



# Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2022 i 2023

Inland waterways transport in Poland in 2022 and 2023





# Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2022 i 2023

Inland waterways transport in Poland in 2022 and 2023

Główny Urząd Statystyczny Statistics Poland

Urząd Statystyczny w Szczecinie Statistical Office in Szczecin

Warszawa, Szczecin 2024

**Opracowanie merytoryczne**

Content-related works

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

**Pod kierunkiem**

Supervised by

Katarzyny Dmitrowicz-Życkiej

**Zespół autorski**

Editorial team

Jolanta Janik, Artur Niewiarowski, Magdalena Wysocka-Łazar

**Prace redakcyjne**

Editorial work

Karolina Opaczewska

**Tłumaczenie**

Translation

Marzena Rodziewicz

**Skład i opracowanie graficzne**

Typesetting and graphics

Ireneusz Romanko

ISSN 2353-5393

**Publikacja dostępna na stronie internetowej**

Publication available on website

<https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/>

**Przy publikowaniu danych GUS prosimy o podanie źródła**

When publishing Statistics Poland data — please indicate the source

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

## Przedmowa

Polityka transportowa Unii Europejskiej ma na celu zapewnienie płynnego, wydajnego, bezpiecznego i swobodnego przepływu osób i towarów w całej UE za pomocą zintegrowanych sieci wykorzystujących wszystkie rodzaje transportu, w tym żeglugi śródlądowej.

Żegluga śródlądowa jest uważana za podstawowe narzędzie fundamentalnej transformacji systemów transportowych w UE w kierunku mobilności bezemisyjnej i multimodalnej. Polska jako kraj członkowski Unii Europejskiej podpisała Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), a obecne kierunki strategii zakładają przystosowanie śródlądowych dróg wodnych do współczesnych potrzeb żeglugi, spedycji i turystyki oraz wykorzystanie infrastruktury do celów transportu intermodalnego.

Publikacja *Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2022 i 2023*, będąca kontynuacją poprzednich edycji, została opracowana przez pracowników Ośrodka Statystyki Morskiej Urzędu Statystycznego w Szczecinie. Prezentuje istotne z punktu widzenia tworzenia i realizacji polityki transportowej informacje o drogach wodnych śródlądowych, taborze, przewozach ładunków i pasażerów, relacjach ekonomicznych i nakładach inwestycyjnych oraz ekonomicznych aspektach ochrony środowiska w przedsiębiorstwach żeglugi śródlądowej. Opracowanie zawiera komentarz analityczny, wzbogacony elementami graficznymi oraz zestaw tablic prezentujących wyniki badań polskiej statystyki publicznej i Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich (Eurostatu), a także uwagi metodologiczne.

Przekazując niniejszą publikację, wyrażamy nadzieję, że spotka się ona z Państwa aprobatą i okaże się przydatnym źródłem danych. Będziemy wdzięczni wszystkim osobom i instytucjom za przekazanie uwag, komentarzy oraz wniosków, które będą mogły być wykorzystane w doskonaleniu badań oraz prezentacji wyników na temat żeglugi śródlądowej w Polsce.

Dyrektor  
Urzędu Statystycznego w Szczecinie



Magdalena Wegner

Prezes  
Głównego Urzędu Statystycznego



dr Dominik Rozkrut

Szczecin, październik 2024 r.

## Preface

The transport policy of the European Union is aimed to ensure smooth, efficient, safe and free movement of people and goods throughout the EU by means of integrated networks using all modes of transport, including inland waterways.

Inland shipping is considered an essential tool for the fundamental transformation of transport systems in the EU towards emission-free and multimodal mobility. Poland, as a member state of the European Union, signed the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN) and the current strategy directions assume to adapt the inland waterways to the modern needs of shipping, forwarding and tourism and to use the infrastructure for intermodal transport.

Publication *Inland waterways transport in Poland in 2022 and 2023* is the continuation of the previous edition prepared by the Maritime Statistics Centre, the Statistical Office in Szczecin. It comprises significant information from the standpoint of developing and pursuing the transport policy, on inland waterways, inland waterways, fleets, carried goods and passengers, as well as economic relations, investment outlays and economic aspects of the environmental protection in the inland waterways entities. This publication includes analytical remarks enriched with graphics and tables that show the results of surveys by the official statistics in Poland and the Statistical Office of the European Union (Eurostat), as well as methodological notes.

