrukturalne i eksploatacyjne są określane w jego załącznikach i aktualizowanych dokumentach UNECE.

Since 1 January 2018, the State Water Holding Polish Waters has been responsible for water resources management in Poland and is the main entity responsible for national water management. Polish Waters operates pursuant to the provisions of the Act of 20 July 2017 – Water Law¹.

The State Water Holding “Polish Waters” comprises:

- the National Water Management Authority, based in Warszawa;
- regional water management authorities, based in Białystok, Bydgoszcz, Gdańsk, Gliwice, Kraków, Lublin, Poznań, Rzeszów, Szczecin, Warszawa and Wrocław;
 - 50 basin management boards;
 - 330 water supervision authorities;
 - the Water Inspectorate.

The State Water Holding Polish Waters and the minister responsible for inland navigation play an important role in the development and maintenance of inland waterways. Polish Waters exercises the ownership rights of the State Treasury with respect to inland flowing waters and carries out tasks related to the maintenance of inland waterways. The minister responsible for inland navigation is responsible for preparing plans and programmes for the development of inland waterways of particular importance for transport.

An instrument of international cooperation in the development of inland waterways is the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN), concluded in Geneva on 19 January 1996. The Agreement establishes an international legal framework for the development and construction of a network of inland waterways and ports of international importance, based on agreed infrastructure and operational parameters².

Poland has been a Party to the AGN Agreement since 2017. The Agreement defines the network of inland waterways of international importance, while its routes and infrastructure and operational standards and parameters are set out in its annexes and in updated UNECE documents.

¹ Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, Dz.U. z 2025 r. poz. 960.

¹ Act of 20 July 2017 – Water Law, Journal of Laws of 2025, item 960.

² Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzone w Genewie 19 stycznia 1996 r., Dz.U. z 2017 r. poz. 1137.

² European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN), done in Geneva on 19 January 1996, Journal of Laws of 2017, item 1137.

W ramach sieci dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym wyróżnia się „wąskie gardła”, tj. odcinki, których parametry są istotnie niższe od wymaganych oraz „brakujące ogniwa”, czyli elementy przyszłej sieci dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, które obecnie nie istnieją³.

W wykazie najważniejszych wąskich gardeł i brakujących ogniw sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, opracowanym przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ (UNECE), w odniesieniu do polskich dróg wodnych wskazano strategiczne i podstawowe wąskie gardła oraz brakujące ogniwa sieci. Zaliczono do nich:

- Odrę (E30) na odcinku od Szczecina do Widuchowej, od Widuchowej do Koźła oraz Kanał Gliwicki;
- Wisłę (E40) na odcinku od Białej Góry do Włocławka oraz od Płocka do Warszawy;
- Kanał Żerański (E40) od Żerania do Jeziora Zegrzyńskiego;
- Bug (E40) od Jeziora Zegrzyńskiego do Brześcia;
- Wartę, Noteć i Kanał Bydgoski (E70) od Kostrzyna do Bydgoszczy;
- Wisłę (E70) od Bydgoszczy do Białej Góry;
- Szarpawę (E70) od Gdańskiej Głowy do Elbląga.

Jako brakujące ogniwa wskazano również połączenie Dunaj–Odra–Łaba (E30) oraz połączenie Gdańsk–Brześć (E40), z wyłączeniem istniejących odcinków żeglownych⁴.

Sieć śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, ustanowiona w ramach porozumienia AGN, obejmuje swoim zasięgiem obszar od Atlantyku do Uralu, łącząc 37 krajów. Polska jest częścią tej sieci, przez którą przebiegają trzy szlaki żeglugowe o znaczeniu międzynarodowym: E30, E40 i E70. Ich przebieg oraz podstawowe parametry określa „Niebieska Księga” (Blue Book) UNECE.

- E30 – szlak łączący Morze Bałtyckie z Dunajem, obejmujący na terenie Polski Odrę od Świnoujścia do granicy z Czechami;
- E40 – szlak łączący Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym, obejmujący na terenie Polski Wisłę, Narew i Bug;
- E70 – szlak łączący Morze Północne z Morzem Bałtyckim, obejmujący na terenie Polski Odrę, drogę wodną Wisła–Odra, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisłę i Szarpawę⁵.

Within the network of inland waterways of international importance, “bottlenecks” are distinguished, i.e. sections whose parameters are substantially lower than the required parameters and “missing links”, i.e. parts of the future network of inland waterways of international importance that do not exist at present³.

In the Inventory of Most Important Bottlenecks and Missing Links in the E Waterway Network, prepared by the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), strategic and basic bottlenecks, as well as missing links in the network, were identified for Polish inland waterways. These included:

- the Odra (E30) on the section from Szczecin to Widuchowa, from Widuchowa to Koźle, including the Gliwicki Canal;
- the Wisła (E40) on the section from Biała Góra to Włocławek and from Płock to Warszawa;
- the Żerański Canal (E40) from Żerań to Lake Zegrzyńskie;
- the Bug (E40) from Lake Zegrzyńskie to Brześć;
- the Warta, Noteć and Bydgoski Canal (E70) from Kostrzyn to Bydgoszcz;
- the Wisła (E70) from Bydgoszcz to Biała Góra;
- the Szarpawa (E70) from Gdańska Głowa to Elbląg.

The missing links identified are the Danube–Odra–Elbe connection (E30) and the Gdańsk–Brześć connection (E40), excluding existing navigable sections⁴.

The network of inland waterways of international importance established under the AGN Agreement extends from the Atlantic to the Urals, covering 37 countries. Three E waterways of international importance – E30, E40 and E70 – run through Poland. Their routes and main parameters are set out in the UNECE “Blue Book”.

- E30 – a waterway linking the Baltic Sea with the Danube, comprising, in Poland, the Odra from Świnoujście to the border with Czechia;
- E40 – a waterway linking the Baltic Sea with the Black Sea, comprising, in Poland, the Wisła, Narew and Bug;
- E70 – a waterway linking the North Sea with the Baltic Sea, comprising, in Poland, the Odra, the Wisła–Odra waterway, Noteć, Bydgoski Canal, Wisła and Szarpawa⁵.

3 UNECE, Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network (Blue Book) oraz Inventory of Most Important Bottle-necks and Missing Links in the E Waterway Network, Resolution No. 49.

3 UNECE, Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network (Blue Book) and Inventory of Most Important Bottle-necks and Missing Links in the E Waterway Network, Resolution No. 49.

4 UNECE, Wykaz najważniejszych wąskich gardeł i brakujących ogniw w sieci dróg wodnych E (Uchwała nr 49, wersja 2).

4 UNECE, Inventory of Most Important Bottlenecks and Missing Links in the E Waterway Network, Resolution No. 49, revision.

5 UNECE, Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network (Blue Book), wydanie 4, ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.4.

5 UNECE, Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network (Blue Book), Revision 4, ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.4.

W ramach realizacji postanowień porozumienia AGN w 2016 r. Rada Ministrów przyjęła „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030”. Dokument zakładał budowę lub modernizację śródlądowych dróg wodnych do parametrów co najmniej IV klasy żeglowności oraz spełnienie wymogów infrastruktury transportu wodnego śródlądowego dla sieci TEN-T. W dokumencie określono cztery priorytety obejmujące łącznie 11 zadań dotyczących rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce⁶.

W ramach Priorytetu I dotyczącego Odrzańskiej Drogi Wodnej (E30) wskazano: likwidację aktualnych wąskich gardeł, przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów klasy Va, budowę na terytorium Polski odcinka brakującego połączenia Dunaj–Odra–Łaba oraz budowę Kanału Śląskiego.

Priorytet II dotyczący drogi wodnej rzeki Wisły obejmował budowę kaskady Wisły od Warszawy do Gdańska oraz modernizację górnej skanalizowanej Wisły i budowę stopnia wodnego w Niepołomicach.

Priorytet III obejmował przygotowanie do modernizacji międzynarodowej drogi wodnej Odra–Wisła–Zalew Wiślany (E70) oraz przygotowanie do budowy polskiego odcinka międzynarodowej drogi wodnej Wisła–Dniepr (E40) z Warszawy do Brześcia.

W ramach Priorytetu IV wskazano wdrożenie systemu usług informacji rzecznej (RIS), rozwój partnerstwa krajowego oraz rozwój współpracy międzynarodowej na rzecz śródlądowych dróg wodnych.

Tendencje na europejskim rynku transportowym, takie jak rozwój przewozów ładunków skonteneryzowanych, transportu w systemie ro-ro oraz transportu intermodalnego, a także wzrost natężenia ruchu drogowego, wpływają na rozwój i organizację europejskich korytarzy transportowych. W tym kontekście śródlądowe drogi wodne mogą stanowić element multimodalnych łańcuchów transportowych, zwiększając możliwości przewozu ładunków i stanowiąc alternatywę dla transportu drogowego.

As part of the implementation of the provisions of the AGN Agreement, in 2016 the Council of Ministers adopted the “Assumptions for the Development Plans for Inland Waterways in Poland for 2016–2020, with an Outlook until 2030”. The document provided for the construction or modernisation of inland waterways to at least Class IV standards and parameters and compliance with the inland waterway transport infrastructure requirements for the TEN-T network. The document identified four priorities comprising a total of 11 tasks concerning the development of inland waterways in Poland⁶.

Under Priority I concerning the Odra Waterway (E30), the following were identified: the elimination of existing bottlenecks, adaptation of the Odra Waterway to Class Va parameters, construction of the missing section of the Danube–Odra–Elbe connection in Poland, and construction of the Śląski Canal.

Priority II concerning the Wisła waterway included the construction of the Wisła cascade from Warszawa to Gdańsk, as well as the modernisation of the upper canalised Wisła and the construction of the Niepołomice water barrage.

Priority III included preparations for the modernisation of the international Odra–Wisła–Zalew Wiślany waterway (E70) and preparations for the construction of the Polish section of the international Wisła–Dniepr waterway (E40) from Warszawa to Brześć.

Under Priority IV, the implementation of the River Information Services (RIS) system, the development of national partnership for inland waterways and the development of international cooperation for inland waterways were identified.

Trends on the European transport market, such as the development of containerised cargo transport, roll-on/roll-off transport and intermodal transport, as well as increasing road traffic volumes, influence the development and organisation of European transport corridors. In this context, inland waterways can form part of multimodal transport chains, increasing the capacity for transporting goods and providing an alternative to road transport.

⁶ Uchwała nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030”, M.P. z 2016 r. poz. 711.

⁶ Resolution No. 79 of the Council of Ministers of 14 June 2016 on the adoption of the “Assumptions for Plans for the Development of Inland Waterways in Poland for 2016–2020 with a Perspective to 2030”, Monitor Polski of 2016, item 711.

Według prognoz europejskich przewozy towarowe będą nadal rosły w perspektywie do 2050 r., co będzie zwiększać znaczenie efektywnych i zrównoważonych systemów transportowych. Wzrost przewozów oraz wymagania związane z ograniczaniem wpływu transportu na środowisko będą sprzyjać rozwojowi transportu intermodalnego i multimodalnych łańcuchów dostaw.

Międzynarodowa Droga Wodna E70 jest elementem europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Szlak ten łączy Rotterdam w Holandii, poprzez berliński węzeł dróg wodnych i północną Polskę, z Kłajpedą i systemem drogi wodnej Niemna. Na terenie Polski przebiega od zachodu Odrą, Notecią, Kanałem Bydgoskim, dalej przez Bydgoski Węzeł Wodny i Brdę, a następnie Wisłą, przez Nogat i Szarpawę do Zalewu Wiślanego⁷.

W czerwcu 2024 r. podpisano list intencyjny dotyczący współpracy na rzecz rozwoju polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E70. Sygnatariusze wyrazili wolę rewitalizacji i zrównoważonego rozwoju tej trasy, w tym utrzymania i modernizacji szlaku żeglugowego⁸.

Parametry poszczególnych odcinków polskiego przebiegu Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 są zróżnicowane. Zgodnie z obowiązującą klasyfikacją śródlądowych dróg wodnych obejmują one odcinki zaliczone do klas Ib, II i III. Ograniczone parametry części szlaku stanowią jedną z barier dla jego wykorzystania w międzynarodowym transporcie śródlądowym⁹.

W aktualnym wykazie najważniejszych wąskich gardeł sieci E dróg wodnych UNECE jako podstawowe wąskie gardła na polskim odcinku E70 wskazano drogę wodną Warta–Notec–Kanał Bydgoski od Kostrzyna do Bydgoszczy, Wisłę od Bydgoszczy do Białej Góry oraz Szarpawę od Gdańskiej Głowy do Elbląga. Dla wskazanych odcinków określono potrzebę podniesienia parametrów odpowiednio z klas II, II i III do klasy Va¹⁰.

According to European forecasts, freight transport will continue to grow towards 2050, increasing the importance of efficient and sustainable transport systems. The growth in freight transport and requirements related to reducing the environmental impact of transport will support the development of intermodal transport and multimodal supply chains.

The International Waterway E70 forms part of the European network of inland waterways of international importance. The route connects Rotterdam in the Netherlands, via the Berlin inland waterway junction and northern Poland, with Klaipėda and the Niemen waterway system. In Poland, it runs from the west along the Odra, the Noteć and the Bydgoski Canal, then through the Bydgoszcz Water Junction and the Brda, and subsequently along the Wisła, via the Nogat and Szarpawa, to the Zalew Wiślaný⁷.

In June 2024, a letter of intent concerning cooperation for the development of the Polish section of the International Waterway E70 was signed. The signatories expressed their intention to revitalise and promote the sustainable development of this route including the maintenance and modernisation of the navigable route⁸.

The parameters of individual sections of the International Waterway E70 in Poland vary. Under the applicable classification of inland waterways, they include sections classified as Classes Ib, II and III. The limited parameters of some sections of the route constitute one of the barriers to its use for international inland waterway transport⁹.

In the Inventory of Most Important Bottlenecks and Missing Links in the E Waterway Network, the following sections of E70 in Poland are identified as basic bottlenecks: the Warta–Notec– Bydgoski Canal waterway from Kostrzyn to Bydgoszcz, the Wisła from Bydgoszcz to Biała Góra, and the Szarpawa from Gdańska Głowa to Elbląg. For these sections, the need to upgrade their parameters from Classes II, II and III, respectively, to Class Va has been identified¹⁰.

7 UNECE, Wykaz głównych norm i parametrów sieci dróg wodnych E („Niebieska Księga”), czwarte wydanie zrewidowane, 2024.

7 UNECE, Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network (Blue Book), Fourth Revised Edition, 2024.

8 Ministerstwo Infrastruktury, „Porozumienie na rzecz rozwoju polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E70”, 11 czerwca 2024 r.

8 Ministry of Infrastructure, „Agreement on the Development of the Polish Section of the International Waterway E70”, 11 June 2024.

9 Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 marca 2022 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, Dz.U. z 2022 r. poz. 1170.

9 Announcement of the Prime Minister of 31 March 2022 on the publication of the consolidated text of the Regulation of the Council of Ministers on the classification of inland waterways, Journal of Laws of 2022, item 1170.

10 Ministerstwo Infrastruktury, „Porozumienie na rzecz rozwoju polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E70”, 11 czerwca 2024 r.

10 Ministry of Infrastructure, „Agreement on the Development of the Polish Section of the International Waterway E70”, 11 June 2024.

W dniu 27 kwietnia 2015 r. została podpisana między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec Umowa o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim, dotycząca ochrony przeciwpowodziowej oraz warunków przepływu i żeglugi. Umowa obejmuje graniczny odcinek Odry od km 542,4 do km 704,1 oraz Odrę Zachodnią od km 0,0 do km 17,1. Jednym z jej celów była poprawa warunków przepływu i żeglugi, w tym stopniowa likwidacja miejsc limitujących na Odrze granicznej. W celu monitorowania i wspierania realizacji Umowy powołano Wspólny Komitet.

Usługi informacji rzecznej (RIS) stanowią zharmonizowany system usług informacyjnych wspierających transport wodny śródlądowy, w szczególności poprzez zwiększenie jego bezpieczeństwa, ograniczenie oddziaływania na środowisko oraz usprawnienie współdziałania z innymi rodzajami transportu. Zgodnie z ustawą o żegludze śródlądowej RIS wprowadza się w szczególności na śródlądowych drogach wodnych klasy IV i wyższej, które są połączone drogami wodnymi klasy IV lub wyższej z drogami wodnymi klasy IV lub wyższej innego państwa członkowskiego.

Wykaz śródlądowych dróg wodnych, na których wprowadza się usługi informacji rzecznej RIS, określa rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 stycznia 2013 r., zmienione rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20 listopada 2024 r.

Obszarem objętym działaniem systemu RIS w Polsce jest Odra – od mostu autostradowego w Świecku (km 580,0) do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej jako Regalicę do ujścia do jeziora Dąbie, Odrę Zachodnią od km 3,0 do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi oraz Wartę od mostu drogowego w Świerkocinie (km 28,5) do ujścia do Odry.

Wykaz Śródlądowych dróg wodnych, na których wprowadzono system RIS w Polsce, został określony rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 stycznia 2013 r. w sprawie wykazu śródlądowych dróg wodnych, na których wprowadza się usługi informacji rzecznej (RIS).

On 27 April 2015, an Agreement between the Government of the Republic of Poland and the Government of the Federal Republic of Germany on joint improvement of the condition on waterways on the Polish-German border, concerning flood protection and flow and navigation conditions, was signed. The Agreement covers the border section of the Odra from km 542.4 to km 704.1 and the Odra Zachodnia from km 0.0 to km 17.1. One of its objectives was to improve flow and navigation conditions, including the gradual elimination of bottlenecks on the border section of the Odra. A Joint Committee was established to monitor and support the implementation of the Agreement.

River Information Services (RIS) are harmonised information services supporting inland waterway transport, in particular by enhancing its safety, reducing its environmental impact and facilitating its integration with other modes of transport. Under the Act on Inland Waterway Transport, RIS are introduced in particular on inland waterways of Class IV and above that are connected by inland waterways of Class IV or above to inland waterways of Class IV or above of another Member State.

The list of inland waterways on which River Information Services (RIS) are introduced is specified in the Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 8 January 2013, as amended by the Regulation of the Minister of Infrastructure of 20 November 2024.

In Poland, RIS covers the Odra from the motorway bridge in Świecko (km 580.0) to the Klucz-Ustowo Cut and further as the Regalica to its mouth into Lake Dąbie, the Odra Zachodnia from km 3.0 to the boundary with internal maritime waters, and the Warta from the road bridge in Świerkocin (km 28.5) to its mouth into the Odra.

The list of inland waterways in Poland where the RIS system has been introduced is specified in the Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 8 January 2013 on the list of inland waterways where river information services (RIS) are introduced.

System RIS świadczy usługi wspierające bezpieczeństwo i sprawność żeglugi śródlądowej, w szczególności śledzenie i namierzanie statków (VTT – Vessel Tracking and Tracing), śródlądowe elektroniczne mapy nawigacyjne (IENC – Inland Electronic Navigational Charts), komunikaty dla kapitanów statków (NtS – Notices to Skippers) oraz udostępnianie informacji hydrologicznych i meteorologicznych. W ramach usług RIS uwzględniane jest również elektroniczne raportowanie statków (ERI – Electronic Reporting).

Do pozyskiwania informacji hydrologicznych i meteorologicznych wykorzystywane są sensory hydrometeorologiczne, natomiast monitoring ruchu na drogach wodnych wspierają m.in. kamery i inne urządzenia systemu RIS. Mapy IENC dostarczają informacji niezbędnych do prowadzenia nawigacji, komunikaty NtS przekazują informacje dotyczące drogi wodnej, ruchu żeglugowego oraz warunków hydrologicznych i meteorologicznych, a usługa VTT umożliwia śledzenie i namierzanie statków oraz monitorowanie ich ruchu.

Dalszy rozwój systemu RIS na Odrzańskiej Drodze Wodnej przewidziano w ramach projektu „Kompleksowe wdrożenie RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej”, obejmującego m.in. przygotowanie dokumentacji projektowej i rozszerzenie zakresu funkcjonowania systemu.

Istotnym kierunkiem rozwoju usług informacji rzecznej (RIS) jest integracja krajowych systemów z europejskim środowiskiem RIS. W Polsce proces ten obejmuje udział w projekcie RIS COMEX2, w ramach którego przewidziano integrację krajowego systemu RIS z europejskim systemem RIS oraz systemami EuRIS i CEERIS, a także rozszerzenie zakresu i dostępności usług RIS. Na poziomie europejskim projekt RIS COMEX jest związany z rozwojem zarządzania korytarzami transportowymi (Corridor Management) w żegludze śródlądowej, w tym z wykorzystaniem informacji dotyczących infrastruktury, ruchu żeglugowego i usług dla użytkowników logistycznych.

RIS provides services supporting the safety and efficiency of inland navigation, in particular Vessel Tracking and Tracing (VTT), Inland Electronic Navigational Charts (IENC), Notices to Skippers (NtS), and the provision of hydrological and meteorological information. RIS also includes Electronic Reporting (ERI).

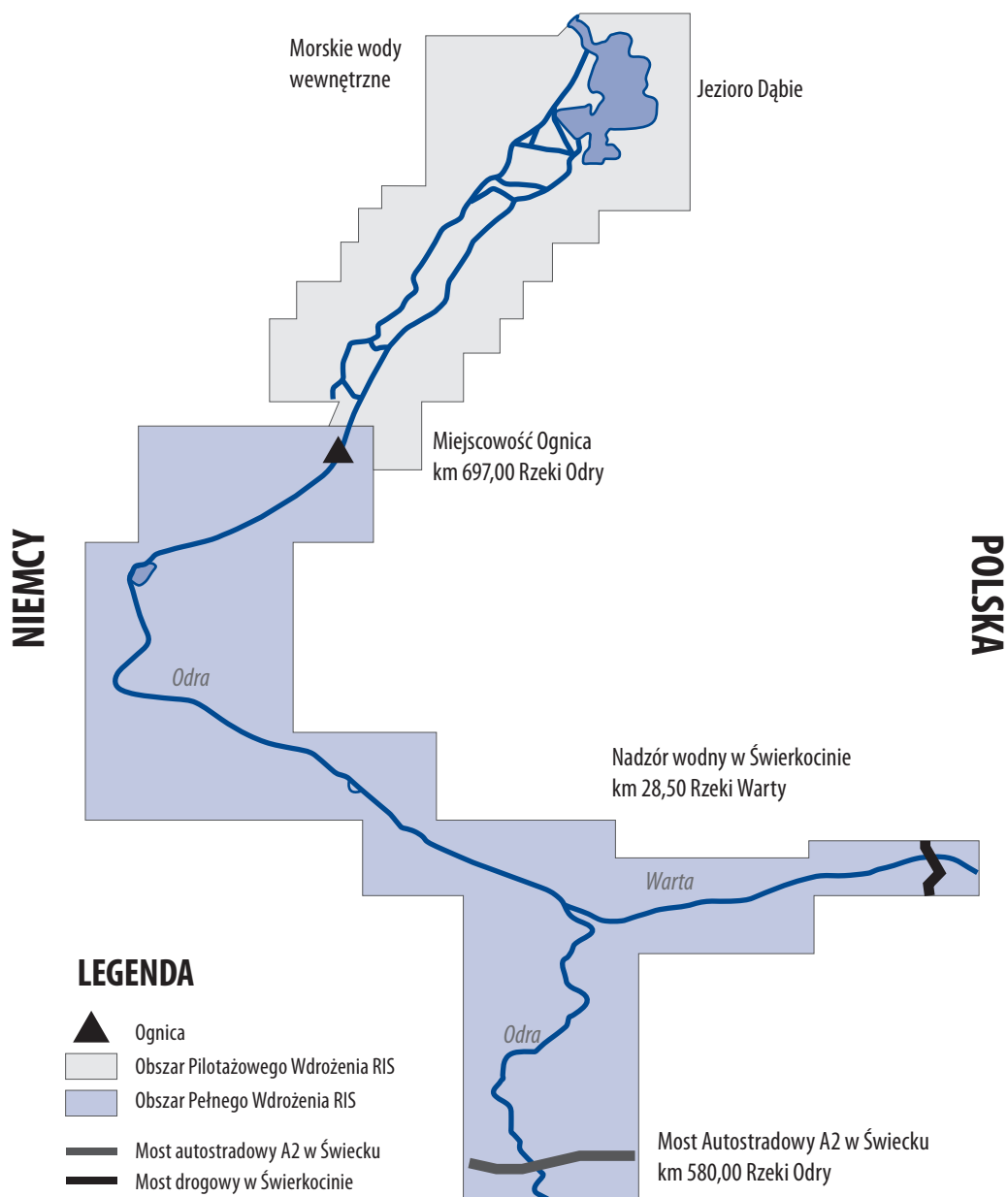
Hydrometeorological sensors are used to obtain hydrological and meteorological information, while cameras and other RIS equipment support traffic monitoring on inland waterways. IENCs provide information necessary for navigation, NtS provide information on the waterway, vessel traffic, and hydrological and meteorological conditions, while the VTT service enables vessel tracking and tracing and monitoring of vessel movements.

