Analizy i raporty statystyczne
Statistical analyses and reports

GUS



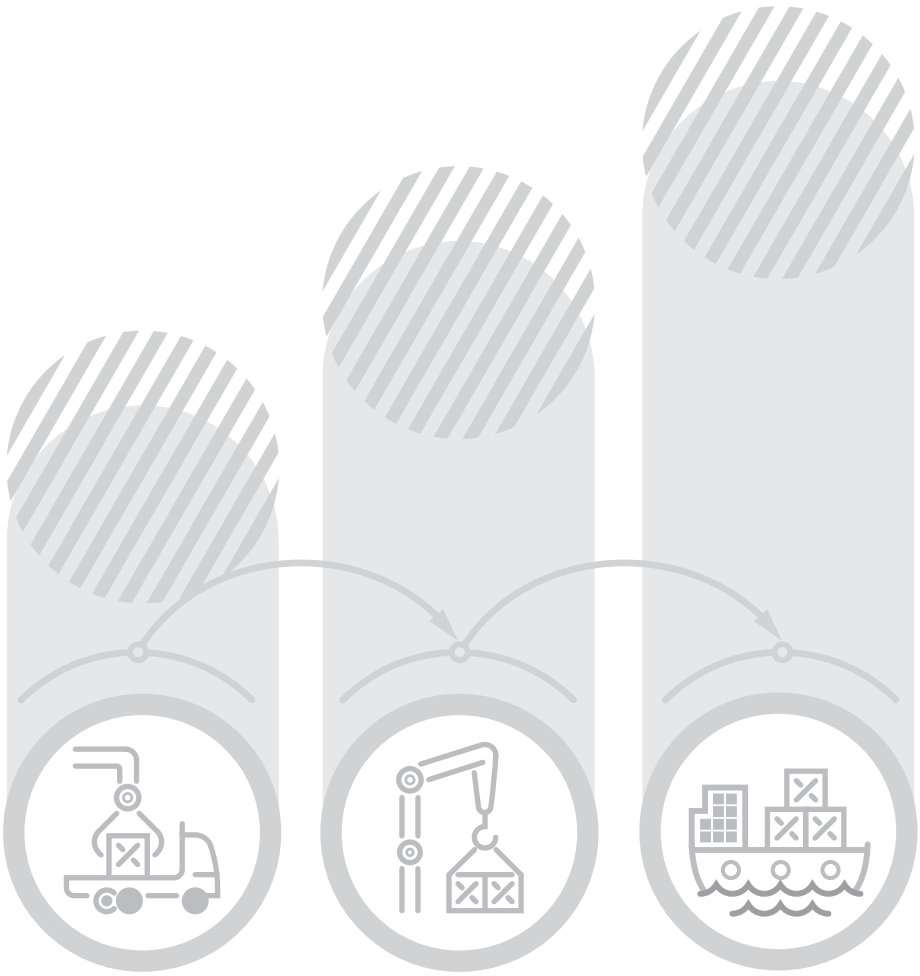
Transport intermodalny w latach 2023–2025

Intermodal transport in years 2023–2025

Warszawa, Szczecin 2026

Analizy i raporty statystyczne
Statistical analyses and reports

GUS



Transport intermodalny w latach 2023–2025

Intermodal transport in years 2023–2025

Główny Urząd Statystyczny Statistics Poland

Warszawa, Szczecin 2026

Opracowanie merytoryczne
Content-related works

Urząd Statystyczny w Szczecinie. Ośrodek Statystyki Transportu
Statistical Office in Szczecin. Centre for Transport Statistics

Pod kierunkiem
Supervised by

Katarzyny Dmitrowicz-Życkiej

Zespół autorski
Editorial team

Damian Budny, Karolina Kaczmarczyk, Justyna Pawłowska, Grzegorz Schodowski

Prace redakcyjne
Editorial work

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

Przedmowa

Obserwowane w drugiej połowie XX w. zmiany w organizacji przewozów ładunków, upowszechnienie transportu drogowego oraz konteneryzacja przyczyniły się do rozwoju transportu intermodalnego w Europie. Obecnie transport intermodalny stanowi ważny element systemu transportowego, umożliwiając łączenie różnych gałęzi transportu w ramach jednego łańcucha transportowego. Szczególne miejsce w tym systemie zajmują terminale intermodalne, które umożliwiają przeładunek oraz zmianę środka transportu z wykorzystaniem jednostek intermodalnych, wśród których istotną rolę odgrywają kontenery.

Najnowsza edycja publikacji prezentuje wyniki badań statystyki publicznej dotyczących transportu intermodalnego w Polsce. W wydawnictwie przedstawiamy dane dotyczące m.in. rozmieszczenia terminali morskich i lądowych, ich infrastruktury, a także wielkości przeładunków. Opracowanie zawiera również informacje o wielkości i kierunkach przewozów jednostek transportu intermodalnego realizowanych transportem drogowym przez przewoźników i spedytorów. Wyniki badań przedstawiono w formie komentarza analitycznego oraz tablic, wykresów i map. Interpretację zaprezentowanych danych ułatwiają uwagi metodologiczne.

Składamy serdeczne podziękowania wszystkim osobom i przedsiębiorstwom przekazującym informacje, które stanowiły podstawę do opracowania niniejszej publikacji. Szczególne podziękowania kierujemy do sprawozdawców uczestniczących w badaniach terminali transportu intermodalnego oraz przewozów intermodalnych realizowanych transportem drogowym.

Serdecznie zachęcamy Państwa do zapoznania się z publikacją oraz do korzystania z naszych zasobów statystycznych, w tym z baz danych i opracowań tematycznych dostępnych na stronie Głównego Urzędu Statystycznego. Szczególnie polecamy Dziedzinowe Bazy Wiedzy oraz Zeszyt metodologiczny. Transport intermodalny, który przybliża zakres i metodologię badań dotyczących tej dziedziny.

Mamy nadzieję, że publikacja będzie przydatnym źródłem informacji dla osób i instytucji zainteresowanych problematyką transportu intermodalnego oraz kształtowaniem polityki transportowej. Będziemy wdzięczni za uwagi i sugestie, które mogą pomóc w doskonaleniu kolejnych edycji opracowania.

Dyrektor
Urzędu Statystycznego w Szczecinie
Magdalena Wegner

Prezes
Głównego Urzędu Statystycznego
dr hab. Marek Cierpiał-Wolan

Szczecin, listopad 2026 r.

Preface

The changes observed in the organisation of freight transport, the wider use of road transport and the containerisation in the second half of the 20th century contributed to the development of intermodal transport in Europe. Today, intermodal transport is an important component of the transport system, enabling different modes of transport to be combined within a single transport chain. Intermodal terminals play a particularly important role in this system, as they enable the transhipment of intermodal transport units and the transfer of these units between modes of transport. Containers are among the most important types of intermodal transport units.

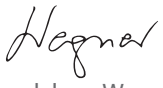
The latest edition of this publication presents the results of official statistical surveys on intermodal transport in Poland. It provides data on, among other things, the location of maritime and inland terminals, their infrastructure and the volume of transhipments. The publication also contains information on the volume and directions of road transport of intermodal transport units carried out by road hauliers and freight forwarders. The survey results are presented in an analytical commentary, tables, charts and maps. Methodological notes are provided to facilitate the interpretation of the data.

We would like to express our sincere gratitude to all individuals and enterprises that provided the information used to compile this publication. We would particularly like to thank the reporting units that participated in the surveys of intermodal transport terminals and intermodal transport by road.

We warmly invite you to read this publication and make use of our statistical resources, including the databases and thematic publications available on the website of Statistics Poland. We particularly recommend the Knowledge Databases and the Methodological Report. Intermodal Transport, which provides an overview of the scope and methodology of surveys in this field.

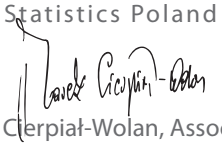
We hope that this publication will be a useful source of information for individuals and institutions interested in intermodal transport and the development of transport policy. We would welcome any comments and suggestions that could help us improve future editions of this publication.

Director
Statistical Office in Szczecin



Magdalena Wegner

President
Statistics Poland



Marek Cierpiał-Wolan, Assoc. Prof.

Szczecin, November 2026

Spis treści
Contents

Str.
Page

Przedmowa 3
Preface 4

Spis treści 5
Contents 5

Spis tablic 7
List of tables 7

Spis wykresów 8
List of charts 8

Spis map 11
List of maps 11

Objaśnienia znaków umownych 13
Symbols 13

Ważniejsze skróty 13
Major abbreviations 13

Synteza 15
Executive summary 15

Transport drogowy 17
Road transport 17

Transport kolejowy 19
Rail transport 19

Transport morski 20
Maritime transport 20

Transport intermodalny 21
Intermodal transport 21

1. Infrastruktura transportu drogowego 23
1. Road transport infrastructure 23

1.1. Sieć drogowa 23
1.1. Road network 23

1.2. Tabor samochodowy 26
1.2. Motor vehicle fleet 26

1.3. Tabor samochodowy przystosowany do przewozów intermodalnych 29
1.3. Road freight vehicle fleet adapted for intermodal transport 29

1.4. Odległości w przewozie ładunków transportem samochodowym 32
1.4. Distances in road freight transport 32

2. Transport kolejowy 35
2. Railway transport 35

2.1. Sieć kolejowa 35
2.1. Railway network 35

Str.
Page

2.2. Tabor kolejowy . . . 39
2.2. Railway rolling stock . . . 39

2.3. Odległości w przewozie ładunków transportem kolejowym . . . 40
2.3. Goods rail transport distances . . . 40

2.4. Przewozy kontenerów w transporcie kolejowym . . . 41
2.4. Container rail transport . . . 41

2.5. Przewozy pozostałych jednostek intermodalnych w transporcie kolejowym . . . 45
2.5. Rail transport of other intermodal units . . . 45

3. Transport morski . . . 47
3. Maritime transport . . . 47

3.1. Flota morska stanowiąca polską własność lub współwłasność . . . 47
3.1. Maritime fleet owned or co-owned by Polish entities . . . 47

3.2. Nabrzeża portów morskich . . . 47
3.2. Quays of seaports . . . 47

3.3. Obrót ładunków w portach morskich . . . 48
3.3. Cargo traffic in seaports . . . 48

3.4. Obrót ładunków tranzytowych w portach morskich . . . 49
3.4. Transit cargo traffic in seaports . . . 49

4. Transport intermodalny . . . 51
4. Intermodal transport . . . 51

4.1. Infrastruktura terminali intermodalnych . . . 52
4.1. Intermodal terminal infrastructure . . . 52

4.2. Przeładunki w terminalach intermodalnych . . . 56
4.2. Transhipment at intermodal terminals . . . 56

5. Projekty inwestycyjne . . . 67
5. Investment projects . . . 67

5.1. Inwestycje drogowe . . . 67
5.1. Road infrastructure investments . . . 67

5.2. Inwestycje kolejowe . . . 70
5.2. Railway investments . . . 70

5.3. Inwestycje morskie . . . 74
5.3. Maritime investments . . . 74

Uwagi metodologiczne . . . 77
Methodological notes . . . 77

Aneks . . . 81
Annex . . . 81

Spis tablic
List of tables

Str.
Page

1. Infrastruktura transportu drogowego
1. Road transport infrastructure

Tablica 1. Drogi publiczne o twardej nawierzchni według kategorii . . . 23
Table 1. Hard surface public roads by category . . . 23

Tablica 2. Tabor samochodowy do przewozu ładunków . . . 26
Table 2. Road freight vehicle fleet . . . 26

Tablica 3. Przewozy ładunków transportem samochodowym według stref odległości w transporcie krajowym . . . 32
Table 3. Domestic road freight transport by distance classes . . . 32

2. Transport kolejowy
2. Railway transport

Tablica 1 (4). Przewozy ładunków transportem kolejowym normalnotorowym według stref odległości . . . 40
Table 1 (4). Standard gauge railway transport of goods by distance classes . . . 40

Tablica 2 (5). Przewozy kontenerów wielkich transportem kolejowym normalnotorowym w latach 2023–2025 . . . 42
Table 2 (5). Standard gauge railway transport of large containers in 2023–2025 . . . 42

3. Transport morski
3. Maritime transport

Tablica 1 (6). Międzynarodowy obrót morski w polskich portach według miejsca załadunku/wyładunku . . . 48
Table 1 (6). International maritime cargo traffic in Polish ports by region of loading/unloading . . . 48

Tablica 2 (7). Obrót ładunków tranzytowych w portach morskich . . . 49
Table 2 (7). Transit cargo traffic in seaports . . . 49

4. Transport intermodalny
4. Intermodal transport

Tablica 1 (8). Infrastruktura morskich terminali intermodalnych . . . 53
Table 1 (8). Infrastructure of sea intermodal terminals . . . 53

Tablica 2 (9). Infrastruktura lądowych terminali intermodalnych . . . 54
Table 2 (9). Infrastructure of land intermodal terminals . . . 54

Tablica 3 (10). Przeładunki kontenerów w terminalach intermodalnych . . . 57
Table 3 (10). Container transhipment at intermodal terminals . . . 57

Tablica 4 (11). Wywóz ładunków z terminali intermodalnych według grup ładunków . . . 64
Table 4 (11). Outbound freight from intermodal terminals by cargo group . . . 64

Spis wykresów
List of charts

Str.
Page

Synteza
Executive summary

Wykres 1. Drogi publiczne o twardej nawierzchni według kategorii . . . 18
Chart 1. Hard surface public roads by road category . . . 18

Wykres 2. Udział nowo zarejestrowanych samochodów ciężarowych w liczbie wszystkich zarejestrowanych samochodów ciężarowych w 2025 r. . . . 18
Chart 2. Share of new registered lorries in the number of all registered lorries in 2025 . . . 18

Wykres 3. Ciągniki siodłowe w 2025 r. według województw . . . 19
Chart 3. Road tractors in 2025 by voivodships . . . 19

Wykres 4. Tabor kolejowy . . . 20
Chart 4. Railway rolling stock . . . 20

Wykres 5. Udział długości nabrzeży w portach morskich w 2025 r. . . . 21
Chart 5. Share of the length of quays in seaports in 2025 . . . 21

1. Infrastruktura transportu drogowego
1. Road transport infrastructure

Wykres 1 (6). Zmiany długości dróg publicznych o twardej nawierzchni . . . 24
Chart 1 (6). Changes in the length of hard surface public roads . . . 24

Wykres 2 (7). Struktura przewozu ładunków transportem samochodowym według stref odległości w latach 2023–2025 (na podstawie liczby ton) . . . 33
Chart 2 (7). Structure of road freight transport by distance classes in 2023–2025 (tonnes) . . . 33

Wykres 3 (8). Struktura pracy przewozowej w przewozie ładunków transportem samochodowym według stref odległości w latach 2023–2025 . . . 33
Chart 3 (8). Structure of road freight transport performance by distance classes in 2023–2025 . . . 33

2. Transport kolejowy
2. Railway transport

Wykres 1 (9). Gęstość sieci kolejowej w wybranych państwach Unii Europejskiej w 2024 r. . . . 38
Chart 1 (9). Railway network density in selected European Union countries in 2024 . . . 38

Wykres 2 (10). Tabor kolejowy w 2025 r. . . . 39
Chart 2 (10). Railway rolling stock in 2025 . . . 39

Wykres 3 (11). Wagony towarowe w 2025 r. . . . 39
Chart 3 (11). Freight wagons in 2025 . . . 39

Wykres 4 (12). Struktura krajowych przewozów ładunków transportem kolejowym według stref odległości w latach 2023–2025 . . . 41
Chart 4 (12). Structure of domestic rail freight transport by distance classes in 2023–2025 . . . 41

Str.
Page

Wykres 5 (13). Struktura pracy przewozowej w krajowym kolejowym transporcie ładunków według stref odległości w latach 2023–2025 . . . 41
Chart 5 (13). Structure of freight transport performance by rail in domestic traffic by distance classes in 2023–2025 . . . 41

Wykres 6 (14). Liczba jednostek TEU przewiezionych transportem kolejowym według wielkości kontenerów . . . 43
Chart 6 (14). Number of TEUs transported by rail by container size . . . 43

Wykres 7 (15). Liczba kontenerów przewiezionych transportem kolejowym według wielkości kontenerów . . . 43
Chart 7 (15). Number of containers transported by rail by container size . . . 43

Wykres 8 (16). Praca przewozowa w przewozach kontenerów transportem kolejowym według wielkości kontenerów . . . 44
Chart 8 (16). Transport performance in rail container transport by container size . . . 44

Wykres 9 (17). Masa kontenerów przewiezionych transportem kolejowym według wielkości kontenerów . . . 44
Chart 9 (17). Mass of containers transported by rail by container size . . . 44

Wykres 10 (18). Liczba pozostałych jednostek intermodalnych przewiezionych transportem kolejowym według rodzaju jednostki . . . 45
Chart 10 (18). Number of other intermodal units transported by rail by type of unit . . . 45

Wykres 11 (19). Masa pozostałych jednostek intermodalnych przewiezionych transportem kolejowym według rodzaju jednostki . . . 45
Chart 11 (19). Mass of other Intermodal units transported by rail by type of unit . . . 45

3. Transport morski
3. Maritime transport

Wykres 1 (20). Nośność oraz pojemność brutto statków towarowych będących polską własnością lub współwłasnością . . . 47
Chart 1 (20). Deadweight and gross tonnage of cargo ships owned or co-owned by Poland . . . 47

Wykres 2 (21). Długość nabrzeży w portach morskich przystosowanych do eksploatacji w 2025 r. . . . 48
Chart 2 (21). Length of the quays in suitable for use in 2025 . . . 48

Wykres 3 (22). Obrót ładunków tranzytowych w kontenerach wielkich w portach morskich . . . 49
Chart 3 (22). Transit cargo traffic in large containers in seaports . . . 49

Wykres 4 (23). Przywóz kontenerów w obrotach ładunkowych portów morskich . . . 50
Chart 4 (23). Inbound container traffic in seaports . . . 50

Wykres 5 (24). Wywóz kontenerów w obrotach ładunkowych portów morskich . . . 50
Chart 5 (24). Outbound container traffic in seaports . . . 50

Str.
Page

4. Transport intermodalny
4. Intermodal transport

Wykres 1 (25). Urządzenia przeładunkowe w morskich terminalach intermodalnych 55
Chart 1 (25). Handling equipment in sea intermodal terminals 55

Wykres 2 (26). Urządzenia przeładunkowe w lądowych terminalach intermodalnych 56
Chart 2 (26). Handling equipment in land intermodal terminals 56

Wykres 3 (27). Masa brutto kontenerów przywiezionych do terminali intermodalnych 58
Chart 3 (27). Gross mass of containers transported to intermodal terminals 58

Wykres 4 (28). Struktura wywozu kontenerów ładownych z terminali intermodalnych według wielkości kontenerów 58
Chart 4 (28). Structure of loaded containers transported from intermodal terminals by container size 58

Wykres 5 (29). Kontenery przywiezione do morskich terminali intermodalnych według wielkości kontenerów 59
Chart 5 (29). Containers transported to sea intermodal terminals by container size 59

Wykres 6 (30). Struktura kontenerów wywiezionych z morskich terminali intermodalnych według wielkości kontenerów 60
Chart 6 (30). Structure of containers transported from sea intermodal terminals by container size 60

Wykres 7 (31). Struktura kontenerów przywiezionych do lądowych terminali intermodalnych według wielkości kontenerów w 2025 r. 60
Chart 7 (31). Structure of containers transported to land intermodal terminals by container size in 2025 60

Wykres 8 (32). Wywóz kontenerów z lądowych terminali intermodalnych w 2025 r. 61
Chart 8 (32). Outbound container traffic from inland intermodal terminals in 2025 61

Wykres 9 (33). Struktura towarów przeładowanych w terminalach intermodalnych według grup ładunków w 2025 r. 62
Chart 9 (33). Structure of goods transhipped at intermodal terminals by group of goods in 2025 62

Wykres 10 (34). Przywóz produktów rolnictwa, łowiectwa i rybactwa do terminali intermodalnych 63
Chart 10 (34). Inbound transport of agricultural, hunting and fishing products to intermodal terminals 63

Wykres 11 (35). Zmiany masy ładunków przewiezionych transportem samochodowym według województw w 2025 r. 65
Chart 11 (35). Changes in the mass of goods transported by road by voivodships in 2025 65

Wykres 12 (36). Przywozy ładunków w kontenerach transportem samochodowym 66
Chart 12 (36). Goods import in containers by road transport 66

Wykres 13 (37). Wywóz ładunków w kontenerach z terminali intermodalnych transportem samochodowym według województw w 2025 r. 66
Chart 13 (37). Outbound road transport of goods in containers from intermodal terminals by voivodships in 2025 66

Spis map
List of maps

Str.
Page

Synteza
Executive summary

Mapa 1. Rozmieszczenie terminali intermodalnych w Polsce w 2025 r. . . . 22
Map 1. Location of intermodal terminals in Poland in 2025 . . . 22

1. Infrastruktura transportu drogowego
1. Road transport infrastructure

Mapa 1 (2). Zmiany długości dróg publicznych o twardej nawierzchni w latach 2023–2025 . . . 25
Map 1 (2). Changes in the length of hard surface public roads in 2023–2025 . . . 25

Mapa 2 (3). Zmiany gęstości sieci dróg publicznych o twardej nawierzchni w latach 2023–2025 . . . 25
Map 2 (3). Changes in the density of the network of hard surface public roads in 2023–2025 . . . 25

Mapa 3 (4). Zarejestrowane samochody ciężarowe w 2025 r. . . . 27
Map 3 (4). Registered lorries in 2025 . . . 27

Mapa 4 (5). Zarejestrowane ciągniki siodłowe w 2025 r. . . . 28
Map 4 (5). Registered road tractors in 2025 . . . 28

Mapa 5 (6). Zarejestrowane przyczepy ciężarowe w 2025 r. . . . 28
Map 5 (6). Registered trailers in 2025 . . . 28

Mapa 6 (7). Zarejestrowane naczepy ciężarowe w 2025 r. . . . 29
Map 6 (7). Registered semi-trailers in 2025 . . . 29

Mapa 7 (8). Zarejestrowane samochody ciężarowe przystosowane do przewozu kontenerów kontenerów w 2025 r. . . . 30
Map 7 (8). Registered lorries adapted for container transport in 2025 . . . 30

Mapa 8 (9). Zarejestrowane przyczepy ciężarowe przystosowane do przewozu kontenerów w 2025 r. . . . 31
Map 8 (9). Registered trailers adapted for container transport in 2025 . . . 31

Mapa 9 (10). Zarejestrowane naczepy ciężarowe przystosowane do przewozu kontenerów w 2025 r. . . . 32
Map 9 (10). Registered semi-trailers adapted for container transport in 2025 . . . 32

Str.
Page

2. Transport kolejowy
2. Railway transport

Mapa 1 (11). Linie kolejowe eksploatowane w 2025 r. 36
Map 1 (11). Operated railway lines in 2025 36

Mapa 2 (12). Gęstość sieci kolejowej oraz stopień jej zelektryfikowania w 2025 r. 37
Map 2 (12). Railway network density and the degree of electrification in 2025 37

5. Projekty inwestycyjne
5. Investment projects

Mapa 1 (13). Mapa realizacji dróg krajowych i obwodnic 68
Map 1 (13). Map of National Road and Bypass Projects 68

Mapa 2 (14). Zintegrowana Sieć Kolejowa – plan inwestycji kolejowych Port Polska i PKP PLK 73
Map 2 (14). Integrated Railway Network – Port Polska and PKP PLK Railway Investment Plan 73

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
CEPiK	Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców Central Evidence of Vehicles
Eurostat	Urząd Statystyczny Unii Europejskiej Statistical Office of the European Union
FAO	Organizacja Narodów Zjednoczonych do spraw Wyżywienia i Rolnictwa Food and Agriculture Organization of the United Nations

Ważniejsze skróty
Major abbreviations

Skrót Abbreviation	**Znaczenie** Meaning
OECD	Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju Organization for Economic Cooperation and Development
UE EU	Unia Europejska European Union
WNP CIS	Wspólnota Niepodległych Państw Commonwealth of Independent States

Synteza
Executive summary

Transport intermodalny to sposób przewożenia ładunków z wykorzystaniem co najmniej dwóch różnych rodzajów transport (np. morskiego i kolejowego, morskiego i samochodowego), przy czym ładunek przez całą drogę znajduje się w jednej i tej samej jednostce ładunkowej, pełniącej funkcję opakowania transportowego, pozwalającego na jego przeładowywanie na inny rodzaj transportu bez konieczności jego rozpakowywania (najczęściej w kontenerze, naczepie, nadwoziu wymiennym).

Intermodal transport is a method of transporting goods using at least two different modes of transport (e.g. sea and rail, sea and road), where the goods are in one and the same loading unit throughout the entire route, acting as transport packaging, allowing it to be reloaded to another mode of transport without the need to unpack it (usually in a container, semi-trailer, swap body).

Transport intermodalny w Polsce zyskuje popularność z roku na rok dzięki tworzeniu korzystnych warunków infrastrukturalnych, ekonomicznych i finansowych.

The intermodal transport in Poland is gaining popularity year by year, owing to the development of favourable infrastructural, economic and financial conditions.

Przy znaczącym wpływie, jaki ten rodzaj transportu ma na rozwój społeczno-gospodarczy kraju należy podkreślić, że jest on również przyjazny dla środowiska naturalnego. Aspekt ten warto więc uwzględniać w kształtowaniu polityki zrównoważonego rozwoju transportu.

This type of transport has a significant impact on social and economic development, it should be emphasised that it is environmentally friendly. This aspect should therefore be taken into account when conducting the policy of sustainable transport development.

Na rozwój transportu intermodalnego ukierunkowany jest projekt pod nazwą „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.".

Głównym celem projektu jest stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenie wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych.

W dokumencie wskazano również cele szczegółowe, których osiągnięcie ma przyczynić się do realizacji celu głównego. Należą do nich:

- opracowanie kompleksowych projektów wykorzystania transportu intermodalnego w łańcuchach dostaw,
- poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego,
- cyfryzacja transportu intermodalnego.

The development of intermodal transport is the main focus of the project entitled "Directions for the Development of Intermodal Transport until 2030, with a perspective until 2040".

The main objective of the project is to create optimal conditions for intermodal integration within the Polish transport system and to increase the use of rail transport in intermodal operations.

The document also indicates specific objectives, the implementation of which is to contribute to the achievement of the main objectives. These include:

- developing of comprehensive projects for the use of intermodal transport in supply chains,
- improving the competitiveness of intermodal transport,
- digitalisation of intermodal transport.

Cechą charakterystyczną transportu intermodalnego jest wykorzystanie co najmniej dwóch gałęzi transportu do przewozu towarów z użyciem tej samej jednostki ładunkowej. Funkcjonowanie tego rodzaju transportu wymaga istnienia węzłów logistycznych w postaci terminali intermodalnych, które umożliwiają łączenie różnych rodzajów transportu. W terminalach składuje się jednostki ładunkowe oraz dokonuje ich przeładunku z wykorzystaniem specjalistycznych urządzeń. Sprawne funkcjonowanie transportu intermodalnego wymaga również odpowiednio rozwiniętej infrastruktury oraz łańcucha logistycznego łączącego transport kolejowy, morski, samochodowy i wodny śródlądowy.

A characteristic feature of intermodal transport is the use of at least two different modes of transport to carry goods using the same loading unit. The operation of this type of transport requires the existence of logistics hubs in the form of intermodal terminals, which enable different modes of transport to be integrated. The cargo units are stored in these terminals and transferred between modes of transport using specialised handling equipment. The efficient operation of intermodal transport also requires adequately developed infrastructure and a logistic chain integrating rail, maritime, road and inland waterway transport.

Położenie geograficzne Polski i istniejąca infrastruktura pozwalają na wykorzystywanie wszystkich gałęzi transportu, a tym samym organizowanie przewozów intermodalnych z zastosowaniem różnych ich kombinacji. Mimo to transport intermodalny opiera się głównie na kolei, a także na transporcie drogowym i morskim. Przewozy intermodalne z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej w Polsce niemal nie występują.

Poland's geographical location and existing infrastructure allows to use all modes of transport and, consequently, to organise intermodal transport freight operations involving various combinations of these modes. Despite this, intermodal transport is based primarily on rail, as well as on road and maritime transport. Intermodal transport using inland waterway transport is almost non-existent in Poland.

Na rozwój transportu intermodalnego wpływ mają, oprócz uwarunkowań organizacyjno-prawnych i ekonomicznych, również czynniki infrastrukturalne. Największy udział w zaspokajaniu potrzeb transportowych w zakresie przewozów ładunków w Polsce mają dwa rodzaje transportu – samochodowy i kolejowy.

In addition to organizational, legal and economic conditions, the development of intermodal transport is also influenced by infrastructure factors. In Poland two modes of transport – road and rail account the largest share in fulfilling the cargo transport demand.

Transport samochodowy odgrywa w Polsce bardzo istotną rolę, ponieważ niemal 90% ładunków przewożonych jest pojazdami ciężarowymi. Ponadto przez terytorium Polski przemieszcza się wiele pojazdów w ruchu tranzytowym między Europą Zachodnią i Południową oraz krajami wschodniej części kontynentu. Przyczyn tak powszechnego wykorzystywania transportu samochodowego do przewozów ładunków należy upatrywać w cechach wyróżniających go na tle innych gałęzi transportu, takich jak szybkość i elastyczność wynikających między innymi z dużej dostępności infrastruktury punktowej i liniowej. Dobrze rozwinięta sieć drogowa stanowi dodatkowo podstawę sprawnego i wygodnego transportu.

Road transport constitutes a very important role in Poland, as almost 90% of goods is transported by lorries. In addition, many vehicles in transit traffic between Western and Southern Europe and the countries of the eastern part of the continent pass through Poland. The reasons for such a widespread use of road transport for goods transportation should be seen in the features distinguishing this branch of transport from others – speed and flexibility resulting, among others, from the high availability of point and line infrastructure. Well-developed road network provides the foundation for efficient and convenient transport.

W 2025 r. w Polsce długość autostrad wyniosła 1 896,9 km, a dróg ekspresowych – 3 519,1 km, tj. odpowiednio o 2,5% i 8,5% więcej niż w 2023 r. W 2025 r. w porównaniu z 2023 r. długość dróg publicznych o twardej nawierzchni zwiększyła się o 0,9 tys. kilometrów.

In 2025, the length of motorways in Poland amounted to 1,896.9 km, while the length of expressways reached 3,519.1 km, representing increases of 2.5% and 8.5%, respectively, compared with 2023. In 2025, compared to 2023, the length of public roads with hard surfaces increased by 0.9 thousand kilometres.

Obecna polityka europejska rozwoju infrastruktury transportu jest ukierunkowana na ograniczanie udziału transportu drogowego oraz na rozbudowę paneuropejskiej sieci korytarzy transportowych, co stanowi jeden z elementów globalizacji transportu. Priorytetem jest jak najefektywniejsze wykorzystanie poszczególnych środków transportu przy możliwie najmniejszym zużyciu energii i innych zasobów. Takie podejście sprzyja jednoczesnemu zwiększaniu mobilności i ochronie środowiska, a także stwarza szansę na zmianę dotychczasowej struktury gałęziowej transportu, w której dąży się do zwiększenia udziału kolei.