Handing over this publication, we express hope that it will meet with your approval and will prove to be a useful resource of data. We will be grateful to all people and institutions to send comments and suggestions regarding the content and scope of the information, which may be used to research improvement and way of presentation of the results regarding inland waterways in Poland.

Director  
of the Statistical Office in Szczecin



Magdalena Wegner, MSc.

President  
Statistics Poland



Dominik Rozkrut, Ph.D.

Szczecin, October 2024

# Spis treści

## Contents

Str.  
Page

Przedmowa . . . . .	3
Preface . . . . .	4
<b>Spis treści . . . . .</b>	<b>5</b>
Contents . . . . .	5
<b>Spis tablic . . . . .</b>	<b>6</b>
List of tables . . . . .	6
<b>Spis wykresów . . . . .</b>	<b>8</b>
List of charts . . . . .	8
<b>Spis map . . . . .</b>	<b>9</b>
List of maps . . . . .	9
<b>Objaśnienia znaków umownych . . . . .</b>	<b>10</b>
Symbols . . . . .	10
<b>Ważniejsze skróty . . . . .</b>	<b>10</b>
Major abbreviations . . . . .	10
<b>Synteza</b>	
Executive summary	
<b>1. Infrastruktura śródlądowych dróg wodnych . . . . .</b>	<b>11</b>
1. The infrastructure of inland waterways . . . . .	11
<b>2. Tabor żeglugi śródlądowej . . . . .</b>	<b>29</b>
2. Inland waterway transport fleet . . . . .	29
<b>3. Praca przewozowa w żegludze śródlądowej . . . . .</b>	<b>33</b>
3. The transport performance in inland waterways transport . . . . .	33
<b>4. Żegluga śródlądowa jako element polityki zrównoważonego rozwoju . . . . .</b>	<b>39</b>
4. Inland waterway transport as a part of a sustainable development policy . . . . .	39
<b>Żegluga śródlądowa w Polsce . . . . .</b>	<b>41</b>
Inland waterways in Poland . . . . .	41
<b>Przegląd międzynarodowy . . . . .</b>	<b>81</b>
International review . . . . .	81
<b>Uwagi metodologiczne . . . . .</b>	<b>87</b>
Methodological notes . . . . .	87
<b>Aneks . . . . .</b>	<b>91</b>
Annex . . . . .	91

# Spis tablic

## List of tables

Str.  
Page

### Żegluga śródlądowa w Polsce

#### Inland waterways in Poland

Tablica 1.	Drogi wodne śródlądowe żeglowne . . . . .	41
Table 1.	Navigable inland waterways . . . . .	41
Tablica 2.	Drogi wodne śródlądowe żeglowne według klas w 2023 r. . . . .	41
Table 2.	Navigable inland waterways by classes in 2023 . . . . .	41
Tablica 3.	Tabor śródlądowego transportu wodnego . . . . .	42
Table 3.	Inland waterways transport fleet. . . . .	42
Tablica 4.	Tabor śródlądowego transportu wodnego według roku budowy . . . . .	43
Table 4.	Inland waterways transport fleet by year of construction . . . . .	43
Tablica 5.	Tabor barkowy śródlądowego transportu wodnego według grup ładowności i roku budowy . . . . .	44
Table 5.	Inland waterways barges fleet by load capacity groups and year of construction . . . . .	44
Tablica 6.	Przewozy ładunków żegluga śródlądowa . . . . .	46
Table 6.	Inland waterways transport of goods . . . . .	46
Tablica 7.	Przewozy ładunków żegluga śródlądowa według rodzaju taboru . . . . .	48
Table 7.	Inland waterways transport of goods by type of vessel . . . . .	48
Tablica 8.	Przewozy ładunków żegluga śródlądowa w transporcie krajowym i międzynarodowym . . . . .	48
Table 8.	Domestic and international inland waterways transport of goods . . . . .	48
Tablica 9.	Przewozy ładunków żegluga śródlądowa według wybranych podgrup ładunków . . . . .	49
Table 9.	Inland waterways transport of goods by selected subgroups of goods . . . . .	49
Tablica 10.	Przewozy ładunków żegluga śródlądowa w transporcie krajowym według stref odległości . . . . .	51
Table 10.	Domestic inland waterways transport of goods by distance . . . . .	51
Tablica 11.	Przewozy ładunków żegluga śródlądowa w transporcie krajowym według grup ładunków . . . . .	52
Table 11.	Domestic inland waterways transport of goods by groups of goods . . . . .	52
Tablica 12.	Przewozy ładunków żegluga śródlądowa w transporcie międzynarodowym . . . . .	54
Table 12.	International inland waterways transport of goods . . . . .	54
Tablica 13.	Przewozy ładunków żegluga śródlądowa w transporcie międzynarodowym według grup ładunków . . . . .	55
Table 13.	International inland waterways transport of goods by groups of goods . . . . .	55
Tablica 14.	Eksport i import ładunków żegluga śródlądowa według grup ładunków i kraju załadunku i wyładunku w 2022 r . . . . .	60
Table 14.	Inland waterways exports and imports by groups of goods and country of loading/unloading in 2022. . . . .	60