Further development of the RIS system on the Odra Waterway is planned as part of the project “Comprehensive RIS implementation for the Odra Waterway”, which includes, among other things, the preparation of design documentation and the expansion of the scope of operation of the system.

An important direction for the further development of River Information Services (RIS) is the integration of national systems into the European RIS environment. In Poland, this process includes participation in the RIS COMEX2 project, which provides for the integration of the national RIS system with the European RIS system and the EuRIS and CEERIS systems, as well as the expansion of the scope and availability of RIS services. At European level, the RIS COMEX project is associated with the development of Corridor Management for inland waterway transport, including the use of information on infrastructure, vessel traffic and services for logistics users.

Mapa 1.
Map 1.

Śródlądowe drogi wodne objęte systemem RIS
Inland waterways covered by the RIS



Źródło: Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie:

<https://www.szczecin.uzs.gov.pl/ris-odra/elektroniczne-mapy-nawigacyjne/pobierz-mapy/>

Source: Inland Shipping Office in Szczecin:

<https://www.szczecin.uzs.gov.pl/ris-odra/elektroniczne-mapy-nawigacyjne/pobierz-mapy/>

W 2016 r. przeprowadzono inwentaryzację części składowych śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym. Obejmowała ona m.in. śluzy żeglugowe, infrastrukturę krzyżującą się ze śródlądowymi drogami wodnymi, porty śródlądowe, przystanie, nabrzeża przeładunkowe oraz miejsca limitujące głębokości tranzytowe.

Uzupełniono je dodatkowo o informacje o elektrowniach wodnych zlokalizowanych na Odrzańskiej Drodze Wodnej i drodze wodnej rzeki Wisły. W wyniku przeprowadzonych prac zostało w 2017 r. wydane opracowanie pt. „Inwentaryzacja części składowych śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym”.

W styczniu 2024 r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie uruchomiło Wirtualny Informator Rzeczny (WIR) – system służący do udostępniania informacji dotyczących śródlądowych dróg wodnych i ich infrastruktury oraz wspierający planowanie żeglugi. System wykorzystuje m.in. dane hydrologiczne i meteorologiczne, prognozy dla wodowskazów oraz dane pomiarowe z obiektów hydrotechnicznych. Za pomocą interaktywnych map WIR udostępnia informacje o szlakach żeglownych, znakach nawigacyjnych oraz urządzeniach i budowach hydrotechnicznych, w tym mostach, śluzach i jazach.

WIR umożliwia wyznaczanie tras żeglugowych z uwzględnieniem m.in. komunikatów nawigacyjnych, zdarzeń utrudniających żeglugę, prześwitów i głębokości tranzytowych. System udostępnia również usługi związane z korzystaniem ze śródlądowych dróg wodnych, w tym obsługę opłat za służowanie i korzystanie z pochylni.

In 2016, an inventory was carried out of components of inland waterways of particular importance for transport. It covered, among other things, navigation locks, infrastructure crossing inland waterways, inland ports, landing stages, transshipment quays and places where transit depths are limited.

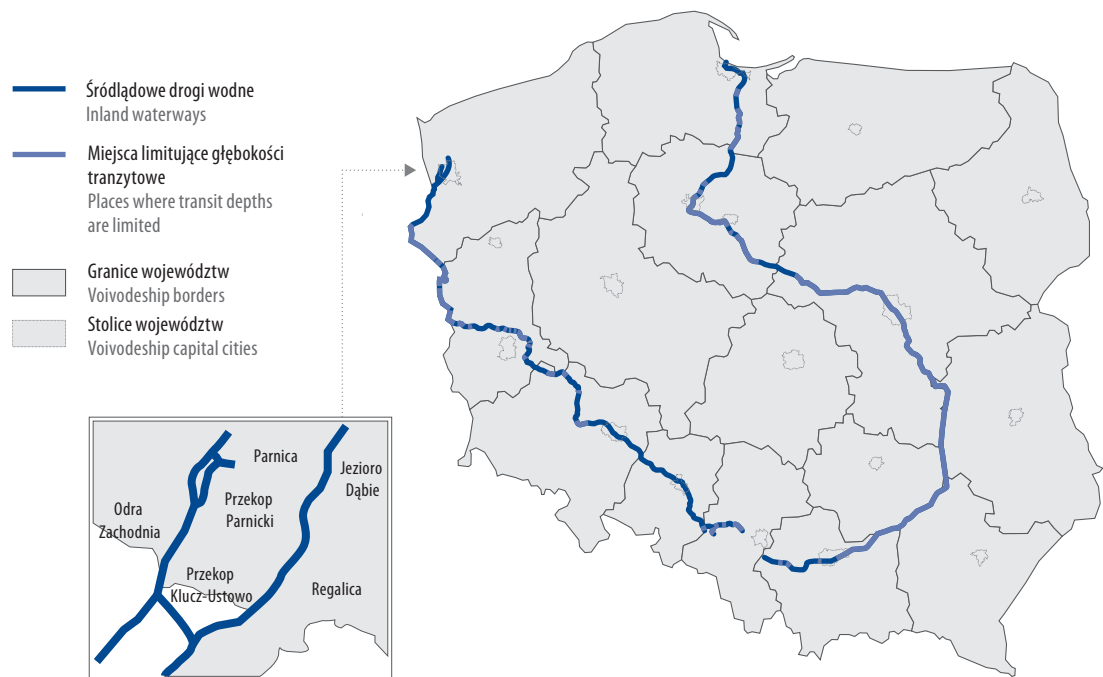
The inventory was supplemented with information on hydroelectric power plants located on the Odra Waterway and the Wisła waterway. As a result of the work carried out, a study entitled “Inventory of the Constituent Parts of Inland Waterways of Special Transport Significance” was published in 2017.

In January 2024, State Water Holding Polish Waters launched the Wirtualny Informator Rzeczny (WIR), a system providing information on inland waterways and their infrastructure and supporting navigation planning. The system uses, among other things, hydrological and meteorological data, water-level forecasts from gauges and measurement data from hydraulic structures. Through interactive maps, WIR provides information on navigable routes, navigation marks and hydraulic equipment and structures, including bridges, locks and weirs.

WIR enables the planning of navigation routes taking into account, among other things, navigation notices, events affecting navigation, clearances and transit depths. The system also provides e-services related to the use of inland waterways, including the processing of payments for lockage and the use of inclined planes.

Mapa 2.
Map 2.

Drogi wodne Odry i Wisły
Waterways of the Odra River and the Wisła River



Źródło: opracowanie własne na podstawie publikacji Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej „Inwentaryzacja części składowych śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym”.

Source: own work based on publication of the Ministry of Maritime Economy and Inland Navigation “Inventory of components of inland waterways of particular importance for transport”.

2. Tabor żeglugi śródlądowej

2. Inland waterway transport fleet

W 2025 r. zmiany liczebności poszczególnych kategorii taboru żeglugi śródlądowej w Polsce miały zróżnicowany kierunek. Wzrosła liczba barek bez własnego napędu, statków pasażerskich oraz pchaczy i holowników, natomiast zmniejszyła się liczba barek z własnym napędem. Zróżnicowanie to wskazuje na dalsze przekształcenia struktury rodzajowej floty, których ocena wymaga uwzględnienia nie tylko liczby jednostek, ale również ich parametrów technicznych, wieku oraz możliwości wykorzystania w przewozach.

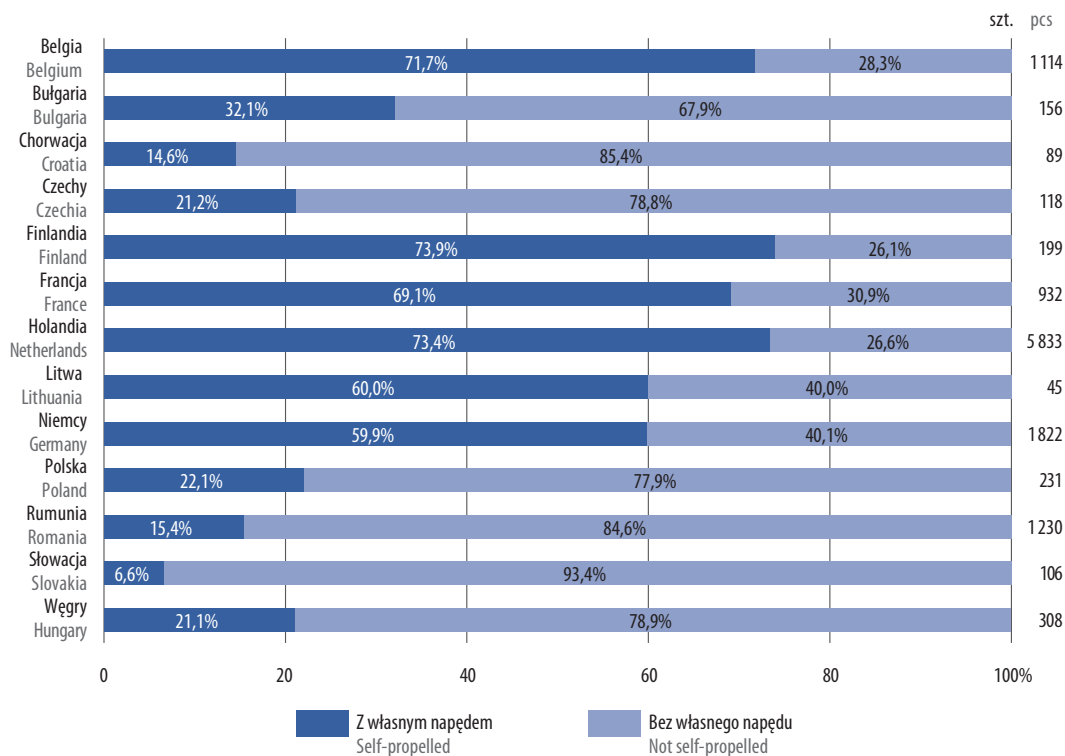
W 2025 r. liczba barek bez własnego napędu (barki do pchania i holowania) wyniosła 186 sztuk, tj. o 6 jednostek więcej niż w poprzednim roku. Liczba statków pasażerskich zwiększyła się o 12 jednostek do 121, natomiast liczba pchaczy i holowników – o 2 jednostki do 136. Zmniejszenie taboru odnotowano jedynie w grupie barek z własnym napędem – o 7 jednostek do 44.

In 2025, the number of vessels in individual categories of the inland waterway fleet in Poland followed different trends. The number of non-self-propelled barges, passenger vessels, as well as pushers and tugs increased, while the number of self-propelled barges decreased. This variation indicates further changes in the structure of the fleet by vessel type, the assessment of which requires consideration not only of the number of vessels, but also of their technical characteristics, age and potential for use in transport.

In 2025, the number of non-self-propelled barges (pushed and towed barges) amounted to 186, i.e. 6 vessels more than in the previous year. The number of passenger vessels increased by 12 vessels, to 121, while the number of pushers and tugs increased by 2 vessels, to 136. A decrease was recorded in the number of self-propelled barges, of 7 vessels, to 44.

Wykres 2.
Chart 2.

Tabor barkowy żeglugi śródlądowej w 2024 r. w wybranych krajach UE według rodzaju
Inland waterway transport barges in 2024 in the selected EU countries by types



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu [iww_eq_loadcap] – stan w dniu 7 września 2026 r.
Source: own work based on Eurostat database [iww_eq_loadcap] – as of 7 September 2026.

W 2025 r. w strukturze rodzajowej taboru barkowego dominowały jednostki wykorzystywane w systemie pchanym, stanowiące 80,9% ogółu taboru barkowego. Z wykorzystaniem tego rodzaju taboru przewieziono 857,3 tys. ton ładunków, co stanowiło 51,3% ogółu ładunków przetransportowanych żeglugą śródlądową. W grupie taboru barkowego przeważały jednostki pływające o niższych parametrach konstrukcyjnych, wymagające niewysokich norm technicznych infrastruktury wodnej.

Koncepcje techniczne części taboru żeglugi śródlądowej eksploatowanego w Polsce wywodzą się z rozwiązań opracowywanych w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX w. Podstawowe parametry projektowanych wówczas jednostek uwzględniały warunki nawigacyjne występujące na polskich śródlądowych drogach wodnych. Do 1958 r. w transporcie wodnym śródlądowym istotną rolę odgrywał system holowania, przy czym ponad 90% holowników miało napęd parowy. W połowie lat pięćdziesiątych polski przemysł stoczniowy rozpoczął prace nad rozwojem barek motorowych przeznaczonych do przewozu ładunków masowych i drobnicowych. Jednym z efektów tych prac była barka motorowa BM-500, której produkcję rozpoczęto w 1958 r. i kontynuowano do 1968 r. Równolegle rozwijano system pchania. W Polsce prace nad zestawami pchanymi rozpoczęto pod koniec lat pięćdziesiątych; w kolejnych latach opracowywano nowe typy pchaczy i barek przeznaczonych do eksploatacji w takich zestawach. Rozwój tego systemu stanowił istotną zmianę w organizacji przewozów ładunków w żegludze śródlądowej.

Prace nad rozwojem barek motorowych doprowadziły do uruchomienia ich seryjnej produkcji. Kolejnym etapem rozwoju techniki przewozów w żegludze śródlądowej było wprowadzenie do eksploatacji zestawów pchanych. System pchania umożliwiał zestawianie pchacza z barkami bez własnego napędu, zwiększając możliwości przewozu ładunków w ramach jednego zestawu. Wraz z rozwojem tego systemu w Polsce zaprojektowano i zbudowano kolejne typy pchaczy, w tym TUR i BIZON. Według K. Wośa korzystne wyniki techniczno-eksploatacyjne systemu pchania przyczyniły się do jego rozwoju i stopniowego ograniczenia znaczenia tradycyjnego systemu holowania¹. W połowie lat siedemdziesiątych flota holowana została w znacznym stopniu wycofana z eksploatacji. Pozostałe holowniki wykorzystywano m.in. do zadań pomocniczych oraz obsługi żeglugi śródlądowej. W opracowaniach dotyczących rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce wskazywano również na ograniczenie rozwoju floty w latach osiemdziesiątych oraz jego pogłębienie w latach dziewięćdziesiątych XX w¹.

In 2025, pushed barges dominated the structure of the barge fleet by vessel type, accounting for 80.9% of the total barge fleet. A total of 857.3 thousand tonnes of goods were transported using this type of fleet, accounting for 51.3% of all goods transported by inland waterway. The barge fleet was dominated by vessels with lower construction parameters, requiring less demanding technical standards for waterway infrastructure.

The technical concepts underlying part of the inland waterway fleet operated in Poland date back to solutions developed in the 1950s and 1960s. The basic parameters of the vessels designed at that time took into account the navigation conditions prevailing on Polish inland waterways. Until 1958, the towing system played an important role in inland waterway transport, with more than 90% of tugs being steam-powered. In the mid-1950s, the Polish shipbuilding industry began work on the development of self-propelled barges designed for the transport of bulk and general cargo. One of the outcomes of this work was the BM-500 self-propelled barge, the production of which began in 1958 and continued until 1968. At the same time, the pushing system was being developed. In Poland, work on pushed convoys began in the late 1950s; in subsequent years, new types of pushers and barges designed for operation in such convoys were developed. The development of this system represented a significant change in the organisation of the transport of goods by inland waterway.

Work on the development of self-propelled barges led to the launch of their serial production. The next stage in the development of inland waterway transport technology was the introduction of pushed convoys into service. The pushing system made it possible to combine a pusher with non-self-propelled barges, thereby increasing the cargo-carrying capacity of a pushed convoy. As the system developed, further types of pushers, including TUR and BIZON, were designed and built in Poland. According to K. Woś, the favourable technical and operational performance of the pushing system contributed to its development and the gradual decline in the importance of the traditional towing system¹. In the mid-1970s, the towing fleet was largely withdrawn from service. The remaining tugs were used, among other purposes, for ancillary tasks and to support inland waterway navigation. Studies on the development of inland waterway transport in Poland have also pointed to limitations on fleet development in the 1980s and its further worsening of this trend in the 1990s¹.

¹ K. Woś: „Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską”, Warszawa 2005 r.

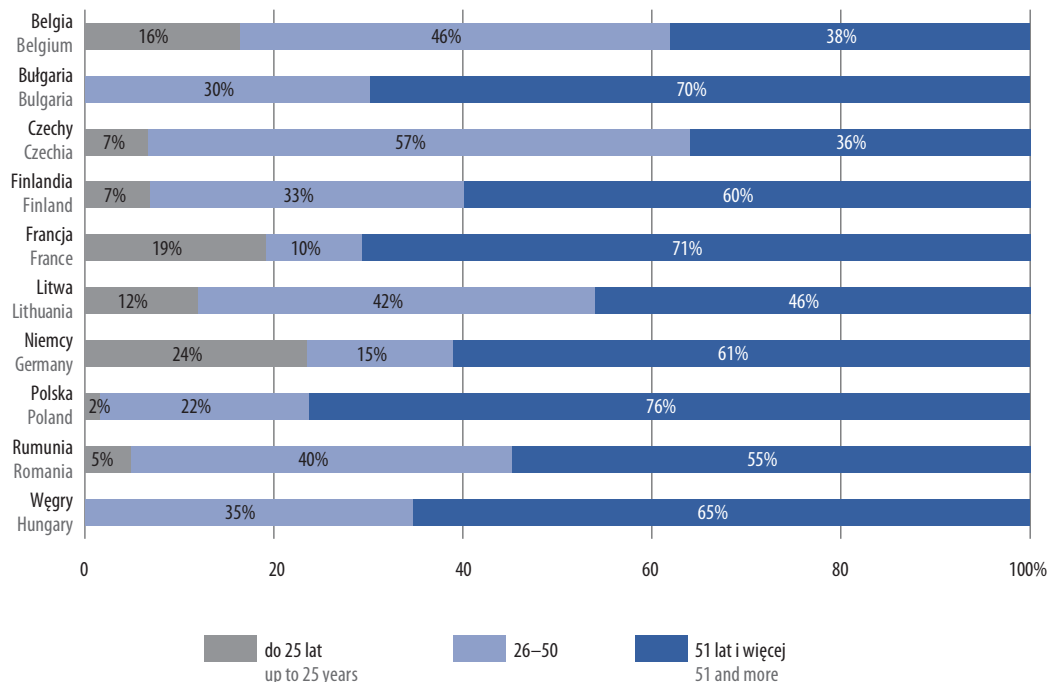
¹ K. Woś: „Directions of activation of inland waterways transport in the area of the Odra mouth under the conditions of Poland's integration with the European Union”, Warsaw 2005.

Ocena aktualnego stanu technicznego i struktury wiekowej floty wymaga wykorzystania bieżących danych statystycznych. W dalszej części opracowania przedstawiono zatem współczesną strukturę taboru żeglugi śródlądowej, w tym jego podział według rodzaju jednostek oraz wieku.

An assessment of the current technical condition and age structure of the fleet however, requires the use of current statistical data. Therefore, the following part of the study presents the current structure of the inland waterway fleet, including its breakdown by vessel type and age.

Wykres 3. Struktura taboru żeglugi śródlądowej w 2024 r. w wybranych krajach UE według wieku (barki, holowniki, pchacze)

Chart 3. Structure of inland waterway transport fleet in 2024 in the selected EU countries by age (barges, tugs and pushers)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu [iww_eq_age] – stan w dniu 7 września 2026 r.
Source: own work based on Eurostat database [iww_eq_age] – as of 7 September 2026.

Tabor żeglugi śródlądowej w Polsce charakteryzuje się wysokim wiekiem eksploatowanych jednostek. W 2025 r. 67,6% pchaczy i holowników miało co najmniej 45 lat, natomiast wszystkie barki z własnym napędem zostały zbudowane w latach 1949–1979. W grupie barek bez własnego napędu 54,8% jednostek miało co najmniej 45 lat.

Struktura wieku taboru wskazuje na znaczący udział jednostek o długim okresie eksploatacji. W przypadku barek bez własnego napędu ich dalsze użytkowanie, mimo przekroczenia pierwotnie zakładanego okresu eksploatacji, było możliwe dzięki prowadzonym pracom remontowym i modernizacyjnym.

The inland waterway fleet in Poland is characterised by the high average age of the vessels in operation. In 2025, 67.6% of pushers and tugs were at least 45 years old, while all self-propelled barges were built between 1949 and 1979. Among non-self-propelled barges, 54.8% of vessels were at least 45 years old.

The age structure of the fleet indicates a significant share of vessels with long service lives. In the case of non-self-propelled barges, their continued use, despite exceeding the originally assumed service life, was possible owing to repair and modernisation work carried out on them.

W opracowaniu E. Załogi i M. Rusaka z 2000 r. wskazywano, że w założeniach techniczno-projektowych dla tego rodzaju jednostek przyjmowano 15-letni okres eksploatacji².

Wiek taboru jest jednym z czynników wpływających na jego zdolności eksploatacyjne, jednak sam wiek jednostki nie przesądza o jej aktualnym stanie technicznym ani możliwości dalszego użytkowania. Ocena ta wymaga uwzględnienia przeprowadzonych remontów i modernizacji oraz aktualnych parametrów technicznych jednostek.