The current European policy for the development of transport infrastructure is aimed at limiting the share of road transport and at expanding the pan-European network of transport corridors, which is one of the elements of transport globalization. The priority is to ensure the most efficient possible use of individual modes of transport while minimising energy consumption and the use of other resources. This approach promotes both increased mobility and environmental protection and creating opportunities to change the existing modal structure of transport, with the aim of increasing the share of railways.

Wśród państw Unii Europejskiej Polska ma jedną z najdłuższych sieci kolejowych w Europie – dłuższe sieci mają jedynie Niemcy i Francja. Według stanu na 31 grudnia 2025 r. w Polsce czynnych było 19,7 tys. km linii kolejowych. Najkrótsze sieci kolejowe w Europie mają Luksemburg, Słowenia i Estonia, czyli państwa o stosunkowo niewielkiej powierzchni. Największą gęstością sieci kolejowej dysponują: Czechy, Belgia, Niemcy i Luksemburg, natomiast najmniejszą – Finlandia i Grecja. Polska lokuje się na 9. pozycji.

Among the European Union countries, Poland has one of the longest rail networks in Europe with only Germany and France having longer networks. As of 31 December 2025, 19.7 thousand km of railway lines were in operation in Poland. The shortest railway lines in Europe are located in: Luxembourg, Slovenia and Estonia, i.e. in the countries with a relatively small territory. The highest rail network density are in: Czechia, Belgium, Germany and Luxembourg, while the lowest density – in Finland and Greece. Poland ranks 9th.

Ze względu na położenie geograficzne polska sieć kolejowa odgrywa w Europie ważną rolę w tranzytowym przewozie towarów. Mimo to znaczenie transportu kolejowego w polskim systemie transportu intermodalnego jest mniejsze niż w systemach intermodalnych krajów zachodniej Europy.

Istotnym wyzwaniem dla rozwoju transportu intermodalnego w Polsce jest kontynuowanie działań inwestycyjnych nie tylko związanych z budową nowych dróg, lecz także rozwój połączeń głównych ciągów drogowych z punktami styku z innymi gałęziami transportu, takimi jak porty, lotniska i terminale intermodalne.

Due to its geographic location, Poland's railway network plays an important role in the transit of goods in Europe. However, the rail transport in the Polish intermodal transport system is less significant than in the intermodal systems of Western European countries.

An important challenge to ensure the development of intermodal transport in Poland is to continue investment activities not only in the construction of new roads but also in the development of connections between major road corridors and interchange points with other modes of transport, such as seaports, airports and intermodal terminals.

Transport drogowy
Road transport

Drogi publiczne w Polsce dzielą się na klasy uwzględniające ich wymagania funkcjonalno-techniczne. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1518, z późn. zm.), wyróżnia się następujące klasy dróg uporządkowane według malejących parametrów technicznych:

- autostrady (oznaczone symbolem A),
- drogi ekspresowe (oznaczone symbolem S),
- drogi główne ruchu przyspieszonego (oznaczone symbolem GP),
- drogi główne (oznaczone symbolem G),
- drogi zbiorcze (oznaczone symbolem Z),
- drogi lokalne (oznaczone symbolem L),
- drogi dojazdowe (oznaczone symbolem D).

Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz.U. z 2025 r. poz. 889, z późn. zm.) dzieli drogi ze względu na ich funkcje w sieci drogowej na następujące kategorie:

- drogi krajowe – standardowo klasy A, S lub GP, a w trudnych warunkach również G,
- drogi wojewódzkie – standardowo klasy G, dopuszczalnie GP, a w trudnych warunkach Z,
- drogi powiatowe – standardowo klasy Z, dopuszczalnie G lub GP, a w trudnych warunkach L,
- drogi gminne – standardowo klasy D lub L, dopuszczalnie również Z, G lub GP.

W 2025 r. w porównaniu z 2023 r. długość dróg ekspresowych wzrosła o 8,5%, autostrad – o 2,5%, dróg gminnych – o 0,5%, a dróg wojewódzkich – o 0,6%; długość dróg krajowych uległa

Public roads in Poland are divided into classes, based on their technical and operational requirements. According to Regulation of the Minister of Infrastructure of 24 June 2022 on technical and construction regulations for public roads (Journal of Laws of 2022, item 1518, as amended), the following road classes are distinguished, arranged in descending order of technical parameters:

- motorways (marked with the symbol A),
- expressways (marked with the symbol S),
- main roads of accelerated traffic (marked with the symbol GP),
- main roads (marked with the symbol G),
- collective roads (marked with the symbol Z),
- local roads (marked with the symbol L),
- access roads (marked with the symbol D).

The Act of 21 March 1985 on public roads (Journal of Laws of 2025, item 889, as amended) divides roads due to their functions in the road network into the following categories:

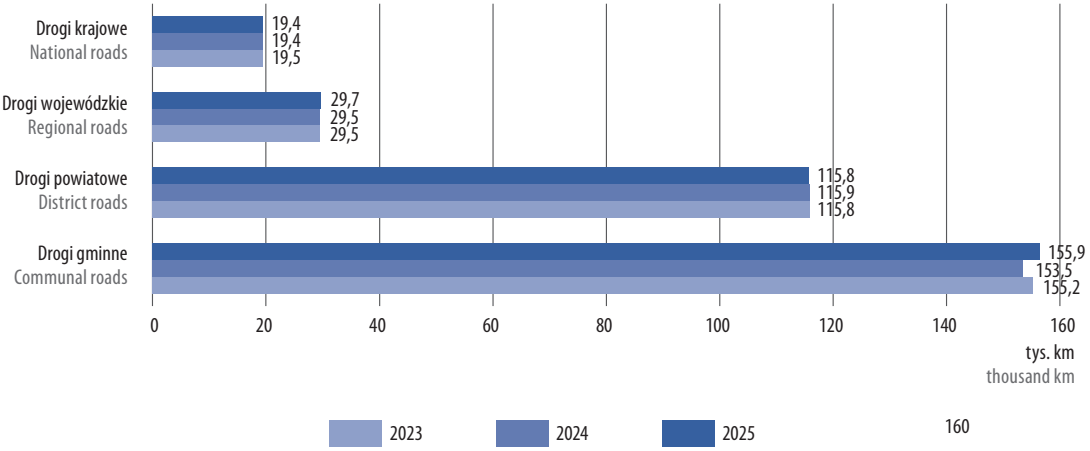
- national roads – generally classified as A, S or GP, and, under difficult conditions, also as G,
- regional roads – generally classified as G, with GP permitted and, under difficult conditions, Z,
- district roads – generally classified as Z, with G or GP permitted and, under difficult conditions, L,
- communal roads – generally classified as D or L, with Z, G or GP also permitted.

In 2025, compared to 2023, the length of expressways increased by 8.5%, motorways by 2.5%, communal roads by 0.5%, regional roads – by 0.6%; length of national roads was

skróceniu o 0,2%, natomiast długość dróg powiatowych pozostała na podobnym poziomie. Drogi publiczne o twardej nawierzchni w 2025 r. stanowiły: drogi krajowe 6,1% długości dróg ogółem, wojewódzkie – 9,3%, powiatowe – 36,1%, a gminne – 48,6%.

lower by 0.2%, meanwhile, the length of district roads remains at a similar level. In 2025 public hard surface roads accounted for the following shares of the total road length: national roads – 6.1%, regional roads – 9.3%, district roads – 36.1% and communal roads – 48.6%.

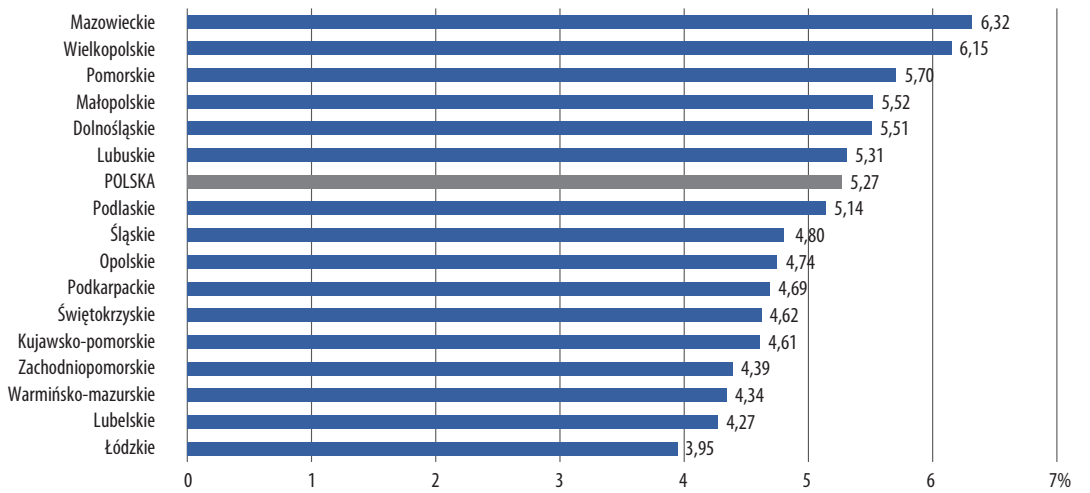
Wykres 1. **Drogi publiczne o twardej nawierzchni według kategorii**
Chart 1. Hard surface public roads by road category



Liczba samochodów ciężarowych (łącznie z ciężarowo-osobowymi) na koniec 2025 r. wyniosła 3,2 mln szt., tj. o 5,9% więcej niż przed rokiem, oraz o 16,1% mniej niż w 2023 r. W skali roku najwięcej pojazdów ciężarowych przybyło w województwach: podlaskim (o 7,3%), małopolskim (o 6,8%) oraz lubelskim (o 6,7%).

The number of lorries (including vans) at the end of 2025 amounted to 3.2 million units, i.e. 5.9% more than in the previous year and 16.1% less than in 2023. Between 2024 and 2025 the largest increase in the number of lorries was recorded in the following voivodships: Podlaskie (by 7.3%), Małopolskie (by 6.8%) and Lubelskie (by 6.7%).

Wykres 2. **Udział nowo zarejestrowanych samochodów ciężarowych w liczbie wszystkich zarejestrowanych samochodów ciężarowych w 2025 r.**
Chart 2. Share of new registered lorries in the number of all registered lorries in 2025

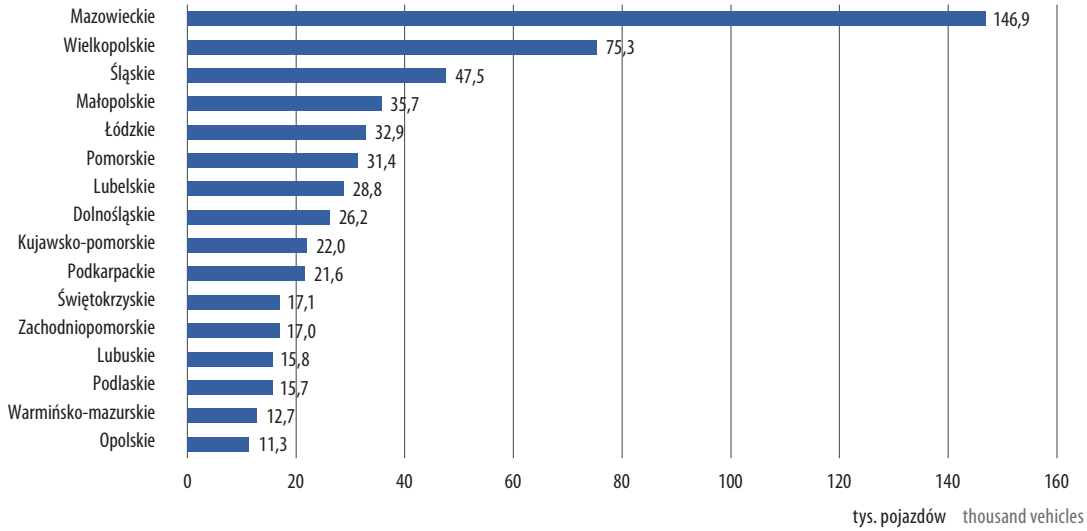


Liczba ciągników siodłowych na koniec 2025 r. wyniosła 557,9 tys. szt. i była o 6,0% większa niż przed rokiem, a o 1,7% mniejsza niż w 2023 r. Największy wzrost liczby pojazdów w porównaniu z 2024 r. odnotowano w województwach: lubelskim (o 9,2%), łódzkim (o 8,2%) oraz małopolskim (o 8,1%).

The number of road tractors at the end of 2025 amounted to 557.9 thousand units and was higher by 6.0% than in the previous year and less by 1.7% than in 2023. In comparison to 2024, the largest increase in the number of vehicles was recorded in the voivodships: Lubelskie (by 9.2%), Łódzkie (by 8.2%) and Małopolskie (by 8.1%).

Wykres 3. **Ciągniki siodłowe w 2025 r. według województw**
Stan w dniu 31 grudnia

Chart 3. Road tractors in 2025 by voivodships
As of 31 December



Transport kolejowy
Rail transport

Linie kolejowe klasyfikowane mogą być według ich właściwości, parametrów technicznych lub pełnionych funkcji.

Dzielimy je ze względu na:

- szerokość toru:
  - normalnotorowe (o rozstawie szyn wynoszącym 1 435 mm, mierzonym między wewnętrznymi krawędziami toków szynowych),
  - szerokotorowe (o szerokości większej niż 1 435 mm, np. 1 520 mm – Rosja, Ukraina, Białoruś i inne kraje WNP, 1 600 mm – Irlandia lub 1 676 mm – Hiszpania, Portugalia),
  - wąskotorowe (o szerokości mniejszej niż 1 435 mm, np. 1 067 mm, 1 000 mm, 785 mm, 750 mm i 600 mm);
- liczbę torów:
  - jednotorowe,
  - dwutorowe,
  - wielotorowe;

Railway lines can be classified according to their properties, technical parameters or functions.

We divide them according to:

- track gauge:
  - standard gauge (with a track gauge of 1,435 mm, measured between the inner edges of the rail heads),
  - large gauge (broader than 1,435 mm, e.g. 1,520 mm – Russia, Ukraine, Belarus and other CIS countries, 1,600 mm – Ireland or 1,676 mm – Spain, Portugal),
  - narrow gauge (less than 1,435 mm wide, e.g. 1,067 mm, 1,000 mm, 785 mm, 750 mm and 600 mm);
- number of tracks:
  - single-track,
  - double-track,
  - multi-track;

- rodzaj trakcji:
  - zelektryfikowane,
  - niezelektryfikowane.

Łączna długość linii kolejowych eksploatowanych w Polsce według stanu na 31 grudnia 2025 r. wyniosła 19,7 tys. km (z czego 12,4 tys. km to linie zelektryfikowane) i była o 2 km większa niż w 2024 r. i o 87 km większa w porównaniu z 2023 r. Największy wzrost długości linii kolejowych w latach 2023––2025 odnotowano w województwach zachodniopomorskim (o 47 km) i dolnośląskim (o 30 km).

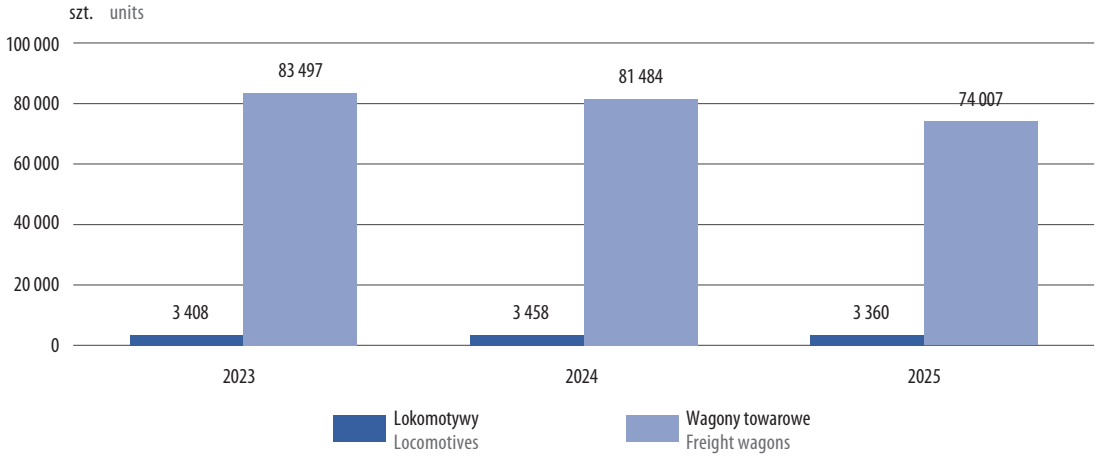
W 2025 r. stan inwentarzowy lokomotyw elektrycznych i spalinowych wyniósł 3,4 tys. szt., tj. o 1,4% mniej niż w 2023 r., natomiast ilostan wagonów towarowych wyniósł 74,0 tys. szt., tj. o 11,4% mniej.

- type of traction:
  - electrified,
  - non-electrified.

As of 31 December 2025, the total length of railway lines in operation in Poland amounted to 19.7 thousand kilometres (of which 12.4 thousand kilometres were electrified), representing an increase of 2 km compared with 2024 and 87 km compared with 2023. The highest increases in the length of railway lines between 2023 and 2025 was recorded in the following voivodships Zachodniopomorskie (by 47 kilometres) and Dolnośląskie (by 30 kilometres).

The number of electric and diesel locomotives in 2025 amounted to 3.4 thousand units, i.e. by 1.4% less than in 2023, while the number of freight wagons – 74.0 thousand units, i.e. less by 11.4%.

Wykres 4. Tabor kolejowy
W dniu 31 grudnia
Chart 4. Railway rolling stock
As of 31 December



Transport morski
Maritime transport

Morska flota transportowa składa się przede wszystkim ze statków towarowych, pasażerskich, promów, jachtów morskich oraz barek morskich.

Statki towarowe można podzielić na następujące kategorie:

- masowce,
- kontenerowce,
- ro-ro,
- pozostałe drobnicowce,
- zbiornikowce.

The maritime transport fleet mainly consists of cargo ships, passenger ships, ferries, sea yachts and sea barges.

Cargo ships can be divided into the following categories:

- bulk carriers,
- container ships,
- ro-ro,
- other general cargo,
- tankers.

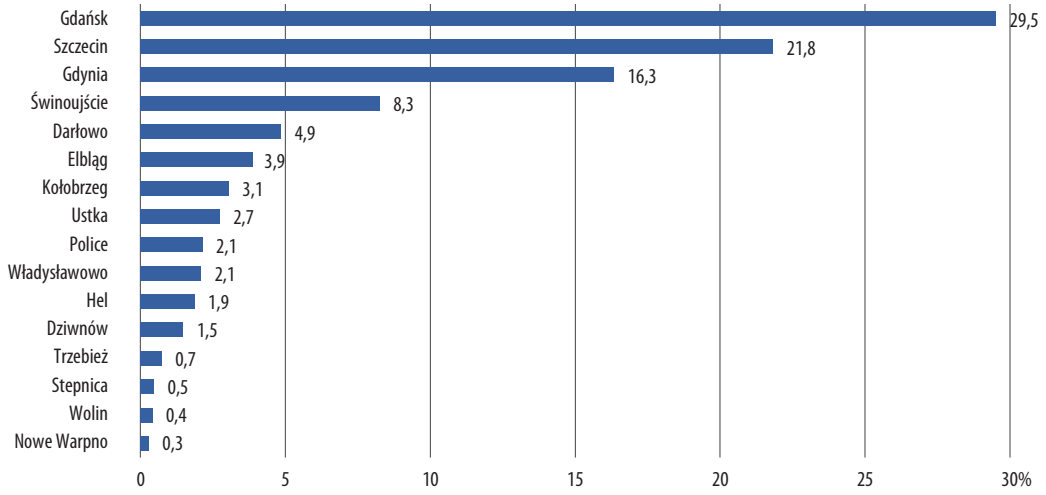
Morska flota transportowa polskich armatorów i operatorów na koniec 2025 r. liczyła 67 statków o łącznej nośności (DWT) 2 442,6 tys. ton (mniej o 11,2% niż w 2024 r. i o 8,5% niż w 2023 r.) oraz o łącznej pojemności brutto (GT) wynoszącej 1 604,5 tys. (mniejszej odpowiednio o 9,9% i 7,6%).

At the end of 2025, maritime transport fleet of Polish ship owners and operators amounted to 67 vessels with a total deadweight (DWT) of 2,442.6 thousand tonnes (the capacity was by 11.2% lower than in 2024 and by 8.5% lower than in 2023) and with a total gross tonnage (GT) – 1,604.5 thousand (9.9% and 7.6% lower, respectively).

Łączna długość nabrzeży w portach morskich w 2025 r. wyniosła 103,4 km i była o 2,5% większa niż w 2023 r. Największy wzrost długości nabrzeży odnotowano w Nowym Warpnie (o 59,6%).

The total length of quays in Polish seaports amounted to 103.4 km in 2025, representing an increase of 2.5% compared with 2023. The largest increase in quay length was recorded in Nowe Warpno (59.6%).

Wykres 5. **Udział długości nabrzeży w portach morskich w 2025 r .**
Chart 5. Share of the length of quays in seaports in 2025



Transport intermodalny
Intermodal transport

Terminale intermodalne w Polsce dzielą się, według obsługiwanych gałęzi transportu, na terminale lądowe (obsługujące transport drogowy i kolejowy) oraz terminale morskie (obsługujące transport drogowy, kolejowy i morski).

Intermodal terminals in Poland are classified according to the modes of transport they serve into land terminals (serving road and rail transport) and sea terminals (serving road, rail and sea transport).

Kontener to intermodalna jednostka ładunkowa, która ze względu na swoją konstrukcję może mieć różne wymiary. W transporcie intermodalnym użytkowane są kontenery o standardowych rozmiarach:

- 20’ – odpowiednik 1 TEU,
- 30’ – odpowiednik 1,5 TEU,
- 40’ – odpowiednik 2 TEU,
- 45’ i większe – odpowiednik 2,25 TEU.

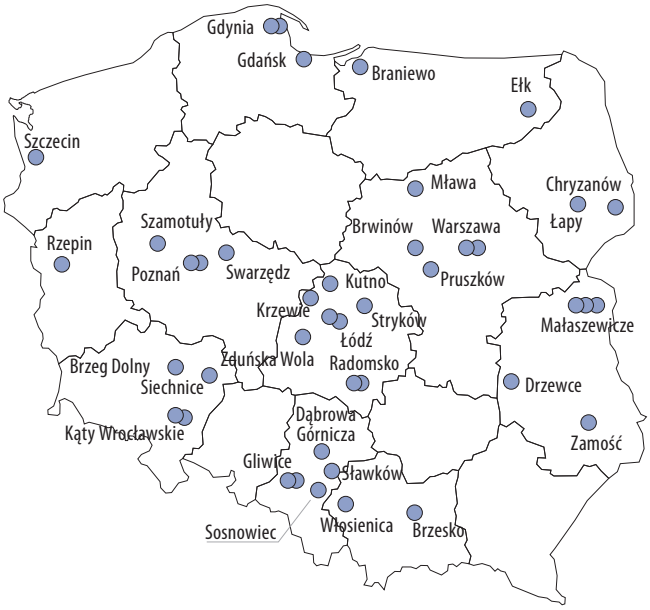
A container is an intermodal loading unit which, due to its design, can have different dimensions. In intermodal transport, containers of standard sizes are used:

- 20' – equivalent to 1 TEU,
- 30' – equivalent to 1.5 TEU,
- 40' – equivalent to 2 TEU,
- 45' and greater – equivalent to 2.25 TEU.

Liczba aktywnych terminali w Polsce w 2025 r. wyniosła 42 (wobec 40 – w 2024 r. i 39 – w 2023 r.).

In 2025 the number of active terminals in Poland amounted to 42 (compared to 40 – in 2024 and 39 – in 2023).

Mapa 1. **Rozmieszczenie terminali intermodalnych w Polsce w 2025 r.**
Map 1. Location of intermodal terminals in Poland in 2025



W 2025 r. masa przeładowanych kontenerów (pustych i ładownych) wyniosła 89,5 mln ton i była większa o 8,5% w porównaniu z rokiem poprzednim oraz o 18,9% niż w 2023 r. Liczba przeładowanych kontenerów wyniosła 6,1 mln szt. i zwiększyła się odpowiednio o 10,1% i 24,7%. Przeładunek kontenerów wyrażony w TEU osiągnął poziom 10,8 mln, co oznacza wzrost o 11,7% w skali roku oraz o 29,3% w porównaniu z 2023 r.

The mass of reloaded (empty and with a cargo) containers amounted to 89.5 million tonnes in 2025, i.e. it was higher by 8.5% compared to the previous year and by 18.9% than in 2023. The number of reloaded containers amounted to 6.1 million units and increased by 10.1% compared to 2024 and by 24.7% compared to 2023. Container handling, expressed in TEU, reached the number of 10.8 million, which means an increase by 11.7% on an annual basis and by 29.3% in relation to 2023.

1. Infrastruktura transportu drogowego
1. Road transport infrastructure

Transport samochodowy odgrywa istotną rolę w przewozie ładunków w Polsce, stanowiąc jedną z kluczowych gałęzi transportu towarowego. Środkowoeuropejskie położenie Polski sprzyja również rozwojowi przewozów tranzytowych między Europą Zachodnią i Południową a krajami Europy wschodniej. Szerokie wykorzystanie transportu samochodowego w przewozach ładunków wynika m.in. z: szybkości i elastyczności, związanych z rozbudowanej sieci dróg oraz dostępnością infrastruktury umożliwiającej załadunek, rozładunek i przeładunek towarów. Rozwinięta infrastruktura drogowa stanowi zatem istotny warunek sprawnego przemieszczania ładunków.

Road transport plays a significant role in freight transport in Poland, constituting one of the key modes of freight transport. Poland's location in Central Europe also favours the development of transit transport between Western and Southern Europe and the countries of Eastern Europe. The widespread use of road transport for freight is due, among other factors, to its speed and flexibility, which are supported by an well-developed road network and the availability of infrastructure for loading, unloading and transshipment of goods. A well-developed road infrastructure is therefore an important factor in ensuring the efficient movement of freight.

1.1. Sieć drogowa
1.1. Road network

W 2025 r. łączna długość dróg publicznych o nawierzchni twardej w Polsce wyniosła 320,8 tys. km. Największy udział w ich strukturze miały drogi gminne – 48,6% oraz powiatowe – 36,1%. Drogi wojewódzkie stanowiły 9,3%, a drogi krajowe – 6,1% łącznej długości dróg publicznych o nawierzchni twardej. Autostrady oraz drogi ekspresowe stanowiły łącznie 1,7% długości dróg publicznych o twardej nawierzchni.

In 2025, there were 320.8 thousand km of hard-surfaced public roads in Poland. According to category, the highest share had communal roads – 48.6% and district roads – 36.1%. Regional roads accounted for 9.3% of public roads with hard surface, while national roads – 6.1%. Motorways and expressways accounted for 1.7% of the length of public roads with hard surface.

Tablica 1. **Drogi publiczne o twardej nawierzchni według kategorii**
Table 1. Hard surface public roads by category

DROGI ROAD	2023	2024	2025
	w kilometrach in kilometres		
OGÓŁEM **TOTAL**	**319 936,9**	**318 395,7**	**320 819,4**
Krajowe National	19 472,8	19 438,1	19 429,8
w tym: of which:			
autostrady motorways	1 850,9	1 888,3	1 896,9
drogi ekspresowe expressways	3 243,8	3 314,6	3 519,1
Wojewódzkie Regional	29 506,3	29 535,9	29 678,3
Powiatowe District	115 798,1	115 905,2	115 785,8
Gminne Communal	155 159,7	153 516,5	155 925,5

Ź r ó d ł o: dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
S o u r c e: data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

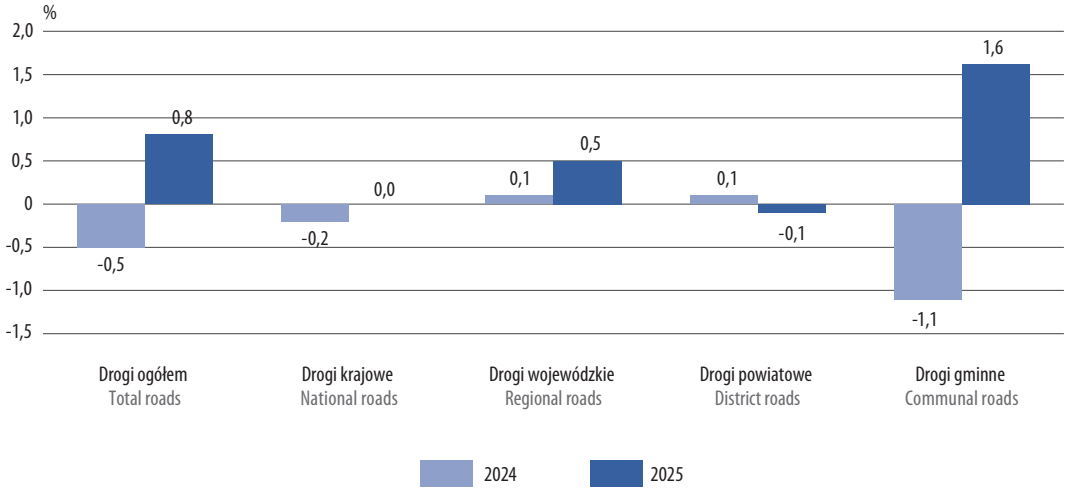
Rozwój transportu samochodowego jest związany m.in. z rozbudową infrastruktury drogowej. W latach 2023–2025 długość dróg publicznych o nawierzchni twardej zwiększyła się o 882,5 km (o 0,6%). W 2025 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddała do użytku 213,1 km nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych.

W 2025 r. łączna długość autostrad zwiększyła się o 8,6 km w porównaniu z poprzednim rokiem i na koniec roku wyniosła 1 896,9 km. Oznacza to, że na 1 000 km^2 powierzchni kraju przypadało 6,0 km autostrad. Długość dróg ekspresowych jedno- i dwujezdniowych zwiększyła się w ciągu roku o 204,5 km do 3 519,1 km.

The development of road transport is linked, among other factors, to the expansion of road infrastructure. Between 2023 and 2025, the total length of public roads with a hard surface increased by 882.5 km (0.6%). In 2025, the General Directorate for National Roads and Motorways (GDDKiA) opened 213.1 km of new motorway and expressway sections to traffic.

In 2025, the total length of motorways increased by 8.6 km compared with the previous year, reaching 1,896.9 km at the end of the year. This means that there were 6.0 km of motorways per 1,000 km^2 of the country's area. The length of single- and dual-carriageway expressways increased by 204.5 km during the year, to 3,519.1 km.