	Str. Page	
Tablica 15.	Eksport i import ładunków żeglugą śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku i wyładunku w 2023 r. . . . .	66
Table 15.	Inland waterways exports and imports by groups of goods and country of loading/unloading in 2023 . . . . .	66
Tablica 16.	Eksport i import ładunków żeglugą śródlądową według krajów . . . . .	72
Table 16.	Inland waterways exports and imports of goods by countries . . . . .	72
Tablica 17.	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według relacji w 2022 r. . . . .	72
Table 17.	Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2022 . . . . .	72
Tablica 18.	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według relacji w 2023 r. . . . .	73
Table 18.	Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2023 . . . . .	73
Tablica 19.	Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową . . . . .	74
Table 19.	Inland waterways transport of passengers . . . . .	74
Tablica 20.	Podmioty świadczące usługi w zakresie żeglugi śródlądowej . . . . .	74
Table 20.	Entities conducting inland waterways transport activity . . . . .	74
Tablica 21.	Zatrudnienie i wynagrodzenia podmiotów prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej . . . . .	75
Table 21.	Employment, wages and salaries in entities conducting inland waterways transport activity . . . . .	75
Tablica 22.	Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej (ceny bieżące) . . . . .	75
Table 22.	Outlays on fixed assets for water management (current prices) . . . . .	75
Tablica 23.	Efekty rzeczowe uzyskane w wyniku przekazania do użytku inwestycji gospodarki wodnej . . . . .	75
Table 23.	Tangible effects of completed investments in water management . . . . .	75
Tablica 24.	Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według kierunków inwestowania i grup inwestorów (ceny bieżące) . . . . .	76
Table 24.	Outlays on fixed assets for water management by investment directions and group of investors (current prices) . . . . .	76
Tablica 25.	Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według źródeł finansowania i grup inwestorów (ceny bieżące) . . . . .	76
Table 25.	Outlays on fixed assets for water management by sources of financing and groups of investors (current prices) . . . . .	76
Tablica 26.	Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według kierunków inwestowania i źródeł finansowania (ceny bieżące) . . . . .	78
Table 26.	Outlays on fixed assets for water management by investment directions and sources of financing (current prices) . . . . .	78

## Przegląd międzynarodowy

### International review

Tablica 1 (27).	Przewozy ładunków w krajach UE według rodzaju transportu . . . . .	81
Table 1 (27).	Transport of goods in EU countries by type of transport . . . . .	81
Tablica 2 (28).	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w krajach UE według klasyfikacji grup towarowych NST 2007 . . . . .	82
Table 2 (28).	Inland waterways transport of goods in EU countries by NST 2007 classification of goods . . . . .	82

Tablica 3 (29).	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w krajach UE według kierunków transportu . . . . .	84
Table 3 (29).	Inland waterways transport of goods in EU countries by directions of transport . . . . .	84
Tablica 4 (30).	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w krajach UE według kwartałów . . . . .	85
Table 4 (30).	Inland waterways transport of goods in EU countries by quarters . . . . .	85
Tablica 5 (31).	Transport ładunków żeglugą śródlądową według rodzaju taboru . . . . .	86
Table 5 (31).	Inland waterways transport of goods by type of vessel . . . . .	86