Poniżej przedstawiono rozmieszczenie przedsiębiorstw zajmujących się budową i remontem taboru rzeczno-głaznego w Polsce.

A 2000 study by E. Załoga and M. Rusak indicated that a 15-year service life had been assumed in the technical design specifications for this type of vessel².

The age of the fleet is one of the factors affecting its operational capabilities; however, the age of a vessel alone does not determine its current technical condition or its potential for continued use. Such an assessment requires consideration of the repairs and modernisations carried out, as well as the current technical characteristics of the vessels.

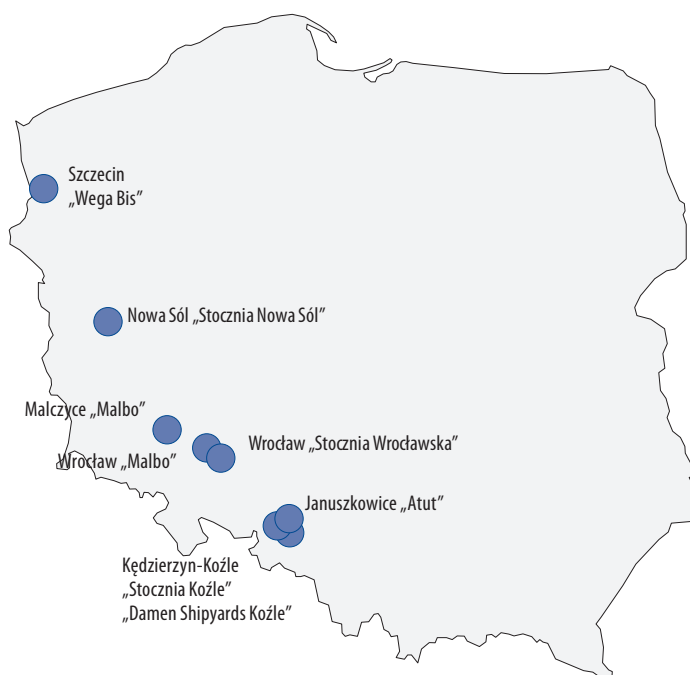
The locations of enterprises engaged in the construction and repair of the inland waterway fleet in Poland are presented below.

Mapa 3.

Map 3.

Stocznie rzeczne w 2025 r.

River shipyards in 2025



Źródło: opracowanie własne.
Source: own work.

² E. Załoga, M. Rusak: „Dostosowanie polskiego transportu wodnego śródlądowego do wymogów i standardów UE”. Uniwersytet Szczeciński: Szczecin 2000, str. 25.

² E. Załoga, M. Rusak: „Adaptation of Polish inland waterways transport to the requirements and standards of EU” Szczecin University: Szczecin 2000, p. 25.

3. Praca przewozowa w żegludze śródlądowej

3. The transport performance in inland waterways transport

Pomimo znacznej długości sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce, ich wykorzystanie w przewozach towarowych pozostaje ograniczone. Udział żeglugi śródlądowej w strukturze przewozów ładunków według rodzaju transportu w 2024 r. wyniósł 0,01%. Dla porównania, w niektórych państwach Unii Europejskiej udział ten kształtował się na znacznie wyższym poziomie: w Holandii – 37,3%, Rumunii – 22,8%, Bułgarii – 21,2%, Belgii – 10,1%, Luksemburgu – 7,7% oraz w Niemczech – 6,8%.

Despite the considerable length of Poland's inland waterway network, its use for the transport of goods remains limited. In 2024, inland waterway transport accounted for 0.01% of total freight transport. By comparison, in some European Union countries, this share was considerably higher: 37.3% in the Netherlands, 22.8% in Romania, 21.2% in Bulgaria, 10.1% in Belgium, 7.7% in Luxembourg and 6.8% in Germany.

Tablica 3. Struktura przewozów ładunków ^a według rodzaju transportu w krajach Unii Europejskiej w 2024 r.

Table 3. Modal split of freight transport ^a in European countries in 2024

KRAJE Country	Transport towarowy Freight transport			
	drogowy road	kolejowy rail	wodny śródlądowy inland waterways	rurociągowy pipeline
	w % in %			
OGÓŁEM (UE 27) TOTAL (EU 27)	75,1	16,1	5,0	3,8
Austria Austria	60,8	27,1	1,7	10,3
Belgia Belgium	71,6	16,1	10,1	2,2
Bułgaria Bulgaria	58,2	17,5	21,2	3,1
Chorwacja Croatia	64,5	21,9	3,8	9,8
Cypr Cyprus	100,0	-	-	-
Czechy Czechia	76,8	20,8	0,0	2,4
Dania Denmark	89,2	7,5	-	3,3
Estonia Estonia	85,4	14,6	-	-
Finlandia Finland	76,1	23,3	0,6	-
Francja France	85,7	9,5	1,8	3,0
Grecja Greece	98,5	1,3	-	0,2
Hiszpania Spain	92,7	3,8	-	3,6
Holandia Netherlands	49,6	5,5	37,3	7,6
Irlandia Ireland	99,4	0,6	-	-
Litwa Lithuania	61,9	37,5	0,0	0,6
Luksemburg Luxembourg	83,3	9,0	7,7	-
Łotwa Latvia	64,9	35,1	-	0,0
Malta Malta	100,0	-	-	-
Niemcy Germany	70,6	19,8	6,8	2,9
Polska Poland	72,5	22,4	0,0	5,1
Portugalia Portugal	83,8	13,4	-	2,8
Rumunia Romania	54,1	20,7	22,8	2,4
Słowacja Slovakia	57,8	25,9	2,3	14,1
Słowenia Slovenia	68,9	31,1	-	-
Szwecja Sweden	69,7	30,0	0,2	-

^a Na podstawie liczby tonokilometrów.
^a Based on the number of tonne-kilometers.

Tablica 3. Struktura przewozów ładunków ^a według rodzaju transportu w krajach Unii Europejskiej w 2024 r. (dok.)

Table 3. Modal split of freight transport ^a in European countries in 2024 (cont.)

KRAJE Country	Transport towarowy Freight transport			
	drogowy road	kolejowy rail	wodny śródlądowy inland waterways	rurociągowy pipeline
	w % in %			
Węgry Hungary	65,5	24,6	3,6	6,2
Włochy Italy	84,3	11,1	0,0	4,6

a Na podstawie liczby tonokilometrów.

Źródło: „Transport in figures 2026”, Komisja Europejska, Statistical pocketbook 2026.

a Based on the number of tonne-kilometers.

Source: "Transport in figures 2026", European Commission, Statistical pocketbook 2026.

Choć w Polsce istnieje rozbudowana sieć śródlądowych dróg wodnych, ich wykorzystanie w transporcie towarowym jest ograniczone ze względu na niedostateczne zagospodarowanie dróg wodnych oraz zmienne warunki nawigacyjne.

Although Poland has an extensive network of inland waterways, their use for freight transport is limited by insufficient development of waterways and variable navigation conditions.

Do śródlądowych dróg wodnych w Polsce należą:

The inland waterways in Poland include:

- droga wodna Odry o długości 693,1 km, obejmująca Kanał Gliwicki (41,2 km), Kanał Kędzierzyński (5,9 km), skanalizowany odcinek Odry od Koźła do Brzegu Dolnego (187 km) oraz swobodnie płynący odcinek Odry od Brzegu Dolnego do Szczecina wraz z Odrą Zachodnią (459 km);
- droga wodna Wisły, w tym Górnej Wisły od ujścia Przemszy do ujścia Sanny, obejmująca odcinek Wisły od ujścia Przemszy do połączenia z Kanałem Łęczyńskim (37,5 km), Kanał Łęczyński (17,2 km), odcinek Wisły od ujścia Kanału Łęczyńskiego w rejonie Skawiny do stopnia wodnego Przewóz (34,3 km) oraz odcinek od stopnia wodnego Przewóz do ujścia Sanny (203 km), a także śródlądowe drogi wodne delty Wisły, w szczególności Martwą Wisłę, Szkarpawę, Nogat i Wisłę Królewiecką;
- droga wodna Warty o długości 406,6 km, obejmująca odcinek od Konina do Lubonia o długości 154,6 km, od Lubonia do Santoku o długości 183,8 km oraz od Santoku do Kostrzyna nad Odrą o długości 68,2 km.

- the Odra waterway, 693.1 km long, comprising the Gliwicki Canal (41.2 km), the Kędzierzyński Canal (5.9 km), the canalised section of the Odra from Koźle to Brzeg Dolny (187 km), and the free-flowing section of the Odra from Brzeg Dolny to Szczecin, together with the Odra Zachodnia (459 km);
- the Wisła waterway, including the Upper Wisła from the mouth of the Przemsza to the mouth of the Sanna, comprising the section of the Wisła from the mouth of the Przemsza to its connection with the Łęczyński Canal (37.5 km), the Łęczyński Canal (17.2 km), the section of the Wisła from the mouth of the Łęczyński Canal near Skawina to the Przewóz water barrage (34.3 km), and the section from the Przewóz water barrage to the mouth of the Sanna (203 km), as well as the inland waterways of the Wisła Delta, in particular the Martwa Wisła, Szkarpawa, Nogat and Wisła Królewiecka;
- the Warta waterway, 406.6 km long, comprising the section from Konin to Luboń (154.6 km), from Luboń to Santok (183.8 km), and from Santok to Kostrzyn nad Odrą (68.2 km).

Niskie parametry techniczne części śródlądowych dróg wodnych oraz zmienne warunki nawigacyjne ograniczają możliwości organizacji przewozów na dłuższych dystansach. Znaczenie poszczególnych odcinków dla przewozów towarowych jest zróżnicowane i zależy m.in. od ich parametrów technicznych, stanu infrastruktury hydrotechnicznej oraz aktualnych warunków nawigacyjnych.

Na Odrzańskiej Drodze Wodnej szczególną rolę dla transportu pełnią odcinki skanalizowane oraz Kanał Gliwicki, którego służby zostały poddane modernizacji, a droga wodna została dostosowana do parametrów III klasy. Modernizacja infrastruktury służbowej przyczyniła się do poprawy warunków eksploatacji i bezpieczeństwa żeglugi.

Na środkowym odcinku Odry istotne znaczenie dla warunków żeglugowych ma również stopień wodny Malczyce. Zakończenie budowy stopnia umożliwiło prowadzenie żeglugi przez obiekt, a jego funkcjonowanie służy m.in. stabilizacji poziomu wody i ograniczaniu procesów erozyjnych w korycie Odry. Jednocześnie zakres prac związanych z zagospodarowaniem cofki stopnia obejmuje dalsze działania mające na celu m.in. poprawę warunków wodnych i bezpieczeństwa.

Warunki żeglugowe na Wiśle są zróżnicowane przestrzennie i zależą w znacznym stopniu od aktualnych stanów wody. Dolna Wisła ma istotny potencjał transportowy, jednak jego wykorzystanie jest ograniczane m.in. przez występowanie wąskich gardeł oraz okresowo niskich stanów wody. Przewozy na Wiśle są realizowane również na odcinkach o trudniejszych warunkach nawigacyjnych, w tym przewozy ładunków ponadgabarytowych.

W ostatnich latach obserwowano wyraźną tendencję spadkową wielkości przewozów ładunków realizowanych przez polskich armatorów. Tendencja ta dotyczyła zarówno przewozów w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym.

Statystyki dotyczące transportu ładunków śródlądowymi drogami wodnymi opracowywane są według portu załadunku/wyładunku.

Poniższa mapa przedstawia lokalizację portów żeglugi śródlądowej w Polsce, w których mogą być dokonywane przeładunki towarów.

Low technical parameters of some inland waterways, as well as variable navigation conditions, limit the organisation of transport over longer distances. The importance of individual sections for freight transport varies and depends, among other factors, on their technical parameters, the condition of hydraulic infrastructure and current navigation conditions.

On the Odra Waterway, the canalised sections and the Gliwicki Canal are of particular importance for freight transport. The locks on the Gliwicki Canal have been modernised, and the waterway has been adapted to Class III parameters. The modernisation of the lock infrastructure has contributed to improved operating conditions and navigation safety.

On the middle section of the Odra, the Malczyce water barrage is also important for navigation conditions. Completion of the barrage construction made navigation through the facility possible, while its operation serves, among other purposes, to stabilise water levels and limit erosion processes in the Odra riverbed. At the same time, the scope of works related to the development of the backwater of the barrage includes further measures aimed, among other purposes, at improving water conditions and safety.

Navigation conditions on the Wisła vary spatially and depend to a large extent on current water levels. The Lower Wisła has significant transport potential; however, its utilisation is limited, among other factors, by bottlenecks and periodically low water levels. Transport on the Wisła is also carried out on sections with more difficult navigation conditions, including the transport of oversized goods.

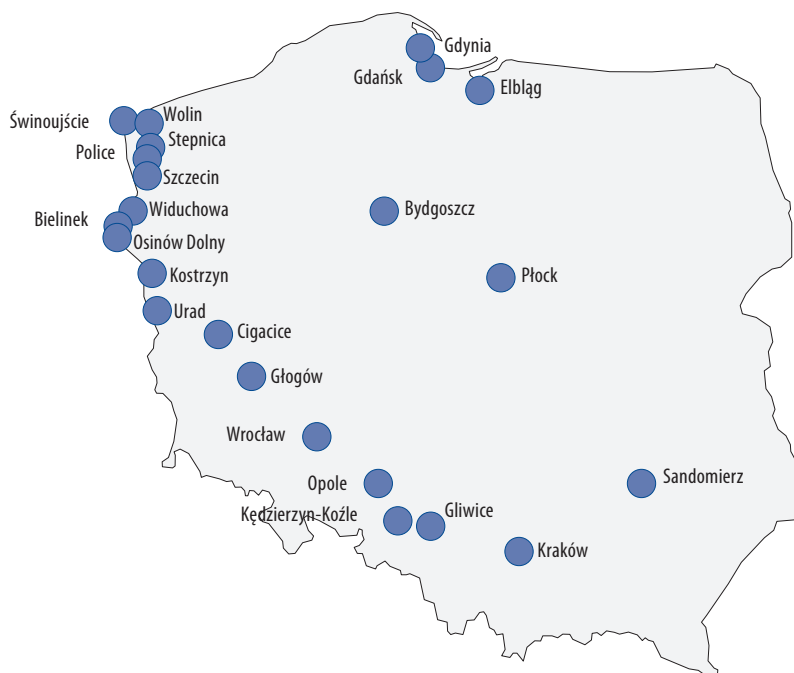
In recent years, a clear downward trend has been observed in the volume of goods transported by Polish inland waterway operators. This trend concerned both national and international transport.

Statistics on the transport of goods by inland waterways are compiled by port of loading and port of unloading.

The map below presents the locations of inland waterway ports in Poland where goods can be loaded and unloaded.

Mapa 4.
Map 4.

Porty żeglugi śródlądowej w 2025 r.
Inland waterway ports in 2025



Źródło: opracowanie własne.
Source: own work.

W latach 2024 i 2025 w transporcie śródlądowym w Polsce odnotowano spadek zarówno ilości przewiezionych towarów, jaki i wykonanej pracy przewozowej.

W 2024 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 1674,4 tys. ton ładunków, a praca przewozowa wyniosła 384,8 mln t·km. W porównaniu z poprzednim rokiem wartości te były mniejsze odpowiednio o 14,8 tys. ton (o 0,9%) i 23,6 mln t·km (o 5,8%).

In 2024 and 2025, both the volume of goods transported by inland waterways in Poland and transport performance decreased.

In 2024, 1,674.4 thousand tonnes of goods were transported by inland waterway, while transport performance amounted to 384.8 million tonne-kilometres. Compared with the previous year, these figures decreased by 14.8 thousand tonnes (0.9%) and 23.6 million tonne-kilometres (5.8%), respectively.

Większość przewozów ładunków zrealizowanych w 2024 r. żeglugą śródlądową przez polskich armatorów odbyła się w ramach transportu międzynarodowego – 1199,3 tys. ton (71,6%); w komunikacji krajowej przewieziono 475,1 tys. ton (28,4%). W skali roku odnotowano spadek wielkości przewozów między portami zagranicznymi (o 13,0%), a ich udział w transporcie międzynarodowym ogółem wyniósł 80,0% (959,2 tys. ton), tj. o 2,2 p. proc. mniej niż w 2023 r. Wzrosły natomiast przewozy ładunków eksportowanych (o 28,0% do 208,1 tys. ton) oraz importowanych (o 270,4% do 30,0 tys. ton). Eksport stanowił 17,4% ogółu przewozów międzynarodowych, a głównym jego kierunkiem były Niemcy. Udział przewozów w tej relacji wyniósł 95,0% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi.

W 2025 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 1672,0 tys. ton ładunków, a w ujęciu pracy przewozowej wykonano 364,5 mln t-km. Wartości te były mniejsze niż przed rokiem odpowiednio o 2,4 tys. ton (o 0,1%) i 20,3 mln t-km (o 5,3%).

W ramach transportu międzynarodowego polscy armatorzy żeglugą śródlądową przewieźli 1073,2 tys. ton (64,2%), natomiast w komunikacji krajowej – 598,8 tys. ton (35,8%). W skali roku odnotowano spadek wielkości przewozów między portami zagranicznymi (o 4,1%), mimo to ich udział w transporcie międzynarodowym ogółem był dominujący i w 2025 r. wyniósł 85,7% (wzrost o 5,7 p. proc.). Zmniejszyły się przewozy ładunków eksportowanych (o 39,3% do 126,3 tys. ton) oraz importowanych (o 10,3% do 26,9 tys. ton). Eksport stanowił 11,8% ogółu przewozów międzynarodowych, a jego jedynym kierunkiem były Niemcy.

W 2025 r. średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w transporcie międzynarodowym wyniosła 317,2 km (przed rokiem 307,7 km), a w transporcie krajowym – 40,2 km (przed rokiem 33,2 km).

W porównaniu z rokiem poprzednim w 2024 r. największe spadki zarówno przewozów ładunków, jak i wykonanej pracy przewozowej odnotowano w I kwartale (odpowiednio o 27,4% i 13,6%), natomiast w 2025 r. – w II kwartale (odpowiednio o 15,7% i 9,1%).

Most of the goods transported in 2024 by Polish inland waterway operators were transported in international transport – 1,199.3 thousand tonnes (71.6%); 475.1 thousand tonnes (28.4%) were transported in national transport. Compared with the previous year, the volume of transport between foreign ports decreased by 13.0%, while its share in total international transport amounted to 80.0% (959.2 thousand tonnes), i.e. 2.2 percentage points lower than in 2023. By contrast, the transport of exported goods increased by 28.0% to 208.1 thousand tonnes, while the transport of imported goods increased by 270.4% to 30.0 thousand tonnes. Exports accounted for 17.4% of total international transport, with Germany being the main destination. Transport on this route accounted for 95.0% of total exports of goods by inland waterway.

In 2025, 1,672.0 thousand tonnes of goods were transported by inland waterway, and transport performance amounted to 364.5 million tonne-kilometres. Compared with the previous year, these figures decreased by 2.4 thousand tonnes (0.1%) and 20.3 million tonne-kilometres (5.3%), respectively.

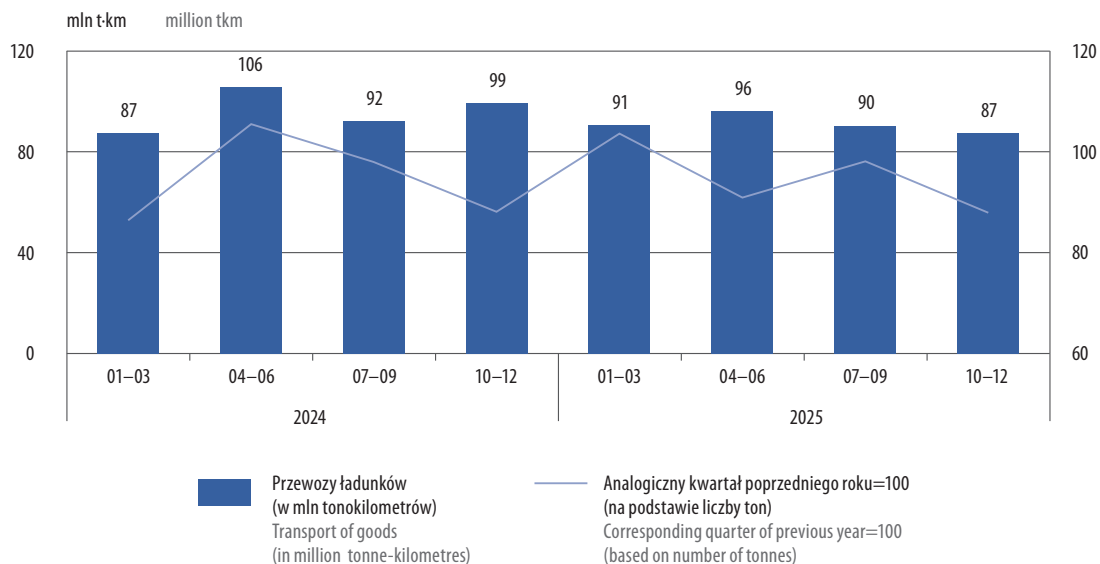
Within international transport, Polish inland waterway operators transported 1,073.2 thousand tonnes of goods (64.2%), while 598.8 thousand tonnes (35.8%) were transported in national transport. Compared with the previous year, the volume of transport between foreign ports decreased by 4.1%; nevertheless, it continued to account for the majority of total international transport, at 85.7% in 2025, an increase of 5.7 percentage points. The transport of exported goods decreased by 39.3% to 126.3 thousand tonnes, while the transport of imported goods decreased by 10.3% to 26.9 thousand tonnes. Exports accounted for 11.8% of total international transport, with Germany being their only destination.

In 2025, the average distance over which 1 tonne of goods was transported in international transport amounted to 317.2 km (307.7 km in the previous year), while in national transport it amounted to 40.2 km (33.2 km in the previous year).

Compared with the previous year, the largest decreases in both goods transported and transport performance were recorded in the first quarter of 2024 (27.4% and 13.6%, respectively), while in 2025 they were recorded in the second quarter (15.7% and 9.1%, respectively).

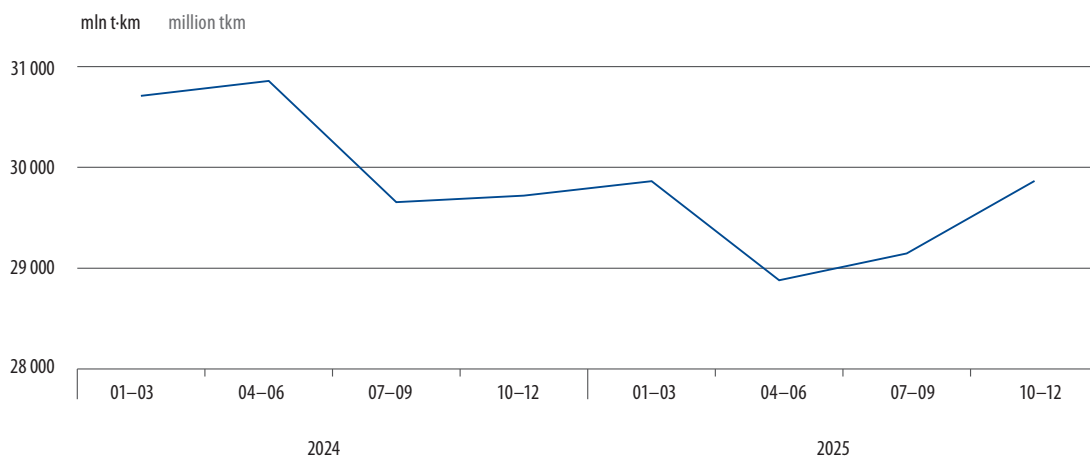
Wykres 4.
Chart 4.