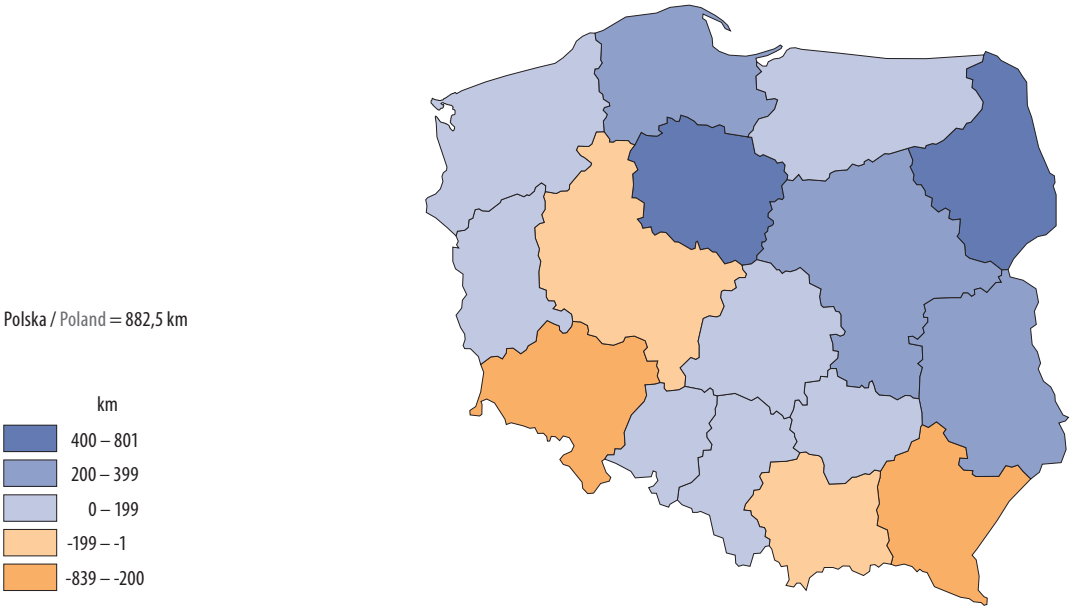
Wykres 1 (6). **Zmiany długości dróg publicznych o twardej nawierzchni (w porównaniu z rokiem poprzednim)**
Chart 1 (6). Changes in the length of hard surface public roads (compared to the previous year)



W latach 2023–2025 największy wzrost długości dróg publicznych odnotowano w województwach podlaskim (ponad 800 km) i kujawsko-pomorskim (ponad 400 km), natomiast najmniejszy – województwie łódzkim (poniżej 10 km). W 2025 r. w województwach: dolnośląskim, podkarpackim, wielkopolskim i małopolskim wykazana długość dróg publicznych była mniejsza niż w 2023 r. Wpływ na prezentowane wartości miały m.in. inwentaryzacje dróg przeprowadzane przez gminy oraz brak sprawozdań od części jednostek, dla których od 2024 r. przyjmowano wartość „0". Czynniki te mogły wpływać na różnice w porównaniu z 2023 r., niezależnie od faktycznych zmian w infrastrukturze.

Between 2023 and 2025, the largest increases in the length of public roads were recorded in: Podlaskie Voivodship (over 800 km) and Kujawsko-Pomorskie Voivodship (over 400 km), while the the smallest increase was recorded in Łódzkie Voivodship (less than 10 km). In 2025, the reported length of public roads in Dolnośląskie, Podkarpackie, Wielkopolskie and Małopolskie Voivodships was lower than in 2023. The reported figures were affected, among other factors, by road inventories carried out by municipalities and the failure of some local government units to submit reports. From 2024 onwards, the value "0" was assigned to units that did not submit reports. These factors may have contributed to differences compared with 2023, irrespective of actual changes in road infrastructure.

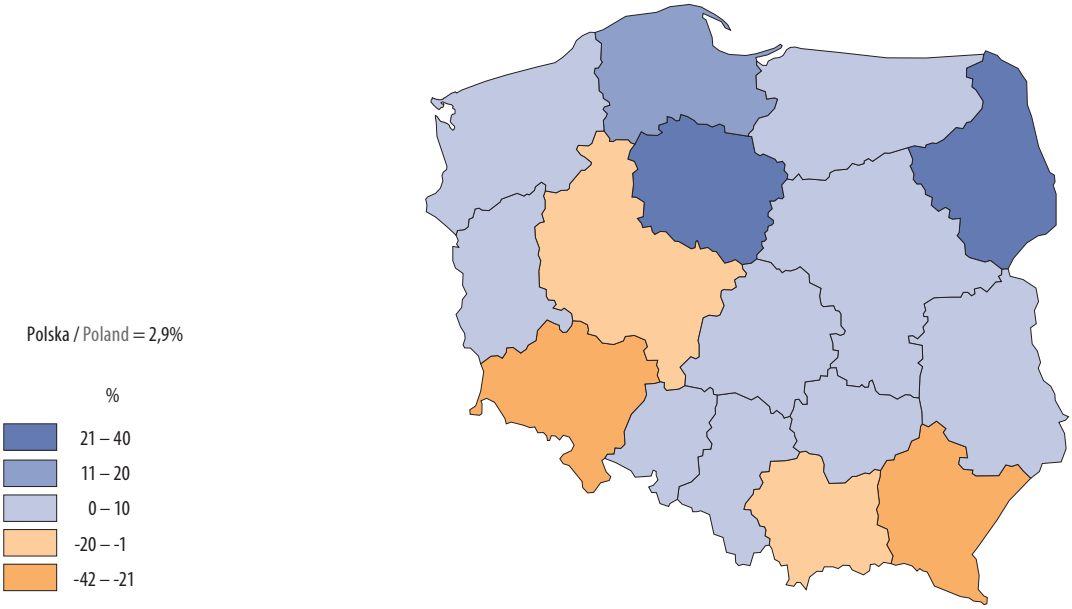
Mapa 1 (2). Zmiany długości dróg publicznych o twardej nawierzchni w latach 2023–2025
Map 1 (2). Changes in the length of hard surface public roads in 2023–2025



W 2025 r. w porównaniu z 2023 r. gęstość sieci dróg publicznych o twardej nawierzchni wzrosła z 101,9 do 102,2 km/100 km^2.

Compared to 2023, the density of the public road network with hard surface increased from 101.9 to 102.2 km/100 km^2.

Mapa 2 (3). Zmiany gęstości sieci dróg publicznych o twardej nawierzchni w latach 2023–2025
Map 2 (3). Changes in the density of the network of hard surface public roads in 2023–2025



1.2. Tabor samochodowy
1.2. Motor vehicle fleet

Tabor samochodowy przeznaczony do przewozu ładunków obejmuje samochody ciężarowe i ciągniki siodłowe. W 2025 r. samochody ciężarowe stanowiły 85,1% wszystkich pojazdów, a ciągniki siodłowe – 14,9%.

Road freight vehicle fleet comprises lorries and road tractors. In 2025, lorries accounted for 85.1% of all vehicles, while road tractors accounted for 14.9%.

W 2025 r. najliczniejszą grupę wśród samochodów ciężarowych stanowiły pojazdy w wieku 16–20 lat, natomiast wśród ciągników siodłowych – pojazdy w wieku 12–15 lat.

In 2025, the largest age group among lorries was 16–20 years, while among road tractors it was 12–15 years.

W latach 2023–2025 zmniejszyła się liczba samochodów ciężarowych (o 612,6 tys. szt.), naczep ciężarowych (o 13,4 tys. szt.), ciągników siodłowych (o 9,9 tys. szt.) oraz przyczep ciężarowych (o 129,6 tys. szt.).

Between 2023 and 2025, the number of lorries decreased by 612.6 thousand units, semi – trailers by 13.4 thousand units, road tractors by 9.9 thousand units and trailers by 129.6 thousand units.

Tablica 2. Tabor samochodowy do przewozu ładunków
Stan w dniu 31 grudnia

Table 2. Road freight vehicle fleet
As of 31 December

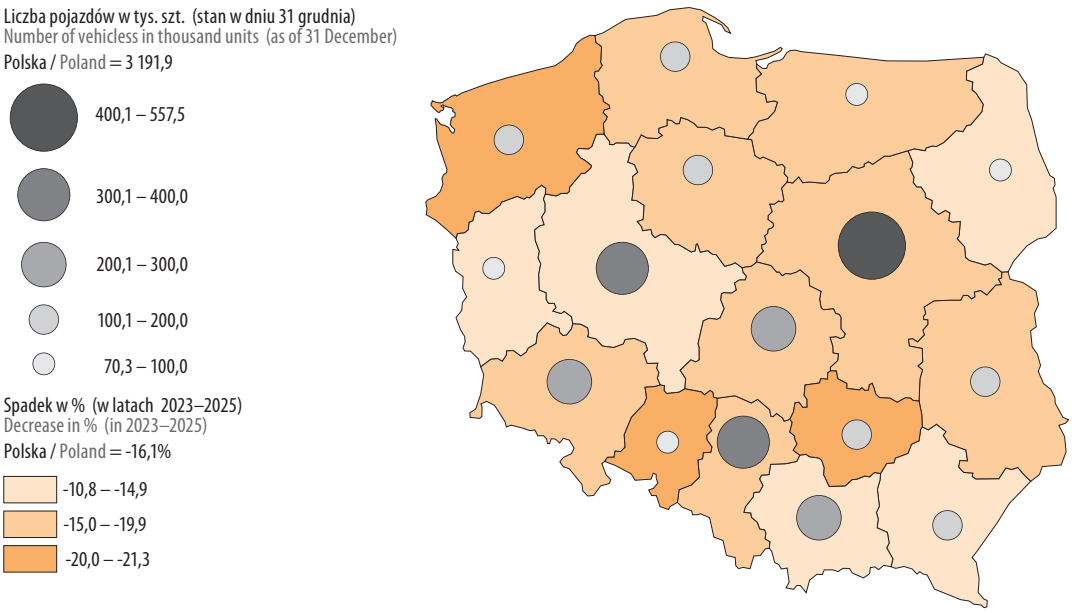
WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2023	2024	2025
	w szt. in units		
Samochody ciężarowe Lorries	3 804 413	3 013 364	3 191 852
Ciągniki siodłowe Road tractors	567 765	526 469	557 869
Przyczepy ciężarowe Trailers	641 308	480 718	511 744
Naczepy ciężarowe Semi-trailers	559 801	516 118	546 369

Ź r ó d ł o: dane według Centralnej Ewidencji Pojazdów.
S o u r c e: data according to the Central Register of Vehicles.

W 2025 r. w porównaniu z 2023 r. we wszystkich województwach zmniejszyła się liczba zarejestrowanych samochodów ciężarowych. Największy spadek odnotowano w województwach świętokrzyskim (o 21,3%) i opolskim (o 20,8%), natomiast najmniejszy – w podkarpackim (o 10,8%), małopolskim (o 12,4%) i podlaskim (o 12,7%).

In 2025, compared to 2023, the number of registered lorries decreased in all voivodships. The highest decreases were recorded in the Świętokrzyskie (by 21.3%) and Opolskie Voivodships (by 20.8%), while the smallest – in the Podkarpackie (by 10.8%), Małopolskie (by 12.4%) and Podlaskie (by 12.7%) Voivodships.

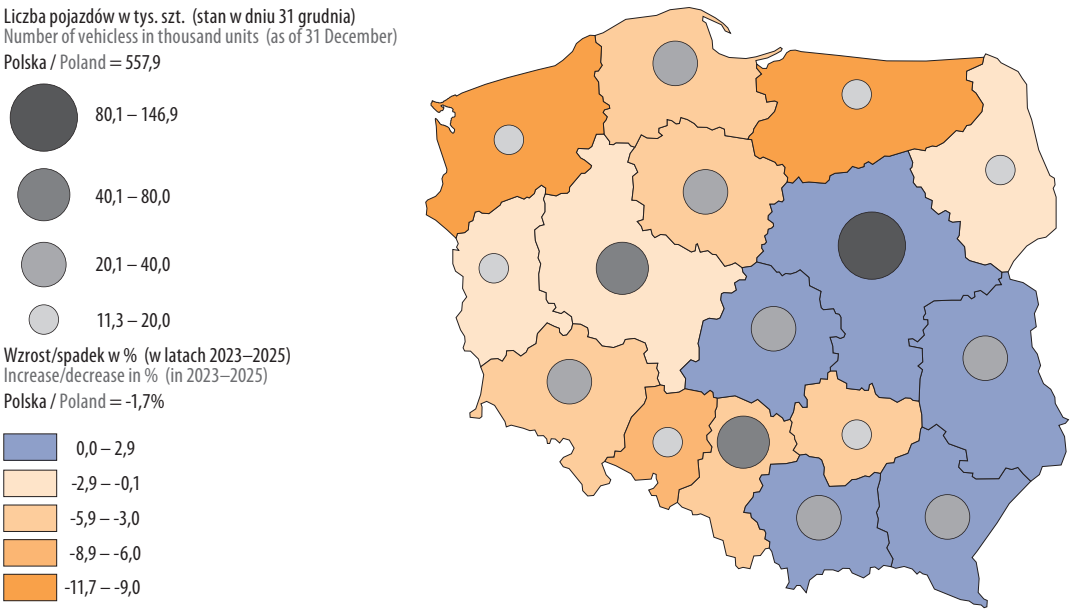
Mapa 3 (4). **Zarejestrowane samochody ciężarowe w 2025 r.**
Map 3 (4). Registered lorries in 2025



W ciągu dwóch lat liczba ciągników siodłowych również zmniejszyła się w większości województw. Największe spadki odnotowano w województwach: warmińsko-mazurskim (o 11,7%), zachodniopomorskim (o 9,6%) oraz opolskim (o 7,7%). Wzrost liczby pojazdów tego typu wystąpił w województwach: lubelskim (o 2,9%), mazowieckim (o 1,4%), małopolskim (o 0,9%), podkarpackim (o 0,4%) i łódzkim (o 0,2%).

Within two years the number of road tractors also decreased in most of voivodships. The largest decreases were recorded in the: Warmińsko-Mazurskie (11.7%) Zachodniopomorskie (9.6%) and Opolskie (7.7%) Voivodships. An increase in the number of this vehicles was recorded in the: Lubelskie (2.9%), Mazowieckie (1.4%), Małopolskie (0.9%), Podkarpackie (0.4%) and Łódzkie (0.2%) Voivodships.

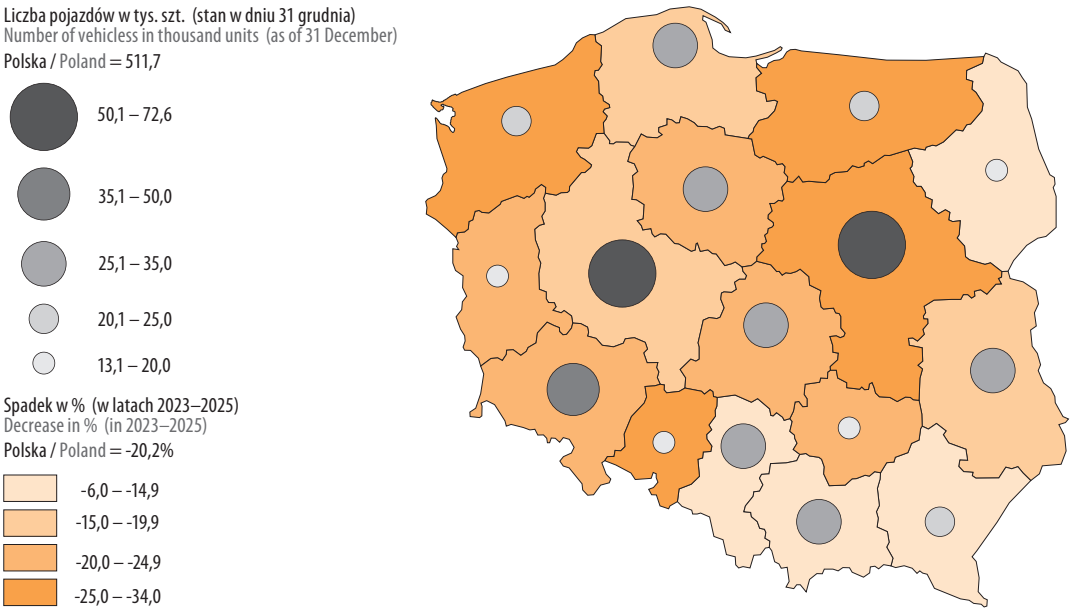
Mapa 4 (5). **Zarejestrowane ciągniki siodłowe w 2025 r.**
Map 4 (5). Registered road tractors in 2025



We wszystkich województwach w ciągu dwóch lat zmniejszyła się liczba zarejestrowanych przyczep ciężarowych. Największy spadek odnotowano w województwach zachodniopomorskim (o 34,0%) oraz mazowieckim i opolskim (po 27,2%), a najmniejszy – w małopolskim (o 6,0%) i podlaskim (o 9,7%).

Over the two-year period, the number of registered trailers decreased in all voivodships. The largest decrease was recorded in the Zachodniopomorskie Voivodship (34.0%) followed by the Mazowieckie and Opolskie (27.2% each), while the smallest decreases were recorded in the Małopolskie (6.0%) and Podlaskie (9.7%) Voivodships.

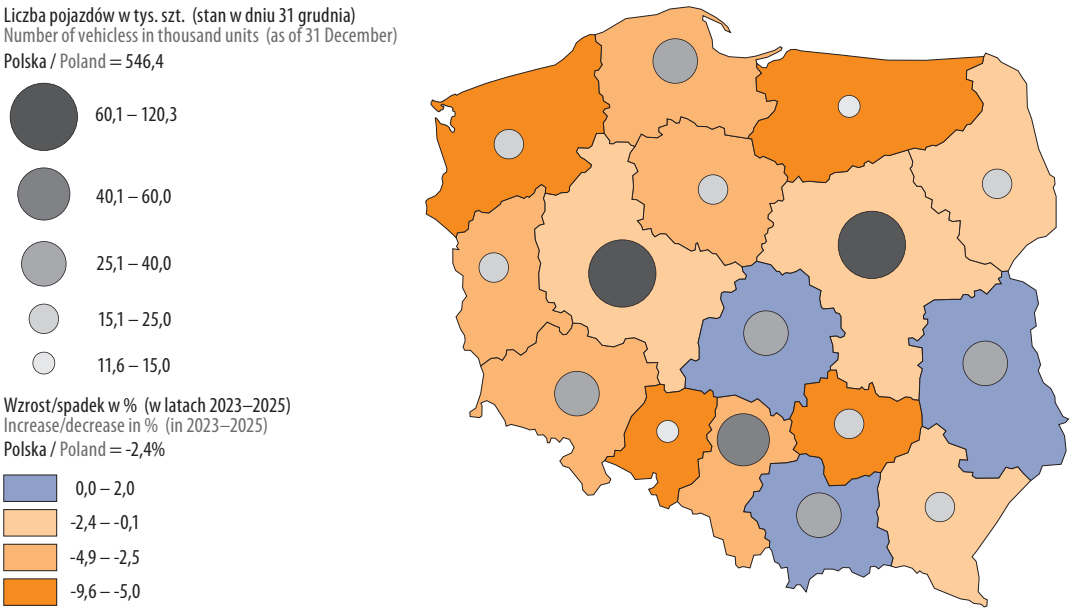
Mapa 5 (6). **Zarejestrowane przyczepy ciężarowe w 2025 r.**
Map 5 (6). Registered trailers in 2025



W latach 2023–2025 największy spadek liczby zarejestrowanych naczep ciężarowych odnotowano w województwach: zachodniopomorskim (o 9,6%) opolskim (o 7,7%) i warmińsko-mazurskim (o 6,3%). Wzrost liczby naczep wystąpił natomiast w województwach: lubelskim (o 2,0%), łódzkim (o 1,8%) i małopolskim (o 0,2%).

Between 2023 and 2025, the largest decreases in the number registered semi-trailers was recorded in the Zachodniopomorskie voivodship (9.6%), Opolskie (7.7%) and Warmińsko-Mazurskie (6.3%). An increase in the number of semi-trailers was recorded in the Lubelskie (2.0%), Łódzkie (1.8%) and Małopolskie (0.2%) Voivodships.

Mapa 6 (7). **Zarejestrowane naczepy ciężarowe w 2025 r.**
Map 6 (7). Registered semi-trailers in 2025



1.3. Tabor samochodowy przystosowany do przewozów intermodalnych
1.3. Road freight vehicle fleet adapted for intermodal transport

Według danych z bazy CEPiK, w 2025 r. 0,4% zarejestrowanych samochodów ciężarowych z nadwoziami przystosowanymi do przewozu towarów było przystosowanych do przewozów intermodalnych. Najwięcej pojazdów tego typu zarejestrowano w województwach: mazowieckim (18,1%), wielkopolskim (14,8%) i śląskim (10,8%), a najmniej – w opolskim (1,7%).

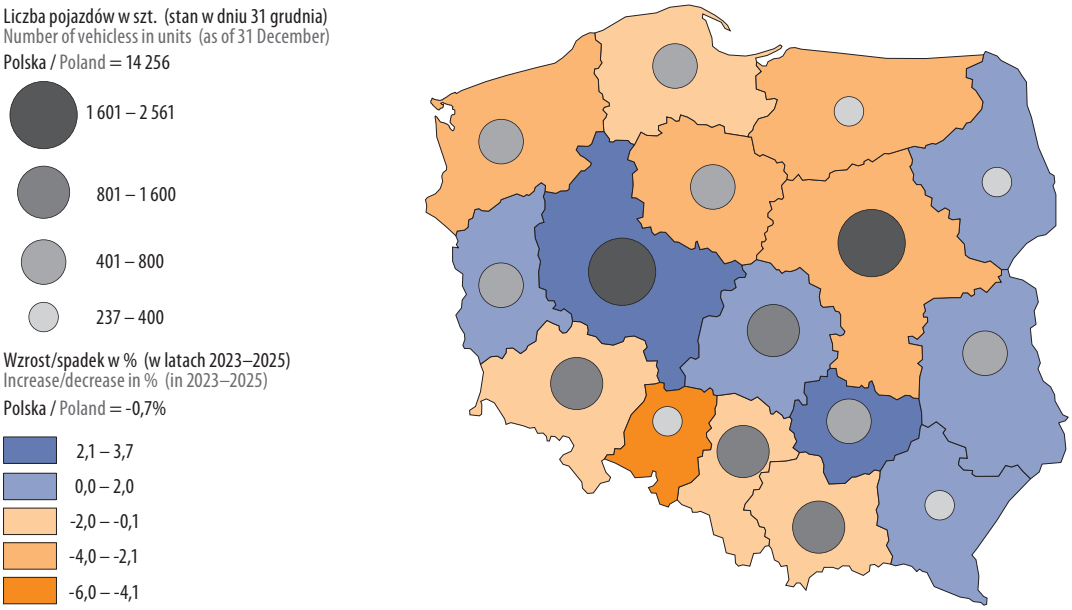
Największy wzrost liczby zarejestrowanych samochodów ciężarowych przystosowanych do przewozów intermodalnych w ciągu dwóch lat odnotowano w województwie świętokrzyskim (o 3,7%), natomiast największy spadek – w opolskim (o 6,0%).

According to data from CEPiK database, in 2025, 0.4% of registered lorries had bodies adapted for intermodal transport. The largest number of such vehicles were registered in the Mazowieckie (18.1%), Wielkopolskie (14.8%) and Śląskie (10.8%) Voivodships, while the smallest number – in the Opolskie Voivodship (1.7%).

Over the two-year period, the highest increase in the number of registered lorries adapted for intermodal transport was recorded in the Świętokrzyskie Voivodship (3.7%), while the largest decrease was recorded in Opolskie Voivodship (6.0%).

Mapa 7 (8). Zarejestrowane samochody ciężarowe przystosowane do przewozu kontenerów kontenerów w 2025 r.

Map 7 (8). Registered lorries adapted for container transport in 2025



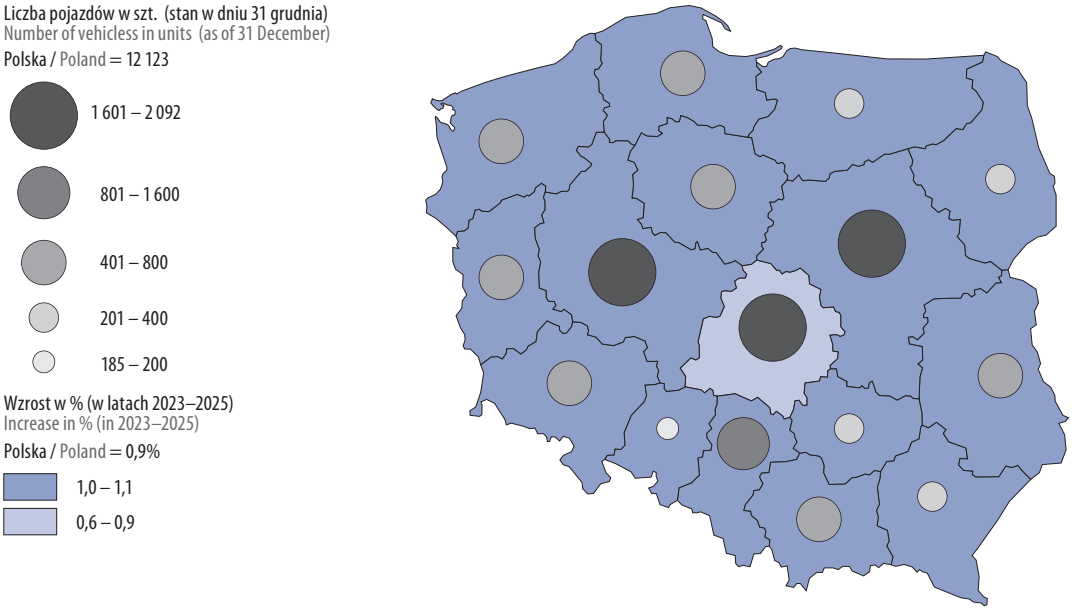
Spośród przyczep ciężarowych 2,4% było przystosowanych do przewozów intermodalnych. Najwięcej przyczep ciężarowych o takim przeznaczeniu w 2025 r. zarejestrowanych było w województwach: mazowieckim (17,3%), łódzkim (14,9%) i wielkopolskim (14,3%), natomiast najmniej – w województwach opolskim (1,5%) i podlaskim (2,3%).

W latach 2023–2025 największy wzrost liczby zarejestrowanych przyczep ciężarowych przystosowanych do przewozów kontenerów odnotowano w województwie podlaskim (o 12,3%), natomiast najmniejszy – w województwie wielkopolskim (o 0,5%). W województwie łódzkim odnotowano natomiast spadek ich liczby (o 42,5%).

Of all trailers, 2.4% were adapted to intermodal transport. In 2025, the largest number of trailers for such purpose was registered in the Mazowieckie (17.3%), Łódzkie (14.9%) and Wielkopolskie (14.3%) Voivodships, while the smallest number – in the Opolskie (1.5%) and Podlaskie (2.3%) Voivodships.

Between 2023 and 2025, the highest increase in the number of registered trailers adapted for container transport was recorded in the Podlaskie Voivodship (12.3%), while the smallest – in the Wielkopolskie Voivodship (0.5%). In the Łódzkie Voivodship, by contrast, their number decreased (by 42.5%).

Mapa 8 (9). **Zarejestrowane przyczepy ciężarowe przystosowane do przewozu kontenerów w 2025 r.**
Map 8 (9). Registered trailers adapted for container transport in 2025



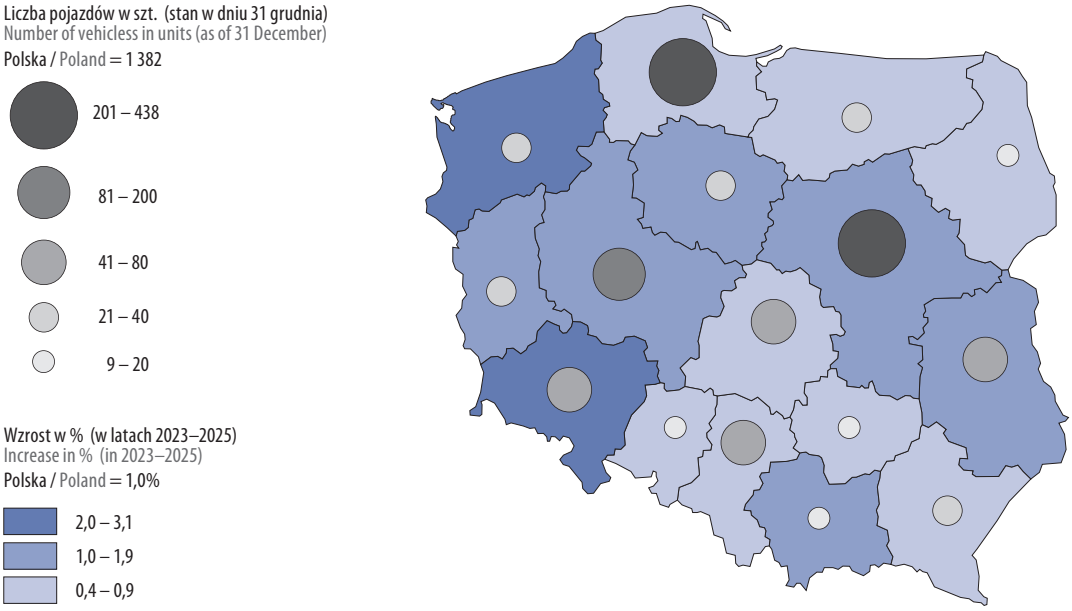
Spośród zarejestrowanych naczep ciężarowych 0,3% było przystosowanych do przewozów intermodalnych. Największy udział tych pojazdów odnotowano w województwach mazowieckim (31,7%) i pomorskim (22,1%), a najmniejszy – w świętokrzyskim i podlaskim (po 0,7%) oraz opolskim (0,8%).

Największy wzrost liczby zarejestrowanych naczep ciężarowych przystosowanych do przewozu kontenerów w ciągu dwóch lat odnotowano w województwie dolnośląskim (o 212,0%), natomiast największe spadki w województwach łódzkim (o 55,4%) i warmińsko-mazurskim (o 52,4%).

Of all registered semi-trailers 0.3% were adapted for intermodal transport. The highest shares of these vehicles were recorded in the Mazowieckie (31.7%) and Pomorskie (22.1%), while the lowest – in Świętokrzyskie and Podlaskie (each 0.7%) and Opolskie (0.8%).

Over the two-year period the highest increase in the number of registered semi-trailers adapted for container transport was recorded in the Dolnośląskie Voivodship (212.0%), while the largest decreases were recorded in Łódzkie (55.4%) and Warmińsko-Mazurskie (52.4%) Voivodships.

Mapa 9 (10). **Zarejestrowane naczepy ciężarowe przystosowane do przewozu kontenerów w 2025 r.**
Map 9 (10). Registered semi-trailers adapted for container transport in 2025



1.4. Odległości w przewozie ładunków transportem samochodowym
1.4. Distances in road freight transport

W 2025 r średnia odległość przewozu ładunków w krajowym transporcie drogowym wyniosła 115,5 km, w 2024 r. – 111,2 km, a w 2023 r. – 108,2 km.

In 2025 the average distance in domestic road freight transport was 115.5 km, in 2024 – 111.2 km, and in 2023 – 108.2 km.