## Spis wykresów

### List of charts

Wykres 1.	Gęstość sieci i długość śródlądowych dróg wodnych w wybranych krajach UE w 2022 r. . . . .	11
Chart 1.	Density and length of inland waterway network in selected EU countries in 2022 . . . . .	11
Wykres 2.	Tabor barkowy żeglugi śródlądowej w 2022 r. w wybranych krajach UE według rodzaju . . . . .	29
Chart 2.	Inland waterway transport barges in 2022 in the selected EU countries by types . . . . .	29
Wykres 3.	Struktura taboru żeglugi śródlądowej w 2022 r. w wybranych krajach UE według wieku (barki, holowniki, pchacze) . . . . .	31
Chart 3.	Structure of inland waterway transport fleet in 2022 in the selected EU countries by age (barges, tugs and pushers) . . . . .	31
Wykres 4.	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w Polsce według kwartałów . . . . .	37
Chart 4.	Inland waterway transport of goods in Poland by quarters . . . . .	37
Wykres 5.	Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w krajach Unii Europejskiej według kwartałów . . . . .	37
Chart 5.	Transport of goods in the European Union countries by quarters . . . . .	37
Wykres 6.	Struktura ładunków w Polsce i w krajach Unii Europejskiej w 2023 r. . . . .	38
Chart 6.	Structure of goods in Poland and the European Union countries in 2023 . . . . .	38

## Spis map

### List of maps

		Str. Page
Mapa 1. Map 1.	Śródlądowe drogi wodne objęte systemem RIS . . . . . Inland waterways covered by the RIS . . . . .	26 26
Mapa 2. Map 2.	Drogi wodne Odry i Wisły . . . . . Waterways of the Odra River and the Wisła River . . . . .	28 28
Mapa 3. Map 3.	Stocznie rzeczne w 2023 r. . . . . River shipyards in 2023 . . . . .	32 32
Mapa 4. Map 4.	Porty żeglugi śródlądowej w 2023 r. . . . . Inland waterway ports in 2023 . . . . .	35 35

## Objaśnienia znaków umownych

### Symbols

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

# 1. Infrastruktura śródlądowych dróg wodnych

## 1. The infrastructure of inland waterways

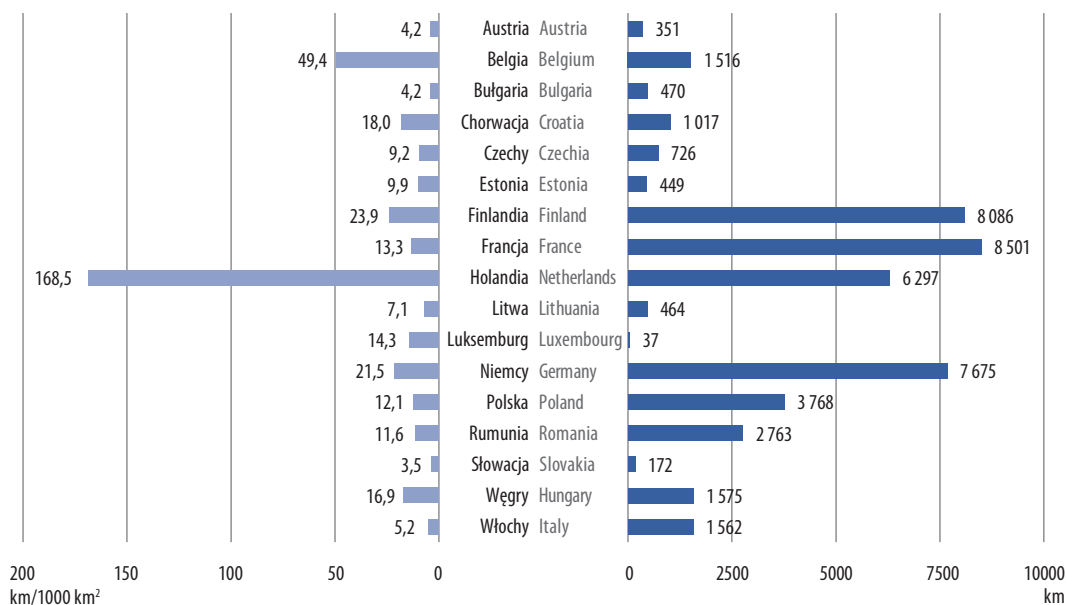
Obecna sieć dróg wodnych została ukształtowana przez naturalny układ rzek oraz połączenia kanałowe budowane głównie w XVIII i XIX wieku. Krajowa sieć dróg wodnych nie tworzy jednolitego układu komunikacyjnego lecz zbiór odrębnych i różnych jakościowo szlaków żeglownych. Polskie śródlądowe drogi wodne charakteryzują się niskimi parametrami eksploatacyjnymi. Zdecydowaną większość stanowią drogi o znaczeniu regionalnym. W 2023 r. krajowa sieć dróg wodnych obejmowała 3767 km, przy czym faktycznie eksploatowanych przez żeglugę było 3549 km dróg żeglownych. W porównaniu z innymi krajami UE, długość ta jest znacząca. Dłuższą siecią dróg wodnych charakteryzują się jedynie Niemcy, Finlandia, Francja i Holandia.