Przewozy ładunków żegluga śródlądową w Polsce według kwartałów
Inland waterway transport of goods in Poland by quarters



Wykres 5.
Chart 5.

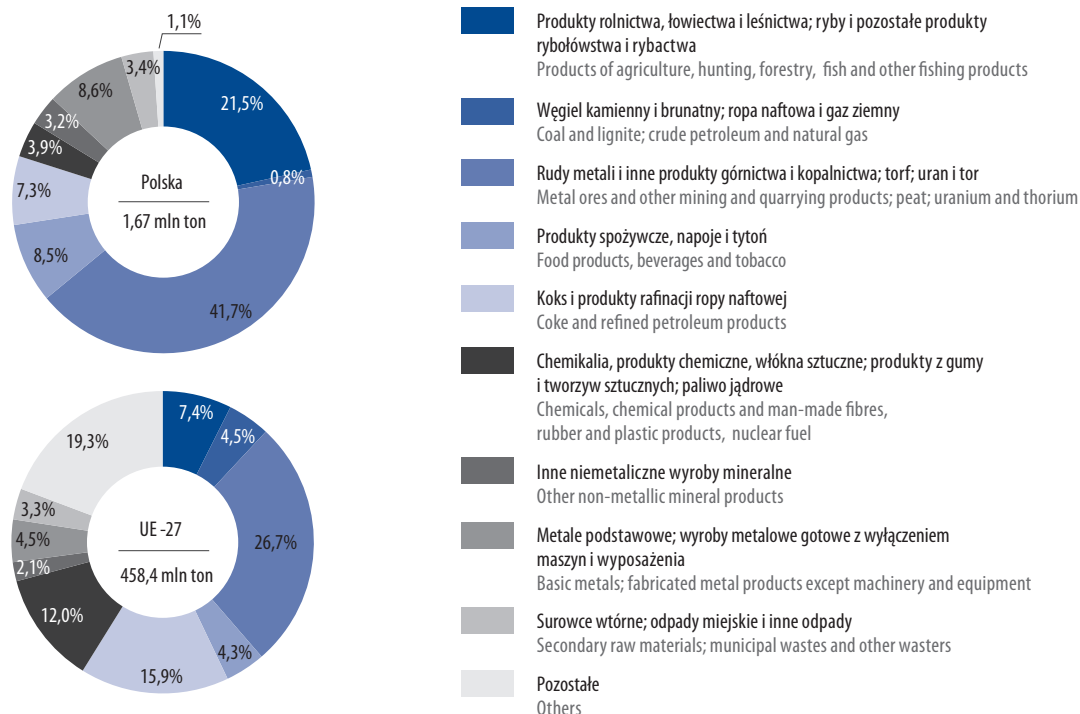
Przewozy ładunków żegluga śródlądową w krajach Unii Europejskiej według kwartałów
Inland waterway transport of goods in the European Union countries by quarters



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu [iww_go_qnave] – stan w dniu 7 września 2026 r.
 Source: own work based on Eurostat database [iww_go_qnave] – as of 7 September 2026.

Wykres 6.
Chart 6.

Struktura ładunków przewożonych żegluga śródlądową w Polsce i krajach Unii Europejskiej w 2025 r.
Structure of goods transported by inland waterway in Poland and the European Union countries in 2025



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu [iww_go_atygo] – stan w dniu 7 września 2026 r.
Source: own work based on Eurostat database [iww_go_atygo] – as of 7 September 2026.

W 2025 r. w Polsce podobnie jak w poprzednich latach dominowały przewozy towarów z grupy rudy metali oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa (41,7%).

Poza przewozami towarów, żegluga śródlądowa realizuje również przewozy pasażerów, które stanowią element oferty turystycznej. W Polsce w 2025 r. przewieziono 1007,6 tys. pasażerów, tj. o 8,1% mniej niż przed rokiem (1096,9 tys.).

Oferta turystyczno-wypoczynkowa systematycznie się rozszerza, a wraz z nią pojawiają się nowe formy turystyki wodnej dostosowane do współczesnych oczekiwań. Rozwój żeglugi turystycznej sprawia, że wiele lokalnych dróg wodnych, niepełniających wymagań żeglugi międzynarodowej ani nawet lokalnej, jest coraz częściej wykorzystywanych do celów rekreacyjnych, przyczyniając się do aktywizacji społeczno-gospodarczej regionów Polski.

In 2025, as in previous years, metal ores and other mining and quarrying products predominated among the goods transported, accounting for 41.7%.

In addition to the transport of goods, inland waterway transport also carries passengers, which form part of the tourism offer. In Poland, 1,007.6 thousand passengers were carried in 2025, 8.1% fewer than in the previous year (1,096.9 thousand).

The tourism and leisure offer is continuously expanding, accompanied by the emergence of new forms of water-based tourism tailored to contemporary expectations. The development of tourist navigation has led to the increasing use of many local waterways that do not meet the requirements for international or even local navigation for recreational purposes, thereby contributing to the socio-economic development of regions in Poland.

4. Żegluga śródlądowa jako element polityki zrównoważonego rozwoju

4. Inland waterway transport as a part of a sustainable development policy

Rozwój zrównoważonego systemu transportowego jest jednym z kierunków polityki transportowej Unii Europejskiej. Obejmuje on zapewnienie sprawnego przemieszczania osób i towarów przy jednoczesnym ograniczaniu negatywnego oddziaływania transportu na środowisko oraz poprawie efektywności funkcjonowania systemu transportowego. W tym ujęciu znaczenie przypisuje się m.in. rozwojowi transportu multimodalnego oraz wykorzystaniu poszczególnych gałęzi transportu zgodnie z ich właściwościami.

Żegluga śródlądowa stanowi element europejskiego systemu transportowego i jest uwzględniona w transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej obejmuje m.in. śródlądowe drogi wodne i porty śródlądowe oraz określa zasady rozwoju i funkcjonowania elementów sieci TEN-T. Rozporządzenie to uchyliło rozporządzenie (UE) nr 1315/2013¹.

Żegluga śródlądowa może być wykorzystywana do przewozu znacznych partii ładunków, w szczególności na drogach wodnych zapewniających odpowiednie warunki nawigacyjne. Może również stanowić element multimodalnych łańcuchów transportowych, łączących przewozy wodne z transportem drogowym, kolejowym i morskim. W określonych warunkach przejęcie części przewozów realizowanych innymi środkami transportu, w szczególności transportem drogowym, może przyczynić się do ograniczenia kongestii oraz wybranych oddziaływań środowiskowych transportu².

The development of a sustainable transport system is one of the directions of the European Union's transport policy. It involves ensuring the efficient movement of people and goods while reducing the negative environmental impact of transport and improving the efficiency of the transport system. In this context, importance is attached, among other things, to the development of multimodal transport and the use of individual modes of transport in accordance with their characteristics.

Inland waterway transport is part of the European transport system and is included in the trans-European transport network (TEN-T). Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network covers, among other things, inland waterways and inland ports and sets out the principles for the development and operation of TEN-T network components. The Regulation repealed Regulation (EU) No 1315/2013¹.

Inland waterway transport can be used to transport substantial quantities of goods, particularly on waterways providing adequate navigation conditions. It can also form part of multimodal transport chains combining inland waterway transport with road, rail and maritime transport. Under certain conditions, shifting part of the transport carried out by other modes, particularly road transport, to inland waterway transport may help to reduce congestion and certain environmental impacts of transport².

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013, Dz.U. L, 2024/1679, 28.06.2024.

¹ Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024, on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013, OJ L, 2024/1679, 28 June 2024.

² Komisja Europejska, Inland waterway transport, materiały dotyczące znaczenia żeglugi śródlądowej w europejskim systemie transportowym.

² European Commission, Inland Waterway Transport, materials on the importance of inland waterway transport in the European transport system.

Efekty środowiskowe i energetyczne wykorzystania żeglugi śródlądowej zależą jednak od warunków realizacji konkretnego przewozu. Na zużycie paliw i energii oraz wielkość emisji wpływają m.in. rodzaj i parametry jednostki pływającej, zastosowana technologia napędu i rodzaj paliwa, stopień wykorzystania ładowności, charakterystyka drogi wodnej oraz organizacja całego łańcucha transportowego. Z tego względu potencjalne korzyści środowiskowe żeglugi śródlądowej należy oceniać w odniesieniu do alternatywnego sposobu realizacji danego przewozu.

Do czynników wpływających na możliwość wykorzystania żeglugi śródlądowej w zrównoważonym systemie transportowym należą w szczególności:

- możliwość przewozu znacznych partii ładunków w ramach pojedynczej operacji transportowej;
- możliwość wykorzystania żeglugi śródlądowej w multimodalnych łańcuchach transportowych;
- możliwość ograniczenia części przewozów wykonywanych transportem drogowym, jeżeli pozwalają na to warunki infrastrukturalne i organizacyjne;
- możliwość ograniczenia kongestii na wybranych odcinkach sieci transportowej;
- potencjał poprawy efektywności energetycznej i ograniczenia emisji wraz z modernizacją floty oraz wdrażaniem nisko- i zeroemisyjnych technologii napędowych.

Rozwój żeglugi śródlądowej jest uwzględniany w działaniach Unii Europejskiej na rzecz zwiększenia udziału bardziej zrównoważonych form transportu w przewozach towarowych. W planie działania NAIADES III Komisja Europejska wskazała działania dotyczące m.in. zwiększenia wykorzystania śródlądowych dróg wodnych, poprawy konkurencyjności żeglugi śródlądowej, cyfryzacji sektora oraz ograniczania emisji związanych z transportem śródlądowym³.

Istotnym elementem rozwoju żeglugi śródlądowej jest integracja transportu wodnego z pozostałymi gałęziami transportu. Wymaga ona m.in. odpowiedniej infrastruktury przeładunkowej, sprawnych połączeń z siecią drogową i kolejową oraz wykorzystywania interoperacyjnych systemów informacji. Znaczenie tego obszaru wzrasta wraz z rozwojem cyfrowych usług transportowych i multimodalnych łańcuchów logistycznych.

However, the environmental and energy effects of using inland waterway transport depend on the conditions under which a particular transport operation is carried out. Fuel and energy consumption and the level of emissions are influenced, among other factors, by the type and parameters of the vessel, the propulsion technology and type of fuel used, the degree of utilisation of cargo-carrying capacity, the characteristics of the waterway and the organisation of the entire transport chain. Therefore, the potential environmental benefits of inland waterway transport should be assessed in relation to the alternative mode of transport used for the particular transport operation.

The factors affecting the potential use of inland waterway transport in a sustainable transport system include, in particular:

- the possibility of transporting substantial quantities of goods in a single transport operation;
- the possibility of using inland waterway transport in multimodal transport chains;
- the possibility of shifting part of the transport carried out by road, where infrastructure and organisational conditions permit;
- the possibility of reducing congestion on selected sections of the transport network;
- the potential to improve energy efficiency and reduce emissions through fleet modernisation and the implementation of low- and zero-emission propulsion technologies.

The development of inland waterway transport is taken into account in European Union measures aimed at increasing the share of more sustainable forms of transport in the transport of goods. In the NAIADES III action plan, the European Commission identified measures concerning, among other things, increasing the use of inland waterways, improving the competitiveness of inland waterway transport, digitalisation of the sector and reducing emissions associated with inland waterway transport³.

An important element in the development of inland waterway transport is the integration of inland waterway transport with other modes of transport. This requires, among other things, adequate transshipment infrastructure, efficient connections with the road and rail networks and the use of interoperable information systems. The importance of this area is increasing with the development of digital transport services and multimodal logistics chains.

³ Komisja Europejska, NAIADES III: Boosting future-proof European inland waterway transport, COM(2021) 324 final, 24.06.2021.

³ European Commission, NAIADES III: Boosting Future-Proof European Inland Waterway Transport, COM(2021) 324 final, 24 June 2021.

Ważną rolę w poprawie bezpieczeństwa i efektywności żeglugi śródlądowej odgrywają usługi informacji rzecznej (RIS). W 2025 r. przyjęto dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2482 z dnia 26 listopada 2025 r. zmieniającą dyrektywę 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie. Zmiany dotyczą m.in. cyfrowych informacji nawigacyjnych, elektronicznego raportowania ze statków, informacji dla kapitanów, śledzenia i lokalizacji statków oraz interoperacyjności systemów informacji. Dyrektywa została przyjęta pod koniec 2025 r., dlatego nie należy traktować jej jako regulacji obowiązującej w całym okresie objętym publikacją⁴.

Bezpieczeństwo jest jednym z istotnych elementów zrównoważonego systemu transportowego i jednym z warunków sprawnego funkcjonowania żeglugi śródlądowej. Na poziom bezpieczeństwa wpływają m.in. wymagania dotyczące stanu technicznego i wyposażenia statków, kwalifikacji członków załóg, organizacji żeglugi oraz przewozu określonych rodzajów ładunków. Zasady wykonywania żeglugi oraz wymagania w zakresie jej bezpieczeństwa określają przepisy krajowe i unijne. W 2025 r. w rejestrach wypadków żeglugowych prowadzonych przez właściwe miejscowo urzędy żeglugi śródlądowej odnotowano 3 wypadki, rok wcześniej – 2. Żaden z nich nie był związany z przewozem ładunków niebezpiecznych.

W Polsce podstawowym aktem prawnym regulującym wykonywanie żeglugi na śródlądowych drogach wodnych jest ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. W 2024 r. ogłoszono tekst jednolity ustawy w Dz.U. z 2024 r. poz. 395, natomiast w 2025 r. ogłoszono kolejny tekst jednolity w Dz.U. z 2025 r. poz. 18. Ustawa reguluje m.in. warunki uprawiania żeglugi śródlądowej, wymagania dotyczące bezpieczeństwa żeglugi, zasady funkcjonowania administracji żeglugi śródlądowej oraz zagadnienia dotyczące statków i śródlądowych dróg wodnych⁵.

Na poziomie Unii Europejskiej wymagania techniczne dotyczące statków żeglugi śródlądowej objętych zakresem regulacji określa dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE.

River Information Services (RIS) play an important role in improving the safety and efficiency of inland waterway transport. In 2025, Directive (EU) 2025/2482 of the European Parliament and of the Council of 26 November 2025 amending Directive 2005/44/EC on harmonised river information services (RIS) on inland waterways in the Community was adopted. The changes concern, among other things, digital navigation information, electronic reporting by vessels, information for masters, vessel tracking and tracing, and the interoperability of information systems. The Directive was adopted at the end of 2025 and therefore should not be regarded as legislation applicable throughout the entire period covered by the publication⁴.

Safety is one of the important elements of a sustainable transport system and one of the conditions for the efficient functioning of inland waterway transport. Safety levels are influenced, among other factors, by requirements concerning the technical condition and equipment of vessels, the qualifications of crew members, the organisation of navigation and the transport of specific types of goods. The rules governing inland navigation and its safety requirements are laid down in national and EU legislation. In 2025, 3 inland waterway accidents were recorded in the registers of navigation accidents maintained by the competent Inland Navigation Offices, compared with 2 in the previous year. None of these accidents involved the transport of dangerous goods.

In Poland, the primary legal act governing navigation on inland waterways is the Act of 21 December 2000 on Inland Waterway Transport. In 2024, a consolidated text of the Act was published in the Journal of Laws of 2024, item 395, while in 2025 another consolidated text was published in the Journal of Laws of 2025, item 18. The Act regulates, among other things, the conditions for carrying out inland navigation, navigation safety requirements, the functioning of inland waterway transport administration, and matters relating to vessels and inland waterways⁵.

At European Union level, the technical requirements for inland waterway vessels falling within the scope of the relevant legislation are laid down in Directive (EU) 2016/1629 of the European Parliament and of the Council of 14 September 2016 laying down technical requirements for inland waterway vessels, amending Directive 2009/100/EC and repealing Directive 2006/87/EC.

4 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2482 z dnia 26 listopada 2025 r. zmieniająca dyrektywę 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie, Dz.U. L, 2025/2482, 12.12.2025.

4 Directive (EU) 2025/2482 of the European Parliament and of the Council of 26 November 2025, amending Directive 2005/44/EC on harmonized river information services (RIS) on inland waterways in the Community, OJ L, 2025/2482, 12 December 2025.

5 Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 27 listopada 2024 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o żegludze śródlądowej, Dz.U. z 2025 r. poz. 18.

5 Notice of the Marshal of the Sejm of the Republic of Poland dated 27 November 2024, on the publication of the consolidated text of the Act on Inland Navigation, Journal of Laws of 2025, item 18.

Regulacje te określają wymagania techniczne dotyczące określonych kategorii statków oraz zasady związane z unijnym systemem świadectw zdolności żeglugowej⁶.

Zrównoważony rozwój żeglugi śródlądowej jest związany również z modernizacją floty i ograniczaniem jej oddziaływania na środowisko. Istotne znaczenie mają w tym zakresie poprawa efektywności energetycznej, stosowanie nisko- i zeroemisyjnych technologii napędowych oraz dostosowanie infrastruktury i usług transportowych do zmieniających się wymagań środowiskowych. W Polsce jednym z instrumentów wsparcia przedsięwzięć związanych z modernizacją statków żeglugi śródlądowej oraz poprawą ochrony środowiska i bezpieczeństwa żeglugi jest Fundusz Żeglugi Śródlądowej⁷.

Funkcjonowanie żeglugi śródlądowej określają ponadto przepisy dotyczące gospodarowania wodami. Znaczenie w tym zakresie ma ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, regulująca zasady gospodarowania wodami oraz zagadnienia związane z utrzymaniem i funkcjonowaniem urządzeń wodnych i infrastruktury związanej z gospodarką wodną. W odniesieniu do żeglugi śródlądowej jej stosowanie należy rozpatrywać łącznie z przepisami regulującymi funkcjonowanie śródlądowych dróg wodnych⁸.

Znaczenie żeglugi śródlądowej jako elementu zrównoważonego systemu transportowego należy zatem oceniać w szerszym ujęciu, obejmującym nie tylko wielkość przewozów, lecz również efektywność wykorzystania floty i infrastruktury, bezpieczeństwo, oddziaływanie środowiskowe, poziom cyfryzacji oraz możliwość integracji transportu wodnego z pozostałymi gałęziami transportu.

Rozwój żeglugi śródlądowej wymaga tym samym równoczesnego uwzględniania uwarunkowań transportowych, gospodarczych i środowiskowych. Znaczenie mają w szczególności stan i rozwój infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, zapewnienie odpowiednich warunków żeglugowych, modernizacja floty, poprawa bezpieczeństwa, rozwój cyfrowych usług informacji rzecznej oraz możliwość wykorzystania żeglugi śródlądowej w multimodalnych łańcuchach transportowych. Istotnymi uwarunkowaniami rozwoju żeglugi śródlądowej pozostają stan i zagospodarowanie dróg wodnych oraz zmienne warunki nawigacyjne, wpływające na możliwości wykorzystania potencjału przewozowego floty i skalę realizowanych przewozów.

This regulations set out technical requirements for specific categories of vessels and rules relating to the EU system of Union inland navigation certificates⁶.

The sustainable development of inland waterway transport is also linked to fleet modernisation and reducing its environmental impact. In this respect, improving energy efficiency, using low- and zero-emission propulsion technologies, and adapting infrastructure and transport services to changing environmental requirements are of particular importance. In Poland, the Inland Waterway Transport Fund is one of the instruments supporting projects related to the modernisation of inland waterway vessels and the improvement of environmental protection and navigation safety⁷.

The operation of inland waterway transport is also linked to legislation concerning water management. Of importance in this respect is the Act of 20 July 2017 – Water Law, which regulates water management and matters relating to the maintenance and operation of water facilities and infrastructure associated with water management. In the case of inland waterway transport, its application should be considered together with the legislation governing the operation of inland waterways⁸.

The importance of inland waterway transport as part of a sustainable transport system should therefore be assessed from a broader perspective, encompassing not only the volume of transport, but also the efficiency of fleet and infrastructure utilisation, safety, environmental impact, the level of digitalisation and the potential for integrating inland waterway transport with other modes of transport.

The development of inland waterway transport therefore requires the simultaneous consideration of transport, economic and environmental conditions. Of particular importance are the condition and development of inland waterway infrastructure, the provision of adequate navigation conditions, fleet modernisation, improved safety, the development of digital River Information Services and the potential for using inland waterway transport in multimodal transport chains. Important factors affecting the development of inland waterway transport include the condition and development of inland waterways, as well as variable navigation conditions, which affect the extent to which the fleet's cargo-carrying capacity can be utilised and the volume of transport.

6 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE.

6 Directive (EU) 2016/1629 of the European Parliament and of the Council of 14 September 2016, laying down technical requirements for inland waterway vessels, amending Directive 2009/100/EC, and repealing Directive 2006/87/EC.

7 Bank Gospodarstwa Krajowego, Fundusz Żeglugi Śródlądowej – informacje dotyczące wsparcia finansowego armatorów, w tym przedsięwzięć związanych z modernizacją taboru oraz poprawą ochrony środowiska i bezpieczeństwa żeglugi.

7 Bank Gospodarstwa Krajowego, Inland Waterway Fund—information on financial support for inland waterway operators, including projects related to fleet modernization and improvements in environmental protection and navigation safety.

8 Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, z późniejszymi zmianami.

8 Act of 20 July 2017 – Water Law, as amended.

Żegluga śródlądowa w Polsce

Inland waterways in Poland

Tablica 1. **Drogi wodne śródlądowe żeglowne**
 Table 1. Navigable inland waterways

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025
	w kilometrach in kilometres	
OGÓŁEM TOTAL	3767,4	3767,4
w tym eksploatowane of which waterways in use	3550,3	3519,2
Rzeki żeglowne Navigable rivers	2522,2	2522,2
w tym eksploatowane of which waterways in use	2330,5	2299,4
Jeziora żeglowne Navigable lakes	254,8	254,8
w tym eksploatowane of which waterways in used	254,8	254,8
Sztuczne drogi wodne Artificial inland waterways	990,4	990,4
w tym eksploatowane of which waterways in use	965,0	965,0
w tym: of which:		
kanały canals	334,7	334,7
skanalizowane odcinki rzek canalized segments of rivers	655,7	655,7

Tablica 2. **Drogi wodne śródlądowe żeglowne według klas w 2025 r.**
 Table 2. Navigable inland waterways by classes in 2025

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Ogółem Total		Drogi wodne według klas o znaczeniu Waterways according to classes of significance								Drogi wodne eksploatowane Waterways in use	
			regionalnym regional				międzynarodowym international					
			Ia	Ib	II	III	IV	Va	Vb			
	w km in km	w odsetkach in per-cent	w kilometrach in kilometres								w % ogółem in % of total	
OGÓŁEM TOTAL	3767,4	100,0	1185,7	903,6	1047,2	425,0	37,5	46,8	121,6	3519,2	93,4	
Rzeki żeglowne uregulowane Navigable regulated rivers	2522,2	66,9	873,7	762,2	674,0	115,6	–	–	96,7	2299,4	91,2	

Tablica 2.
Table 2.