Tablica 3. **Przewozy ładunków transportem samochodowym[a] według stref odległości w transporcie krajowym**
Table 3. Domestic road freight transport[a] by distance classes

STREFY ODLEGŁOŚCI DISTANCE CLASSES	2023	2024	2025
	W tys. ton In thousand tonnes		
OGÓŁEM **TOTAL**	**1 245 393**	**1 187 229**	**1 317 892**
0 – 49 km	595 673	534 743	572 670
50 – 149 km	315 207	321 312	364 858
150 – 499 km	302 553	301 541	347 182
500 km i więcej and more	31 960	29 633	33 182

a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz Uwagi metodologiczne.
a The results of the sample survey; see Methodological notes.

Tablica 3. Przewozy ładunków transportem samochodowym[a] według stref odległości w transporcie krajowym (dok.)

Table 3. Domestic road freight transport[a] by distance classes (cont.)

STREFY ODLEGŁOŚCI DISTANCE CLASSES	2023	2024	2025
	W mln t·km In million tonne-kilometres		
OGÓŁEM TOTAL	**134 808**	**131 995**	**152 239**
0 – 49 km	11 004	10 611	11 118
50 – 149 km	27 447	27 025	31 655
150 – 499 km	77 982	77 263	90 311
500 km i więcej and more	18 375	17 096	19 156

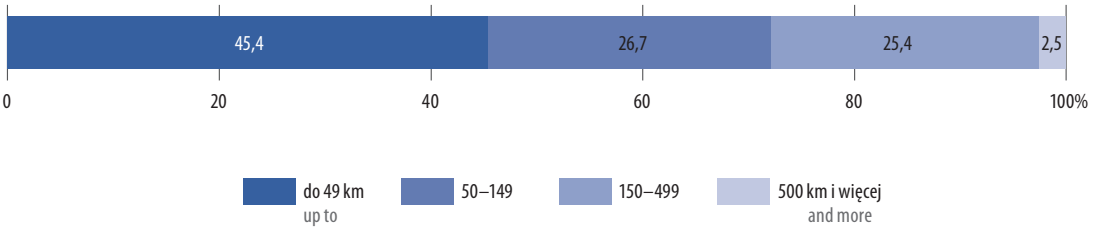
a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz Uwagi metodologiczne.
a The results of the sample survey; see Methodological notes.

W podziale na strefy odległości w latach 2023–2025 najwięcej ładunków przewieziono na odległość do 49 km (1 703,1 mln ton), a najmniej na odległość 500 km i więcej (94,8 mln ton).

By distance classes, in 2023–2025 the largest volume of goods was transported over distances of up to 49 km (1,703.1 million tonnes), while the smallest volume was transported over distances of 500 km and more (94.8 million tonnes).

Wykres 2 (7). Struktura przewozu ładunków transportem samochodowym według stref odległości w latach 2023–2025 (na podstawie liczby ton)

Chart 2 (7). Structure of road freight transport by distance classes in 2023–2025 (tonnes)

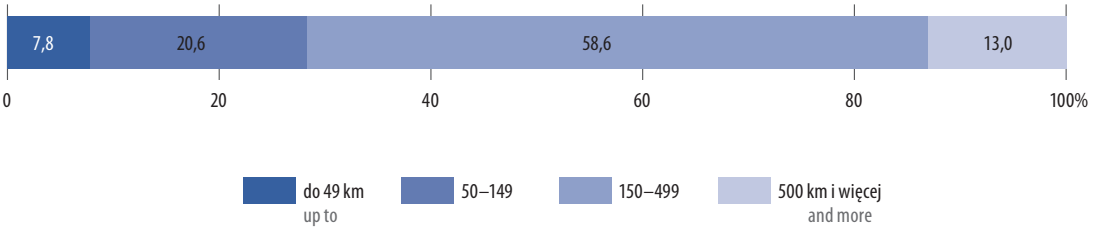


W latach 2023–2025 największą pracę przewozową wykonano w przewozach na odległość 150–499 km (245,6 mld t·km), a najmniejszą – w przewozach na odległość do 49 km (32,7 mld t·km).

In 2023–2025, the largest transport performance was recorded for goods transported over distances of 150–499 km (245.6 billion tonne-kilometres), while the smallest was recorded for goods transported over distances of up to 49 km (32.7 billion tonne-kilometres).

Wykres 3 (8). Struktura pracy przewozowej w przewozie ładunków transportem samochodowym według stref odległości w latach 2023–2025

Chart 3 (8). Structure of road freight transport performance by distance classes in 2023–2025



2. Transport kolejowy
2. Railway transport

Polityka transportowa Unii Europejskiej ukierunkowana jest na rozwój zrównoważonego transportu, w tym na zwiększanie udziału kolei i żeglugi śródlądowej w przewozach ładunków, przy jednoczesnym zmniejszaniu udziału transportu drogowego. Istotnym elementem tych działań jest rozwój transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), obejmującej różne gałęzie transportu i zapewniającej ich lepszą integrację. Celem jest efektywniejsze wykorzystanie poszczególnych środków transportu, przy jednoczesnym ograniczeniu zużycia energii i innych zasobów oraz negatywnego oddziaływania transportu na środowisko. Takie podejście ma umożliwić rozwój przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju. W konsekwencji dąży się do zmiany dotychczasowej struktury gałęziowej transportu, polegającej m.in. na zwiększeniu udziału kolei.

The European Union's transport policy is aimed at developing sustainable transport, including increasing the share of rail and inland waterway transport in freight transport, while simultaneously reducing the share of road transport. An important element of these efforts is the development of the Trans-European Transport Network (TEN-T), which encompasses various modes of transport and ensures their better integration. The aim is to make more efficient use of individual modes of transport while reducing energy and other resource consumption, as well as the negative environmental impact of transport. This approach is intended to promote development in accordance with the principles of sustainable development. Consequently, efforts are being made to change the existing modal structure of transport, including by increasing the share of rail transport.

2.1. Sieć kolejowa
2.1. Railway network

Podobnie jak sieć drogowa, sieć kolejowa w Polsce ze względu na położenie geograficzne kraju odgrywa ważną rolę w tranzytowych przewozach towarów w Europie. Mimo to transport kolejowy w systemie transportu intermodalnego odgrywa w Polsce mniejszą rolę niż w krajach Europy Zachodniej. W latach 2023–2025 odnotowano wzrost kolejowej infrastruktury liniowej. W 2025 r. w Polsce eksploatowanych było 19 665 km linii kolejowych, w tym 54,5% stanowiły linie jednotorowe.

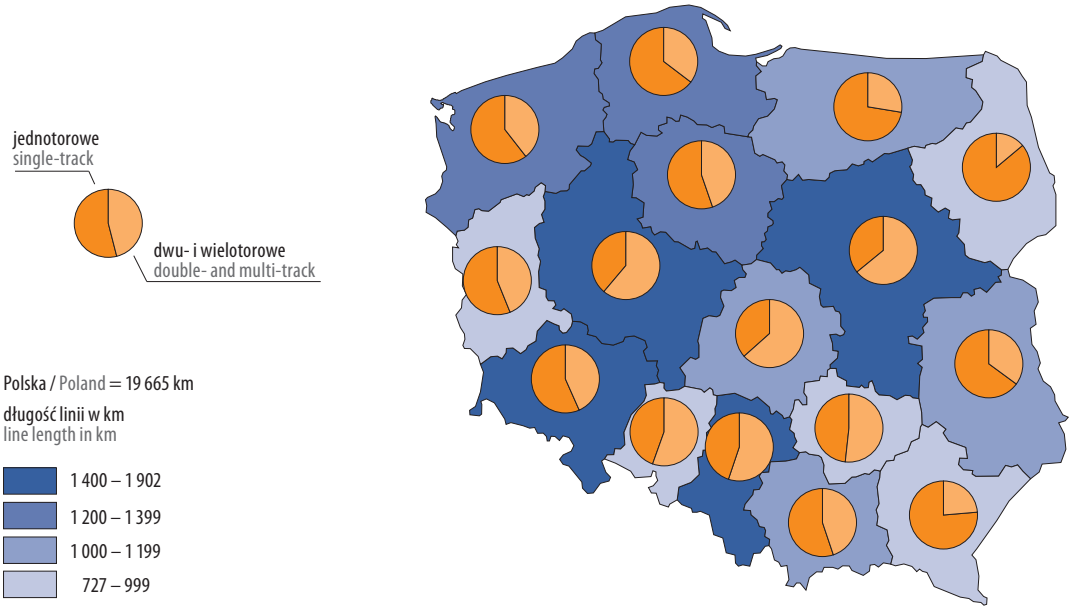
Similarly to the road network, Poland's railway network, due to the country's geographic location, plays an important role in the transit of goods across Europe. Nevertheless, rail transport plays a less significant role in Poland's intermodal transport system than in Western European countries. Between 2023 and 2025, an increase in the railway line infrastructure was recorded. In 2025, 19,665 km of railway lines were in operation in Poland, 54.5% of which were single-track lines.

W latach 2023–2025 największy wzrost długości linii kolejowych odnotowano w województwach: zachodniopomorskim (o 47 km), dolnośląskim (o 30 km) oraz łódzkim i śląskim (po 17 km).

Between 2023 and 2025, the greatest increase in the length of railway lines were recorded in the Zachodniopomorskie (by 47 km), Dolnośląskie (by 30 km) and Łódzkie and Śląskie (by 17 km) Voivodships.

Mapa 1 (11). Linie kolejowe eksploatowane w 2025 r. Stan w dniu 31 grudnia

Map 1 (11). Operated railway lines in 2025 As of 31 December



Do województw o największej gęstości sieci kolejowej w 2025 r. należały: śląskie, dolnośląskie oraz opolskie, natomiast najmniejszą gęstością sieci kolejowej charakteryzowały się województwa podlaskie oraz lubelskie.

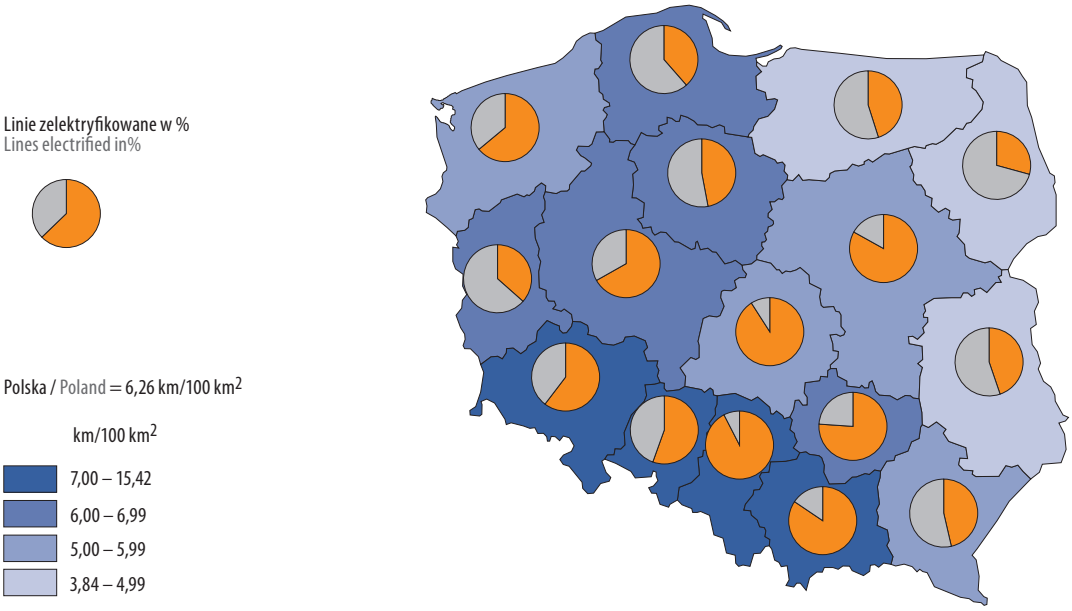
W 2025 r. w Polsce 62,9% czynnych linii kolejowych (12 361 km) było zelektryfikowanych. Najdłuższe odcinki linii zelektryfikowanych znajdowały się w województwach: śląskim (1 717 km), mazowieckim (1 459 km) oraz wielkopolskim (1 271 km), a najkrótsze – w podlaskim (235 km) oraz lubuskim (339 km).

In 2025 the voivodships with the highest railway network density were Śląskie, Dolnośląskie and Opolskie, Voivodships while the lowest railway network density was recorded in the Podlaskie and Lubelskie Voivodships.

In 2025, 62.9% of active railway lines in Poland (12,361 km) were electrified. The longest sections of electrified lines were located in Śląskie (1,717 km), Mazowieckie (1,459 km) and Wielkopolskie (1,271 km) Voivodships, while the shortest – in Podlaskie (235 km) and Lubuskie (339 km) Voivodships.

Mapa 2 (12). Gęstość sieci kolejowej oraz stopień jej zelektryfikowania w 2025 r. Stan w dniu 31 grudnia

Map 2 (12). Railway network density and the degree of electrification in 2025 As of 31 December



W latach 2023–2025 odnotowano wzrost kolejowej infrastruktury liniowej. W 2025 r. na terenie Polski eksploatowano 19 665 km linii kolejowych. W 2024 r. pod względem długości sieci kolejowej Polska zajmowała jedno z czołowych miejsc wśród państw Unii Europejskiej. Dłuższą siecią kolejową dysponowały jedynie Niemcy i Francja. Najkrótsze sieci kolejowe miały Luksemburg, Słowenia i Estonia.

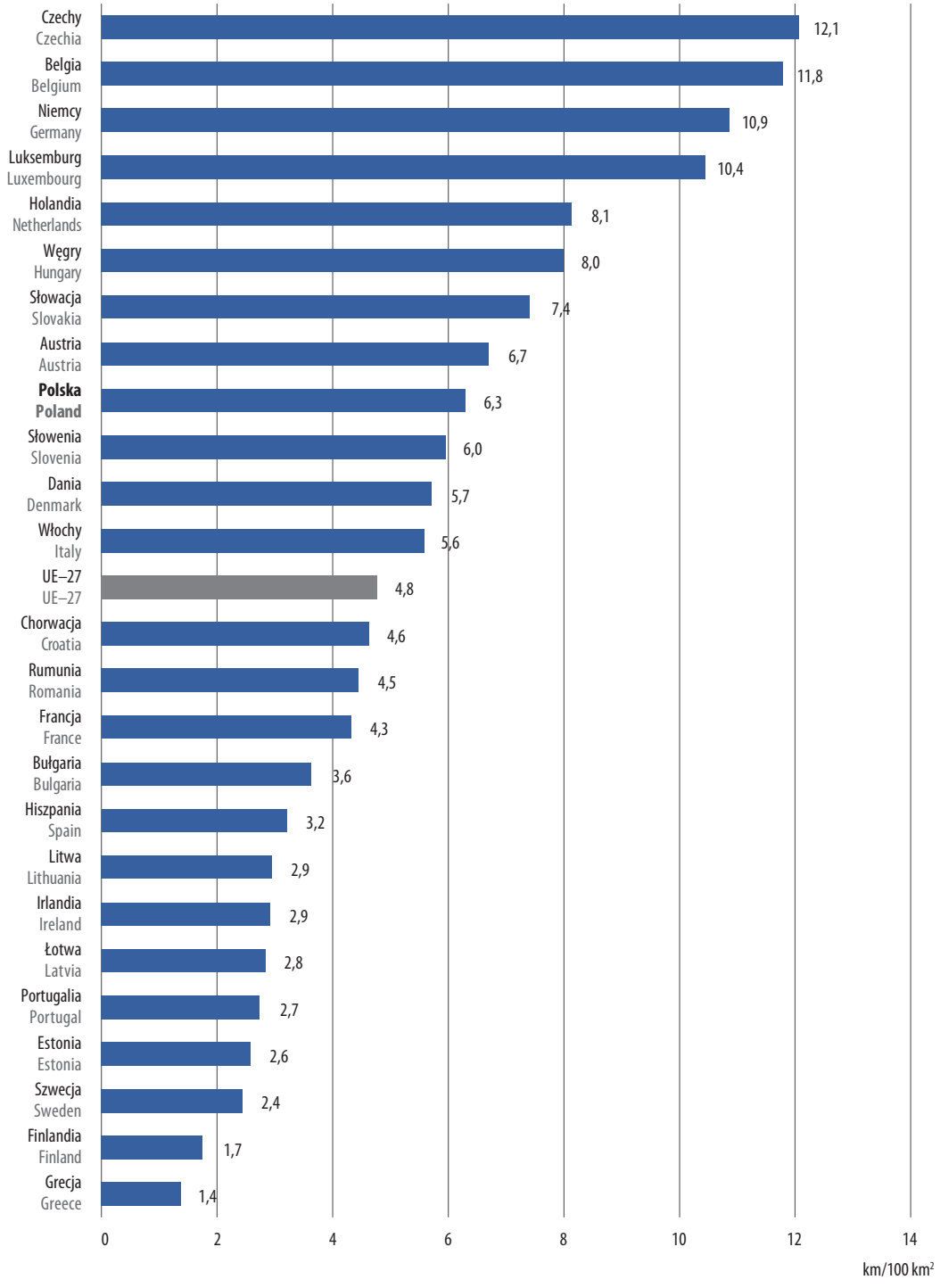
Wśród krajów Unii Europejskiej w 2024 r. największą gęstością linii kolejowych dysponowały Czechy, Belgia, Niemcy i Luksemburg, natomiast najmniejszą – Grecja, Finlandia i Szwecja. Polska zajmowała 9. miejsce.

Between 2023 and 2025, an increase in the length of railway infrastructure was recorded. In 2025, 19,665 km of railway lines were in operation in Poland. In 2024, Poland ranked among the leading EU countries in terms of railway network length. Only Germany and France had longer railway networks. Luxembourg, Slovenia and Estonia had the shortest railway networks.

Among EU countries in 2024, the highest railway network density was recorded in Czechia, Belgium, Germany and Luxembourg, while the lowest was recorded in Greece, Finland and Sweden. Poland ranked 9th.

Wykres 1 (9). Gęstość sieci kolejowej w wybranych państwach Unii Europejskiej w 2024 r. Stan w dniu 31 grudnia

Chart 1 (9). Railway network density in selected European Union countries in 2024 As of 31 December



Ź r o d ł o: "Transport in figures 2026", Komisja Europejska, Statistical pocketbook 2026.
S o u r c e: "Transport in figures 2026", European Commission, Statistical pocketbook 2026.

2.2. Tabor kolejowy
2.2. Railway rolling stock

W 2025 r. lokomotywy elektryczne stanowiły 52,3% ogółu lokomotyw (normalnotorowych i szerokotorowych), natomiast pozostałe 47,7% stanowiły lokomotywy spalinowe. W ciągu dwóch lat liczba lokomotyw zmniejszyła się łącznie o 48 sztuk (przybyło 48 lokomotyw elektrycznych, a ubyło 96 spalinowych).

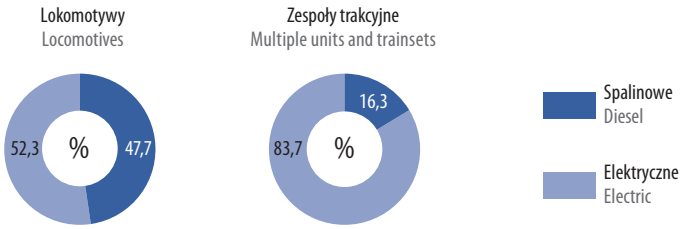
In 2025 electric locomotives accounted for 52.3% of all locomotives (standard and large gauge), while the remaining 47.7% were diesel locomotives. Within two years, the number of locomotives decreased by 48 units (the number of electric locomotives increased by 48, while the number of diesel locomotives decreased by 96).

W 2024 r. Polska zajmowała 4. miejsce w Unii Europejskiej pod względem liczby lokomotyw i pojazdów trakcyjnych; natomiast pod względem liczby wagonów do przewozu ładunków – 1. miejsce.

In 2024, Poland ranked 4th in the European Union in terms of the number of locomotives and railcars; while it ranked 1st in terms of the number of freight wagons.

Wykres 2 (10). Tabor kolejowy w 2025 r. Stan w dniu 31 grudnia

Chart 2 (10). Railway rolling stock in 2025 As of 31 December

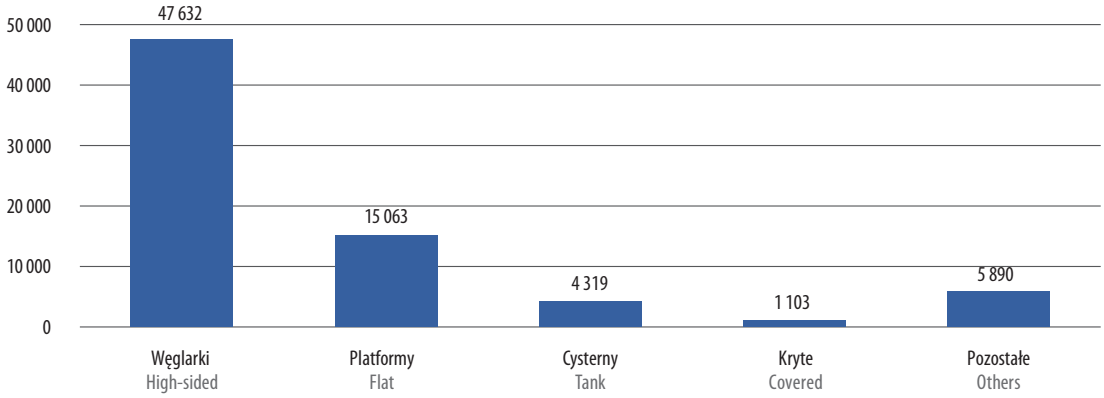


W 2025 r. liczba wagonów towarowych wyniosła 74 007. W ciągu dwóch lat ich stan zmniejszył się o 9 490 szt., a wobec 2024 r. – o 7 477 szt. W porównaniu z 2023 r. wyłączono z eksploatacji 185 wagonów krytych, 5 037 węglarek, 595 platform, 3 372 cysterny oraz 301 wagonów towarowych pozostałych.

Number of freight wagons amounted to 74,007 in 2025. Within two years, their amount decreased by 9,490, and compared to 2024 – by 7,477. Compared to 2023, 185 covered wagons, 5,037 high-sided wagons, 595 flat wagons, 3,372 tank wagons and 301 other freight wagons were shut down.

Wykres 3 (11). Wagony towarowe w 2025 r. Stan w dniu 31 grudnia

Chart 3 (11). Freight wagons in 2025 As of 31 December



2.3. Odległości w przewozie ładunków transportem kolejowym
2.3. Goods rail transport distances

Średnia odległość przewozu towarów w transporcie kolejowym w 2025 r. wyniosła 238,1 km, 12,4 km więcej niż w 2024 r. i o 11,0 km – niż w 2023 r.

Average distance of goods carried by rails in 2025 was 238.1 km, i.e. 12.4 km more than in 2024 and 11.0 km more than in 2023.

Tablica 1 (4). **Przewozy ładunków transportem kolejowym normalnotorowym według stref odległości** [abc]
Table 1 (4). Standard gauge railway transport of goods by distance classes [abc]

STREFY ODLEGŁOŚCI DISTANCE CLASSES	2023	2024	2025
	W tys. ton In thousand tonnes		
OGÓŁEM **TOTAL**	**169 926**	**158 106**	**211 502**
0 – 50 i mniej and less	39 310	36 001	49 421
51 – 150	30 985	29 482	36 736
151 – 350	47 914	47 062	62 150
351 – 500	23 514	24 009	33 334
501 km i więcej and more	28 203	21 552	29 861
	W mln t·km In million tonne-kilometres		
OGÓŁEM **TOTAL**	**43 152,7**	**38 830,2**	**53 336,1**
0 – 50 i mniej and less	478,6	483,0	666,6
51 – 150	3 186,7	2 999,1	3 748,3
151 – 350	12 983,4	12 447,6	16 610,0
351 – 500	9 861,4	10 125,7	13 755,6
501 km i więcej and more	16 642,6	12 774,8	18 555,6

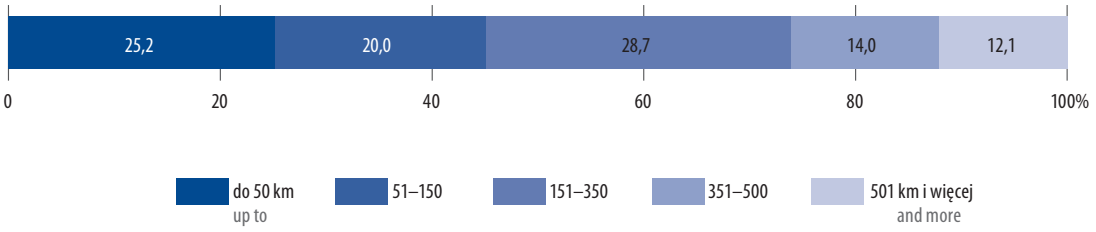
a Łącznie z szerokotorowym. b Bez przewozów w komunikacji międzynarodowej realizowanych na podstawie międzynarodowego listu przewozowego; przesyłki handlowe. c Przewozy ładunków wyładowanych/ załadowanych w portach morskich realizowane na podstawie krajowego listu przewozowego.
a Including large gauge. b Excluding international transport carried out on the basis of international "Rail Waybill"; commercial consignments. c Transport of goods unloaded/loaded at seaports carried out on the basis of a national "Rail Waybill".

W latach 2023–2025 najwięcej ładunków przetransportowano koleją w ruchu krajowym na odległość od 151 do 300 km (157,1 mln ton), a najmniej – na odległość 501 km i więcej (79,6 mln ton).

In 2023–2025, the largest volume of freight transported by rail within the country was carried over distances of 151–300 km (157.1 million tonnes), while the smallest volume was transported over distances of 501 km or more (79.6 million tonnes).

Wykres 4 (12). Struktura krajowych przewozów ładunków transportem kolejowym według stref odległości w latach 2023–2025 (na podstawie liczby ton)

Chart 4 (12). Structure of domestic rail freight transport by distance classes in 2023–2025 (based on tonnes)

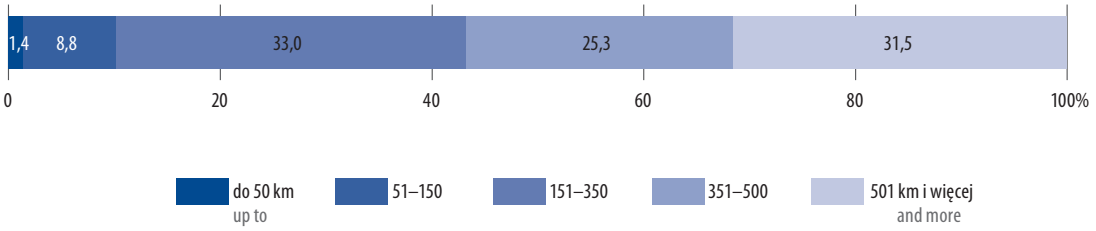


W podziale według stref odległości w latach 2023–2025 największą pracę przewozową wykonano w przewozach na odległość powyżej 500 km (48,0 mld t·km), a najmniejszą – na odległość do 50 km (1,6 mld t·km).

In the breakdown by distance classes for 2023–2025, the highest transport performance was recorded for freight transported over distances exceeding 500 km (48.0 billion tonne-kilometres), while the lowest was recorded for distances of up to 50 km (1.6 billion tonne-kilometres).

Wykres 5 (13). Struktura pracy przewozowej w krajowym kolejowym transporcie ładunków według stref odległości w latach 2023–2025

Chart 5 (13). Structure of freight transport performance by rail in domestic traffic by distance classes in 2023–2025



2.4. Przewozy kontenerów w transporcie kolejowym
2.4. Container rail transport

Przewozy ładunków transportem kolejowym dzielą się na przewozy krajowe i międzynarodowe. W 2025 r. udział przewozów krajowych wyniósł 25,6% ogółu przewozów ładunków transportem kolejowym, a przewozów międzynarodowych – 74,4%. W przewozach międzynarodowych przywóz stanowił 50,6%, wywóz – 39,1%, a tranzyt – 10,3%.

W latach 2023–2025 transportem kolejowym przewieziono 4,7 mln kontenerów, co stanowiło 7,2 mln TEU. Całkowita masa przewiezionych kontenerów wyniosła 75,8 mln ton, a wykonana praca przewozowa – 26,3 mld t·km.

Dane dotyczące przewozów ładunków transportem kolejowym obejmują również przewozy poza terminalami intermodalnymi, które omówione zostaną w dalszej części publikacji.

Goods transport by rail is divided into domestic and international transport. In 2025, domestic transport accounted for 25.6% of total rail freight transport while international transport accounted for 74.4%. In international transport comprised incoming accounted for 50.6%, outgoing – 39.1%, and transit – 10.3%.

Between 2023 and 2025, 4.7 million containers were transported by rail, equivalent to 7.2 million TEU. The total mass of the containers amounted to 75.8 million tonnes, and the transport work performance – 26.3 billion tonne-kilometres.

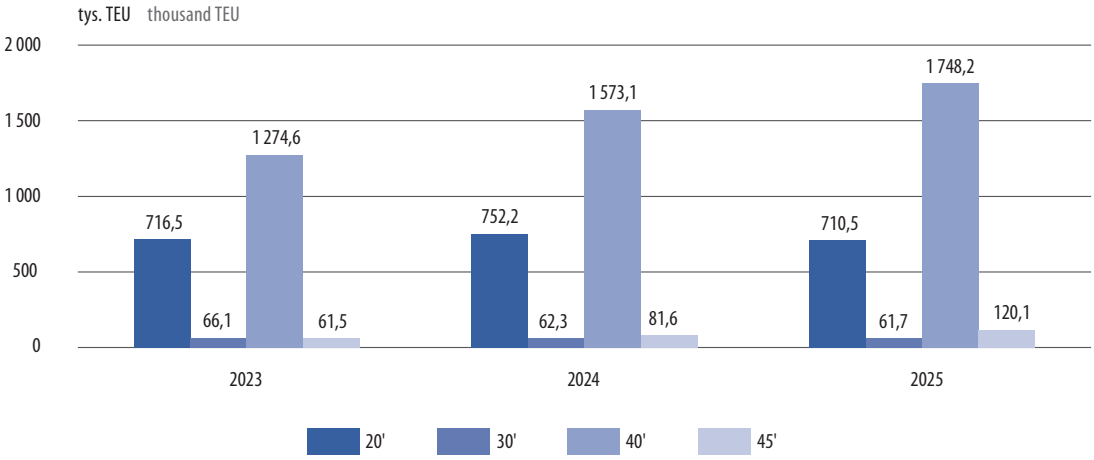
Rail freight transport statistics also include freight transported outside intermodal terminals, which will be discussed in the later section of this publication.