Drogi wodne śródlądowe żeglowne według klas w 2025 r. (dok.)
Navigable inland waterways by classes in 2025 (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Ogółem Total		Drogi wodne według klas o znaczeniu Waterways according to classes of significance								Drogi wodne eksploatowane Waterways in use	
			regionalnym regional				międzynarodowym international					
			Ia	Ib	II	III	IV	Va	Vb			
	w km in km	w odsetkach in per-cent	w kilometrach in kilometres								w % ogółem in % of total	
Skanalizowane odcinki rzek Canalized segments of rivers	655,7	17,4	89,5	141,4	105,4	235,1	37,5	46,8	–	632,2	96,4	
Kanały Canals	334,7	8,9	168,1	–	104,4	46,8	–	–	15,4	332,8	99,4	
Jeziora żeglowne Navigable lakes	254,8	6,8	54,4	–	163,4	27,5	–	–	9,5	254,8	100,0	

Tablica 3.

Tabor śródlądowego transportu wodnego
Stan w dniu 31 grudnia

Table 3.
Inland waterways transport fleet
As of 31 December

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025
Holowniki Tugs	29	30
moc w kW power in kW	6437	6698
Pchacze Pushers	105	106
moc w kW power in kW	25891	26190
Barki Barges	231	230
nośność w tonach wymierzonych load capacity in measured tonnes	120280	118117
barki z własnym napędem self-propelled barges	51	44
moc w kW power in kW	20725	18864
nośność w tonach wymierzonych load capacity in measured tonnes	40681	36192
barki do pchania pushed barges	180	186
nośność w tonach wymierzonych load capacity in measured tonnes	79599	81925

Tablica 3. Tabor śródlądowego transportu wodnego (dok.)
Stan w dniu 31 grudnia

Table 3. Inland waterways transport fleet (cont.)
 As of 31 December

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025
Statki pasażerskie Passenger vessels	109	121
moc w kW power in kW	13323	16379
miejsca pasażerskie passenger seats	9871	11501

Tablica 4. Holowniki i pchacze śródlądowego transportu wodnego według roku budowy
Stan w dniu 31 grudnia

Table 4. Inland waterways transport fleet (tugs and pushers) by year of construction
 As of 31 December

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025	
	w sztukach in units		2024=100
Holowniki Tugs			
OGÓŁEM TOTAL	29	30	103,4
Do 1949 r. Up to 1949	2	2	100,0
1950–1969	12	13	108,3
1970–1979	3	3	100,0
1980–1989	8	8	100,0
1990–2009	4	4	100,0
2010 r. i późniejszy 2010 and later	–	–	.
Pchacze Pushers			
OGÓŁEM TOTAL	105	106	113,3
Do 1949 r. Up to 1949	2	2	100,0
1950–1969	30	31	103,3
1970–1979	41	41	100,0
1980–1989	29	29	100,0
1990– 2009	3	3	100,0
2010 r. i późniejszy 2010 and later	–	–	.

Tablica 5.

Tabor barkowy śródlądowego transportu wodnego według grup ładowności i roku budowy
Stan w dniu 31 grudnia

Table 5.

 Inland waterways barges fleet by load capacity groups and year of construction
 As of 31 December

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025	2024	2025
	w sztukach in units		w tonach wymierzonych in measured tonnes	
Barki z własnym napędem Self-propelled barges				
OGÓŁEM TOTAL	51	44	40681	36192
Ładowność: Load capacity:				
do 399 ton up to 399 tonnes	–	–	–	–
400–449	2	–	861	–
450–649	17	16	8641	8124
650–999	15	10	12465	8249
1000–1499	17	18	18714	19819
1500 t i więcej 1500 t and more	–	–	–	–
Rok budowy: Construction year:				
do 1949 r. up to 1949	10	8	9189	7377
1950–1969	40	34	30982	27295
1970–1979	1	2	510	1520
1980 r. i późniejszy 1980 and later	–	–	–	–
Barki do pchania Pushed barges				
OGÓŁEM TOTAL	179	186	79479	81925
Ładowność: Load capacity:				
do 249 ton up to 249 tonnes	63	64	8908	9028
250–399	52	55	19032	19907
400–449	6	6	2542	2542
450–649	24	27	11716	13167
650–999	16	16	12262	12262
1000–1499	13	13	15078	15078
1500–1649	1	1	1510	1510
1650–2999	4	4	8431	8431
3000 t i więcej 3000 t and more	–	–	–	–

Tablica 5.

**Tabor barkowy śródlądowego transportu wodnego według grup ładowności i roku budowy(dok.)
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 5.

Inland waterways barges fleet by load capacity groups and year of construction (cont.)
As of 31 December

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025	2024	2025
	w sztukach in units		w tonach wymierzonych in measured tonnes	
Barki do pchania (dok.) Pushed barges (cont.)				
Rok budowy: Construction year:				
do 1949 r. up to 1949	2	2	473	473
1950–1969	25	26	13429	13549
1970–1979	68	74	34885	37216
1980–1989	75	75	28182	28177
1990–1999	5	5	1620	1620
2000–2009	3	3	740	740
2010 r. i późniejszy 2010 and later	–	1	150	150

Tablica 6.

**Statki pasażerskie transportu wodnego śródlądowego według roku budowy
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 6.

Inland waterway passenger vessels by year of construction
As of 31 December

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025	
	w sztukach in units		2024=100
OGÓŁEM TOTAL	109	121	111,0
Do 1949 r. Up to 1949	12	14	116,7
1950–1969	42	44	104,8
1970–1979	13	14	107,7
1980–1989	9	12	133,3
1990–1999	9	9	100,0
2000–2009	10	11	110,0
2010–2019 2010–2020	8	10	125,0
2020 r. i późniejszy 2020 and later	6	7	116,7

Tablica 7. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową
Table 7. Inland waterways transport of goods

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Tony Tonnes		Tonokilometry Tonne-kilometres		Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w 2025 r. w km Average distance travelled by 1 tonne of goods in 2025 in km
	2024	2025	2024	2025	
	w tys. in thousands				
OGÓŁEM TOTAL	1674,4	1672,0	384764,4	364460,9	218,0
Przewozy ładunków barkami z własnym napędem Transport of goods by self-propelled barges	862,8	814,7	265943,6	242151,4	297,2
Przewozy ładunków barkami bez własnego napędu Transport of goods by not self-propelled barges	811,6	857,3	118820,8	122309,6	142,7
w tym w zestawach pchanych of which by pushed sets	807,7	–	118479,5	–	.
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybactwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products	313,2	360,2	120522,8	145798,2	404,8
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Coal and lignite; crude petroleum and natural gas	20,6	13,2	7897,7	4626,6	349,5
Rudy metali i inne produkty górnic- twa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores	674,2	697,2	76295,1	63365,7	90,9
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	199,8	142,7	58231,8	43063,1	301,7
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media	14,3	10,3	3675	1096,9	106,6

Tablica 7.
Table 7.

Przewozy ładunków żeglugą śródlądową (dok.)
Inland waterways transport of goods (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Tony Tonnes		Tonokilometry Tonne-kilometres		Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w 2025 r. w km Average distance travelled by 1 tonne of goods in 2025 in km
	2024	2025	2024	2025	
	w tys. in thousands				
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke and refined petroleum pro- ducts	79,8	122,8	25441,8	16811,3	136,9
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe Chemicals, chemical products, and man-made fibres; rubber and plas- tic products; nuclear fuel	55,8	64,3	17211,1	23497,6	365,6
Inne niemetaliczne wyroby mine- ralne Other non-metallic mineral products	65,7	53,4	23883,1	22234,0	416,0
Metale podstawowe; wyroby metalo- we gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment	156,0	143,2	33531,0	32571,3	227,4
Maszyzny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasy- fikowane; sprzęt i urządzenia radio- we, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; of-fice machinery and computers; electri- cal machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks	10,7	6,8	3256,1	3028,1	443,5
Sprzęt transportowy Transport equipment	0,0	0,5	0,9	292,8	583,2
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials, municipal wastes	84,4	57,3	14817,8	8075,5	583,2

Tablica 8. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według rodzaju taboru
Table 8. Inland waterways transport of goods by type of vessel

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025	
		2024=100	
W tys. ton In thousand tonnes			
OGÓŁEM TOTAL	1674,4	1672,0	99,9
Barki z własnym napędem Self-propelled barges	862,8	814,7	94,4
Barki bez własnego napędu Not self-propelled barges	811,6	857,3	105,6
w tym pchane of which pushed	807,7	–	.
W tys. tonokilometrów In thousand tonne-kilometres			
OGÓŁEM TOTAL	384764,4	364460,9	94,7
Barki z własnym napędem Self-propelled barges	265943,6	242151,4	91,1
Barki bez własnego napędu Not self-propelled barges	118820,8	122309,6	102,9
w tym pchane of which pushed	118479,5	–	.
Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km Average distance travelled by 1 tonne of goods in km			
OGÓŁEM TOTAL	229,8	218,0	.
Barki z własnym napędem Self-propelled barges	308,2	297,2	.
Barki bez własnego napędu Not self-propelled barges	146,4	142,7	.
w tym pchane of which pushed	146,7	–	.

Tablica 9. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie krajowym i międzynarodowym
Table 9. National and international inland waterways transport of goods

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025
W tys. ton In thousand tonnes		
OGÓŁEM TOTAL	1674,4	1672,0
Transport krajowy National transport	475,1	598,8
Transport międzynarodowy International transport	1199,3	1 073,2
W tys. tonokilometrów In thousand tonne-kilometres		
OGÓŁEM TOTAL	384764,4	364460,9
Transport krajowy National transport	15788,3	24083,2
Transport międzynarodowy International transport	368976,0	340377,9

Tablica 9.
Table 9.

Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie krajowym i międzynarodowym (dok.)
National and international inland waterways transport of goods (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025
Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km Average distance travelled by 1 tonne of goods in km		
OGÓŁEM TOTAL	229,8	218,0
Transport krajowy National transport	33,2	40,2
Transport międzynarodowy International transport	307,7	317,2

Tablica 10.
Table 10.

Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według wybranych podgrup ładunków
Inland waterways transport of goods by selected subgroups of goods

PODGRUPY ŁADUNKÓW SUBGROUPS OF GOODS	2024	2025
W tys. ton In thousand tonnes		
OGÓŁEM TOTAL	1674,4	1671,9
w tym: of which:		
Zboża Cereals	240,0	296,3
Inne substancje pochodzenia roślinnego Other substances of vegetable origin	67,1	62,3
Węgiel kamienny i brunatny Coal and lignite	20,6	13,2
Kamień, piasek, żwir, glina, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa gdzie indziej niesklasyfikowane Stone, sand, gravel, clay, peat and other mining and quarrying products n.e.c.	628,6	685,4
Produkty przemiału zbóż, skrobię i produkty skrobiowe oraz pasza dla zwierząt Grain mill products, starches, starch products and prepared animal feeds	36,7	51,5
Wyroby z drewna i korka (z wyłączeniem mebli) Products of wood and cork (except furniture)	8,2	9,5
Ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej Liquid refined petroleum products	79,0	122,8
Nawozy i związki azotowe (z wyłączeniem nawozów naturalnych) Nitrogen compounds and fertilizers (except natural fertilizers)	53,1	59,9
Cement wapno i gips Cement, lime and plaster	55,5	52,4
Żeliwo, stal i żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (z wyłączeniem rur) Basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (except tubes)	147,6	136,2
Inne odpady i surowce wtórne Other waste and secondary raw materials	83,5	57,3

Tablica 10. Przewozy ładunków żegluga śródlądową według wybranych podgrup ładunków (cd.)
Table 10. Inland waterways transport of goods by selected subgroups of goods (cont.)

PODGRUPY ŁADUNKÓW SUBGROUPS OF GOODS	2024	2025
W odsetkach In percent		
OGÓŁEM TOTAL	100,0	100,0
w tym: of which:		
Zboża Cereals	14,3	17,7
Inne substancje pochodzenia roślinnego Other substances of vegetable origin	4,0	3,7
Węgiel kamienny i brunatny Coal and lignite	1,3	0,8
Kamień, piasek, żwir, glina, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa gdzie indziej niesklasyfikowane Stone, sand, gravel, clay, peat and other mining and quarrying products n.e.c.	37,5	41,0
Produkty przemiału zbóż, skrobię i produkty skrobiowe oraz pasza dla zwierząt Grain mill products, starches, starch products and prepared animal feeds	2,2	3,1
Wyroby z drewna i korka (z wyłączeniem mebli) Products of wood and cork (except furniture)	0,5	0,6
Ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej Liquid refined petroleum products	4,7	7,3
Nawozy i związki azotowe (z wyłączeniem nawozów naturalnych) Nitrogen compounds and fertilizers (except natural fertilizers)	3,2	3,6
Cement wapno i gips Cement, lime and plaster	3,3	3,1
Żeliwo, stal i żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (z wyłączeniem rur) Basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (except tubes)	8,8	8,1
Inne odpady i surowce wtórne Other waste and secondary raw materials	5,0	3,4

Tablica 10.
Table 10.

Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według wybranych podgrup ładunków (dok.)
Inland waterways transport of goods by selected subgroups of goods (cont.)

PODGRUPY ŁADUNKÓW SUBGROUPS OF GOODS	2024	2025
Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km Average distance travelled by 1 tonne of goods in km		
OGÓŁEM TOTAL	229,8	218,0
w tym: of which:		
Zboża Cereals	408,1	432,6
Inne substancje pochodzenia roślinnego Other substances of vegetable origin	293,3	272,8
Węgiel kamienny i brunatny Coal and lignite	383,4	349,5
Kamień, piasek, żwir, glina, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa gdzie indziej niesklasyfikowane Stone, sand, gravel, clay, peat and other mining and quarrying products n.e.c.	100,0	87,9
Produkty przemiału zbóż, skrobię i produkty skrobiowe oraz pasza dla zwierząt Grain mill products, starches, starch products and prepared animal feeds	282,5	303,4
Wyroby z drewna i korka (z wyłączeniem mebli) Products of wood and cork (except furniture)	253,7	92,3
Ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej Liquid refined petroleum products	314,8	136,9
Nawozy i związki azotowe (z wyłączeniem nawozów naturalnych) Nitrogen compounds and fertilizers (except natural fertilizers)	297,1	350,1
Cement wapno i gips Cement, lime and plaster	398,9	414,4
Żeliwo, stal i żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (z wyłączeniem rur) Basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (except tubes)	209,7	218,2
Inne odpady i surowce wtórne Other waste and secondary raw materials	176,9	140,9

Tablica 11. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie krajowym według stref odległości
Table 11. National inland waterways transport of goods by distance

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025	
		2024=100	
W tys. ton In thousand tonnes			
OGÓŁEM TOTAL	475,1	598,8	126,1
49 km i mniej 49 km and less	256,5	274,4	107,0
50–149	218,0	319,9	146,8
150–299	–	0,9	.
300–499	0,1	1,3	1385,9
500 km i więcej 500 km and more	0,5	2,3	446,8
W tys. tonokilometrów In thousand tonne-kilometres			
OGÓŁEM TOTAL	15788,3	24083,0	152,5
49 km i mniej 49 km and less	16664,1	1845,1	11,1
50–149	13761,3	20133,6	146,3
150–299	–	145,2	.
300–499	30,1	460,1	1529,5
500 km i więcej 500 km and more	330,5	1499,0	453,6

Tablica 12. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie krajowym według grup ładunków
Table 12. National inland waterways transport of goods by groups of goods

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	2024	2025	
		2024=100	
W tys. ton In thousand tonnes			
OGÓŁEM TOTAL	475,1	598,8	126,1
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores	419,3	476,1	113,5
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke and refined petroleum products	46,7	107,8	230,7
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment	0,7	3,0	412,2
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks	2,1	3,1	149,6

Tablica 12.
Table 12.

Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie krajowym według grup ładunków (dok.)
National inland waterways transport of goods by groups of goods (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	2024	2025	
		2024=100	
W tys. ton (dok.) In thousand tonnes (cont.)			
Sprzęt transportowy Transport equipment	–	0,4	.
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes	6,2	8,5	135,5
W tys. tonokilometrów In thousand tonne-kilometres			
OGÓŁEM TOTAL	15788,3	24083,0	152,5
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores	11922,4	14537,9	121,9
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke and refined petroleum products	3036,1	7004,6	230,7
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment	349,8	627,9	179,5
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks	256,6	1409,3	549,3
Sprzęt transportowy Transport equipment	–	239,5	.
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes	223,4	163,9	118,1

Tablica 13. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie międzynarodowym
Table 13. International inland waterways transport of goods

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025	
			2024=100
W tys. ton In thousand tonnes			
OGÓŁEM TOTAL	1199,3	1073,2	89,5
Eksport Export	208,1	126,3	60,7
Import Import	30,0	26,9	89,7
Tranzyt Transit	2,0	0,4	20,5
Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports	959,2	919,5	95,9
W tys. tonokilometrów In thousand tonne-kilometres			
OGÓŁEM TOTAL	368976,0	340377,9	92,2
Eksport Export	62594,2	43793,9	70,0
Import Import	9227,0	8312,5	90,1
Tranzyt Transit	380,2	79,7	21,0
Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports	296774,5	288191,8	97,1
Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km Average distance per 1 tonne, in km			
OGÓŁEM TOTAL	307,7	317,2	.
Eksport Export	300,8	346,7	.
Import Import	307,6	309,0	.
Tranzyt Transit	190,1	199,3	.
Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports	309,4	313,4	.

Tablica 14. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie międzynarodowym według grup ładunków

Table 14. International inland waterways transport of goods by groups of goods

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2024 b – 2025		Ogółem Total	Eksport Export	Import Import	Tranzyt Transit	Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports
W tys. ton In thousand tonnes						
OGÓŁEM TOTAL	a	1199,3	208,1	30,0	2,0	959,2
	b	1073,2	126,3	26,9	0,4	919,5
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products	a	313,2	41,0	–	–	272,2
	b	360,2	23,4	–	–	336,7
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Coal and lignite; crude petroleum and natural gas	a	20,6	1,5	1,5	–	17,5
	b	13,2	–	1,6	–	11,6
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores	a	254,9	14,9	2,1	–	237,9
	b	221,1	2,9	–	–	218,2
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	a	199,8	0,8	3,6	–	195,4
	b	142,7	–	2,4	–	140,3
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media	a	14,3	–	–	–	14,3
	b	10,3	0,5	–	–	9,8
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke and refined petroleum products	a	33,1	0,7	–	–	32,3
	b	15,0	–	–	–	15,0
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe Chemicals, chemical products, and man-made fibres; rubber and plastic products; nuclear fuel	a	55,8	32,9	8,3	–	14,6
	b	64,3	36,1	4,4	–	23,7
Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products	a	65,7	8,1	0,9	–	56,7
	b	53,4	0,8	–	–	52,7
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment	a	155,2	73,6	13,4	–	68,2
	b	140,3	57,9	18,4	–	64,0

Tablica 14. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie międzynarodowym według grup ładunków (cd.)

Table 14. International inland waterways transport of goods by groups of goods (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2024 b – 2025		Ogółem Total	Eksport Export	Import Import	Tranzyt Transit	Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports
W tys. ton (dok.) In thousand tonnes (cont.)						
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks	a	8,6	2,2	0,1	–	6,2
	b	3,7	3,7	–	–	–
Sprzęt transportowy Transport equipment	a	0,0	–	–	–	0,0
	b	0,1	–	–	–	0,1
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes	a	78,2	32,5	–	2,0	43,7
	b	48,8	4,3	–	0,4	44,1
W tys. tonokilometrów In thousand tonne-kilometres						
OGÓŁEM TOTAL	a	368976,0	62594,3	9227,0	380,2	296774,5
	b	340377,9	43793,9	8312,5	79,7	288191,8
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products	a	120522,8	22502,4	–	–	98020,4
	b	145798,2	14451,6	–	–	131346,6
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Coal and lignite; crude petroleum and natural gas	a	7897,8	694,0	1209,3	–	5994,5
	b	4626,6	–	1251,0	–	3375,6
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores	a	64372,6	3407,9	702,9	–	60261,9
	b	48827,8	646,4	–	–	48181,4
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	a	58231,8	577,3	996,0	–	56658,5
	b	43063,1	–	696,0	–	42367,1
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media	a	3675,0	–	–	–	3675,0
	b	1096,9	130,7	–	–	966,2
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke and refined petroleum products	a	22405,7	558,0	–	–	21847,7
	b	9806,7	–	–	–	9806,7

Tablica 14. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie międzynarodowym według grup ładunków (cd.)

Table 14. International inland waterways transport of goods by groups of goods (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2024 b – 2025		Ogółem Total	Eksport Export	Import Import	Tranzyt Transit	Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports
W tys. tonokilometrów (dok.) In thousand tonne-kilometres (cont.)						
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe Chemicals, chemical products, and man-made fibres; rubber and plastic products; nuclear fuel	a	17211,1	10744,5	3296,2	–	3170,4
	b	23497,6	14073,042	2544,95	–	6879,6
Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products	a	23883,1	928,6	145,7	–	22808,8
	b	22234	589,68	–	–	21644,3
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment	a	33181,1	15479,9	2835,4	–	14865,8
	b	31943,5	12860,3	3820,6	–	15262,6
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks	a	2999,6	1324,9	41,4	–	1633,3
	b	1618,8	172,6	–	–	1446,3
Sprzęt transportowy Transport equipment	a	0,9	–	–	–	0,9
	b	53,3	–	–	–	53,3
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes	a	14594,4	6376,8	–	380,2	7837,3
	b	7811,6	869,7	–	79,7	6862,2
W tym w tys. tonokilometrów na wodach polskich Of which, in thousand tonne-kilometres within Polish waters						
OGÓŁEM TOTAL	a	8931,0	7737,3	1038,9	154,8	–
	b	5217,5	4301,8	883,9	31,8	–
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybactwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products	a	1641,1	1641,1	–	–	–
	b	1019,0	1019,0	–	–	–
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Coal and lignite; crude petroleum and natural gas	a	64,4	53,0	11,4	–	–
	b	48,9	–	48,9	–	–
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores	a	380,4	316,4	64,0	–	–
	b	44,1	44,1	–	–	–

Tablica 14. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie międzynarodowym według grup ładunków (dok.)

Table 14. International inland waterways transport of goods by groups of goods (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2024 b – 2025	Ogółem Total	Eksport Export	Import Import	Tranzyt Transit	Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports
---	-----------------	-------------------	------------------	--------------------	--

W tym w tys. tonokilometrów na wodach polskich (dok.)
Of which, in thousand tonne-kilometres within Polish waters (cont.)

Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	a	232,6	46,6	186,0	–	–
	b	84,0	–	84,0	–	–
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media	a	–	–	–	–	–
	b	19,4	19,4	–	–	–
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke and refined petroleum products	a	22,4	22,4	–	–	–
	b	–	–	–	–	–
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe Chemicals, chemical products, and man-made fibres; rubber and plastic products; nuclear fuel	a	1160,2	900,6	259,5	–	–
	b	1304,4	1214,5	89,9	–	–
Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products	a	521,4	483,0	38,4	–	–
	b	22,7	22,7	–	–	–
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment	a	2849,5	2411,3	438,2	–	–
	b	2337,8	1676,7	661,1	–	–
Maszyzny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus; communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks	a	677,8	636,4	41,4	–	–
	b	155,8	155,8	–	–	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes	a	1381,2	1226,4	–	154,8	–
	b	181,5	149,7	–	31,8	–

Tablica 15. Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku i wyładunku w 2024 r.

Table 15. Inland waterways export and import by groups of goods and country of loading/unloading in 2024

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	Eksport Export		Import Import	
	ogółem total	w tym do Niemiec including to Germany	ogółem total	w tym z Niemiec including from Germany
W tys. ton In thousand tonnes				
OGÓŁEM TOTAL	208,1	197,7	30,0	30,0
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products	41,0	39,4	–	–
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas	1,5	1,5	1,5	1,5
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products	14,9	14,9	2,1	2,1
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	0,8	–	3,6	3,6
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke, briquettes and refined petroleum products	0,7	0,7	–	–
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel	32,9	32,9	8,3	8,3
Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products	8,1	–	–	–
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)	73,6	73,6	13,4	13,4
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks	2,2	2,2	0,1	0,1
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials, municipal wastes	32,5	32,5	–	–

Tablica 15. Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku i wyładunku w 2024 r. (cd.)

Table 15. Inland waterways export and import by groups of goods and country of loading/unloading in 2024 (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	Eksport Export		Import Import	
	ogółem total	w tym do Niemiec including to Germany	ogółem total	w tym z Niemiec including from Germany
W tys. tonokilometrów In thousand tonne-kilometres				
OGÓŁEM TOTAL	62594,3	59674,6	9227,0	9227,0
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybactwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products	22502,4	21088,7	–	–
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas	694,0	694,0	1209,3	1209,3
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products	3407,9	3407,9	702,9	702,9
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	577,3		996,0	996,0
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke, briquettes and refined petroleum products.	558,0	558,0		
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel	10744,5	10744,5	3296,2	3296,2
Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products	928,6		145,7	145,7
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)	15479,9	15479,9	2835,4	2835,4
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks	1324,9	1324,9	41,4	41,4
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials, municipal wastes	6376,8	6376,8	–	–

Tablica 15. Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku i wyładunku w 2024 r. (dok.)

Table 15. Inland waterways export and import by groups of goods and country of loading/unloading in 2024 (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	Eksport Export		Import Import	
	ogółem total	w tym do Niemiec including to Germany	ogółem total	w tym z Niemiec including from Germany
W tym w tys. tonokilometrów na wodach polskich Of which in thousand tonne-kilometres within Polish waters				
OGÓŁEM TOTAL	7737,3	7138,6	1038,9	1038,9
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybactwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products	1641,1	1572,1	–	–
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas	53,0	53,0	11,4	11,4
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products	316,4	316,4	64,0	64,0
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	46,6	–	186,0	186,0
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke, briquettes and refined petroleum products	22,4	22,4	–	–
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel	900,6	900,6	259,5	259,5
Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products	483,0		38,4	38,4
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)	2411,3	2411,3	438,2	438,2
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks	636,4	636,4	41,4	41,4
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials, municipal wastes	1226,4	1226,4	–	–

Tablica 16. Eksport i import ładunków żeglugą śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku i wyładunku w 2025 r.

Table 16. Inland waterways export and import by groups of goods and country of loading/unloading in 2025

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2025 b – 2024=100		Eksport Export		Import Import	
		ogółem total	w tym do Niemiec including to Germany	ogółem total	w tym z Niemiec including from Germany
W tys. ton In thousand tonnes					
OGÓŁEM TOTAL	a	126,3	126,3	26,9	26,9
	b	60,7	60,7	89,7	89,7
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products		23,4	23,4		–
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas		–	–	1,6	1,6
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products		2,9	2,9	–	–
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco		–	–	2,4	2,4
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media		0,5	0,5	–	–
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel		36,1	36,1	4,4	4,4
Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products		0,8	0,8	–	–
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)		57,9	57,9	18,4	18,4
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks		0,4	0,4	–	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials, municipal wastes		4,3	4,3	–	–

Tablica 16. Eksport i import ładunków żeglugą śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku i wyładunku w 2025 r. (cd.)

Table 16. Inland waterways export and import by groups of goods and country of loading/unloading in 2025 (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	Eksport Export		Import Import	
a – 2025 b – 2024=100	ogółem total	w tym do Niemiec including to Germany	ogółem total	w tym z Niemiec including from Germany
W tys. tonokilometrów In thousand tonne-kilometres				
OGÓŁEM TOTAL	a	43793,9	43793,9	8312,5
	b	70,0	70,0	90,1
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products	14451,6	14451,6	–	–
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas	–	–	1251,0	1251,0
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products	646,4	646,4	–	–
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	–	–	696,0	696,0
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media	130,7	130,7	–	–
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel	14073,0	14073	2545,0	2545
Inne niemetaliczne wyroby mineralne Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel	589,7	589,7	–	–
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)	12860,3	12860,3	3820,6	3820,6
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks	172,6	172,6	–	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials, municipal wastes	869,7	869,7	–	–

Tablica 16. Eksport i import ładunków żeglugą śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku i wyładunku w 2025 r. (dok.)

Table 16. Inland waterways export and import by groups of goods and country of loading/unloading in 2025 (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2025 b – 2024=100	Eksport Export		Import Import	
	ogółem total	w tym do Niemiec including to Germany	ogółem total	w tym z Niemiec including from Germany
W tym tys. tonokilometrów na wodach polskich Of which in thousand tonnes kilometres on Polish waters				
OGÓŁEM TOTAL	a	430,1,8	4301,8	883,9
	b	55,6	55,6	85,1
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products	1019,0	1019,0	–	–
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas	–	–	48,9	48,9
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products	44,1	44,1	–	–
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	–	–	84,0	84,0
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media	19,4	19,4	–	–
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel	1214,5	1214,5	89,9	89,9
Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products	22,7	22,7	–	–
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)	1676,7	1676,7	661,1	661,1
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks	155,8	155,8	–	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials, municipal wastes	149,7	149,7	–	–

Tablica 17.
Table 17.

Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według krajów
Inland waterways export and import of goods by countries

KRAJE COUNTRIES	2024	2025	
		w odsetkach in percent	
Eksport w tys. ton Exports in thousand tonnes			
OGÓŁEM TOTAL	208,1	126,3	100,0
Belgia Belgium	1,7	–	.
Niemcy Germany	197,7	126,3	100,0
Rosja Russia	8,1	–	.
Import w tys. ton Imports in thousand tonnes			
OGÓŁEM TOTAL	30,0	26,9	100,0
Niemcy Germany	30,0	26,9	100,0

Tablica 18.
Table 18.

Przewozy ładunków żegluga śródlądową według relacji w 2024 r.
Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2024

Województwo/kraj Voivodship/country		Tony Tonnes	Tonokilometry Tonne-kilometres
z from	do to	w tys. in thousand	
Przewozy krajowe ^a National transport ^a			
Kujawsko-pomorskie	Kujawsko-pomorskie	249,6	1431,0
Opolskie	Dolnośląskie	0,3	29,4
Opolskie	Śląskie	4,7	177,7
Opolskie	Zachodniopomorskie	0,1	51
Pomorskie	Kujawsko-pomorskie	1,1	137,9
Pomorskie	Mazowieckie	0,1	30,1
Pomorskie	Pomorskie	0,9	38,7
Warmińsko-mazurskie	Pomorskie	0,7	66,3
Zachodniopomorskie	Opolskie	0,4	279,5
Zachodniopomorskie	Zachodniopomorskie	217,2	13546,8
Przewozy międzynarodowe – eksport International transport – export			
Opolskie	Niemcy Germany	1,8	1031,1
Warmińsko-Mazurskie	Rosja Russia	8,1	928,6
Zachodniopomorskie	Belgia Belgium	1,7	1387,3
Zachodniopomorskie	Holandia Netherlands	0,7	603,7
Zachodniopomorskie	Niemcy Germany	195,9	58643,5

^a Województwa, w których przewozy wyniosły co najmniej 4 tys. ton.

^a The voivodships where transport amounted to at least 4 thousand tonnes.

Tablica 18. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według relacji w 2024 r. (dok.)
Table 18. Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2024 (cont.)

Województwo/kraj Voivodship/country		Tony Tonnes	Tonokilometry Tonne-kilometres
z from	do to	w tys. in thousand	
Przewozy międzynarodowe – import International transport – import			
Niemcy Germany	Opolskie	0,4	327,1
Niemcy Germany	Zachodniopomorskie	29,6	8899,9
Przewozy między portami zagranicznymi Transport between foreign ports			
Belgia Belgium	Niemcy Germany	16,3	10111,6
Holandia Netherlands	Niemcy Germany	8,5	4424,1
Niemcy Germany	Belgia Belgium	8,8	4970,8
Niemcy Germany	Holandia Netherlands	32,9	19913,1
Niemcy Germany	Niemcy Germany	892,7	257354,9

Tablica 19. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według relacji w 2025 r.
Table 19. Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2025

Województwo/kraj Voivodship/country		Tony Tonnes	Tonokilometry Tonne-kilometres
z from	do to	w tys. in thousands	
Przewozy krajowe ^a National transport ^a			
Kujawsko-pomorskie	Kujawsko-pomorskie	265,8	1578,4
Opolskie	Opolskie	1,6	3,2
Opolskie	Śląskie	6,9	260,7
Opolskie	Zachodniopomorskie	0,5	306,2
Pomorskie	Kujawsko-pomorskie	0,5	83,7
Pomorskie	Mazowieckie	1,0	333,0
Warmińsko-mazurskie	Pomorskie	0,9	88,3
Zachodniopomorskie	Opolskie	1,8	1192,8
Zachodniopomorskie	Zachodniopomorskie	319,1	20048,1
Przewozy międzynarodowe – eksport International transport – export			
Opolskie	Niemcy Germany	0,4	202,5
Zachodniopomorskie	Niemcy Germany	125,9	43591,5
Przewozy międzynarodowe – import International transport – import			
Niemcy Germany	Opolskie	0,0	6,3
Niemcy Germany	Zachodniopomorskie	26,8	8306,3

^a Województwa, w których przewozy wyniosły co najmniej 4 tys. ton.

^a The voivodships where transport amounted to at least 4 thousand tonnes.

Tablica 19.
Table 19.

Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według relacji w 2025 r. (dok.)
Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2025 (cont.)

Województwo/kraj Voivodship/country		Tony Tonnes	Tonokilometry Tonne-kilometres
z from	do to	w tys. in thousands	
Przewozy pomiędzy portami zagranicznymi Transport between foreign ports			
Belgia Belgium	Holandia Netherlands	3,0	1852,4
Belgia Belgium	Niemcy Germany	4,1	2769
Holandia Netherlands	Holandia Netherlands	1,7	282,5
Holandia Netherlands	Niemcy Germany	5,7	2999,4
Niemcy Germany	Belgia Belgium	5,9	3643,3
Niemcy Germany	Holandia Netherlands	28,1	17162,6
Niemcy Germany	Niemcy Germany	871,0	259482,7

Tablica 20.
Table 20.

Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową
Inland waterways transport of passengers

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025	
		2024=100	
Pasażerowie w tys. Passengers in thousands			
OGÓŁEM TOTAL	1096,9	1007,6	91,9
Pasażerokilometry w tys. Passenger-kilometres in thousands			
OGÓŁEM TOTAL	11830,7	12558,4	106,2
Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km Average distance of voyage per 1 passenger, in km			
OGÓŁEM TOTAL	10,8	12,5	115,6

Tablica 21.
Table 21.

Podmioty^a świadczące usługi w zakresie żeglugi śródlądowej
Entities^a conducting inland waterways transport activity

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025
Liczba podmiotów Number of entities	103	100
Pracujący ogółem Total employed persons	423	444
w tym kobiety of which females	61	64

^a Obejmuje podmioty prowadzące działalność w zakresie transportu towarów lub pasażerów żeglugą śródlądową.
a It covers entities engaged in the transport of goods or passengers by inland waterways.

Tablica 22. Zatrudnienie i wynagrodzenia podmiotów^a prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej

Table 22. Employment, wages and salaries in entities^a conducting inland waterways transport activity

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025
Przeciętne zatrudnienie ^b Average paid employment ^b	98,6	139,9
Wynagrodzenia brutto ^c w tys. zł Gross personal wages and salaries ^c in PLN thousand	9658,8	17529,1
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto ^c w zł Average monthly gross wages and salaries ^c in PLN	6913,10	8371,30

a Dotyczy podmiotów, w których liczba pracujących przekracza 9 osób. b Bez uczniów oraz osób zatrudnionych poza granicami kraju. c Bez wynagrodzeń osób wykonujących pracę nakładczą oraz bez wynagrodzeń pracowników obcych i osób zatrudnionych poza granicami kraju.

a Concerns entities employing more than 9 persons. b Excluding apprentices and persons employed abroad. c Excluding wages and salaries of persons engaged in outwork as well as persons employed abroad.

Tablica 23. Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej (ceny bieżące)

Table 23. Outlays on fixed assets for water management (current prices)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025
	w mln zł in million PLN	
OGÓŁEM TOTAL	3614,6	4827,5
w tym: of which:		
zbiorniki i stopnie wodne water reservoirs and falls	115,5	115,1
regulacja i zabudowa rzek i potoków regulation and management of rivers and streams	264,1	.
obwałowania przeciwpowodziowe i stacje pomp flood embankment and pump stations	137,9	227,3

Tablica 24. Efekty rzeczowe uzyskane w wyniku przekazania do użytku inwestycji gospodarki wodnej

Table 24. Tangible effects of completed investments in water management

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025
Pojemność zbiorników wodnych w hm ³ Capacity of water reservoirs in hm ³	0,01	0,16
Regulacja i zabudowa rzek i potoków w km Regulation and management of rivers and streams in km	2,9	97,5
Obwałowania przeciwpowodziowe w km Flood embankments in km	29,8	39,7

Tablica 25. Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według kierunków inwestowania i grup inwestorów (ceny bieżące)

Table 25. Outlays on fixed assets for water management by investment directions and group of investors (current prices)

KIERUNKI INWESTOWANIA INVESTMENT DIRECTIONS a – 2024 b – 2025		Ogółem Total	Grupy inwestorów Groups of investors		
			przedsiębior- stwa enterprises	gminy gminas	jednostki budżetowe budgetary entities
		w tys. zł in thousand PLN			
OGÓŁEM TOTAL	a	3614633,1	1064540,5	1992973,9	557118,7
	b	4827489,6	1235060,2	2795532,2	796897,2
w tym: of which:					
Zbiorniki i stopnie wodne Water reservoirs and falls	a	115482,5	10726,7	7395,9	97359,9
	b	115109,6	.	16869,6	96642,3
Regulacja i zabudowa rzek i potoków Regulation and management of rivers and streams	a	264095,1	2296,1	2569,8	259229,2
	b	399916,8	.	.	397789,8
Obwałowania przeciwpowodziowe Flood embankments	a	137886,8	.	5908,2	131383,4
	b	227290,9	.	13229,3	213691,1

Tablica 26. Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według źródeł finansowania i grup inwestorów (ceny bieżące)

Table 26. Outlays on fixed assets for water management by sources of financing and groups of investors (current prices)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025
OGÓŁEM w mln zł TOTAL in million PLN	3614,6	4827,5
Źródła finansowania w % ogółem: Total % sources of financing:		
środki własne own funds	46,7	42,1
środki z budżetu: funds from:		
centralnego the central budget	39,7	26,8
województwa from voivodship budget	0,4	1,5
powiatu from powiat budget	0,0	0,0
gminy (współudział) from gmina budget (share)	1,2	0,9
środki z zagranicy from abroad	5,7	24,1
fundusze ekologiczne (pożyczki, kredyty i dotacje) ecological funds (credits, loans and allocations)	2,7	2,6
kredyty i pożyczki krajowe, w tym bankowe national credits and loans, including bank credits and loans	1,6	0,8

Tablica 26. Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według źródeł finansowania i grup inwestorów (ceny bieżące) (dok.)

Table 26. Outlays on fixed assets for water management by sources of financing and groups of investors (current prices) (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2024	2025
inne środki, w tym nakłady niefinansowane other funds, including non-financed outlays	2,0	1,2
Grupy inwestorów w % ogółem: Total % groups of investors:		
przedsiębiorstwa enterprises	29,5	25,6
gminy gminas	55,1	57,9
jednostki budżetowe budgetary entities	15,4	16,5

Tablica 27. Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według źródeł finansowania i kierunków inwestowania (ceny bieżące)

Table 27. Outlays on fixed assets for water management by investment directions and sources of financing (current prices)

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA SOURCES OF FINANCING a – 2024 b – 2025		Ogółem Total	W tym: Of which:		
			zbiorniki i stopnie wodne water reservoirs and falls	regulacja i zabudowa rzek i potoków regulation and management of rivers and streams	obwałowania przeciwpo- dziowe flood embankments
			w tys. zł in thousand PLN		
OGÓŁEM TOTAL	a	3614633,1	115482,5	264095,1	137886,8
	b	4827489,6	115109,6	.	227290,9
Środki własne Funds own		1686735,9	32319,2	6391,4	10895,0
		2030689,5	20837,0	.	50244,4
Własne z budżetu: Funds from budget:	a				
	b				
centralnego state	a	1435161,0	.	250616,5	118519,6
	b	1296286,1	35149,2	.	145056,6
województwa voivodship	a	13180,4	833,3	-	.
	b	70587,8	.	-	.
powiatu powiat	a	393,7	-	-	-
	b	321,0	-	-	-
gminy gmina	a	41762,0	.	-	.
	b	44263,6	.	-	.

Tablica 27. Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według źródeł finansowania i kierunków inwestowania (ceny bieżące) (dok.)

Table 27. Outlays on fixed assets for water management by investment directions and sources of financing (current prices) (cont.)

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA SOURCES OF FINANCING a – 2024 b – 2025		Ogółem Total	W tym: Of which:		
			zbiorniki i stopnie wodne water reservoirs and falls	regulacja i zabudowa rzek i potoków regulation and management of rivers and streams	obwałowania przeciwpo- dziowe flood embankments
		w tys. zł in thousand PLN			
Z zagranicy From abroad	a	205277,9	2559,9	7087,2	.
	b	1164143,6	.	360228,5	.
Fundusze ekologiczne (pożyczki, kredyty i dotacje) Ecological funds (loans, credits and allocations)	a	98479,6	.	–	–
	b	124952,3	.	–	–
Kredyty i pożyczki krajowe, w tym bankowe National credits and loans including bank credits and loans	a	59647,9	.	–	.
	b	37434,7	–	–	.
Inne środki, w tym nakłady niesfinansowane Other funds including non-financed outlays	a	73994,7	.	–	–
	b	58811,0	–	–	–

Przegląd międzynarodowy

International review

Tablica 1 (28). Przewozy ładunków w krajach UE^a według rodzaju transportu
Table 1 (28). Transport of goods in EU^a countries by type of transport

TRANSPORT TRANSPORT	2023			2024		
	w mld t·km in billion tkm	w odsetkach in percent	2022=100	w mld t·km in billion tkm	w odsetkach in percent	2023=100
OGÓŁEM TOTAL	3397,0	100,0	97,6	3370,6	100,0	99,2
Drogowy Road	1807,6	53,2	96,9	1820,5	54,0	100,7
Kolejowy Rail	395,8	11,6	95,7	389,9	11,6	98,5
Rurociągowy Oil pipelines	90,5	2,7	96,6	92,0	2,7	101,7
Wodny śródlądowy Inland waterways	116,4	3,4	95,4	121,6	3,6	104,5
Morski Maritime	984,5	29,0	100,2	944,3	28,0	95,9
Lotniczy Air	2,2	0,1	95,0	2,2	0,1	99,8

^a UE-27.

Źródło: UE Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2026, Komisja Europejska.

^a EU-27.

Source: UE Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2026, European Commision.

Tablica 2 (29). Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w krajach UE według klasyfikacji grup towarowych
Table 2 (29). Inland waterways transport of goods in EU countries by NST 2007 cassification of goods

KRAJE		Ogółem Total	NST							
			01	02	03	04	05	06	07	08
			w tys. in thousand							
Austria	2024	6579	1533	16	2249	387	–	25	899	486
	2025	5814	792	12	1959	368	–	20	1020	600
Belgia	2024	165097	6088	1472	33133	4368	72	528	7610	12264
	2025	156111	6179	1593	31520	4407	51	409	6581	11239
Bułgaria	2024	16162	6614	529	2848	1477	13	30	973	2137
	2025	16237	6109	994	3491	186	–	43	1161	2366
Czechy	2024	257	3	–	129	–	–	–	–	31
	2025	277	–	0	247	–	–	–	–	2
Chorwacja	2024	4423	803	250	1241	113	0	–	763	527
	2025	4129	436	274	1057	131	–	0	796	741
Finlandia	2024	793	793	–	–	–	–	–	–	–
	2025	772	772	–	–	–	–	–	–	–
Francja	2024	47406	10641	413	17623	1139	187	360	4713	3188
	2025	46931	10896	405	17474	1158	178	353	4578	2847
Litwa	2024	34	4	–	14	–	–	–	–	–
	2025	55	15	–	–	–	–	–	–	–
Luksemburg	2024	5261	2033	375	582	44	–	4	419	450
	2025	4973	2168	338	443	35	–	5	277	424
Holandia	2024	332409	9737	18225	85975	18084	175	4253	66267	58593
	2025	332827	9412	20397	82703	18630	168	3730	65819	57744
Niemcy	2024	173778	12843	15199	44858	7557	106	1970	34591	19559
	2025	171594	12643	16115	42265	7924	139	1706	33342	19267
Polska	2024	715	41	3	436	4	–	–	47	41
	2025	752	23	2	479	2	–	0	108	41
Rumunia	2024	28354	11504	1005	7470	672	–	58	2858	2681
	2025	24854	8371	1182	5763	184	–	54	2917	2993
Słowacja	2024	4975	200	375	726	–	–	1	147	37
	2025	4380	104	376	667	–	–	–	269	100
Węgry	2024	6099	1698	206	1021	287	0	29	1425	615
	2025	5706	844	228	937	244	–	35	1711	852
Włochy	2024	27	1	0	1	0	0	1	0	0
	2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Szwecja	2024	1720	7	75	140	–	–	4	1230	58
	2025	823	10	32	106	–	–	4	474	23

Źródło: Eurostat [iww_go_atygo] – stan w dniu 25 sierpnia 2026 r.
Source: Eurostat [iww_go_atygo] – as of 25 August 2026.