Tablica 2 (5). **Przewozy kontenerów wielkich transportem kolejowym normalnotorowym w latach 2023–2025[a]**
Table 2 (5). Standard gauge railway transport of large containers in 2023–2025[a]

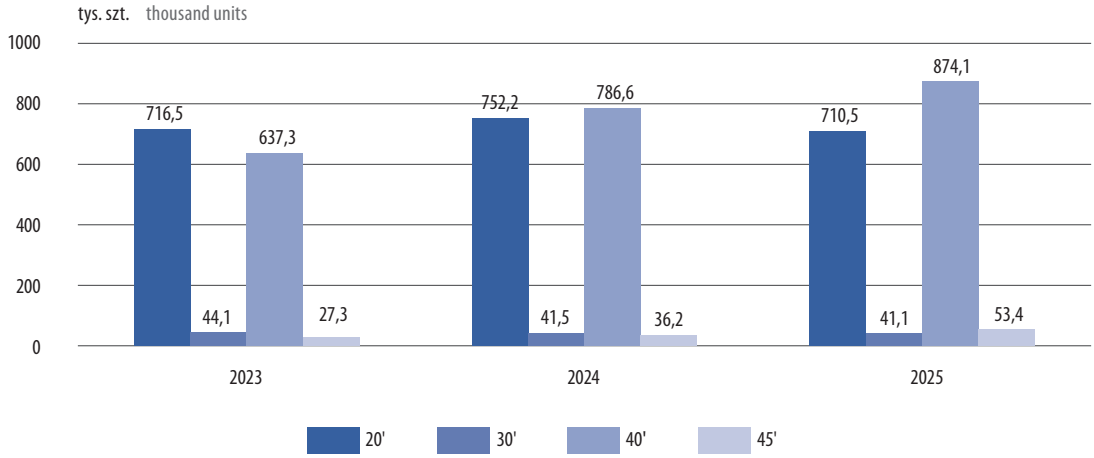
WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Ogółem Total	W tym kontenery Of which containers			
		20'	30'	40'	45'
		W TEU [b] In TEU [b]			
OGÓŁEM TOTAL	**7 244 784**	**2 179 171**	**190 046**	**4 595 884**	**263 121**
kontenery z ładunkiem loaded containers	5 311 611	1 300 441	113 627	3 669 132	213 872
kontenery puste empty containers	1 933 173	878 730	76 419	926 752	49 249
		W sztukach In units			
OGÓŁEM TOTAL	**4 734 080**	**2 179 171**	**126 697**	**2 297 942**	**116 942**
kontenery z ładunkiem loaded containers	1 175 760	1 300 441	75 751	1 834 566	95 054
kontenery puste empty containers	3 558 320	878 730	50 946	463 376	21 888
		W tonach In tonnes			
OGÓŁEM TOTAL	**75 756 416**	**34 234 957**	**2 455 103**	**36 811 693**	**1 985 437**
kontenery z ładunkiem loaded containers	70 807 821	31 468 563	2 269 537	34 927 006	1 889 651
kontenery puste empty containers	4 948 595	2 766 394	185 566	1 884 687	95 786
		W tys. t·km In thousand tonne-kilometres			
OGÓŁEM TOTAL	**26 344 085**	**12 011 868**	**852 390**	**12 880 608**	**532 446**
kontenery z ładunkiem loaded containers	24 570 278	11 398 893	790 109	12 148 312	501 073
kontenery puste empty containers	1 773 807	943 667	62 281	732 296	31 373

a Łącznie z szerokotorowym. b Kontener 20' = 1 TEU, 25' lub 30' lub 35' = 1,5 TEU, 40' = 2 TEU, 45' i większy = 2,25 TEU.
a Including large gauge. b 20' container = 1 TEU, 25' or 30' or 35' = 1.5 TEU, 40' = 2 TEU, 45' and bigger = 2.25 TEU.

Wykres 6 (14). **Liczba jednostek TEU przewiezionych transportem kolejowym według wielkości kontenerów**
Chart 6 (14). Number of TEUs transported by rail by container size

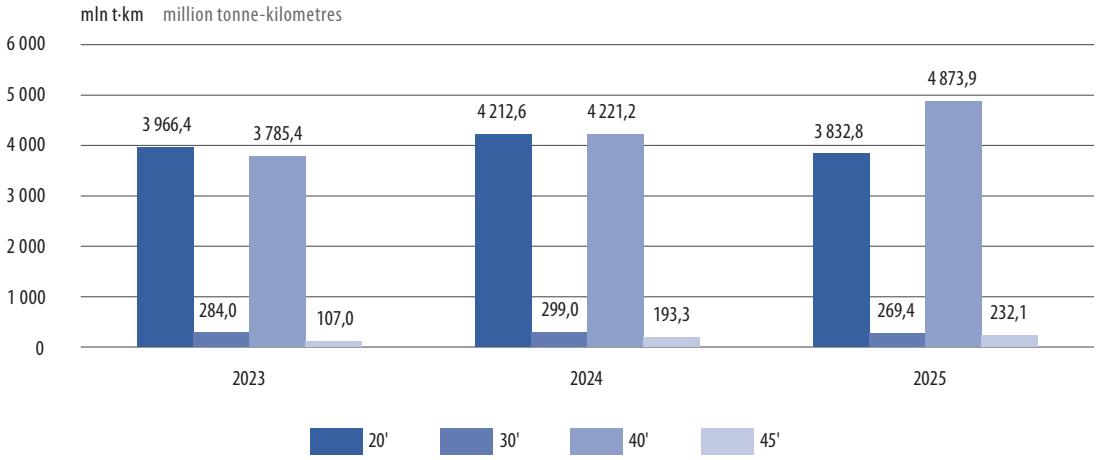


Wykres 7 (15). **Liczba kontenerów przewiezionych transportem kolejowym według wielkości kontenerów**
Chart 7 (15). Number of containers transported by rail by container size



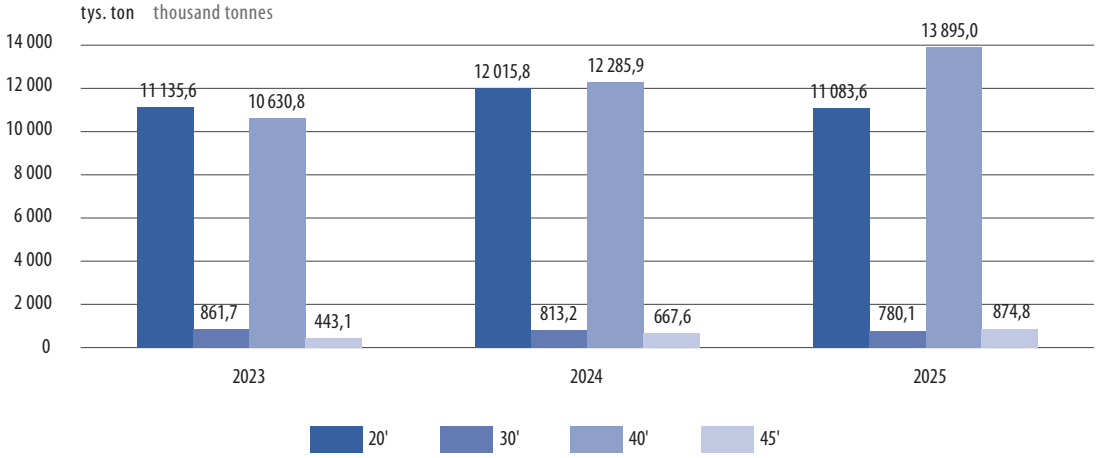
Wykres 8 (16). Praca przewozowa w przewozach kontenerów transportem kolejowym według wielkości kontenerów

Chart 8 (16). Transport performance in rail container transport by container size



Wykres 9 (17). Masa kontenerów przewiezionych transportem kolejowym według wielkości kontenerów

Chart 9 (17). Mass of containers transported by rail by container size



2.5. Przewozy pozostałych jednostek intermodalnych w transporcie kolejowym

2.5. Rail transport of other intermodal units

W ciągu trzech lat transportem kolejowym przewieziono łącznie 92,2 tys. naczep samochodowych o masie 2,3 mln ton oraz 35,0 tys. nadwozi samochodowych o masie 0,8 mln ton.

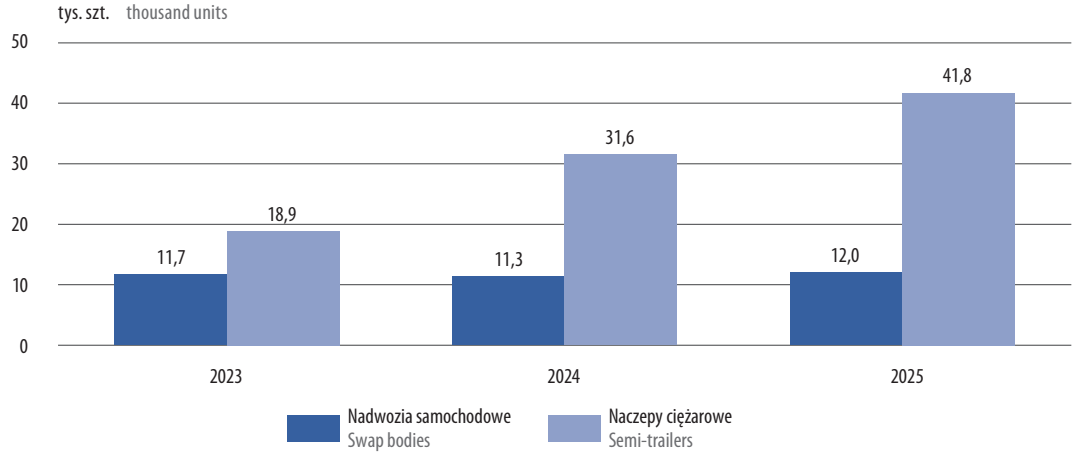
Over the three-year period, a total of 92.2 thousand semi-trailers (with a total mass of 2.3 million tonnes) and 35.0 thousand swap bodies (with a total weight of 0.8 million tonnes) were transported by rail.

Przewozy pozostałych jednostek intermodalnych obejmują również przewozy realizowane poza terminalami intermodalnymi.

The transport of other intermodal units also includes transport operations carried out outside intermodal terminals.

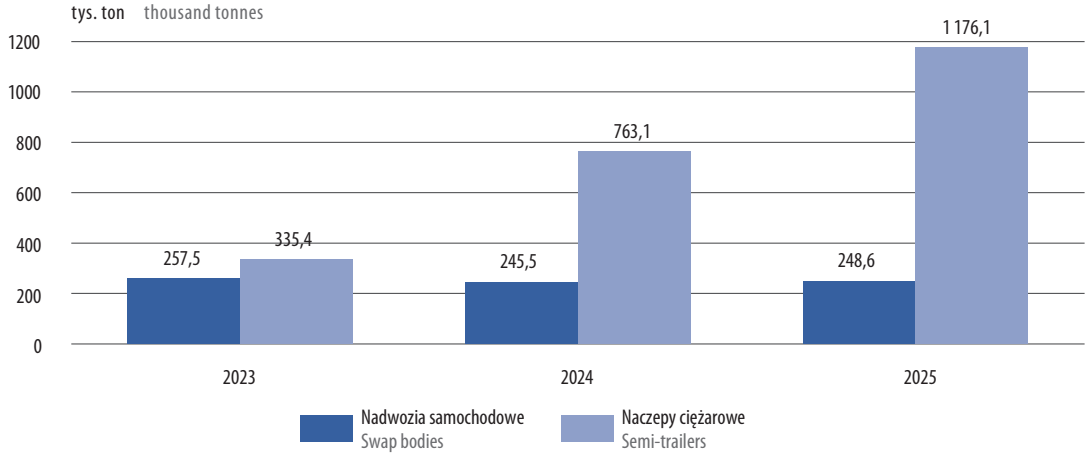
Wykres 10 (18). Liczba pozostałych jednostek intermodalnych przewiezionych transportem kolejowym według rodzaju jednostki

Chart 10 (18). Number of other intermodal units transported by rail by type of unit



Wykres 11 (19). Masa pozostałych jednostek intermodalnych przewiezionych transportem kolejowym według rodzaju jednostki

Chart 11 (19). Mass of other intermodal units transported by rail by type of unit



3. Transport morski
3. Maritime transport

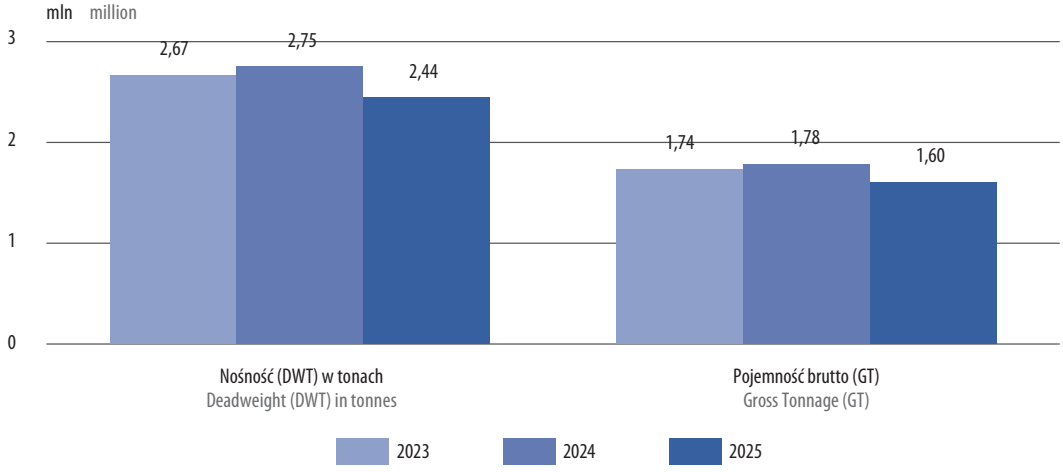
3.1. Flota morska stanowiąca polską własność lub współwłasność
3.1. Maritime fleet owned or co-owned by Polish entities

W 2025 r. flota morska obejmowała 67 statków towarowych stanowiących polską własność lub współwłasność (wobec 71 – w 2023 r. i 72 – w 2024 r.). W latach 2023–2025 średnia roczna nośność (DWT) tych jednostek wynosiła 2 620,3 tys. ton, natomiast średnia roczna pojemność brutto (GT) – 1 706,9 tys.

In 2025 maritime fleet comprised 67 cargo ships owned or co-owned by Poland (compared with 71 in 2023 and 72 in 2024). In the period 2023–2025, the average annual deadweight (DWT) of these units amounted to 2,620.3 thousand tonnes, while their average annual gross tonnage (GT) amounted to 1,706.9 thousand.

Wykres 1 (20). Nośność oraz pojemność brutto statków towarowych będących polską własnością lub współwłasnością

Chart 1 (20). Deadweight and gross tonnage of cargo ships owned or co-owned by Poland

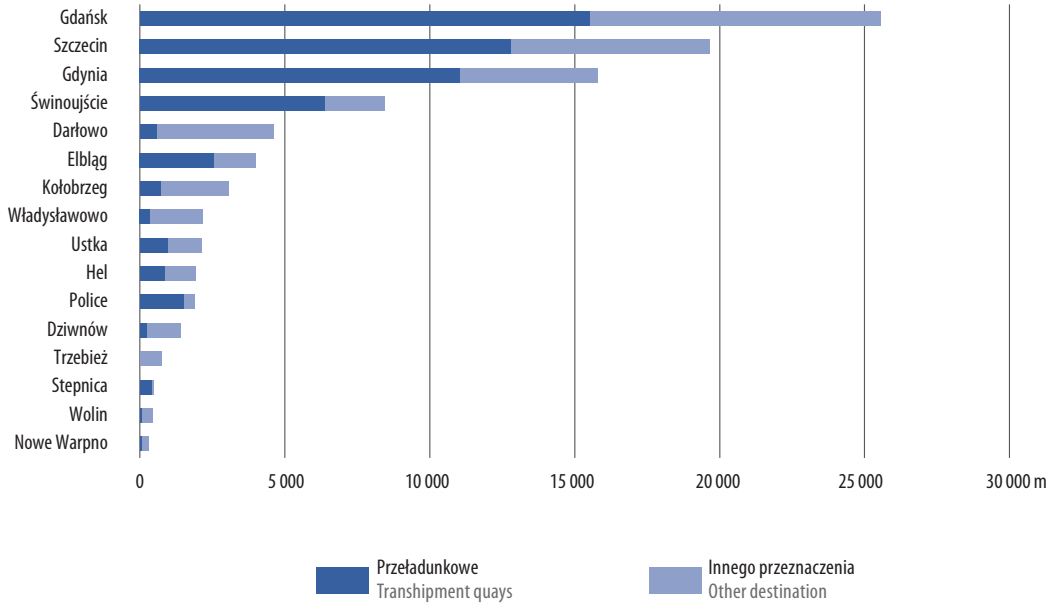


3.2. Nabrzeża portów morskich
3.2. Quays of seaports

Długość nabrzeży portów morskich w Polsce w 2025 r. wynosiła 103,4 km, z czego 92,7 km stanowiły nabrzeża przystosowane do eksploatacji.

In 2025, the length of the quays in Polish seaports amounted 103.4 km, of which 92.7 km were suitable for use.

Wykres 2 (21). **Długość nabrzeży w portach morskich przystosowanych do eksploatacji w 2025 r.**
Chart 2 (21). Length of the quays in suitable for use in 2025



3.3. Obrót ładunków w portach morskich
3.3. Cargo traffic in seaports

W latach 2023–2025 w ramach międzynarodowego obrotu w portach morskich przeładowano łącznie 372,3 mln ton ładunków, z czego 20,5% stanowiły kontenery wielkie (76,2 mln ton).

In the period 2023–2025, 372.3 million tonnes of cargo were transhipped in seaports as a part of international trade, 20.5% (76.2 million tonnes) consisted of large containers.

Kontenery wielkie transportowane były z/do 17 krajów w Europie, 3 – w Azji, 5 – w Afryce, 2 – w Ameryce Północnej, 3 – w Ameryce Środkowej i Południowej oraz do regionów Australii i Oceanii.

Large containers were transported from/to 17 countries in Europe, 3 – in Asia, 5 – in Africa, 2 – in North America, 3 – in Central and South America as well as to regions of Australia and Oceania.

Tablica 1 (6). **Międzynarodowy obrót morski w polskich portach według miejsca załadunku/wyładunku**
Table 1 (6). International maritime cargo traffic in Polish ports by region of loading/unloading

MIEJSCE ZAŁADUNKU/WYŁADUNKU REGION OF LOADING/UNLOADING	Kontenery wielkie w tys. ton Large containers in thousand tonnes		
	2023	2024	2025
OGÓŁEM **TOTAL**	**26 762,7**	**24 322,7**	**25 128,7**
Europa Europe	24 107,4	22 330,2	23 376,8
Azja Asia	2 642,9	1 976,7	1 733,3
Afryka Africa	1,9	4,6	5,5
Ameryka Północna North America	7,9	11,3	12,0

Tablica 1 (6). **Międzynarodowy obrót morski w polskich portach według miejsca załadunku/wyładunku (dok.)**
Table 1 (6). International maritime cargo traffic in Polish ports by region of loading/unloading (cont.)

MIEJSCE ZAŁADUNKU/WYŁADUNKU REGION OF LOADING/UNLOADING	Kontenery wielkie w tys. ton Large containers in thousand tonnes		
	2023	2024	2025
Ameryka Środkowa i Południowa South & Central America	2,7	–	–
Australia i Oceania Australia & Oceania	–	–	1,0

3.4. Obrót ładunków tranzytowych w portach morskich
3.4. Transit cargo traffic in seaports

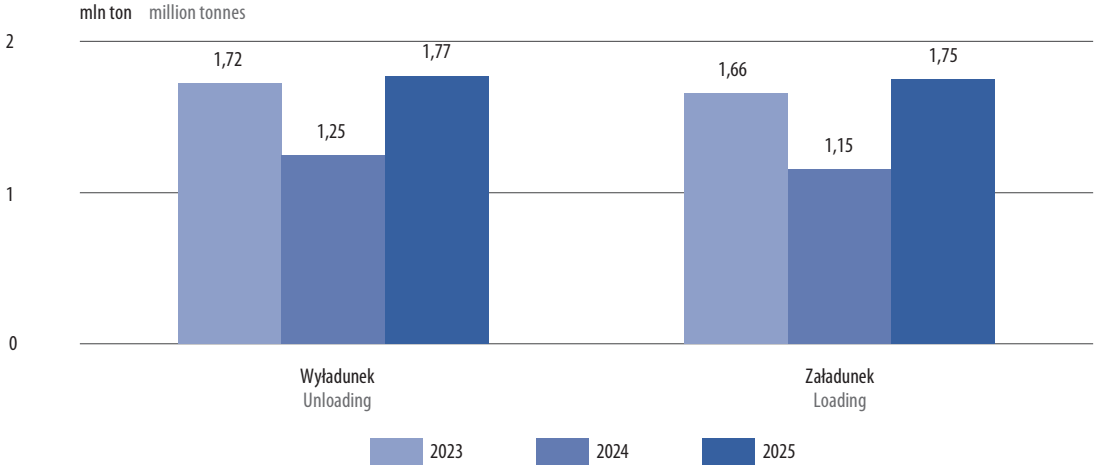
W latach 2023–2025 obrót ładunków tranzytowych ogółem wzrósł o 8,2% (o 1 876,0 tys. ton), w tym obrót kontenerami zwiększył się o 4,2% (o 142,8 tys. ton). Różnica między masą kontenerów wyładowanych a załadowanych wyniosła 67,8 tys. ton w 2023 r., 94,6 tys. ton w 2024 r. i 23,3 tys. ton w 2025 r.

In the period 2023–2025, the total transit cargo traffic increased by 8.2% (1,876.0 thousand tonnes), while container handling increased by 4.2% (142.8 thousand tonnes). The difference between the mass of containers unloaded and loaded amounted to 67.8 thousand tonnes in 2023, 94.6 thousand tonnes in 2024 and 23.3 thousand tonnes in 2025.

Tablica 2 (7). **Obrót ładunków tranzytowych w portach morskich**
Table 2 (7). Transit cargo traffic in seaports

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2023	2024	2025
	w tys. ton in thousand tonnes		
OGÓŁEM **TOTAL**	**22 831,3**	**21 624,1**	**24 707,2**
w tym kontenery wielkie of which large containers	3 379,5	2 397,8	3 522,3

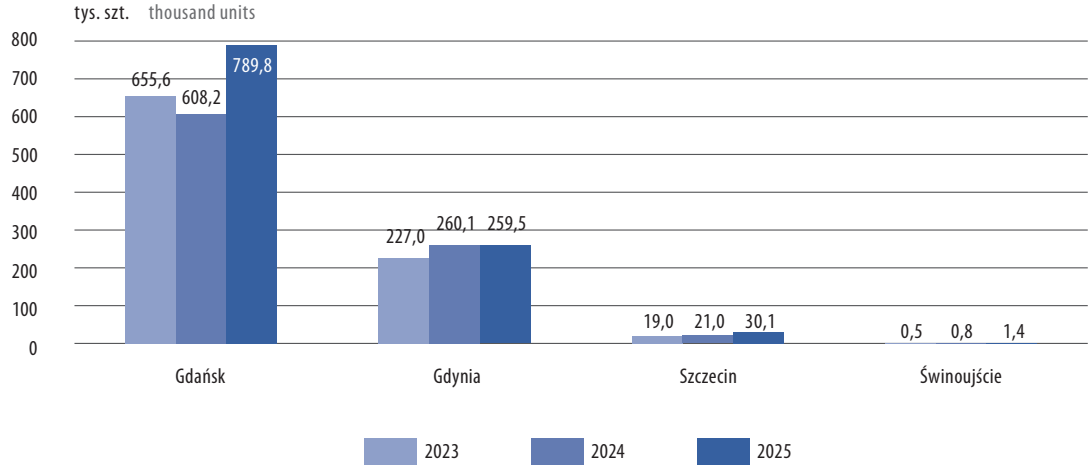
Wykres 3 (22). **Obrót ładunków tranzytowych w kontenerach wielkich w portach morskich**
Chart 3 (22). Transit cargo traffic in large containers in seaports



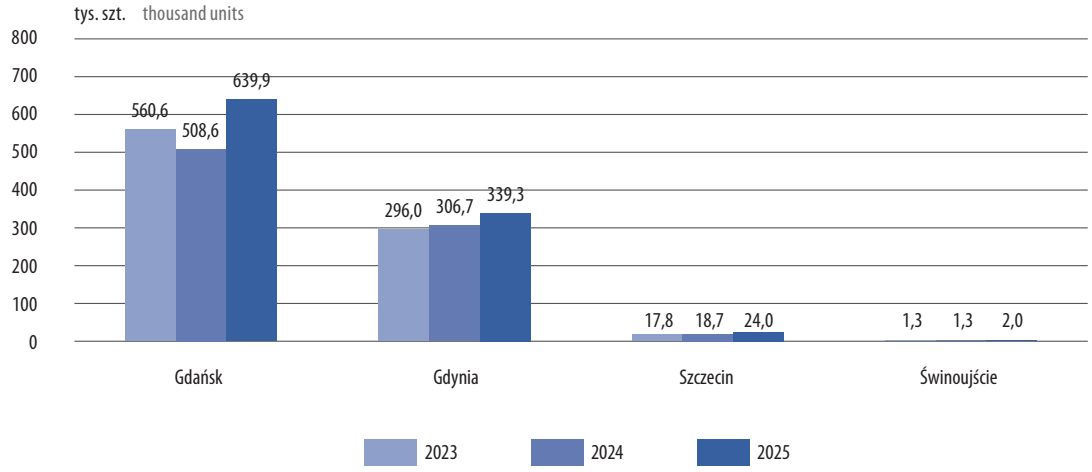
W 2025 r. przeładowano o 17,3% więcej kontenerów niż w 2023 r. (o 308,3 tys. szt.), przy czym liczba kontenerów z ładunkiem wzrosła o 4,7%, a kontenerów pustych – o 80,3%. W przeliczeniu na TEU przeładunki zwiększyły się o 19,8% (o 613,6 tys. TEU), w tym kontenerów z ładunkiem – o 7,2%, a kontenerów pustych – o 79,3%.

In 2025, 17.3% more containers were transhipped than in 2023 (an increase of 308.3 thousand units), with the number of loaded containers increased by 4.7%, and empty containers by 80.3%. In TEU terms, container transhipment increased by 19.8% (an increase of 613.6 thousand TEU including a 7.2% increase in loaded containers, and 79.3% increase in empty containers.

Wykres 4 (23). **Przywóz kontenerów w obrotach ładunkowych portów morskich**
Chart 4 (23). Inbound container traffic in seaports



Wykres 5 (24). **Wywóz kontenerów w obrotach ładunkowych portów morskich**
Chart 5 (24). Outbound container traffic in seaports



4. Transport intermodalny
4. Intermodal transport

W transporcie intermodalnym terminale intermodalne stanowią kluczowe punkty przeładunku towarów i zmiany środków transportu, a także miejsce koncentracji działalności usługowej. W ramach międzynarodowych łańcuchów transportowych są one szczególnie korzystnymi lokalizacjami dla funkcji dystrybucyjno-logistycznych.

In Intermodal transport, serve as key points for cargo transhipment and the transfer of goods between modes of transport, as well as centres for the concentration of service activities. Within international transport chains, they are particularly advantageous location for distribution and logistics functions.

Terminal intermodalny to miejsce przeznaczone do składowania intermodalnych jednostek ładunkowych, wyposażone w urządzenia przeładunkowe[1].

An intermodal terminal is a facility designated for the storage of intermodal loading units and equipped with transhipment equipment[1].

W szerszym znaczeniu jest to miejsce przeładunku jednostek ładunkowych pomiędzy środkami transportu różnych gałęzi transportu.

In a broader sense an intermodal terminal is a place for reloading goods between means of transport of different modes of transport.

Jednym z ważniejszych kierunków badań jest problematyka lokalizacji terminali przeładunkowych, ich wielkości oraz funkcji, jakie powinny pełnić w sieci połączeń intermodalnych.

One of the major areas of research concerns the location and size of transhipment terminals, as well as the functions they should perform within the intermodal transport network.

W ostatnich latach obserwuje się:

- stopniowy wzrost liczby terminali intermodalnych,
- likwidację obiektów o podobnym profilu działalności, zlokalizowanych w największych aglomeracjach,
- powstawanie nowych obiektów, szczególnie w Polsce wschodniej,
- rozbudowę i modernizację istniejących terminali, realizowane przy wykorzystaniu środków z Unii Europejskiej oraz krajowych programów rozwoju infrastruktury kolejowej i drogowej,
- rozbudowę infrastruktury przeładunkowej w celu usprawnienia obsługi transportu z wykorzystaniem dwóch gałęzi transportu oraz ograniczenia kosztów związanych z postojem jednostki na placach i bocznicach.

In recent years, the following trends have been observed:

- a gradual increase in the number of intermodal terminals,
- the closure of facilities with similar business profiles located in major urban agglomerations,
- the establishment of new facilities, particularly in eastern Poland,
- the expansion and modernisation of existing terminals, supported by European Union funding and national programmes for the development of rail and road infrastructure,
- the expansion of transhipment infrastructure to improve the handling of transport involving two modes of transport and reduce costs associated with the parking of transport units in storage yards and on railway sidings.

1. Źródło definicji: Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych (UNECE), Europejska Konferencja Ministrów Transportu (ECMT) oraz Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD).
1. Definition source: United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), European Conference of Ministers of Transport (ECMT), and Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD).

4.1. Infrastruktura terminali intermodalnych
4.1. Intermodal terminal infrastructure

Wyposażenie terminali oraz zakres ich zadań są zróżnicowane i zależą od miejsca w łańcuchu dostaw. Poszczególne terminale różnią się znacząco pod względem wyposażenia, co wpływa na różnice w parametrach eksploatacyjnych. Podstawowym wskaźnikiem wykorzystywanym do porównywania terminali kontenerowych jest roczna zdolność przeładunkowa wyrażona w TEU. Zależy ona przede wszystkim od liczby i rodzaju urządzeń przeładunkowych oraz szybkości ich pracy. Istotne znaczenie ma również powierzchnia składowa.

The equipment range of functions of intermodal terminals vary depending on their position within the supply chain. Individual terminals differ significantly in terms of their equipment, which affects their operational performance. The main indicator used to compare container terminals is their annual handling capacity, expressed in TEU. This capacity depends primarily on the number and type of handling equipment, as well as its operating speed. The available storage area is also an important factor.

4.1.1. Terminale morskie
4.1.1. Sea intermodal terminals

Długość nabrzeży przeładunkowych terminali morskich w 2025 r. wyniosła 6,2 km, tj. o 6,9% więcej niż w 2023 r. Długość nabrzeży przeładunkowych obsługujących operacje w systemie lo-lo w 2025 r. wyniosła 4,6 km.

The length of transhipment quays in sea terminals in 2025 amounted to 6.2 km, i.e. 6.9% more than in 2023. The length of transhipment used for lift-on/lift-off (Lo-Lo) operations amounted to 4.6 km in 2025.

W latach 2023–2025 powierzchnia parkingowo-manewrowa oraz liczba miejsc na placach parkingowo-manewrowych nie uległy zmianie i wyniosły odpowiednio 6,1 ha i 172 miejsca.

Between 2023 and 2025, neither the area designated for parking and maneuvering and the number of parking and maneuvering spaces changed, remaining at 6.1 ha and 172 spaces respectively.

W porównaniu z 2023 r. nie zmieniła się również infrastruktura kolejowa terminali. Łączna długość torów wyniosła 17,0 km, a ich liczba – 30 torów. Około trzech czwartych długości torów kolejowych przeznaczonych było bezpośrednio do załadunku i wyładunku jednostek intermodalnych. W 2025 r. średnia maksymalna długość składu obsługiwanego jednocześnie wyniosła 71 wagonów.

The railway infrastructure at the terminals also remained unchanged compared with 2023. The total length of railway tracks amounted to 17.0 km, and there were 30 tracks. Approximately three-quarters of the total track length was designated specifically for loading and unloading intermodal units. In 2025, the average maximum number of wagons in a train formation that could be handled simultaneously was 71.

Powierzchnia placów składowych wynosiła 173 ha, a ich pojemność w odniesieniu do jednostek skonteneryzowanych wyniosła 115,2 tys. TEU. W latach 2023–2025 liczba przyłączy elektrycznych dla kontenerów chłodniczych nieznacznie wzrosła osiągając 2,2 tys. szt.

The area of storage yards amounted to 173 ha, while their storage capacity for containerized units was 115.2 thousand TEU. Between 2023 and 2025 the number of plug-in electrical points for refrigerated containers increased slightly reaching 2.2 thousand units.

Tablica 1 (8). **Infrastruktura morskich terminali intermodalnych**
Table 1 (8). Infrastructure of sea intermodal terminals

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2023	2024	2025
INFRASTRUKTURA MORSKA MARITIME INFRASTRUCTURE			
Długość nabrzeży przeładunkowych w km The length of transhipment quays in km	5,8	5,4	6,2
w tym w systemie lo-lo of which in the lo-lo system	4,3	3,9	4,6
INFRASTRUKTURA SAMOCHODOWA ROAD INFRASTRUCTURE			
Powierzchnia parkingowo-manewrowa w ha Parking and manoeuvring area in ha	6,1	6,1	6,1
Liczba miejsc na placach parkingowo-manewrowych Number of parking and maneuvering spaces	172	172	172
INFRASTRUKTURA KOLEJOWA RAILWAY INFRASTRUCTURE			
Łączna długość torów kolejowych w km (normalnotorowe) The total length of the railway tracks in km (standard gauge)	17,0	17,0	17,0
przeznaczone bezpośrednio do za- i wyładunku jednostek intermodalnych intended directly for loading and unloading intermodal units	12,0	12,0	12,0
Średnia maksymalna liczba wagonów w składzie obsługiwanym jednocześnie Average maximum number of wagons in the train operated simultaneously	71	71	71
Liczba torów kolejowych Number of railway tracks	30	30	30
przeznaczone bezpośrednio do obsługi jednostek intermodalnych intended directly for loading and unloading intermodal units	22	22	22
POWIERZCHNIE SKŁADOWE STORAGE AREAS			
Powierzchnia placów składowych ogółem w ha Total area of storage yards in ha	169,8	169,8	172,8
Pojemność placów składowych: Capacity of storage yards:			
dla jednostek skonteneryzowanych w tys. TEU for containerized units in thousand TEU	115,2	115,2	115,2
dla pozostałych jednostek intermodalnych (naczep, nadwozi) w szt. for other intermodal units (semi-trailers, bodies) in units	50	50	50
Liczba przyłączy elektrycznych dla kontenerów chłodniczych w szt. Number of electrical connections for refrigerated containers in units	2 038	2 170	2 163

4.1.2. Terminale lądowe

4.1.2. Land terminals

W 2025 r. powierzchnia parkingowo-manewrowa w terminalach lądowych zmniejszyła się o 4,1% w porównaniu z rokiem poprzednim, natomiast w porównaniu z 2023 r. była większa o 20,8%. Liczba miejsc na placach parkingowo-manewrowych pozostała na poziomie z 2024 r., a w porównaniu z 2023 r. wzrosła o 17,7%.

In 2025, the parking and manoeuvring area at land terminals decreased by 4.1% compared to the previous but was 20.8% larger than in 2023. The number of parking and manoeuvring spaces remained unchanged compared with 2024, while increasing by 17.7% compared with 2023.

W 2025 r. łączna długość torów kolejowych w terminalach lądowych wyniosła 103,4 km tj. o 0,4% więcej niż w 2024 r. i o 1,2% więcej w 2023 r., z tego 37,6% długości torów było przeznaczone bezpośrednio do załadunku i wyładunku jednostek intermodalnych. Średnia maksymalna liczba wagonów w składzie obsługiwanym jednocześnie wyniosła 35. Na terminalach znajdowały się 163 tory kolejowe, tj. o 2 więcej niż w 2023 r.

In 2025 the total length of railway tracks at inland terminals amounted to 103.4 km, i.e. 0.4% more than in 2024 and by 1.2% more than in 2023., of this total, 37.6% of the track length was designated directly for loading and unloading intermodal units. The average maximum number of wagons in a train formation handled simultaneously was 35. There were 163 railway tracks at the terminals, i.e. 2 more than in 2023.

W 2025 r. powierzchnia placów składowych była o 5,2% większa niż w 2023 r., ale o 1,9% mniejsza niż w roku poprzednim. W ślad za tym zmieniła się pojemność placów składowych dla jednostek skonteneryzowanych wyrażona w tys. TEU – była o 12,3% większa niż w 2023 r., ale o 6,2% mniejsza niż w 2024 r. W porównaniu z 2023 r. wzrosła także liczba przyłączy elektrycznych dla kontenerów chłodniczych (o 2,9%).

In 2025 the area of storage yards was 5.2% larger than in 2023, but 1.9% smaller than in the previous year. Accordingly, the storage capacity of the yards for containerized units, expressed in thousand TEU changed: it was 12.3% higher than in 2023 but 6.2% lower than in 2024. Compared with 2023, the number of electrical plug-in points for refrigerated containers also increased in 2025 (by 2.9%).

Tablica 2 (9). Infrastruktura lądowych terminali intermodalnych
Table 2 (9). Infrastructure of land intermodal terminals

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2023	2024	2025
INFRASTRUKTURA SAMOCHODOWA ROAD INFRASTRUCTURE			
Powierzchnia parkingowo-manewrowa w ha Parking and manoeuvring area in ha	25,0	31,5	30,2
Liczba miejsc na placach parkingowo-manewrowych Number of parking and maneuvering spaces	650	765	765
INFRASTRUKTURA KOLEJOWA RAILWAY INFRASTRUCTURE			
Łączna długość torów kolejowych w km (normalnotorowe) The total length of the railway tracks in km (standard gauge)	102,2	103,0	103,4
przeznaczone bezpośrednio do za- i wyładunku jednostek intermodalnych intended directly for loading and unloading intermodal units	39,9	39,6	38,9
Średnia maksymalna liczba wagonów w składzie obsługiwanym jednocześnie Average maximum number of wagons in the train operated simultaneously	29	31	35
Liczba torów kolejowych Number of railway tracks	191	193	193
przeznaczone bezpośrednio do obsługi jednostek intermodalnych intended directly for loading and unloading intermodal units	66	66	65

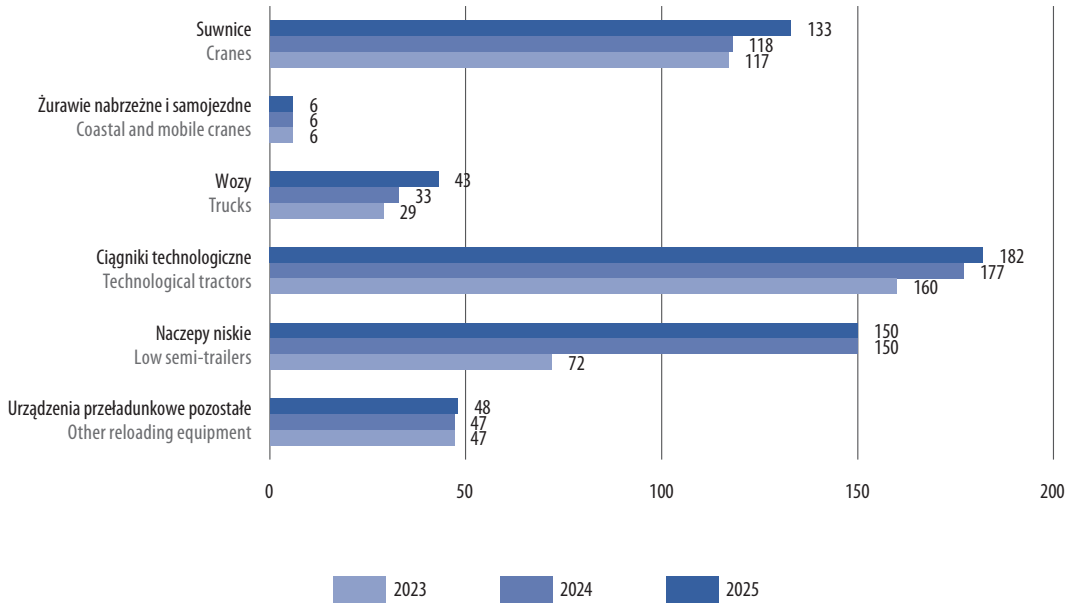
Tablica 2 (9). Infrastruktura lądowych terminali intermodalnych (dok.)
Table 2 (9). Infrastructure of land intermodal terminals (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2023	2024	2025
POWIERZCHNIE SKŁADOWE STORAGE AREA			
Powierzchnia placów składowych ogółem w ha Total area of storage yards in ha	99,3	106,5	104,5
Pojemność placów składowych: Capacity of storage yards:			
dla jednostek skonteneryzowanych w tys. TEU for containerized units in thousand TEU	128,8	154,2	144,7
dla pozostałych jednostek intermodalnych (naczep, nadwozi) w szt for other intermodal units (semi-trailers, bodies) in units	7 596	1 717	1 717
Liczba przyłączy elektrycznych dla kontenerów chłodniczych w szt. Number of electrical connections for refrigerated containers in units	663	686	682

W 2025 r. wśród urządzeń przeładunkowych w morskich terminalach intermodalnych dominowały ciągniki technologiczne (40,2%) oraz naczepy niskie (26,7%). W porównaniu z 2023 r. największy wzrost odnotowano w liczbie naczep niskich (dwukrotny) oraz wozów (o 48,3%).

In 2025, the predominant types of handling equipment used at sea intermodal terminals were terminal tractors (40.2%) and low-bed trailers (26.7%). Compared with 2023, the largest increases were recorded in the number of low-bed trailers (which doubled) and handling vehicles (by 48.3%).

Wykres 1 (25). Urządzenia przeładunkowe w morskich terminalach intermodalnych
Chart 1 (25). Handling equipment in sea intermodal terminals



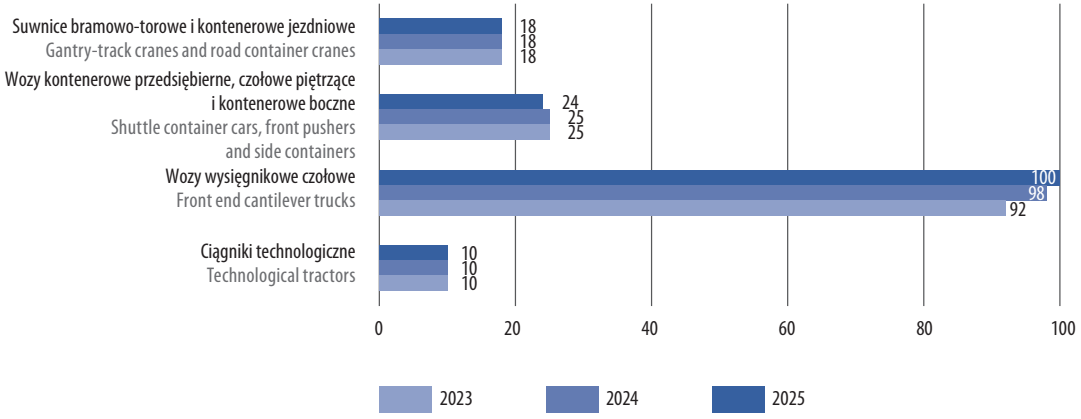
W terminalach lądowych, ze względu na ich specyfikę i dominujący udział transportu samochodowego, istotną rolę odgrywają urządzenia mobilne.

At inland terminals, mobile handling equipment plays an important role due to their specific characteristics and the predominant share of road transport.

Wśród urządzeń przeładunkowych wykorzystywanych w terminalach lądowych w 2025 r., przeważały wysięgniki czołowe. Łącznie z wozami kontenerowymi podsiębiernymi, czołowymi piętrzącymi i kontenerowymi bocznymi stanowiły 81,6% wszystkich urządzeń przeładunkowych.

In 2025, front-end loaders were the predominant type of handling equipment used at inland terminals. Together with reach stackers, front-end container stackers and side-loading container handlers, they accounted for 81.6% of all handling equipment.

Wykres 2 (26). Urządzenia przeładunkowe w lądowych terminalach intermodalnych
Chart 2 (26). Handling equipment in land intermodal terminals



4.2. Przeładunki w terminalach intermodalnych
4.2. Transhipment at intermodal terminals

W 2025 r. w terminalach intermodalnych zlokalizowanych w Polsce przeładowano 89,5 mln ton ładunków skonteneryzowanych, tj. o 8,5% więcej niż w 2024 r. i o 18,9% więcej niż w 2023 r. Kontenery ładowne stanowiły 92,3% wszystkich przeładowanych kontenerów. Największy udział w masie przeładowanych kontenerów miały kontenery 40'(64,0%), a najmniejszy – kontenery 30' (1,6%).

In 2025, 89.5 million tonnes of containerized cargo were transhipped at intermodal terminals located in Poland, i.e. 8.5% more than in 2024 and 18.9% more than in 2023. Loaded containers accounted for 92.3% of all containers transhipped. In terms of mass, 40' containers accounted the largest share (64.0%) in the weight of handled containers, while 30' containers had the smallest share (1.6%).

W 2025 r. liczba przeładowanych kontenerów 40' wzrosła o 12,4% w stosunku do 2024 r. oraz o 36,0% w porównaniu z 2023 r. Systematycznie zwiększała się również liczba przeładowanych kontenerów długości 45' i większych.

In 2025, the number of handled 40' containers in-creased by 12.4% compared with 2024 and by 36.0% compared with 2023. The number of transhipped containers measuring 45' or more also increased steadily.

W strukturze przeładunków kontenerów według TEU w 2025 r. największy udział miały kontenery 40' (75,2%), a znaczący udział – również kontenery 20' (14,4%).

In the structure of container transhipment expressed in TEU in 2025, 40' containers accounted for the largest share (75.2%), while 20' containers also represented a significant share (14.4%).

Tablica 3 (10). Przeładunki kontenerów w terminalach intermodalnych
Table 3 (10). Container transhipment at intermodal terminals

WIELKOŚĆ KONTENERA CONTAINER SIZE	Ładowne Loaded			Puste Empty		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025
	W tys. ton In thousand tonnes					
Ogółem Total	70 432,3	76 593,5	82 658,9	4 910,0	5 940,3	6 886,6
20'	23 799,9	23 823,8	23 381,6	1 076,5	1 056,7	1 166,5
30'	1 414,9	1 485,3	1 283,0	115,8	122,2	110,2
40'	41 755,8	47 600,1	52 503,7	3 097,3	4 103,3	4 813,7
45' i większe and more	3 461,7	3 684,2	5 490,6	620,3	658,1	796,2
	W tys. sztuk In thousand units					
Ogółem Total	3 527,5	3 894,4	4 218,0	1 391,9	1 677,5	1 918,6
20'	1 076,2	1 069,5	1 061,5	456,6	456,1	496,7
30'	48,6	50,3	43,0	30,8	32,7	30,2
40'	2 210,1	2 559,5	2 826,9	772,4	1 050,1	1 228,7
45' i większe and more	192,6	215,0	286,7	132,1	138,6	163,1
	W tys. TEU In thousand TEU					
Ogółem Total	6 002,6	6 747,8	7 424,8	2 344,8	2 917,2	3 366,3
20'	1 076,2	1 069,5	1 061,5	456,6	456,1	496,7
30'	72,8	75,5	64,4	46,2	49,1	45,3
40'	4 420,3	5 119,0	5 653,8	1 544,8	2 100,2	2 457,3
45' i większe and more	433,3	483,8	645,1	297,3	311,9	367,1

Masa ładunków przywiezionych do terminali intermodalnych w 2025 r. wyniosła 49,4 mln ton i była o 31,7% większa w porównaniu z 2023 r. Najwięcej ładunków przewieziono w kontenerach 40' (63,1%), a najmniej – w kontenerach 30' (1,4%).

W 2025 r. liczba kontenerów przywiezionych do terminali była o 29,8% większa w porównaniu z 2023 r. Największy wzrost odnotowano w przypadku kontenerów 45' i większych (o 46,9%) oraz kontenerów 40' (o 40,6%).

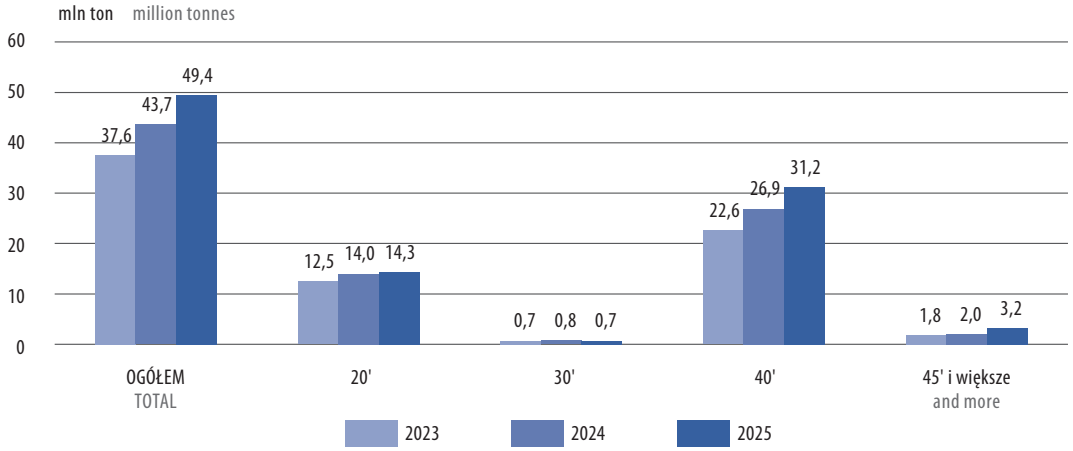
Wartość TEU przywiezionych kontenerów w 2025 r. wyniosła 5,6 mln. Podobnie jak w latach poprzednich, największy udział miały kontenery 40', które stanowiły 75,2% ogólnej wartości TEU.

The weight of goods carried to intermodal terminals in 2025 amounted to 49.4 million tonnes and was by 31.7% higher than in 2023. The majority of goods were imported in 40' containers (63.1%), and the least – in 30' containers (1.4%).

In 2025, the number of imported containers was 29.8% higher compared to 2023. The largest increase concerned 45' and more containers (by 46.9%) and 40' containers (by 40.6%).

The value of TEU of imported containers in 2025 amounted to 5.6 million, with the largest share, similar to previous years, of 40' containers, which generated 75.2% of the total transport.

Wykres 3 (27). Masa brutto kontenerów przywiezionych do terminali intermodalnych
Chart 3 (27). Gross mass of containers transported to intermodal terminals



W 2025 r. masa ładunków wywiezionych z terminali intermodalnych wyniosła 40,1 mln ton, tj. o 6,1% więcej niż w 2023 r. Największy udział w masie wywiezionych ładunków miały ładunki w kontenerach 40' (65,1%) oraz 20' (25,5%).

In 2025 the mass of cargo transported from intermodal terminals amounted to 40.1 million tonnes, i.e. 6.1% more than in 2023. Cargo transported in 40' containers (65.1%) and 20' (25.5%) accounted for the largest shares of the total mass of cargo transported.

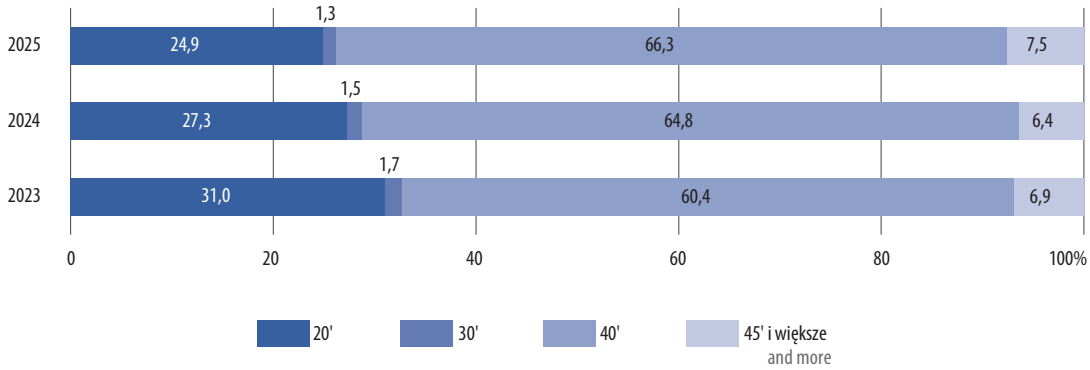
Niemal 60% kontenerów wywiezionych z terminali stanowiły kontenery ładowne, których liczba spadła o 1,8% w porównaniu z 2023 r., ale wzrosła o 0,8% względem roku poprzedniego. Liczba wywiezionych pustych kontenerów wzrosła natomiast o 74,6% w stosunku do 2023 r. i o 20,9% w porównaniu z 2024 r. Najczęściej wywożonymi kontenerami były kontenery 40', które stanowiły 66,3% wszystkich kontenerów wywiezionych w 2025 r.

Almost 60% of the containers transported from terminals were loaded containers. Their number decreased by 1.8% compared with 2023 but increased by 0.8% compared with the previous year. The number of empty containers transported from terminals increased by 74.6% compared with 2023, and 20.9% compared with 2024. The most frequently transported containers were 40' containers which accounted for 66.3% of all containers transported from terminals in 2025.

W latach 2023–2025 z terminali intermodalnych wywieziono kontenery o pojemności 14,1 mln TEU, zarówno ładowne, jak i puste.

In the period 2023–2025, a total of 14.1 million TEU of containers, both loaded and empty, were transported from intermodal terminals.

Wykres 4 (28). Struktura wywozu kontenerów ładownych z terminali intermodalnych według wielkości kontenerów
Chart 4 (28). Structure of loaded containers transported from intermodal terminals by container size



W 2025 r. masa kontenerów przywiezionych do morskich terminali intermodalnych wyniosła 36,7 mln ton, tj. o 15,3% więcej niż w roku poprzednim i o 33,5% więcej niż w 2023 r. Kontenery 40' stanowiły 65,0% masy wszystkich kontenerów przywiezionych do terminali.

In 2025 the gross mass of containers transported to sea intermodal terminals amounted to 36.7 million tonnes, i.e. 15.3% more than in the previous year and 33.5% more than in 2023. 40' containers accounted for 65.0% of the total gross mass of containers transported to the terminals.

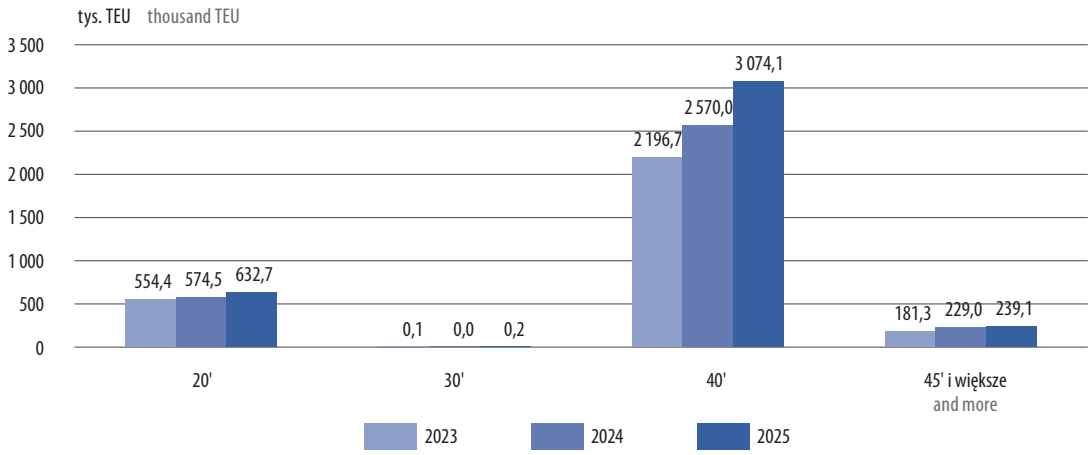
Liczba kontenerów przywiezionych do terminali w 2025 r. zwiększyła się o 16,1% w porównaniu z rokiem poprzednim i o 31,3% w stosunku do 2023 r. W analizowanych latach kontenery 40' stanowiły ponad 60% ogólnej liczby kontenerów przywiezionych do terminali intermodalnych.

The number of containers transported to the terminals in 2025 increased by 16.1% compared with the previous year and by 31.3% compared with 2023. Throughout the period under review, 40' containers accounted for more than 60% of the total number of containers imported to intermodal terminals.

W 2025 r. wielkość przewozu kontenerów do morskich terminali intermodalnych wyniosła 3,9 mln TEU, tj. o 17,0% więcej niż w roku poprzednim i o 34,6% więcej niż w 2023 r.

In 2025, the volume of containers transported to sea intermodal terminals amounted to 3.9 million TEU, i.e. 17.0% more than in the previous year and 34.6% more than in 2023.

Wykres 5 (29). Kontenery przywiezione do morskich terminali intermodalnych według wielkości kontenerów
Chart 5 (29). Containers transported to sea intermodal terminals by container size



W 2025 r. masa ładunków wywiezionych z morskich terminali intermodalnych wyniosła 28,2 mln ton i była o 5,2% większa niż w roku poprzednim oraz o 3,1% większa niż w 2023 r.

In 2025, the mass of cargo transported from sea intermodal terminals amounted to 28.2 million tonnes, i.e. 5.2% more than in the previous year and 3.1% more than in 2023.

W stosunku do 2023 r. odnotowano wzrost liczby wywiezionych kontenerów 30' – o 55,2%, 40' – o 30,0% oraz kontenerów o długości 45' i większej – o 9,7%. Spadek (o 0,5%) dotyczył natomiast kontenerów 20'. W porównaniu z 2024 r. wzrost liczby wywiezionych kontenerów odnotowano we wszystkich grupach według wielkości kontenerów.

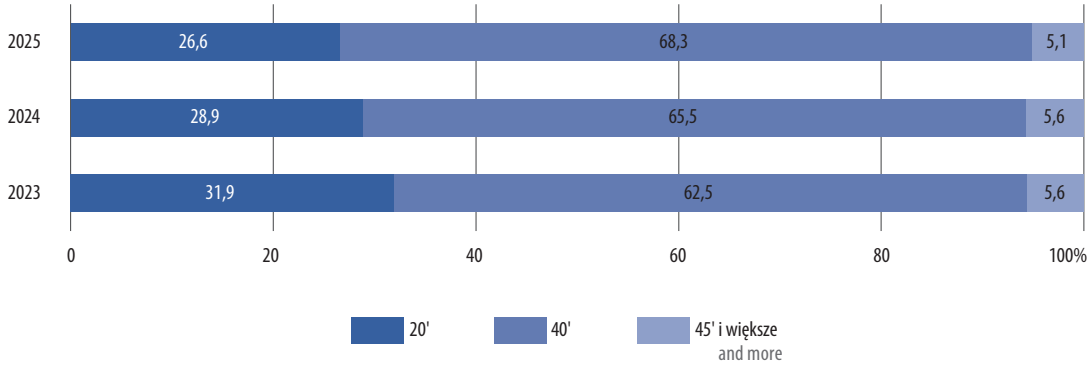
Compared with 2023, he number of transported 30' containers increased by 55.2%, that of 40' containers by 30.0%, and containers measuring 45' or more by 9.7%. By contrast, the number of transported 20' containers decreased by 0.5%. Compared with 2024, an increase in the number of containers transported was recorded across all container size categories.

W 2025 r. wielkość wywozu kontenerów wyrażona w TEU wyniosła 3,6 mln, tj. o 14,6% więcej niż w roku poprzednim i o 22,8% niż w 2023 r.

In 2025, volume of containers transported from terminals, expressed in TEU, amounted to 3.6 million i.e. 14.6% more than in the previous year and 22.8% more than in 2023.

Wykres 6 (30). Struktura kontenerów wywiezionych z morskich terminali intermodalnych według wielkości kontenerów

Chart 6 (30). Structure of containers transported from sea intermodal terminals by container size



W latach 2023–2025 wzrosła masa ładunków przywiezionych do lądowych terminali intermodalnych z 10,1 mln ton do 12,7 mln ton. Systematycznie zwiększała się masa ładunków przywożonych w największych kontenerach. W 2025 r. masa ładunków przywiezionych w kontenerach 45' i większych była o 78,7% większa niż w 2023 r. i o 90,0% większa niż w roku poprzednim. W przypadku kontenerów 40' wzrost ten wyniósł odpowiednio 42,5% i 9,5%. W porównaniu z 2023 r. zmniejszyła się natomiast masa ładunków przywiezionych w kontenerach pozostałych wielkości (20' – o 11,6% i 30' – o 3,0%).

W 2025 r. do lądowych terminali intermodalnych najczęściej przywożono kontenery 40', które stanowiły 61,9% wszystkich przywiezionych kontenerów oraz kontenery 20', których udział wyniósł 20,8%.

Wielkość przywozu kontenerów do terminali lądowych, wyrażona w TEU, wyniosła 1,7 mln, tj. o 33,6% więcej niż w 2023 r. i o 5,5% więcej niż w roku poprzednim.

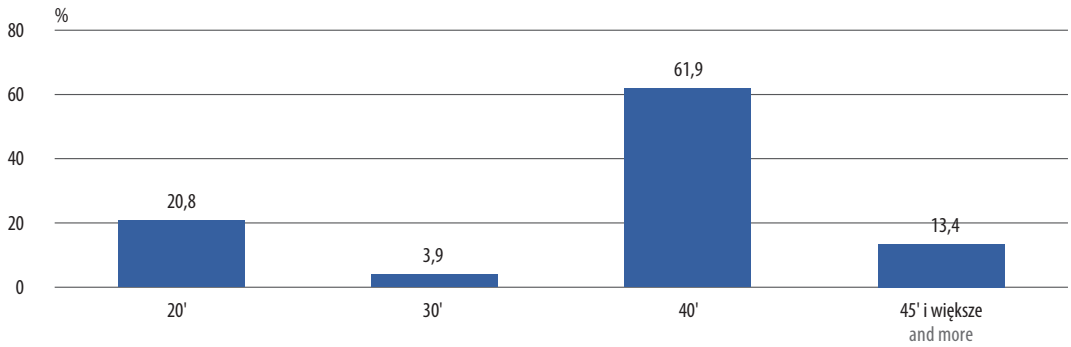
Between 2023 and 2025, the mass of cargo transported to land intermodal terminals increased from 10.1 million tonnes to 12.7 million tonnes. The mass of cargo transported in the largest containers increased steadily. In 2025, the mass of cargo transported in containers measuring 45' or more was 78.7% higher than in 2023 and 90.0% higher than in the previous year. In the case of 40' containers it was more by 42.5% and 9.5%, respectively. Compared to 2023, the weight of goods imported in other containers decreased (20' – by 11.6% and 30' – by 3.0%).