NST 2007

2007												COUNTRIES
09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
ton tonnes												
16	872	28	35	–	7	–	3	9	–	15	–	Austria
3	954	33	24	1	6	–	6	9	–	9	–	
6684	9349	897	171	15	1786	–	863	–	–	79645	152	Belgium
6171	9197	889	202	14	1515	–	705	–	–	75369	70	
186	1045	24	1	–	198	–	–	–	88	1	–	Bulgaria
300	1083	63	2	–	369	–	0	–	71	–	–	
–	–	2	–	–	92	–	–	–	–	–	1	Czechia
–	1	2	–	–	26	–	–	–	–	–	–	
41	532	13	25	0	109	–	–	–	–	7	–	Croatia
48	468	14	26	–	109	–	0	–	–	–	30	
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Finland
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
450	2648	57	–	–	1447	–	357	3	–	4180	–	France
421	2582	81	–	–	1501	–	314	6	–	4138	–	
–	7	–	–	–	5	–	–	–	5	–	–	Lithuania
–	39	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
18	490	1	–	–	732	–	7	–	–	107	1	Luxembourg
30	466	1	–	–	718	–	5	–	–	63	2	
3809	14415	1313	494	15	5994	–	3051	41	4399	37569	–	Netherlands
4280	15753	1560	503	19	6043	–	3288	35	4357	38385	–	
2192	9372	651	837	104	11116	1	1165	0	72	11534	50	Germany
2143	9690	567	777	103	11711	17	1150	0	116	11774	143	
9	88	4	–	–	41	–	–	–	–	–	–	Poland
1	79	4	0	–	13	–	–	–	–	–	–	
204	1294	29	0	1	173	–	14	–	167	223	–	Romania
862	1178	221	1	–	579	–	9	–	480	59	1	
25	120	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3343	Slovakia
8	161	0	–	–	–	–	–	–	–	–	2695	
34	614	19	39	–	108	–	4	–	–	–	–	Hungary
50	559	20	37	–	108	–	8	–	–	–	73	
0	9	8	1	0	1	0	0	0	0	0	5	Italy
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
42	12	–	1	–	–	–	1	–	–	150	0	Sweden
26	–	–	–	–	–	–	0	–	–	148	–	

Tablica 3 (30). Przewozy ładunków żegluga śródlądową w krajach UE według kierunków transportu
Table 3 (30). Inland waterways transport of goods in EU countries by directions of transport

KRAJE COUNTRIES	2024				2025			
	ogółem total	krajowy national	międzynarodowy international	tranzyt transit	ogółem total	krajowy national	międzynarodowy international	tranzyt transit
	w tys. ton in thousand tonnes							
Austria Austria	6579	385	4964	1230	5814	410	4719	684
Belgia Belgium	165097	38383	120349	6365	156111	31474	117828	6808
Bułgaria Bulgaria	16162	1038	2668	12456	16237	1081	2833	12323
Czechy Czechia	257	216	41	–	277	272	5	–
Chorwacja Croatia	4423	–	392	4032	4129	–	319	3810
Finlandia Finland	793	793	–	–	772	772	–	–
Francja France	47406	22942	20774	3690	46931	22327	21023	3581
Holandia Netherlands	332409	112382	176547	43481	332827	111789	179094	41944
Litwa Lithuania	34	34	–	–	55	55	–	–
Luksemburg Luxembourg	5261	1	976	4284	4973	0	814	4158
Niemcy Germany	173778	42756	119728	11293	171594	42823	118089	10682
Polska Poland	715	475	238	2	752	599	153	0
Rumunia Romania	28354	8035	15723	4595	24854	9204	10295	5355
Słowacja Slovakia	4975	24	1315	3636	4380	9	1356	3015
Węgry Hungary	6099	96	3568	2436	5706	141	3369	2196
Włochy Italy	27	27	–	–	–	–	–	–
Szwecja Sweden	1720	1720	–	–	823	823	–	–

Źródło: Eurostat [iww_go_atygo] – 25 sierpnia 2026 r.
Source: Eurostat [iww_go_atygo] – as of 25 August 2026.

Tablica 4 (31). Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w krajach UE według kwartałów ^a
Table 4 (31). Inland waterways transport of goods in EU countries by quarters ^a

KRAJE COUNTRIES	2024				2025			
	kwartały quarters							
	I	II	III	IV	I	II	III	IV
	w mln tonokilometrów in million tonne-kilometres							
Austria Austria	393	335	295	278	299	251	249	236
Belgia Belgium	1694	1807	1814	1910	1854	1802	1694	1724
Bułgaria Bulgaria	1470	1359	1244	1233	1409	1292	1113	1186
Czechy Czechia	3	4	3	1	1	5	7	4
Chorwacja Croatia	3	3	3	4	145	131	130	135
Francja France	1574	1604	1390	1474	1387	1406	1572	1620
Holandia Netherlands	10271	10799	10556	10559	10352	10328	10486	10822
Luksemburg Luxembourg	54	53	41	38	33	46	47	50
Niemcy Germany	10977	10996	10768	10702	10896	10279	10681	10802
Polska Poland	5	9	5	7	8	7	5	9
Rumunia Romania	3606	3214	2934	2818	2929	2782	2567	2659
Słowacja Slovakia	198	177	147	187	156	143	137	189
Węgry Hungary	429	404	339	369	365	345	346	328
Finlandia Finland	0	43	57	104	8	34	90	85
Szwecja Sweden	31	52	60	36	22	27	22	17

^a Dane dla poszczególnych krajów UE dotyczą przewozów towarów po krajowych drogach wodnych.

Źródło: Eurostat [iww_go_qnave] – 25 sierpnia 2026 r.

^a Data for each EU countries concern transport of goods on national inland waterways.

Source: Eurostat [iww_go_qnave] – as of 25 August 2026.

Tablica 5 (32). Transport ładunków żegluga śródlądową według rodzaju taboru
Table 5 (32). Inland waterways transport of goods by type of vessel

KRAJE COUNTRIES	Ogółem ^a Total ^a		Barki z własnym napędem Self-propelled		Barki bez własnego napędu Not self-propelled barges		Pozostały tabor barkowy Other barges	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
	w tys. ton in thousand tonnes							
Austria Austria	6579	5814	3492	2794	3087	3016	–	4
Belgia Belgium	165097	156111	149317	139109	15051	16052	407	646
Bułgaria Bulgaria	16162	16237	4077	4421	11121	11801	963	16
Czechy Czechia	257	277	145	186	21	66	92	26
Chorwacja Croatia	4423	4129	1341	1273	2873	2760	209	96
Francja France	47406	46931	40246	39879	6587	6592	168	134
Holandia Netherlands	332409	332827	277978	278068	53361	53595	1065	1163
Luksemburg Luxembourg	5261	4973	5023	4772	238	201	–	–
Niemcy Germany	173778	171594	129173	128091	35029	33241	9575	10262
Polska Poland	715	752	213	236	502	516	–	–
Rumunia Romania	28354	24854	9735	10371	16747	14468	1871	14
Słowacja Slovakia	4975	4380	255	411	1376	1274	3343	2695
Węgry Hungary	6099	5706	2758	2460	3342	3244	–	1
Finlandia Finland	793	772	–	–	472	385	–	–
Szwecja Sweden	1720	823	–	–	–	–	–	–

a łącznie z barkami morskimi.

Źródło: Eurostat [iww_go_atyve] – stan na dzień 25 sierpnia 2026 r.

a total with seagoing vessel.

Source: Eurostat [iww_go_atyve] – as of 25 August 2026.

Uwagi metodologiczne

Methodological notes

- Publikacja zawiera dane statystyczne za lata 2024 i 2025 charakteryzujące drogi wodne śródlądowe, tabor, przewozy ładunków i pasażerów żeglugą śródlądową oraz wyniki działalności podmiotów gospodarczych prowadzących działalność transportową w zakresie żeglugi śródlądowej (PKD – 50.30Z transport wodny śródlądowy pasażerski, 50.40Z transport wodny śródlądowy towarów) oraz podmiotów posiadających tabor żeglugi śródlądowej, których podstawowa działalność jest inna niż świadczenie tych usług.

Dane dotyczące taboru i przewozów żeglugą śródlądową pochodzą z badania na formularzu T-11/k, którym w 2025 r. objętych było 181 podmiotów.

Dane dotyczące wyników finansowych, inwestycji, zatrudnienia i wynagrodzeń odnoszą się do podmiotów gospodarczych, świadczących usługi w zakresie żeglugi śródlądowej (PKD 50.30Z, 50.40Z), w których liczba pracujących przekracza 9 osób.

Dane dotyczące podmiotów świadczących usługi w zakresie żeglugi śródlądowej odnoszą się do wszystkich podmiotów prowadzących działalność transportową w tym zakresie bez względu na liczbę pracujących.

Ponadto w publikacji zamieszczono dane o krajach Unii Europejskiej na podstawie bazy danych oraz publikacji Komisji Europejskiej – Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich (EUROSTAT).
- Dane w tabl. 21 dotyczą podmiotów gospodarki narodowej prowadzących działalność gospodarczą zakwalifikowaną według PKD do grupy 50.30 – Transport wodny śródlądowy pasażerski oraz grupy 50.40 – Transport wodny śródlądowy towarów oraz podmioty, które faktycznie prowadzą przewozy towarów lub pasażerów, ale mają przypisane inne główne PKD.
- Śródlądowe drogi wodne tworzą rzeki żeglowne uregulowane, skanalizowane odcinki rzek, kanały oraz inne drogi wodne, w tym jeziora żeglowne i zbiorniki retencyjne. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. z 2002 r. Nr 77, poz. 695) określa m.in.:

 - sposób klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych,
 - podział śródlądowych dróg wodnych na klasy.
- Gęstość sieci śródlądowych dróg wodnych jest to stosunek długości śródlądowych dróg wodnych do powierzchni badanego obszaru w przeliczeniu na 1000 km².
- The publication contains statistical data for the years 2024-2025 characterising inland waterways, transport fleet, transport of goods and passengers, the results of the activities of economic entities conducting inland waterway transport activities (the Polish Classification of Activities PKD – 50.30.Z inland waterways transport of passengers, 50.40. Z inland waterways transport of goods) as well as inland waterways transport fleet owners whose main activity is other than inland waterway transport.

Data concerning inland waterway fleet and transport of goods come from the questionnaire T-11/k which covered 181 entities in the year 2025.

Data concerning financial results, investment outlays, employment, wages and salaries refer to entities providing inland waterways transport services (PKD 50.30.Z, 50.40.Z), employing more than 9 persons.

Data on enterprises conducting inland waterway transport activities relate to all entities regardless of the number of employees.

Moreover, it includes data about the European Union countries derived from a database and publications of the European Commission – the Statistical Office of the European Union (EUROSTAT).
- The data in Table 21 cover national economy entities conducting economic activity classified under PKD Group 50.30 – Inland passenger water transport and Group 50.40 – Inland freight water transport, as well as entities that actually transport goods or passengers but are classified under other primary PKD codes.
- Inland waterways are navigable and regulated river, canalized sections of rivers, canals and other waterways, including navigable lakes and retention reservoirs. The Regulation of the Council of Ministers (the Journal of Laws of 2002 No. 77, item 695) determines, i.a.:

 - the method of inland waterways classification,
 - the division of inland waterways into classes.
- Density of the inland waterways network is the relation of length of inland waterways to the area of the territory under study per 1000 km².

5. Najwyższa woda żeglowna WWŻ jest to ustalony stan wody, po którego przekroczeniu uprawianie żeglugi jest zabronione.

6. Regulacja rzek polega na ograniczeniu sytuacji, w których rzeka swobodnie płynąca tworzy istotne przeszkody nawigacyjne. Wymaga to ingerencji człowieka w jej naturę poprzez działania regulacyjne zmierzające do tworzenia nowych tras (przebiegów) szlaków żeglownych, zwanych trasami regulacyjnymi. Celami regulacji są:

- zmniejszenie różnicy głębokości rzek w różnych przekrojach ich biegów,
- koncentracja przepływów w korycie rzeki,
- zapewnienie swobodnego przemieszczania rumowiska dennego,
- stabilizacja koryta rzeki, tj. jej brzegów i dna.

Celem nadrzędnym regulacji jest osiągnięcie głębokości o wartości uznawanej za żeglowną, tj. o wartości tzw. głębokości tranzytowej oraz regularne (płynne) ukształtowanie szlaku żeglownego. Cele te można uzyskać poprzez wprowadzenie do koryta rzeki budowli regulacyjnych. Elementami zabudowy regulacyjnej są: ostrogi, opaski i tamy podłużne.

7. Kanalizacja rzek jest rozumiana jako działanie przekształcające rzekę w drogę wodną o wymaganej – w aspekcie efektywności ekonomicznej żeglugi – głębokości tranzytowej, zmniejszanie spadku wody, a tym samym jej prędkości (co szczególnie ważne jest przy ruchu statku w górę rzeki) oraz poprawę jej parametrów, poziomych, tj. szerokości szlaku żeglownego oraz jego łuków i zakrętów. Podstawą kanalizacji są budowle piętrzące, sytuowane w poprzek rzeki, zwane stopniami wodnymi. Konsekwencją ich istnienia jest podniesienie poziomu wody przed stopniem (tzw. wody górnej) skutkujące wystąpieniem wody z dotychczasowego koryta i powstaniem rozlewiska zwanego cofką. Stopnie wodne mogą mieć charakter energetyczny, żeglugowy lub żeglugo-energetyczny. Pierwsze z nich budowane są celem uzyskania energii elektrycznej z energii spadku spiętrzonej wody (tzw. zapory wodne); pozostałe są wznoszone dla poprawy żeglowności na drogach wodnych.

8. Kanały są sztucznymi drogami wodnymi, których celem jest poprawa stanu naturalnej sieci dróg wodnych lub zwiększenie jej gęstości. Poprawę stanu naturalnych dróg wodnych można uzyskać poprzez:

- budowę kanałów wododziałowych,
- budowę kanałów skracających drogę wodną,
- budowę kanałów objazdowych (laterarnych), przebiegających równolegle do istniejącej drogi wodnej.

5. The highest navigable water is an established level of water beyond which inland shipping is forbidden.

6. River training consists in reducing instances where a free-flowing river creates significant navigation obstacles. It requires human intervention in its nature through regulatory measures aimed at creating new navigable routes (courses), known as regulatory routes.

The aims of regulation include:

- decreasing differences in depth of rivers in various sections of their courses,
- concentration of flows in a riverbed,
- ensuring free movement of bed load,
- stabilization of a riverbed, that is, its banks and bottom.

The overall aim of regulation is to achieve a depth considered navigable (so-called transit depth) and to ensure a regular (smooth) shape of navigable routes. These aims can be achieved by introducing regulatory structures riverbed such as groynes, revetments and longitudinal dikes.

7. River canalisation is understood as activity transforming a river into a waterway with required – as regards economic efficiency of navigation – transit depth, reducing the hydraulic gradient and hence its velocity (which is especially important with upstream navigation of vessels) and improving its horizontal parameters: width of navigable route and bends of turns. Damming structures located across a river called water barrages are a basis of canalisation. As a consequence, water level before a barrage rises (so-called headwater) which causes an overflowing of water from an existing bed and creating a backwater. Three types of water barrages can be distinguished: energy, navigation or navigation – energy. The first one is built to produce electricity from the energy of dammed water fall (so-called dams); the other ones are erected to improve navigation on waterways.

8. Canals are artificial waterways designed to improve the condition of natural waterway network or to increase its density. Improvement in the condition of natural waterways can be achieved through:

- the construction of watershed canals,
- the construction of canals shortening a waterway,
- the construction of bypass (lateral) canals parallel to an existing waterway.

Poprawę gęstości dróg wodnych uzyskuje się poprzez wprowadzenie do ich sieci:

- kanałów dojazdowych, łączących drogi wodne z obszarami lądowymi pozbawionymi tych dróg,
- kanałów podwodnych, tworzonych w wyniku sztucznego pogłębiania naturalnych cieków i obszarów wodnych.

Ze względu na funkcje, wymienione kanały można podzielić na łączące, boczne i podwodne. Do kanałów łączących należą kanały wododziałowe i dojazdowe, do kanałów bocznych – skracające i objazdowe, a do podwodnych – kanały powstające w nieżeglownych korytach rzek i rozlewiskach wodnych.

Improvement in a density of waterways can be achieved through building:

- access canals linking waterways with land areas without such ways,
- underwater canals created as a result of artificial dredging of natural watercourses and water areas.

Depending on to their functions, listed canals can be divided into: linking, lateral and underwater. Linking canals include watershed and access canals, lateral canals – cut-off and bypass canals, underwater canals – canals formed in unnavigable riverbeds and backwaters.

9. Dane zawarte w części „Żegluga śródlądowa w Polsce” dotyczące przewozów ładunków i pasażerów śródlądowym transportem wodnym zarejestrowanym w Polsce, obejmują przewozy taborem pływającym żegluga śródlądowej na drogach wodnych śródlądowych i na drogach morskich. Dane o przewozach ładunków w komunikacji międzynarodowej dotyczą ładunków przywiezionych do kraju i wywiezionych z kraju bezpośrednio taborem śródlądowego transportu wodnego. Dane te obejmują również przewozy ładunków tranzytowych i przewozy ładunków pomiędzy portami zagranicznymi. Dane o przewozach ładunków żegluga śródlądową w krajach UE zamieszczone w części „Przegląd międzynarodowy” obejmują przewozy dokonane na drogach wodnych śródlądowych danego kraju taborem barkowym, niezależnie od kraju rejestracji środka transportu (tj. taborem barkowym własnym danego kraju i obcym).
9. The data contained in the section “Inland Waterways in Poland” concerning the transport of goods and passengers by inland waterway transport registered in Poland cover transport by vessels sailing in inland waterways as well as coastal vessels on inland waterways and on the maritime waterways. Data regarding the transport of goods in international transport relate to goods brought into and taken out of the country directly by the fleet of inland water transport. These data also include the transport of transit goods and the transport of goods between foreign ports. Data on the transport of goods by inland waterways in EU countries in the section “International review” cover transport carried out on the inland waterways of the respective country by barge fleets regardless of the country of its registration (i.e. both domestic and foreign barges fleet).
10. Dane o przewozach ładunków żegluga śródlądową w Polsce w podziale na grupy ładunków podano zgodnie z klasyfikacją NST 2007 wprowadzoną rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1304/2007 z dnia 7 listopada 2007 r. zmieniającym dyrektywę Rady 95/64/WE, rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98, rozporządzenia (WE) nr 91/2003 i (WE) nr 1365/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady, w celu ustanowienia NST 2007 jako jedynej klasyfikacji w odniesieniu do towarów transportowanych określonymi środkami transportu.
10. Data concerning the transport of goods by inland waterways in Poland are presented by groups of goods according to the classification NST 2007, introduced by Commission Regulation (EC) No 1304/2007 of 7 November 2007 amending Council Directive 95/64/EC, Council regulation (EC) No 1172/98, Regulations (EC) No 91/2003 and (EC) No 1365/2006 of the European Parliament and of the Council with respect to the establishment of NST 2007 as the unique classification for transported goods in certain transport modes.
11. Tona wymierzona – tona nośności ładunkowej barki ustalana przez tzw. pomiarowanie statku.
11. Measured tonne – it is a deadweight capacity tonne of a barge determined by the so-called tonnage measurement.
12. Praca przewozowa przy przewozie ładunków żegluga śródlądową jest to suma iloczynów wagi poszczególnych przesyłek i odległości taryfowych ich przewozu.
12. Transport performance for inland waterway transport of goods is defined as the sum of products of weight of each consignment and the tariff distances over which they are transported.

13. Praca przewozowa przy przewozie pasażerów żegluga śródlądową jest to suma iloczynów liczby przewiezionych pasażerów i długości taryfowej relacji ich przewozu, ustalonej w oparciu o urzędowe tabele odległości wydane przez władze administracji wodnej w odniesieniu do dróg wodnych śródlądowych i przez władze administracji morskiej w odniesieniu do dróg morskich.
 14. Dane o przeciętnym zatrudnieniu i przeciętnym wynagrodzeniu dotyczą osób zatrudnionych na podstawie stosunku pracy (umowa o pracę, powołanie, mianowanie lub wybór) i obejmują pracowników pełnozatrudnionych oraz niepełnozatrudnionych w przeliczeniu na pełne etaty.
 15. Nakłady inwestycyjne są to nakłady finansowe lub rzeczowe, których celem jest stworzenie nowych środków trwałych lub ulepszenie (przebudowa, rozbudowa, rekonstrukcja lub modernizacja) istniejących obiektów majątku trwałego, a także nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji.
 16. Do inwestycji związanych z gospodarką wodną zalicza się:
 - budowę ujęć służących do poboru wody: powierzchniowej, podziemnej i kopalnianej (również w energetyce zawodowej), łącznie z urządzeniami uzdatniającymi oraz wodną siecią magistralną i rozdzielczą (ujęcia, studnie, stacje uzdatniania, filtry, stacje pomp, doprowadzenie sieci wodociągowej – bez przyłączy do budynków i gospodarstw), budowę laboratoriów kontroli jakości wody, w tym automatycznych stacji pomiaru jakości wody;
 - budowę: zbiorników retencyjnych (poza zbiornikami przeciwpożarowymi i wyrównania dobowego), stopni wodnych, żeglugowych i energetycznych śluz i jazów;
 - regulację rzek i zabudowę potoków;
 - budowę obwałowań przeciwpowodziowych;
 - budowę stacji pomp na zawałach i obszarach depresyjnych.
13. Transport performance for inland waterway transport of passengers is defined as the sum of the products of the number of passengers transported and the tariff distance of the respective transport route, determined on the basis of official distance tables issued by the waterway authorities for inland waterways and by the maritime administration authorities for sea routes.
 14. Data on average employment and average wages and salaries concern persons employed on the basis of an employment relationship (labour contract, appointment, nomination or election) and include full-time and part-time employees converted into full-time equivalents.
 15. Investment outlays are financial or tangible outlays whose purpose is the creation of new fixed assets or the improvement (rebuilding, enlargement, reconstruction or modernisation) of existing fixed asset items, as well as outlays on the so-called initial equipment of investments.
 16. Water management investments include:
 - construction of water intakes: for surface, underground and mining water (including power industry sector) together with water treatment facilities and water main and water distribution network (water intakes, wells, water treatment plants, filters, pump stations, water supply excluding water supply pipes for buildings and households), construction of water quality control laboratories, including automatic quality water monitoring stations;
 - construction of: retention reservoir (excluding fire-fighting and daily equalisation reservoirs), water barrages, navigation and power locks and weirs;
 - river regulation and stream engineering;
 - construction of flood embankments;
 - construction of pumping stations in polders and depressed areas.