In 2025, 40' containers were the most frequently transported to land intermodal terminals, accounting for 61.9% of all containers transported to the terminals, followed by 20' containers, which accounted for 20.8%.

In 2025 the volume of containers transported to land terminals, expressed in TEU, amounted to 1.7 million TEU, i.e. 33.6% more than in 2023 and by 5.5% than in the previous year.

Wykres 7 (31). Struktura kontenerów przywiezionych do lądowych terminali intermodalnych według wielkości kontenerów w 2025 r.

Chart 7 (31). Structure of containers transported to land intermodal terminals by container size in 2025



W 2025 r. z lądowych terminali intermodalnych wywieziono kontenery o masie o 14,1% większej niż w 2023 r. W porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano spadek o 1,4%.

In 2025, the mass of containers transported from inland intermodal terminals amounted to 14.1% more than in 2023. Compared with the previous year, a decrease of 1.4% was recorded.

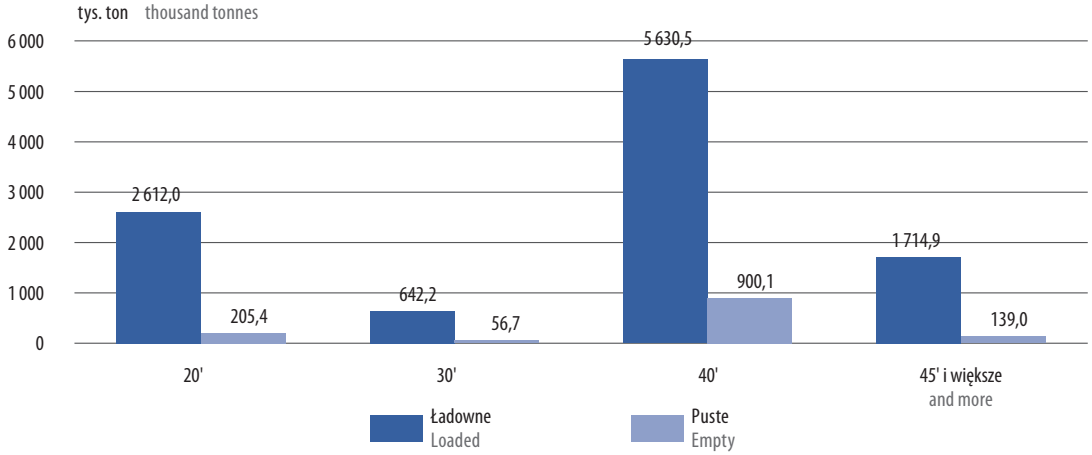
Liczba wywiezionych kontenerów w porównaniu z 2023 r. zwiększyła się w przypadku kontenerów 45' i większych (o 58,3%) oraz kontenerów 40' (o 34,9%). W porównaniu z rokiem poprzednim wzrost odnotowano jedynie w przypadku kontenerów 45' i większych (o 61,7%).

Compared to 2023, the number of exported containers increased for containers measuring 45' and larger (by 58.3%) and for 40' containers (by 34.9%). Compared with the previous year, an increase was recorded only in the number of containers measuring 45' or more (by 61.7%).

Wartość wywozu kontenerów z lądowych terminali intermodalnych, wyrażona w TEU, wyniosła w 2025 r. 1,6 mln i była o 27,8% większa niż w 2023 r. i nieznacznie większa niż w 2024 r.

In 2025, the volume of containers transported from inland intermodal terminals, expressed in TEU, amounted to 1.6 million and was 27.8% higher than in 2023 and slightly higher than in 2024.

Wykres 8 (32). Wywóz kontenerów z lądowych terminali intermodalnych w 2025 r.
Chart 8 (32). Outbound container traffic from inland intermodal terminals in 2025



W 2025 r. najczęściej przeładowywano towary z kategorii „pozostałe" (56,8% wszystkich przeładunków) oraz „towary mieszane", tj. zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem (16,2%).

In 2025, the most frequently transhipped goods were those classified as "other goods", which accounted for 56.8% of all transhipments, and "mixed goods", defined as a mixture of different types of goods transported together (16.2%).

W latach 2023 i 2024 również najczęściej przeładowywano towary z kategorii „pozostałe" (odpowiednio 57,3% oraz 61,0%).

In 2023 and 2024, "other goods" were also the most frequently transhipped category, accounting for 57.3% and 61.0%, respectively.

Największy wzrost masy przeładowanych towarów w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano w kategorii „wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty skórzane" (o 117,8%), natomiast największy spadek – w kategorii „sprzęt transportowy" (o 63,3%).

The largest increase in the weight of goods handled compared with the previous year was recorded in the category "textiles and clothing; leather and leather products" (117.8%), while the largest decrease was observed in the category "transport equipment" (63.3%).

Wykres 9 (33). Struktura towarów przeładowanych w terminalach intermodalnych według grup ładunków w 2025 r.
Chart 9 (33). Structure of goods transhipped at intermodal terminals by group of goods in 2025



a Listy, paczki, wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów, inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane.
a Mail, parcels, equipment and materials utilised in the transport of goods, other goods n.e.c.

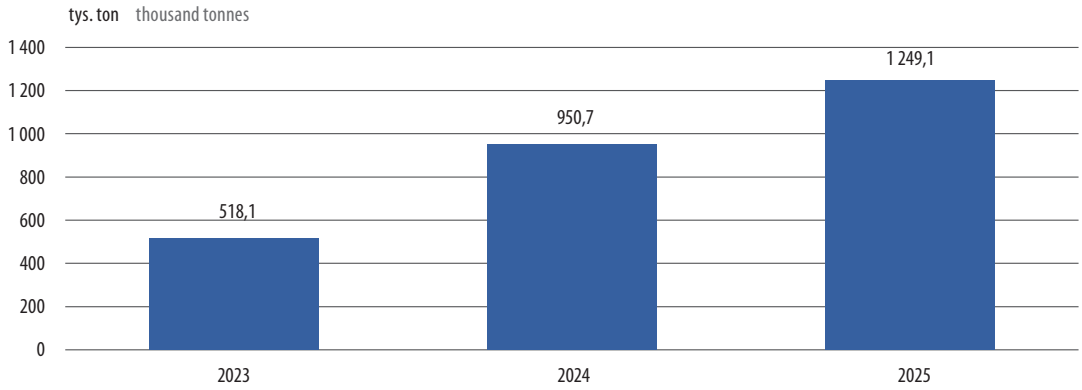
W 2025 r. masa ładunków przywiezionych do terminali intermodalnych była o 31,7% większa w porównaniu z 2023 r. i o 13,2% niż w roku poprzednim.

Najczęściej przywożono ładunki z kategorii „pozostałe", które stanowiły 52,7% wszystkich przywiezionych towarów. Najrzadziej przewożono natomiast rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa (0,01%). Towary te transportowane są bowiem zdecydowanie częściej statkami do przewozu ładunków masowych lub tankowcami.

In 2025, the mass of cargo transported to intermodal terminals was 31.7% higher than in 2023 and 13.2% higher than in the previous year.

The most frequently transported cargo was "other goods" category, accounting for 52.7% of the total mass of cargo transported to the terminals. The least frequently transported goods were metal ores and other mining and quarrying products (0.01%). This goods are transported much more frequently by dry bulk carriers or tankers.

Wykres 10 (34). Przywóz produktów rolnictwa, łowiectwa i rybactwa do terminali intermodalnych
Chart 10 (34). Inbound transport of agricultural, hunting and fishing products to intermodal terminals



W 2025 r. z terminali intermodalnych wywieziono ponad 40,1 mln ton ładunków, tj. o 3,1% więcej niż w roku poprzednim i o 6,1% więcej niż w 2023 r.

Podobnie jak w przypadku przywozów, najczęściej wywożono ładunki z kategorii „pozostałe", które stanowiły 63,9% wszystkich towarów wywiezionych w 2025 r.

Najrzadziej z terminali intermodalnych wywożono towary z grupy surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady.

In 2025, more than 40.1 million tonnes of cargo were transported from intermodal terminals, i.e. 3.1% more than in the previous year and 6.1% more than in 2023.

As in the case of cargo transported to the terminals, the most frequently transported goods belonged to the "other goods" category, accounting for 63.9% of all goods transported from the terminals in 2025.

Secondary raw materials, municipal wastes and other wastes was least frequently transported from intermodal terminals.

Tablica 4 (11). Wywóz ładunków z terminali intermodalnych według grup ładunków
Table 4 (11). Outbound freight from intermodal terminals by cargo group

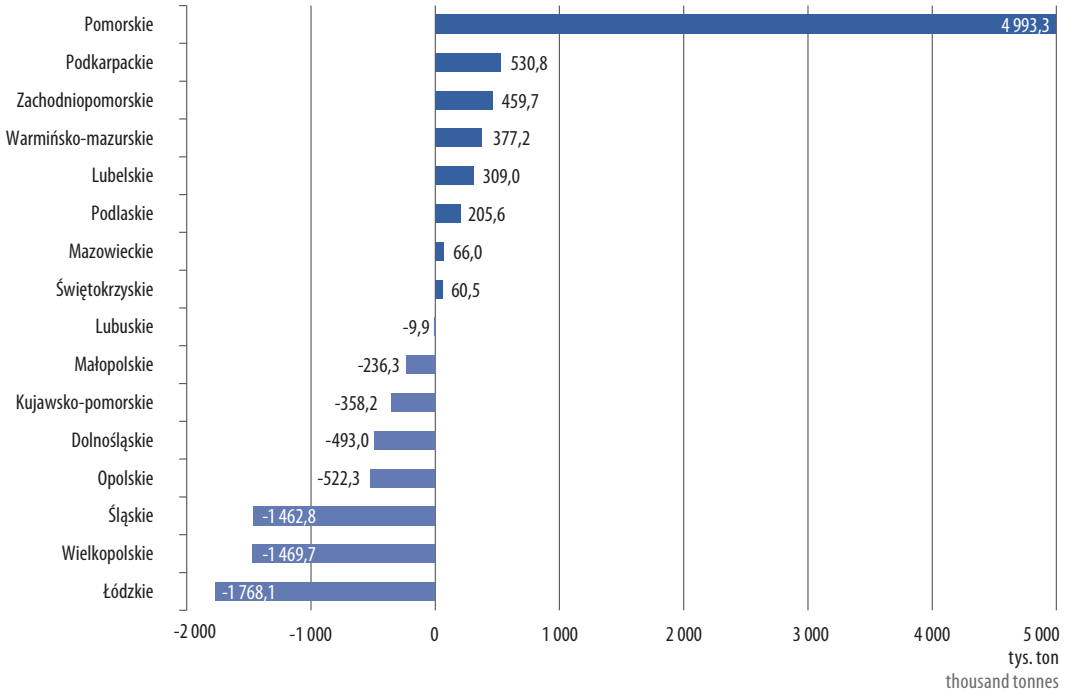
GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	2023	2024	2025
	w tonach in tonnes		
OGÓŁEM **TOTAL**	**37 817 165**	**38 885 208**	**40 106 512**
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishery products	262 240	154 079	287 160
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium	1 016 866	763 953	98 565
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	446 781	925 693	972 301
Wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty skórzane Textiles and textile products; leather and leather products	1 385 580	728 511	1 051 654
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	169 783	128 457	123 254
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke and refined petroleum products	52 134	92 270	92 672
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	3 425 110	2 295 144	3 188 142
Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products	348 252	206 158	528 399
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals, fabricated metal products, except machinery and equipment	665 811	808 312	1 284 123
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	708 810	1 027 365	1 656 047
Sprzęt transportowy Transport equipment	121 991	263 086	282 348
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane Furniture; other manufactured foods n.e.c.	871 404	2 158 559	1 867 793
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes	21 581	22 363	793
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 transported separately from passengers; motor vehicles being moved for repair; other non-market goods n.e.c.	21 986	2 732	1 480

Tablica 4 (11). Wywóz ładunków z terminali intermodalnych według grup ładunków (dok.)
Table 4 (11). Outbound freight from intermodal terminals by cargo group (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	2023	2024	2025
	w tonach in tonnes		
Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem Mixed goods: a mixture of types of goods which are transported together	4 884 696	4 024 957	3 061 313
Pozostałe[a] Others[a]	23 414 139	25 283 569	25 610 468

a Listy, paczki, wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów, inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane oraz nieznane.
a Letters, parcels, equipment and materials used in the transport of goods, other goods not elsewhere classified and unknown.

Wykres 11 (35). Zmiany masy ładunków przewiezionych transportem samochodowym według województw w 2025 r. (w porównaniu z rokiem poprzednim)
Chart 11 (35). Changes in the mass of goods transported by road by voivodships in 2025 (compared to the previous year)



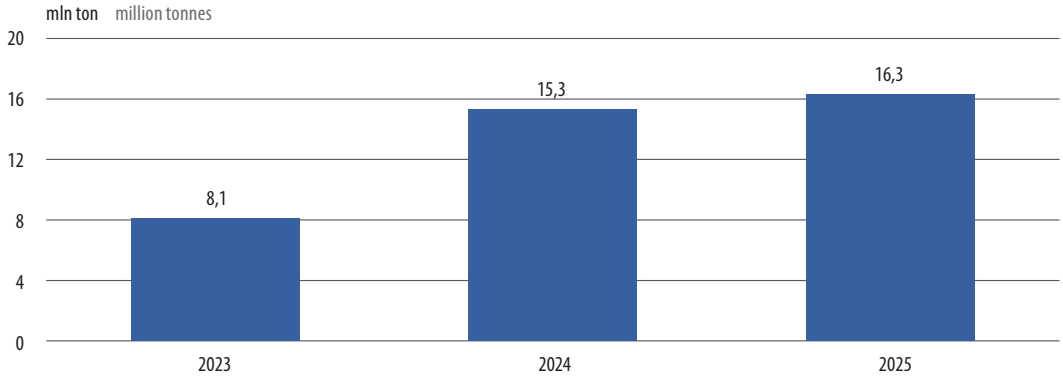
W 2025 r. do poszczególnych województw transportem samochodowym przywieziono 16,3 mln ton ładunków (wobec 8,1 mln ton w 2023 r.).

Najwięcej ładunków przywiezionych zostało do województw: pomorskiego (27,3% ogółu przewiezionych ładunków), łódzkiego (15,0%) oraz dolnośląskiego (12,7%), najmniej natomiast do – świętokrzyskiego (0,7%), opolskiego (0,8%) oraz lubuskiego (1,4%).

16.3 million tons of goods were transported to voivodships in 2025 by road transport (compared to 8.1 million tons in 2023).

Most cargo was transported to the following voivodships: Pomorskie (27.3% of all transported goods), Łódzkie (15.0%) and Dolnośląskie (12.7%), while the least was to the following voivodships: Świętokrzyskie (0.7%), Opolskie (0.8%) and the Lubuskie (1.4%).

Wykres 12 (36). Przywozy ładunków w kontenerach transportem samochodowym
Chart 12 (36). Goods import in containers by road transport



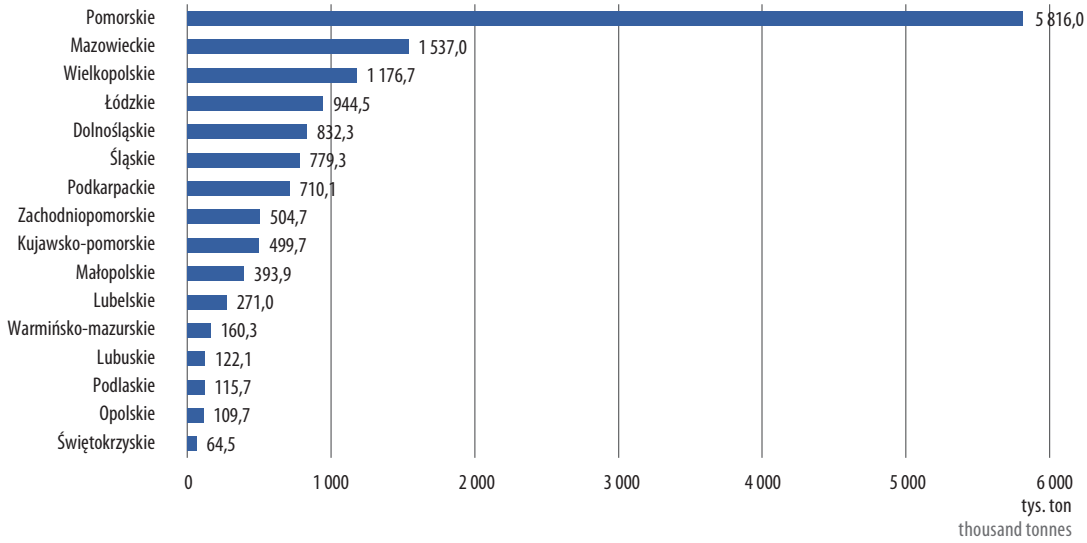
W 2025 r. ze wszystkich województw wywieziono razem 14,0 mln ton ładunków, tj. o 34,3% więcej niż w 2023 r., a o 2,1% mniej niż w roku poprzednim.

W 2025 r. największą masę ładunków wywiezionych z terminali transportem samochodowym odnotowano w województwach pomorskim (41,4% ogółu wywozów) oraz mazowieckim (10,9%). Najmniejszą masę ładunków wywieziono z terminali zlokalizowanych w województwach: świętokrzyskim (0,5%), opolskim oraz podlaskim (po 0,8%).

In 2025, a total of 14.0 million tonnes of goods were transported from all voivodships, i.e. 34.3% more than in 2023 and 2.1% less than in the previous year.

In 2025, the largest mass of cargo transported from terminals by road was recorded in the Pomorskie Voivodship (41.4% of total outbound cargo) and the Mazowieckie Voivodship (10.9%). The smallest mass of cargo was transported from terminals located in the Świętokrzyskie Voivodship (0.5%), the Opolskie Voivodship and the Podlaskie Voivodship (0.8% each).

Wykres 13 (37). Wywóz ładunków w kontenerach z terminali intermodalnych transportem samochodowym według województw w 2025 r.
Chart 13 (37). Outbound road transport of goods in containers from intermodal terminals by voivodships in 2025



5. Projekty inwestycyjne
5. Investment projects

5.1. Inwestycje drogowe
5.1. Road infrastructure investments

W Polsce realizowanych jest kilka programów dotyczących rozwoju infrastruktury drogowej. Ich celem jest nie tylko stworzenie wydajnej sieci dróg krajowych, lecz także zwiększenie możliwości rozwoju przedsiębiorstw, ograniczenie natężenia ruchu w miastach oraz poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg. Do najważniejszych należą:

- Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.),
- Program budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030,
- Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r.,
- Program „Mosty dla Regionów".

Several programs aimed at developing road infrastructure are being implemented in Poland. Their objectives include not only creating an efficient national road net-work, but also enhancing opportunities for business development, reducing traffic congestion in cities and improving road user safety. The most important programs include:

- Government Program for the Construction of National Roads until 2030 (with a perspective until 2033),
- Program for the construction of 100 bypasses for the years 2020–2030,
- National Road Network Strengthening Program until 2030,
- "Bridges for Regions" Program.

Nowy Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. określa cele polityki transportowej w zakresie rozwoju drogowej sieci TEN-T na terenie Polski oraz uzupełniających ją połączeń drogowych.

The new Government Program for the Construction of National Roads until 2030 defines the goals of transport policy in the field of construction of the TEN-T road network in Poland and complementary road connections.

Jego celem jest stworzenie spójnej sieci dróg krajowych zapewniającej efektywne funkcjonowanie transportu drogowego osób i towarów. Poprawa przepustowości głównych ciągów komunikacyjnych jest jednym z kluczowych elementów, sprzyjających rozwojowi zarówno regionów, jak i całego kraju poprzez szybszy i tańszy przepływ towarów oraz usług.

Its objective is to create a coherent national road network that ensures the efficient operation of road transport for both passengers and goods. Improving the capacity of major transport routes is one of the key factors supporting the development of both individual regions and the country as a whole by enabling faster and less costly flows of goods and services.

Realizacja planowanych inwestycji pozwoli również odpowiedzieć na oczekiwania mieszkańców związane z bezpieczną i sprawną komunikacją. Ponadto zmniejszona zostanie luka infrastrukturalna pomiędzy państwami członkowskimi UE sprzed rozszerzenia w 2004 r. a Polską oraz zostaną wypełnione unijne zobowiązania dotyczące budowy sieć TEN-T, w tym sieci bazowej, składającej się z połączeń priorytetowych, istotnych z punktu widzenia celów europejskiej polityki transportowej, której budowa ma zostać zakończona do 2030 r.

The implementation of the planned investments will also help meet residents expectations related to safe and fast communication. Moreover, the infrastructure gap between European Union and Poland will be reduced and EU obligations regarding the construction of the TEN-T network will be met, including the core network consisting of priority connections, important from the point of view of the objectives of the European transport policy, as is to be completed by 2030.

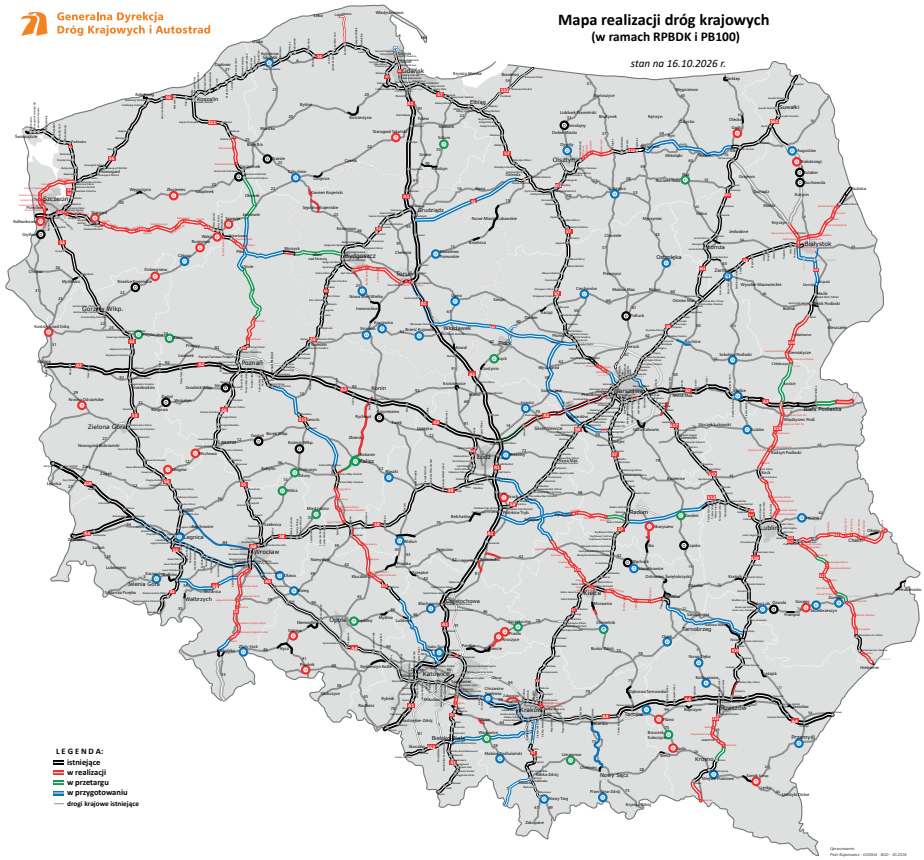
Główne założenia opracowanego w Ministerstwie Infrastruktury Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030 obejmują poprawę bezpieczeństwa na drogach, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, poprawę jakości powietrza, ograniczenie hałasu i poprawę przepustowości sieci drogowej.

The main assumptions of the Program for the construction of 100 bypasses for 2020–2030 developed by the Ministry of Infrastructure are to improve road safety, removing traffic from crowded cities, improving air quality, reduced noise and improvement of the road network capacity.

W ramach rządowego programu powstanie 100 obwodnic na sieci dróg krajowych o łącznej długości około 820 km. Będą to trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przenoszenia obciążenia 11,5 t/oś. Inwestycjom tym będą towarzyszyły urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenie spełniające wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych. Koszt realizacji 100 obwodnic oszacowano na blisko 28 mld zł.

As part of the government program, 100 bypasses will be built on the national road network with a total length of approximately 820 km. These will be routes with the highest technical parameters, adapted to carry a load of 11.5 tonnes /axle. These investments will be accompanied by road safety equipment, including lighting that meets the guidelines for proper lighting of pedestrian crossings. The construction cost of the 100 bypasses has been estimated at nearly PLN 28 billion.

Mapa 1 (13). Mapa realizacji dróg krajowych i obwodnic (stan na 16.10.2026)
Map 1 (13). Map of National Road and Bypass Projects (as of 16 October 2026)



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.
Source: General Directorate for National Roads and Motorways.

Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej to pierwszy tego typu średniookresowy dokument dotyczący kompleksowego utrzymania sieci dróg krajowych. Na realizację wszystkich prac ujętych w programie przewidziano 58,3 mld zł.

The National Road Network Enhancement Programme (PWKSD) is the first medium-term document of its kind to address the comprehensive maintenance of the national road network. A total of PLN 58.3 billion has been allocated for the implementation of all works included in the programme.

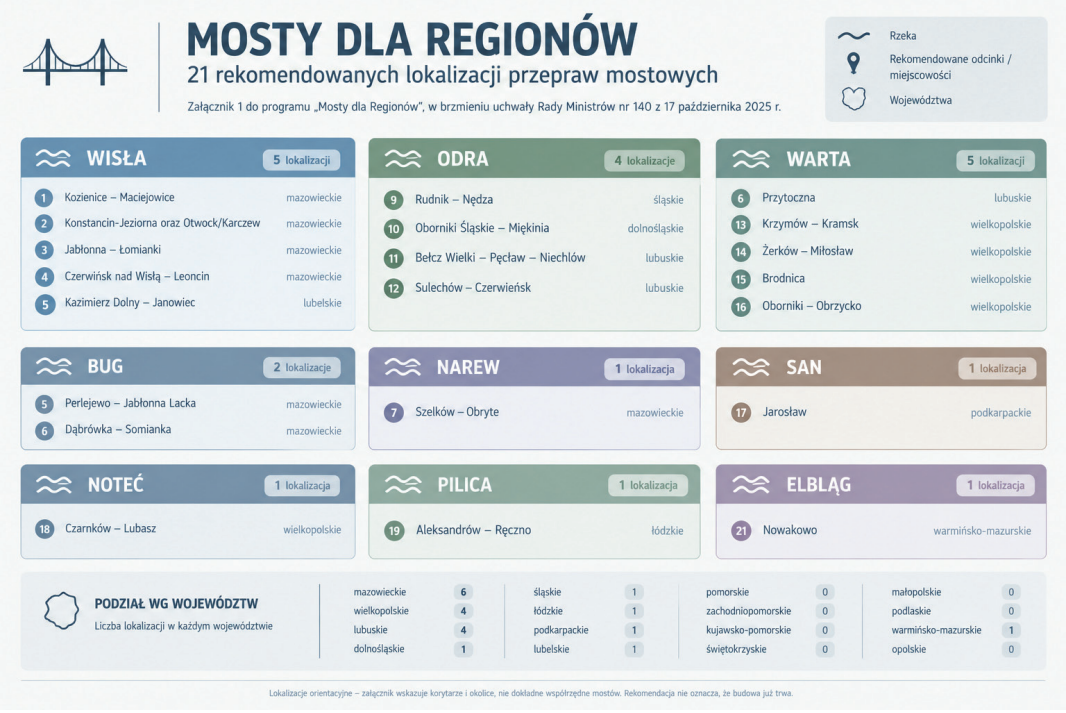
Główne cele PWKSD to zwiększenie spójności sieci dróg krajowych dostosowanych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, zapewnienie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikacja działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko.

The main objectives of the PWKSD are to enhance the connectivity and coherence of the national road network adapted to traffic involving vehicles with a single axle load of up to 11.5 tonnes; to ensure that existing infrastructure is maintained in the required technical condition; and to intensify measures aimed at reducing the adverse environmental impact of road infrastructure.

Program przewidziany na lata 2023–2030 zakłada realizację utrzymania strukturalnego i bieżącego oraz pilotażowe wprowadzenie nowych rozwiązań na sieci dróg krajowych (w tym autostrad i dróg ekspresowych) zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Covering the period from 2023 to 2030, the programme provides for the implementation of structural and routine maintenance activities, as well as the pilot introduction of innovative maintenance solutions across the national road network, including motorways and expressways, managed by the General Director for National Roads and Motorways (GDDKiA).

Schemat **Mosty dla Regionów – lokalizacje przepraw**
Scheme Bridges for the Regions – bridge crossing locations



Źródło: https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/program-mosty-dla-regionow
Source: https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/program-mosty-dla-regionow

Realizacja Programu Mosty dla Regionów przewidziana została początkowo na lata 2018–2025. Pierwsza zmiana Programu, wprowadzona uchwałą Rady Ministrów, objęła m.in. wydłużenie terminu jego realizacji do 2028 roku.

The implementation of the Bridges for Regions Programme was initially planned for the period 2018–2025. First amendment to the Programme, adopted by a resolution of the Council of Ministers, extended its implementation period, initially to 2028.

Zakres kolejnych zmian wprowadzonych w Programie Mosty dla Regionów obejmował:

- wydłużenie terminu realizacji Programu do 2030 roku w związku ze zmianą ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg,
- zmiany w budżecie Programu Mosty dla Regionów dostosowujące limity wydatków w poszczególnych latach do harmonogramów wspieranych zadań,
- uwzględnienie nowego systemu przepisów techniczno-budowlanych,
- zmianę nazwy funduszu z „Fundusz Dróg Samorządowych" na „Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg" zgodnie ze zmianą tytułu ustawy dotyczącej tego Funduszu.

The another amendments introduced to the Bridges for Regions Programme included:

- the extension of its implementation period until 2030, following amendments to the Act on the Government Road Development Fund,
- adjustments to the Programme's budget to align annual expenditure limits with the implementation schedules of supported projects,
- the incorporation of the new system of technical and construction regulations,
- the renaming of the fund from the Local Government Roads Fund to the Government Road Development Fund, in line with the change to the title of the relevant legislation.

Celem rządowego Programu Mosty dla Regionów jest wsparcie finansowe samorządów w działaniach na rzecz uzupełnienia lokalnej infrastruktury drogowej o brakujące przeprawy mostowe. W ramach Programu przeprawy mogą powstawać w ciągach dróg zarządzanych przez samorządy, tj. dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich.

The objective of the government's Bridges for Regions Programme is to provide financial support to local and regional authorities in their efforts to address gaps in local road infrastructure by constructing missing bridge crossings. Under the Programme, such crossings may be constructed along roads managed by local and regional authorities, including communal, district and regional roads.

Program polega na dofinansowaniu z budżetu państwa, w wysokości 80% kosztów kwalifikowalnych, przygotowania dokumentacji niezbędnej do uzyskania decyzji umożliwiających realizację inwestycji polegającej na budowie przeprawy mostowej. Natomiast dofinansowanie budowy mostu, również 80% kosztów kwalifikowalnych, udzielane jest ze środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg (RFRD), wcześniej Funduszu Dróg Samorządowych (FDS).

The Programme provides for state budget co-financing, covering 80% of eligible costs, for the preparation of the documentation required to obtain the administrative decisions necessary for the implementation of bridge construction projects. Funding for the construction of the bridges, also covering 80% of eligible costs, is provided by the Government Road Development Fund (RFRD), formerly known as the Local Government Roads Fund (FDS).

5.2. Inwestycje kolejowe
5.2. Railway investments

Do najważniejszych realizowanych obecnie programów, mających na celu poprawę jakości infrastruktury kolejowej i dostosowanie jej do zwiększonego zapotrzebowania na ekonomiczne formy transportu, można zaliczyć:

- Krajowy Program Kolejowy do 2030 r. (z perspektywą do 2032 r.),
- Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023 (z perspektywą do 2030 r.),
- Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej+ do 2032 r.,
- Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025,
- Zintegrowana Sieć Kolejowa.

The most important currently implemented programs aimed at improving the quality of railway infrastructure and adapting it to the increased demand for economic forms of transport include:

- National Railway Program until 2030 (with a perspective until 2032),
- Railway Station Investment Program for 2016–2023 (with a perspective until 2030),
- Kolej+, Local and Regional Railway Infrastructure Complement Program until 2032,
- Government program for the construction or modernization of railway stops for 2021–2025,
- Integrated Railway Network.

Krajowy Program Kolejowy stanowi kontynuację przedsięwzięć inwestycyjnych mających na celu dalszą poprawę stanu technicznego i parametrów eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej. Program obejmuje między innymi:

- poprawę parametrów infrastruktury wykorzystywanej w obsłudze połączeń międzynarodowych ułatwiających prowadzenie wymiany handlowej,
- zapewnienie sprawnej infrastruktury obsługującej sieć połączeń w ruchu pasażerskim i towarowym między aglomeracjami oraz w obszarach ich ciążenia,
- przeciwdziałanie marginalizacji pozostałych regionów kraju, szczególnie położonych we Wschodniej, Południowej i Zachodniej Polsce.

Program Inwestycji Dworcowych jest jednym z projektów przewidzianych do realizacji w ramach „Strategii na rzecz odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)". Dzięki niemu zostaną przeprowadzone 192 inwestycje dworcowe na łączną kwotę ponad 2,4 mld zł. W wyniku podejmowanych działań na dworcach poprawi się poziom obsługi pasażerów oraz nastąpi integracja kolei z innymi gałęziami transportu.

Efektem końcowym realizacji Programu Inwestycji Dworcowych będą wystandaryzowane, charakteryzujące się wysoką jakością dworce kolejowe, dostosowane do potrzeb pasażerów oraz systemu transportowego, a jednocześnie odpowiadające uwarunkowaniom lokalnym. Dworce kolejowe będą odpowiadać realnym potrzebom lokalnych społeczności, zapewniając funkcje związane ze zmianą środków transportu, tak by skłonić podróżnych do korzystania z kolei.

Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2032 r. jest programem wieloletnim, który przyczyni się do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego dzięki możliwości uzupełniania sieci kolejowej o nowe połączenia, które przede wszystkim zapewnią pasażerom dostęp do komunikacji międzywojewódzkiej. Dotyczyć to będzie głównie miejscowości liczących powyżej 10 tys. mieszkańców, które obecnie nie mają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej.

Realizacja programu ułatwi dostęp do kolei pasażerskiej, poprawi warunki prowadzenia działalności gospodarczej i bezpieczeństwo na drogach (część przewozów towarowych przejmie transport kolejowy).

Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych realizuje założenia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) oraz cele Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. przez dążenie do zapewnienia zintegrowanego i nowoczesnego systemu transportowego na terenie całego kraju, który jest kluczowym ogniwem w budowaniu spójności ekonomicznej, terytorialnej oraz społecznej państwa.

The National Railway Program is a continuation of investment projects aimed at further improvement of the technical condition and operational parameters of the railway infrastructure. The program includes, among others:

- improvement of infrastructure parameters used to service international connections facilitating trade exchange,
- ensuring efficient infrastructure supporting the network of connections in passenger and freight traffic between agglomerations and in their catchment areas,
- counteracting the marginalization of other regions of the country, especially those located in Eastern Poland, Southern Poland and Western Poland.

The Railway Station Investment Program is one of the projects to be implemented under the "Strategy for Responsible Development until 2020 (with a perspective until 2030)". Thanks to it, 192 station investments will be carried out for a total amount of over PLN 2.4 billion. As a result of the actions taken at stations, the level of passenger service will improve and the railways will be integrated with other modes of transport.

The final result of the implementation of the Railway Station Investment Program will be standardized, high-quality railway stations, adapted to the needs of passengers and the transport system, and at the same time corresponding to local conditions. Railway stations will respond to the real needs of local communities, providing functions related to changing modes of transport to encourage travellers to use the railway.

The Program for Complementing Local and Regional Railway Infrastructure – Kolej+ until 2032 is a multi-year program that will contribute to eliminating transport exclusion thanks to the possibility of supplementing the railway network with new connections, which will primarily pro-vide passengers with access to inter-province transport. This will mainly apply to towns with over 10,000 inhabitants who currently do not have access to passenger or freight rail.

The implementation of the program will facilitate access to passenger rail, improve the conditions for running a business and road safety (part of freight transport will be taken over by rail).

The government program for the construction or modernization of railway stops implements the assumptions of the Strategy for Responsible Development until 2020 (with a perspective until 2030) and the goals of the Sustainable Transport Development Strategy until 2030 by striving to ensure an integrated and modern transport system throughout the country, which is a key link in building the economic, territorial and social cohesion of the country.

Celem programu jest zwiększenie dostępu lokalnych społeczności do transportu kolejowego. Dostępne środki zostaną wykorzystane m.in. na wybudowanie lub zmodernizowanie przystanków kolejowych, a także sfinansowanie zadań związanych z dostępnością miejsc parkingowych dla podróżnych. Program przyczyni się do ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego i umożliwi pasażerom dostęp do kolejowej komunikacji wojewódzkiej i międzywojewódzkiej.

The aim of the program is to increase local communities access to rail transport. Available funds will be used, among others: for the construction or modernization of railway stops, as well as financing tasks related to the availability of parking spaces for travellers. The program will contribute to reducing transport exclusion and will enable passengers to have access to provincial and inter-provincial rail transport.

Zintegrowana Sieć Kolejowa to projekt, którego celem było opracowanie rekomendacji budowy docelowej sieci kolejowej w Polsce – czyli tego, jakie infrastrukturalne inwestycje kolejowe będą realizowane w naszym kraju w kolejnych dziesięcioleciach.

The Integrated Railway Network is a project aimed at developing recommendations for the target railway network in Poland — in other words, determining which railway infrastructure investments will be carried out in the country over the coming decades.

Zintegrowana Sieć Kolejowa (ZSK) ma wagę i znaczenie historyczne. To pierwszy kompleksowy plan dla rozwoju sieci kolejowej w Polsce, który uwzględnia uwarunkowania i potencjały regionów oraz dzięki wykorzystaniu zaawansowanych narzędzi analitycznych, identyfikuje spójny zakres budowy lub modernizacji infrastruktury kolejowej w perspektywie po roku 2035.

The Integrated Railway Network (ZSK) is a project of historical significance. It is the first comprehensive plan for the development of Poland's railway network that takes into account the conditions and potential of individual regions. By using advanced analytical tools, it identifies a coherent scope of railway infrastructure construction and modernisation projects for the period beyond 2035.

Główne cele powstania ZSK to:

- wzmocnienie konkurencyjności gospodarki oraz zapewnienie długofalowej spójności transportowej kraju,
- stworzenie systemu transportowego zdolnego do obsługi rosnących potrzeb przewozowych,
- zapewnienie wysokiej dostępności transportowej poszczególnych regionów kraju i minimalizacja zjawiska wykluczenia transportowego,
- rozwój sieci kolejowej w kontekście funkcji podwójnego przeznaczenia (cywilno-militarnego, tzw. dual use).

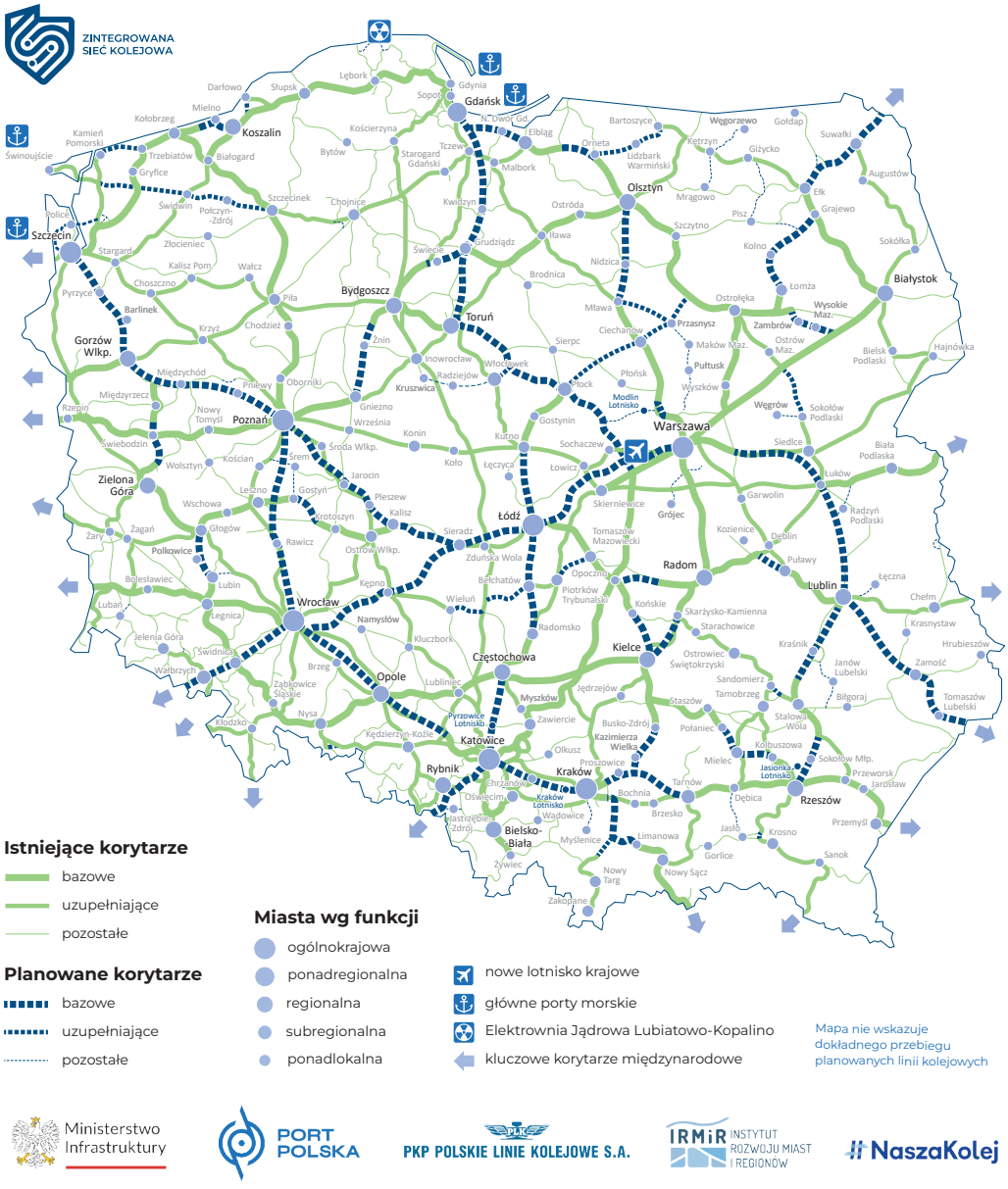
The main objectives of the Integrated Railway Network (ZSK) are to:

- strengthen the competitiveness of the economy and ensure the country's long-term transport connectivity and cohesion,
- develop a transport system capable of meeting growing transport demand,
- ensure a high level of transport accessibility across the country's regions and minimise transport exclusion,
- develop the railway network to serve dual-use purposes, both civilian and military (dual-use infrastructure).

Opracowanie Zintegrowanej Sieci Kolejowej stanowić będzie podstawę dla długofalowej modernizacji polskiego systemu transportowego. Plan ten został przygotowany jako strategiczna odpowiedź na rosnące potrzeby mobilności, bezpieczeństwa i zrównoważonego rozwoju kraju. Jego fundamentem jest połączenie wizji rozwojowej państwa z rzetelną analizą danych oraz szerokim dialogiem społecznym. Projekt uwzględnia zarówno perspektywę krajową, jak i międzynarodową, integrując różnorodne oczekiwania oraz uwarunkowania gospodarcze. Dzięki temu ZSK staje się spójną, przyszłościową koncepcją, która wyznacza kierunek inwestycji infrastrukturalnych na kolejne dekady.

The development of the Integrated Railway Network (ZSK) will provide the foundation for the long-term modernisation of Poland's transport system. This plan has been designed as a strategic response to the country's growing needs in terms of mobility, security, and sustainable development. It is based on combining the state's development vision with a thorough analysis of data and extensive public dialogue. The project takes into account both national and international perspectives, integrating diverse expectations and economic conditions. As a result, the ZSK represents a coherent, forward-looking concept that will guide infrastructure investment over the coming decades.

Mapa 2 (14). **Zintegrowana Sieć Kolejowa – plan inwestycji kolejowych Port Polska i PKP PLK**
Map 2 (14). Integrated Railway Network – Port Polska and PKP PLK Railway Investment Plan



Źródło: www.zsk.gov.pl (stan na dzień 19.10.2026).
Source: www.zsk.gov.pl (as of 19 October 2026).

5.3. Inwestycje morskie
5.3. Maritime investments

Obecnie w trzech największych portach morskich trwają inwestycje morskie, których wartość sięga niemal 10 mld zł.

Największą trwającą inwestycją jest Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 r.

Realizacja programu zapewni sprawne funkcjonowanie i rozwój polskich portów morskich, a także przyczyni się do wykorzystania w pełni ich potencjału.

Program przygotowano w celu realizacji „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)".

Program obejmuje trzy województwa: pomorskie, zachodniopomorskie oraz warmińsko-mazurskie. Uwzględniono w nim: 4 porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście), 28 portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, w tym 9 portów regionalnych i 19 portów lokalnych oraz 50 przystani.

W programie kompleksowo uregulowano problematykę rozwoju polskich portów i przystani morskich. Oprócz działań ściśle związanych z inwestycjami w obrębie portów zdefiniowano w nim również potrzeby dotyczące rozwoju infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza i lądu, w tym rozwój korytarzy drogowych i kolejowych oraz szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich, a także wskazano działania służące ochronie środowiska i poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego.

Na wszystkie inwestycje wskazane w planie finansowym programu planuje się przeznaczyć blisko 40 mld zł.

Koncepcja głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu opracowana została w 2017 r. Nowy port powstać ma w sąsiedztwie istniejącego gazoportu. Nowy głębokowodny terminal kontenerowy w Świnoujściu ma pełnić funkcję hubu, będącego w stanie przyjmować największe kontenerowce jakie mogą wpływać na Bałtyk. Nowy port powstać ma na wschód od gazoportu. Roczne zdolności przeładunkowe terminalu mają wynieść 2,0 mln TEU, a nowe nabrzeże osiągnąć długość 1 300 m i umożliwić jednoczesną obsługę trzech statków.

Currently, maritime investments with a value of almost PLN 10 billion are underway in the three largest seaports.

The largest of the ongoing investments is Program for the development of Polish seaports until 2030.

The implementation of the program will ensure the efficient functioning and development of Polish seaports, and will also contribute to the full use of their potential.

The program was prepared to implement the "Strategy for Responsible Development until 2020 (with a perspective until 2030)".

The program covers three voivodeships: Pomorskie Voivodeship, Zachodniopomorskie Voivodeship and Warmińsko-Mazurskie Voivodeship. It includes: 4 sea ports of fundamental importance for the national economy (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście), 28 ports of no fundamental importance for the national economy, including 9 regional ports and 19 local ports and 50 marinas.

The program comprehensively regulates the development of Polish ports and marinas. In addition to activities closely related to investments within ports, it also defines the needs for the development of infrastructure for access to seaports from the sea and land, including the development of road and rail corridors and river routes ensuring better transport accessibility to seaports, and also indicates actions to protect the environment and improve the safety of port traffic participants.

Nearly PLN 40 billion will need to be allocated for all investments indicated in the program's financial plan.

The concept of the deep-water container terminal in Świnoujście was developed in 2017. The new port will be built in the vicinity of the existing gas terminal. The new deep-water container terminal in Świnoujście is to act as a hub capable to serve the largest container ships that can enter the Baltic Sea. The new port is to be built east of the gas terminal. The annual reloading capacity of the terminal is to amount to 2.0 million TEU, and the new quay will be 1,300 m long and will enable the simultaneous handling of three ships.

Najważniejsze przedsięwzięcia to: budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m oraz budowa: Portu Centralnego w Gdańsku, Portu Zewnętrznego w Gdyni i Terminala Kontenerowego w Świnoujściu. Inwestycje realizowane będą m.in. z budżetu państwa, przy wsparciu środków UE, a także w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Program zakłada zwiększenie przeładunków w portach morskich tak, aby w 2030 r. przekroczyły one 150 mln ton. W ostatnich latach wielkość obrotów ładunkowych w polskich portach oscylowała wokół 70 mln ton. W 2018 r. – jak do tej pory najlepszym pod tym względem – przekroczono 90 mln ton, a przy uwzględnieniu masy własnej jednostek ładunkowych – 100 mln ton.

Celem rozbudowy portów i ich modernizacji jest poprawa konkurencyjności importu i eksportu towarów oraz wzrost atrakcyjności turystycznej miast i miejscowości portowych.

The most important projects include: construction of a waterway connecting the Vistula Lagoon with the Bay of Gdańsk, modernization of the Świnoujście-Szczecin waterway to a depth of 12.5 m and construction of the Central Port in Gdańsk, the Outer Port in Gdynia and the Container Terminal in Świnoujście. Investments will be implemented, among others: from the state budget, with the support of EU funds, as well as within the public-private partnership.

The program assumes increasing transhipment in sea ports so that in 2030 they exceed 150 million tons. In recent years, the volume of cargo turnover in Polish ports has fluctuated around 70 million tons. In 2018 – the best year so far in this respect – the amount exceeded 90 million tonnes. Taking into account the own weight of cargo units, it was over 100 million tons.

The goal of port expansion and modernisation is to improve the competitiveness of goods imports and exports and to enhance the tourist appeal of port cities and towns.

Uwagi metodologiczne
Methodological notes

Publikacja zawiera dane statystyczne za lata 2023–2025 charakteryzujące wyniki działalności terminali intermodalnych oraz przedsiębiorstw transportowych wykonujących przewozy intermodalne.

Ponadto w publikacji zamieszczono informacje o:

- drogach publicznych, pojazdach samochodowych i ciągnikach,
- taborze kolejowym i infrastrukturze,
- taborze morskim i infrastrukturze portów morskich.

Dane zawarte w publikacji pochodzą ze sprawozdawczości GUS, z wyjątkiem danych o:

- drogach publicznych – pozyskiwanych z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad;
- pojazdach samochodowych i ciągnikach – pozyskiwanych z centralnej ewidencji pojazdów prowadzonej przez Ministerstwo Cyfryzacji;
- portach morskich – pochodzących od przedstawicieli statków zawijających do portów morskich i pozyskiwanych za pośrednictwem urzędów morskich (kapitanatów lub bosmanatów).

Ogólne dane o długości dróg publicznych pozyskiwane są z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (stan na dzień 19.10.2026 r.) i obejmują dane o drogach w granicach administracyjnych miast i poza granicami administracyjnymi miast (określonych w tablicach jako „drogi miejskie" i „drogi zamiejskie") o nawierzchni twardej i gruntowej.

Do dróg krajowych zalicza się:

- autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągu do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych,
- drogi międzynarodowe,
- drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych,
- drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch międzynarodowy osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów),
- drogi alternatywne dla autostrad płatnych,
- drogi stanowiące ciągi obwodnic dużych aglomeracji miejskich,
- drogi o znaczeniu obronnym.

The publication contains statistical data for the years 2023–2025 characterizing the results of the activity of intermodal terminals and transport companies performing intermodal transport.

In addition, the publication contains information about:

- public roads, motor vehicles and tractors,
- rolling stock and infrastructure,
- maritime fleet and seaport infrastructure.

The data contained in the publication come from the Statistics of Poland reports, except for data on:

- public roads obtained from the General Directorate for National Roads and Motorways;
- motor vehicles and tractors obtained from the Central Register of Vehicles kept by the Ministry of Digital Affairs;
- seaports from representatives of ships calling at seaports and obtained through maritime offices – captains or boatswain's offices.

Data on the total length of public roads obtained from the General Directorate for National Roads and Motorways (as of 19th October 2026) includes data on roads within administration borders of cities and outside administrative borders of cities (referred to in the tables as "urban roads" and "non-urban roads") with hard surface and unsurfaced.

National roads include:

- motorways and expressways and roads along them until the construction of highways and expressways,
- international roads,
- roads constituting other connections ensuring the coherence of the national road network,
- access roads to public border crossings serving international passenger and freight traffic without restrictions on the total weight of vehicles (combination of vehicles) or only freight traffic without restrictions on the total weight of vehicles (combination of vehicles),
- roads alternative to toll motorways,
- roads constituting lines of ring roads for large urban agglomerations,
- defense-important routes.

Zaliczenie do kategorii dróg krajowych następuje w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej.

Inclusion in the category of national roads is done by way of a regulation of the minister responsible for transport in consultation with the ministers responsible for public administration, internal affairs and the Minister of National Defense.

Do dróg wojewódzkich zalicza się drogi inne niż podano wyżej, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej.

Regional roads include roads other than those mentioned above, which are connections between cities, important for the voivodship, and defense-important roads not included in national roads. Inclusion in the category of voivodship roads is made by a resolution of the voivodship council in agreement with the ministers competent for transport and national defense.

Do dróg powiatowych zalicza się drogi inne niż podano wcześniej, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Zaliczenie do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa.

District roads include roads other than those specified earlier, which connect cities being the seats of districts with the seats of communal and seats of district with each other. The categorization of powiat roads into the category of powiat roads takes place by resolution of the district council in agreement with the voivodship board.

Do dróg gminnych zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy.

Communal roads include roads of local importance, not included in other categories, and constituting a supplementary network of roads serving local needs, excluding internal roads. Inclusion in the category of communal roads takes place by means of the resolution of the communal council.

Dane o pojazdach samochodowych i ciągnikach, motorowerach oraz pojazdach bezsilnikowych zarejestrowanych według stanu w dniu 31 grudnia prezentowane są na podstawie centralnej ewidencji pojazdów (CEPiK) prowadzonej przez Ministerstwo Cyfryzacji. Dane nie obejmują pojazdów wyrejestrowanych, bez ważnego przeglądu technicznego oraz ubezpieczenia.

Data on registered motor vehicles and tractors, motorcycles and mopeds, as well as non-motorized vehicles, as of 31 December, are based on the Central Register of Vehicles (CEPiK), maintained by the Ministry of Digital Affairs. The data exclude vehicles that have been deregistered or do not have a valid technical inspection certificate and insurance.

Dane od 2024 r. zostały opracowane na podstawie zrewidowanego rejestru CEPiK przeprowadzonej przez Ministerstwo Cyfryzacji w odniesieniu do pojazdow nieaktywnych (według kryteriow określonych przez Ministerstwo) i są nieporownywalne z danymi za lata poprzednie.

From the year 2024 onwards they were compiled based on the revised CEPiK register conducted by the Ministry of Digital Affairs concerning inactive vehicles (based on the criteria specified by the Ministry) and are incomparable with the data for previous years.

Ogólną długość linii kolejowych eksploatowanych w dniu 31 grudnia ustalono jako sumę długości budowlanych linii kolejowych normalnotorowych i szerokotorowych (dane o długości tych linii ujęto w długości linii normalnotorowych) czynnych w tym dniu. Przez długość budowlaną linii kolejowych rozumie się odległość pomiędzy jej punktami krańcowymi mierzoną na liniach jednotorowych – wzdłuż osi toru, a na liniach wielotorowych – wzdłuż osi najdłuższego toru. Linia kolejowa jest to element sieci kolejowej pomiędzy dwiema stacjami węzłowymi (lub krańcowymi).

The total length of railway lines operated on 31 December was determined as the sum of the construction lengths of standard-gauge and broad-gauge railway lines (data on the length of these lines are included in the length of standard-gauge lines) operating on that day. The construction length of railway lines is understood as the distance between their end points measured on single-track lines – along the track axis, and on multi-track lines – along the axis of the longest track. A railway line is an element of the railway network between two junction (or terminal) stations.

Dane o morskiej oraz przybrzeżnej flocie transportowej dotyczą statków o polskiej własności i współwłasności bez względu na podnoszoną banderę.

Data on the sea and coastal transport fleet concern ships with Polish ownership and co-ownership, regardless of the flag raised.

Do statków polskiej żeglugi morskiej oraz przybrzeżnej zaliczono statki stanowiące własność polskich przedsiębiorstw żeglugi morskiej, statki dzierżawione od spółek armatorskich, których udziałowcami są polskie przedsiębiorstwa oraz statki stanowiące własność spółek kapitałowych (z udziałem polskiego kapitału) mających siedzibę za granicą, będące w eksploatacji polskich przedsiębiorstw.

Ships of Polish sea and coastal shipping include ships owned by Polish shipping companies, ships leased from shipping companies whose shareholders are Polish companies and ships owned by capital companies (with Polish capital) based abroad, operated by Polish companies.

Dane o długości nabrzeży w portach morskich dotyczą nabrzeży (przeładunkowych, postojowych i innych) figurujących w ewidencji inwentarzowej przedsiębiorstw dokonujących przeładunków w portach morskich.

Data on the length of quays in seaports refer to quays (reloading, parking and other) included in the inventory records of companies handling in seaports.

W tablicy 6 zamieszczone są wyniki badania reprezentacyjnego, które obejmują przewozy ładunków transportem samochodowym. Publikowane są wyniki z uogólnionymi danymi według określonych grupowań w przypadku, gdy dla danej agregacji uzyskano informacje w odniesieniu do co najmniej 10 pojazdów. Badanie realizowane było zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z dnia 18 stycznia 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy (wersja przekształcona) – Dz. Urz. UE L 32 z 3 lutego 2012 r. – zastępującego rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98 i objęło obserwacją statystyczną zarejestrowane na terenie wszystkich województw samochody ciężarowe (o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony) i ciągniki siodłowe w wieku do 25 lat wylosowane dla zbadania ich wykorzystania w określonym tygodniu w roku. Badanie trwało 52 tygodnie w roku w okresach:

- od 2 stycznia 2023 r. do 31 grudnia 2023 r.
- od 1 stycznia 2024 r. do 29 grudnia 2024 r.
- od 30 grudnia 2024 r. do 28 grudnia 2025 r.

Informacje pozyskiwane były na formularzu o symbolu TD-E „Kwestionariusz tygodniowy o przewozach ładunków pojazdem samochodowym".

Table 6 present the results of a sample survey, include carriage of goods road transport. The published results contain aggregated data according to particular groupings in a case, when the information obtained for the whole aggregation regarded at least 10 vehicles. The sample survey was carried out in accordance with the Regulation (EU) No 70/2012 of the European Parliament and of the Council of 18 January 2012 on statistical returns in respect of the carriage of goods by road (recast) – OJ L 32 of 3 February 2012 – replaced the Council Regulation (EC) No. 1172/98 and had in its scope of observation registered on the territories of all voivodships lorries (with the maximum permissible laden weight of more than 3.5 tonnes) and road tractors not older than 25 years randomly selected to observe their activity during one week in a year. The survey lasted 52 weeks from:

- 2 January 2023 to 31 December 2023,
- 1 January 2024 to 29 December 2024,
- 30 December 2024 to 28 December 2025.

Information was obtained on the form TD-E "Weekly questionnaire on carriage of goods by the road motor vehicle".

Dane na temat przeładunków kontenerów w transporcie intermodalnym dotyczą działalności terminali intermodalnych zlokalizowanych na terenie Polski oraz firm transportowych prowadzących działalność przewozową związaną z kontenerami. Do terminali nie zalicza się hubów przeładunkowych oraz placów celnych.

Data on container handling in intermodal transport concern the activities of intermodal terminals located in Poland and transport companies conducting transport activities related to containers. The terminals do not include reloading hubs and customs yards.

Waga ładownego kontenera to łączna waga pustego kontenera i waga ładunku.

The weight of a loaded container is the total weight of an empty container and the weight of the load.

1 TEU to jednostka ładowności odpowiadająca jednemu 20' kontenerowi. Analogicznie zastosowano przelicznik TEU dla pozostałych wielkości kontenerów:

- 1 kontener 30' = 1,5 TEU,
- 1 kontener 40' = 2 TEU,
- 1 kontener 45' = 2,25 TEU.

1 TEU is a capacity unit that corresponds to one 20' container. Similarly, the TEU conversion factor was applied for the remaining container sizes:

- 1 container 30' = 1.5 TEU,
- 1 container 40' = 2 TEU,
- 1 container 45' and bigger = 2.25 TEU.

Dane o przeładunkach ładunków w kontenerach w terminalach intermodalnych w podziale na grupy towarowe podano zgodnie z klasyfikacją NST 2007 (stosowaną we wszystkich krajach Unii Europejskiej) 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 pewnymi środkami transportu.

Terminale morskie to wszystkie terminale mające dostęp do morza lub te w obrębie wód morskich wewnętrznych (terminal w Szczecinie).

Terminale lądowe to wszystkie terminale w głębi kraju, nie mające dostępu do morza oraz wód morskich wewnętrznych.

Uwaga. Ze względu na elektroniczną technikę przetwarzania danych, w niektórych przypadkach sumy składników mogą różnić się od podanych wielkości „ogółem".

Data on cargo handled in containers at intermodal terminals by commodity groups are given in accordance with the NST 2007 classification (used in all European Union countries) introduced by Commission Regulation (EC) No 1304/2007 of November 7, 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 to establish NST 2007 as the only classification for goods transported by certain means of transport.

Sea terminals are all terminals with access to the sea or those within internal sea waters (terminal in Szczecin).

Inland terminals are all inland terminals with no access to the sea and internal sea waters.

Note: Due to the electronic technique of data processing, in some cases the sums of components may differ from the given amounts "in total".

Aneks
Annex

Klasyfikacja towarów NST 2007
NST 2007 goods classification

Sekcja Division	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 drążone 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.; 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**
	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		**Wyposażenie 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 klasyfi kacji 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 classificati on for transported goods in certain transport modes.