Klasyfikacja towarów NST 2007

NST 2007 goods classification

Sekcja Divi- sion	Grupa Group	Opis Description
01		Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products
	01.1	Zboża Cereals
	01.2	Ziemniaki Potatoes
	01.3	Burak cukrowy Sugar beet
	01.4	Pozostałe świeże owoce i warzywa Other fresh fruit and vegetables
	01.5	Produkty leśnictwa i pozyskiwania drewna Products of forestry and logging
	01.6	Żywe rośliny i kwiaty Live plants and flowers
	01.7	Inne substancje pochodzenia roślinnego Other substances of vegetable origin
	01.8	Żywe zwierzęta Live animals
	01.9	Mleko surowe z bydła, owiec i kóz Raw milk from bovine cattle, sheep and goats
	01.A	Inne surowce pochodzenia zwierzęcego Other raw materials of animal origin
	01.B	Ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Fish and other fishing products
02		Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Coal and lignite; crude petroleum and natural gas
	02.1	Węgiel kamienny i brunatny Coal and lignite
	02.2	Ropa naftowa Crude petroleum
	02.3	Gaz ziemny Natural gas
03		Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores
	03.1	Rudy żelaza Iron ores
	03.2	Rudy metali nieżelaznych (z wyjątkiem rud uranu i toru) Non-ferrous metal ores (except uranium and thorium ores)
	03.3	Minerały chemiczne i do produkcji nawozów (naturalne) Chemical and (natural) fertilizer minerals
	03.4	Sól Salt
	03.5	Kamień, piasek, żwir, glina, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa gdzie indziej niesklasyfikowane Stone, sand, gravel, clay, peat and other mining and quarrying products n.e.c.
	03.6	Rudy uranu i toru Uranium and thorium ores

Klasyfikacja towarów NST 2007 (cd.)

NST 2007 goods classification (cont.)

Sekcja Division	Grupa Group	Opis Description
04		Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco
	04.1	Mięso, skóry i skórki surowe oraz produkty mięsne Meat, raw hides and skins and meat products
	04.2	Ryby i produkty rybne przetworzone i zakonserwowane Fish and fish products, processed and preserved
	04.3	Owoce i warzywa przetworzone i zakonserwowane Fruit and vegetables, processed and preserved
	04.4	Oleje i tłuszcze roślinne i zwierzęce Animal and vegetable oils and fats
	04.5	Przetwory mleczne i lody Dairy products and ice cream
	04.6	Produkty przemiału zbóż, skrobie i produkty skrobiowe oraz pasza dla zwierząt Grain mill products, starches, starch products and prepared animal feeds
	04.7	Napoje Beverages
	04.8	Inne produkty spożywcze gdzie indziej niesklasyfikowane i wyroby tytoniowe (z wyjątkiem paczkowanych lub pogrupowanych) Other food products n.e.c. and tobacco products (except in parcel service or grouped)
	04.9	Różne produkty spożywcze i wyroby tytoniowe paczkowane lub pogrupowane Various food products and tobacco products in parcel service or grouped
05		Wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty skórzane Textiles and textile products; leather and leather products
	05.1	Materiały włókiennicze Textiles
	05.2	Odzież i wyroby futrzarskie Wearing apparel and articles of fur
	05.3	Skóra i produkty skórzane Leather and leather products
06		Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media
	06.1	Wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli) Products of wood and cork (except furniture)
	06.2	Masa włóknista, papier i wyroby z papieru Pulp, paper and paper products
	06.3	Druki i nośniki informacji Printed matter and recorded media
07		Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke and refined petroleum products
	07.1	Produkty pieców koksowniczych, brykiety, brykietki i podobne paliwa stałe Coke oven products; briquettes, ovoids and similar solid fuels
	07.2	Ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej Liquid refined petroleum products
	07.3	Produkty z ropy naftowej w stanie gazowym, skroplone lub sprężone Gaseous, liquefied or compressed petroleum products
	07.4	Produkty rafinacji ropy naftowej w stanie stałym i w formie wosku Solid or waxy refined petroleum products

Klasyfikacja towarów NST 2007 (cd.)

NST 2007 goods classification (cont.)

Sekcja Division	Grupa Group	Opis Description
08		Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe Chemicals, chemical products, and man-made fibers; rubber and plastic products; nuclear fuel
	08.1	Podstawowe mineralne produkty chemiczne Basic mineral chemical products
	08.2	Podstawowe organiczne produkty chemiczne Basic organic chemical products
	08.3	Nawozy i związki azotowe (z wyłączeniem nawozów naturalnych) Nitrogen compounds and fertilizers (except natural fertilizers)
	08.4	Tworzywa sztuczne i kauczuk syntetyczny w formach podstawowych Basic plastics and synthetic rubber in primary forms
	08.5	Wyroby farmaceutyczne i parachemikalia włącznie z pestycydami i pozostałymi środkami agrochemicznymi Pharmaceuticals and parachemicals, including pesticides and other agri-chemical products
	08.6	Wyroby z gumy lub z tworzyw sztucznych Rubber or plastic products
	08.7	Paliwo jądrowe Nuclear fuel
09		Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products
	09.1	Szkło, wyroby ze szkła, wyroby ceramiczne Glass and glass products, ceramic and porcelain products
	09.2	Cement, wapno i gips Cement, lime and plaster
	09.3	Inne materiały i wyroby budowlane Other construction materials, manufactures
10		Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment
	10.1	Żeliwo, stal i żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (z wyłączeniem rur) Basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (except tubes)
	10.2	Metale nieżelazne i wyroby z nich Non-ferrous metals and products thereof
	10.3	Rury, przewody rurowe, profile drażnione i ich łączniki Tubes, pipes, hollow profiles and related fittings
	10.4	Wyroby konstrukcyjne metalowe Structural metal products
	10.5	Grzejniki, elementy mocujące i inne wyroby metalowe Boilers, hardware, weapons and other fabricated metal products
11		Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus n.e.c.; radio, television and communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks
	11.1	Maszyny rolnicze i leśnicze Agricultural and forestry machinery
	11.2	Sprzęt gospodarstwa domowego gdzie indziej niesklasyfikowany (sprzęt AGD) Domestic appliances n.e.c. (White goods)
	11.3	Urządzenia biurowe i komputery Office machinery and computers

Klasyfikacja towarów NST 2007 (cd.)

NST 2007 goods classification (cont.)

Sekcja Division	Grupa Group	Opis Description
	11.4	Maszyny elektryczne i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane Electric machinery and apparatus n.e.c.
	11.5	Części elektroniczne oraz urządzenia nadawcze Electronic components and emission and transmission appliances
	11.6	Odbiorniki telewizyjne i radiowe; urządzenia do rejestracji i odtwarzania dźwięku i obrazu oraz akcesoria do nich Television and radio receivers; sound or video recording or reproducing apparatus and associated goods (brown goods)
	11.7	Instrumenty medyczne, precyzyjne i optyczne, zegarki i zegary Medical, precision and optical instruments, watches and clocks
	11.8	Inne maszyny, narzędzia mechaniczne i części Other machines, machine tools and parts
12		Sprzęt transportowy Transport equipment
	12.1	Produkty przemysłu samochodowego Automobile industry products
	12.2	Pozostały sprzęt transportowy Other transport equipment
13		Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane Furniture; other manufactured goods n.e.c.
	13.1	Meble Furniture
	13.2	Inne wytworzone towary Other manufactured goods
14		Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes
	14.1	Odpady z gospodarstw domowych i odpady miejskie Household and municipal waste
	14.2	Inne odpady i surowce wtórne Other waste and secondary raw materials
15		Listy, paczki Mail, parcels
	15.1	Listy Mail
	15.2	Paczki, małe pakunki Parcels, small packages
16		Wypożyczenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów Equipment and material utilized in the transport of goods
	16.1	Kontenery i nadwozia wymienne, puste Containers and swap bodies in service, empty
	16.2	Palety i inne opakowania, puste Pallets and other packaging in service, empty
17		Towary przewożone w ramach przeprowadzek mieszkaniowych i biurowych; bagaż i artykuły przewożone przez podróżnych; pojazdy silnikowe przewożone do naprawy; inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane Goods moved in the course of household and office removals; baggage and articles accompanying travellers; motor vehicles being moved for repair; other non-market goods n.e.c.
	17.1	Przeprowadzki mieszkaniowe Household removal
	17.2	Bagaż i artykuły przewożone przez podróżnych Baggage and articles accompanying travellers
	17.3	Pojazdy do naprawy Vehicles for repair

Klasyfikacja towarów NST 2007 (dok.)

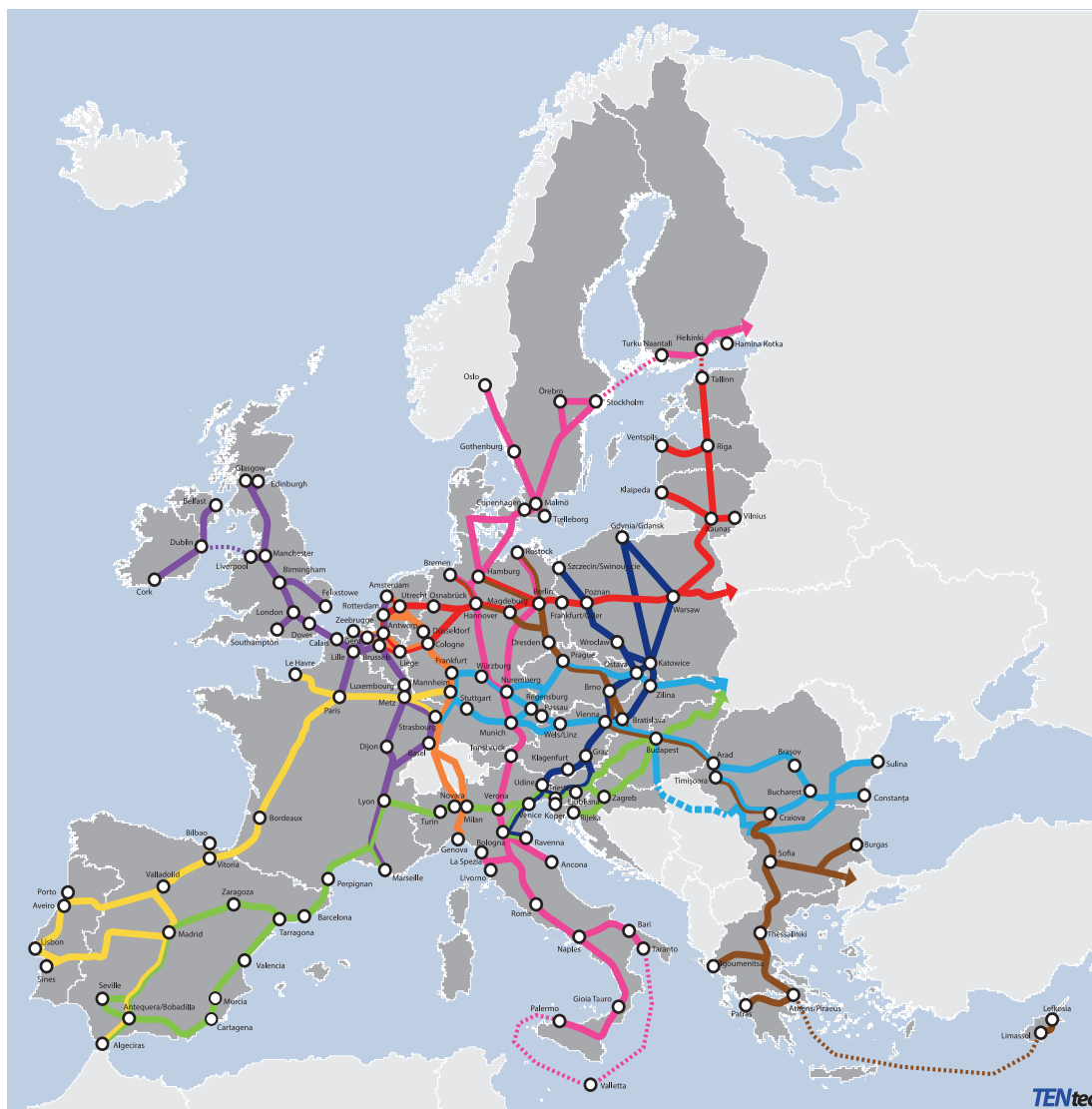
NST 2007 goods classification (cont.)

Sekcja Division	Grupa Group	Opis Description
	17.4	Sprzęt z fabryk, rusztowania Plant equipment, scaffolding
	17.5	Inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane Other non-market goods n.e.c.
18		Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem Grouped goods: a mixture of types of goods which are transported together
	18.0	Towary pogrupowane Grouped goods
19		Towary, których nie można zidentyfikować: towary, których z jakichkolwiek powodów nie można zidentyfikować, a przez to przypisać do grup 01-16 Unidentifiable goods: goods which for any reason cannot be identified and therefore cannot be assigned to groups 01-16
	19.1	Towary, których nie można zidentyfikować w kontenerach lub nadwoziach wymiennych Unidentifiable goods in containers or swap bodies
	19.2	Inne towary, których nie można zidentyfikować Other unidentifiable goods
20		Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane Other goods n.e.c.
	20.0	Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane Other goods not elsewhere classified

Źródło: ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 1304/2007 z dnia 7 listopada 2007 r. zmieniające dyrektywę Rady 95/64/WE, rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98, rozporządzenia (WE) nr 91/2003 i (WE) nr 1365/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w celu ustanowienia NST 2007 jako jedynej klasyfikacji w odniesieniu do towarów transportowanych pewnymi środkami transportu.

Source: Commission Regulation (EC) No 1304/2007 of 7 November 2007 amending Council Directive 95/64/EC, Council regulation (EC) No 1172/98, Regulations (EC) No 91/2003 and (EC) No 1365/2006 of the European Parliament and of the Council with respect to the establishment of NST 2007 as the unique classification for transported goods in certain transport modes.

Transeuropejska sieć transportowa Trans-European transport network



Korytarze w sieci bazowej TEN-T
TEN-T core network corridors

- Korytarz bałtycko-adriatycki
Baltic-Adriatic
- Korytarz Morze
Północne-Morze Bałtyckie
North sea-Baltic
- Korytarz śródziemnomorski
Mediterranean

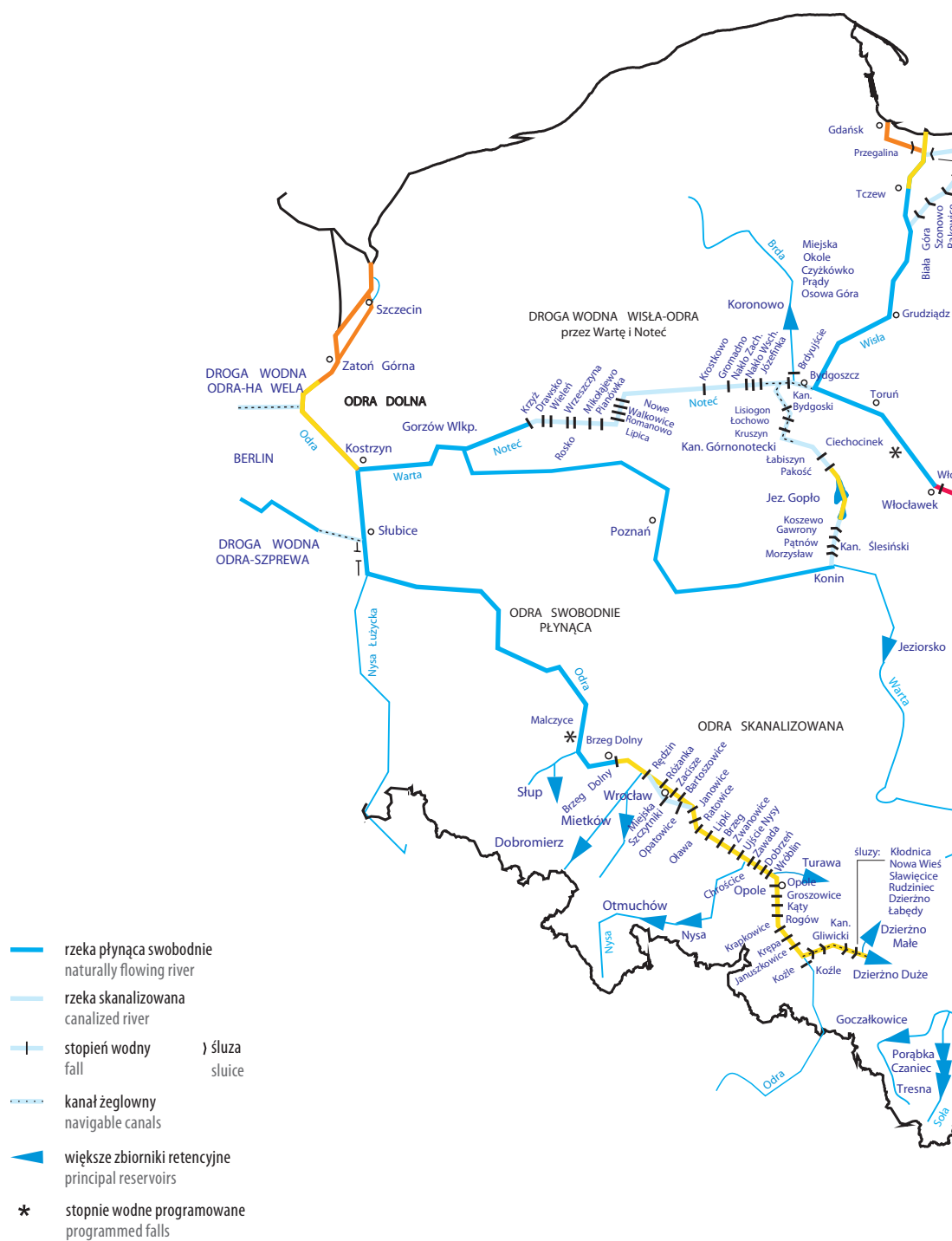
- Korytarz wschodnio-śródziemnomorski
Orient / East-med
- Korytarz skandynawsko-
śródziemnomorski
Scandinavian-mediterranean
- Korytarz Ren-Alpy
Rhine-Alpine

- Korytarz atlantycki
Atlantic
- Korytarz Morze
Północne-Morze Śródziemne
North sea-mediterranean
- Korytarz Ren-Dunaj
Rhine-Danube

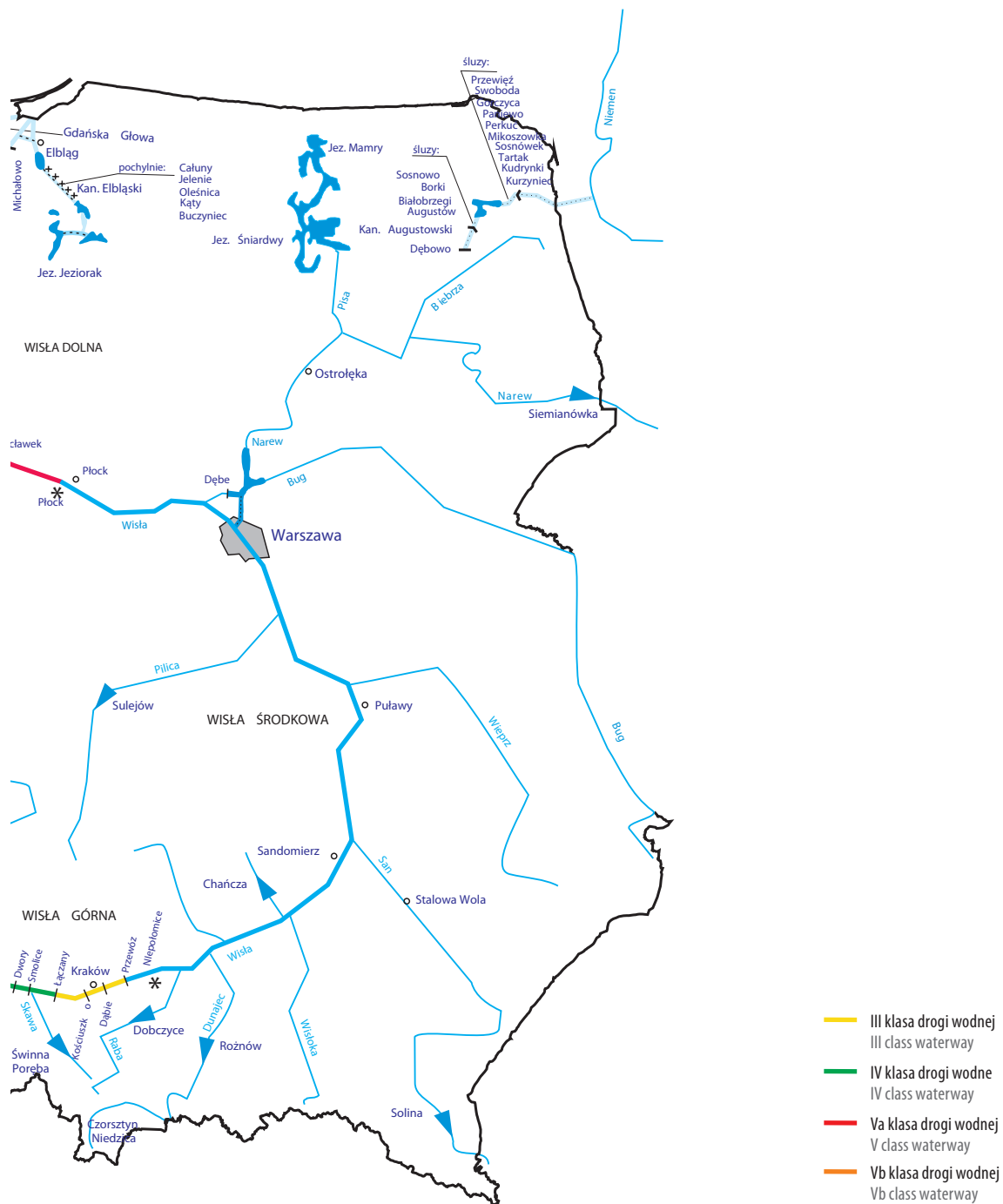
Źródło: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/ten-t-country-fiches/ten-t-corridor-map-2013.pdf>
[dostęp w Internecie 7 października 2014 r.]

Source: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/ten-t-country-fiches/ten-t-corridor-map-2013.pdf> [Internet
access 7 October 2014].

Śródlądowe drogi wodne w Polsce Inland waterways in Poland



Źródło: Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2001-2005. GUS - US Wrocław, Warszawa - Wrocław 2006 r.
Source: Inland waterway in Poland in 2001-2005, CSO - SO Wrocław, Warszawa - Wrocław 2006.



Śródlądowe drogi wodne w Europie

Inland waterways in Europe





Źródło: opracowanie własne na podstawie Handbuch der Donauschiff fahrt, Via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, [dostęp: 08 grudnia 2010 w Internecie: [http p://www.donauschiff.fahrt.info/fi/leadmin/group_upload/5/Wissen/Handbuecher/Handbuch_gesamt.pdf](http://www.donauschiff.fahrt.info/fi/leadmin/group_upload/5/Wissen/Handbuecher/Handbuch_gesamt.pdf)].
Source: own work based on Handbuch der Donauschiff fahrt, Via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, [Internet access: 08 December 2010 [http p://www.donauschiff.fahrt.info/fi/leadmin/group_upload/5/Wissen/Handbuecher/Handbuch_gesamt.pdf](http://www.donauschiff.fahrt.info/fi/leadmin/group_upload/5/Wissen/Handbuecher/Handbuch_gesamt.pdf)].