O warunkach naturalnych korzystnych dla rozwoju żeglugi śródlądowej świadczy relatywnie wysoki wskaźnik gęstości sieci. W Polsce na 1000 km<sup>2</sup> przypadało 12,1 km dróg żeglownych, a w UE-27 – średnio 10,0 km/1000 km<sup>2</sup>. Wyższym wskaźnikiem gęstości odznaczały się: Holandia (168,4), Finlandia (23,9), Niemcy (21,5), Węgry (16,9), Chorwacja (18,0) oraz Luksemburg (14,2).

The current inland waterway network has been shaped by the natural configuration of river and canal connections built mainly in the eighteenth and nineteenth centuries. The national inland waterway network does not form a uniform communication system but it is rather a collection of separate and qualitatively diverse navigable routes. On the other hand, Polish inland waterways are characterized by low operational parameters. The vast majority of roads are those of regional importance. In 2023 the national inland waterway network covers 3767 km of which actually 3549 km of inland navigable waterways are being exploited. Nevertheless, in comparison with other EU countries, this length is significant. Only Germany, Finland, France and the Netherlands have longer networks of waterways.

Due to the natural conditions favourable for the development of inland waterways, an indicator of network density is relatively high. There were 12.1 km of navigable waterways per 1000 km<sup>2</sup> in Poland while the average for EU-27 countries amounted to 10.0 km per 1000 km<sup>2</sup>. The following countries have higher density index: the Netherlands (168.4), Finland (23.9), Germany (21.5), Hungary (16.9), Croatia (18.0) and Luxembourg (14.2).

**Wykres 1. Gęstość sieci i długość śródlądowych dróg wodnych w wybranych krajach UE w 2022 r.**  
Chart 1. Density and length of inland waterway network in selected EU countries in 2022



Uwaga. Dla Belgii i Estonii dane za 2021 r.

Note. Data for Belgium and Estonia for 2021.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu [iww\_if\_infrstr] – stan w dniu 5 sierpnia 2024 r.

Source: own work based on Eurostat database [iww\_if\_infrstr] – as of 5 August 2024.

Podstawową sieć rzeczną i kanałową w Polsce tworzą <sup>1</sup>:

W dorzeczu Wisły:

- rzeki: Biebrza, Brda, Martwa Wisła, Nogat, Szkarpowa, Pisa i Wisła;
- kanały: Augustowski, Bartnicki, Bydgoski, Elbląski, Jagielloński, Łączański i Żerański;
- jeziora: Ruda Woda, Bartężek, Drużno, Jeziorak, Szeląg Wielki, Ewingi, Roś, jeziora na trasie kanału Augustowskiego i Elbląskiego oraz System Jezior Mazurskich, obejmujący jeziora połączone rzekami i kanałami, od jeziora Roś w miejscowości Pisz do jeziora Mamry w miejscowości Węgorzewo oraz boczne szlaki jeziora Mikołajewskiego od jeziora Nidzkiego.

W dorzeczu Odry:

- rzeki: Nysa Łużycka, Noteć, Warta, Parnica, Odra Zachodnia, Odra Wschodnia i Regalica;
- kanały: Gliwicki, Kędzierzyński, Ślesiański, Górnonotecki;
- przekopy: Klucz-Ustowo i Parnicki;
- jeziora: Dąbie i Gopło.

Ogólne zasady podziału dróg wodnych na klasy określone w przepisach ustawy o żegludze śródlądowej <sup>2</sup> wynikają z:

- maksymalnych parametrów statków, jakie mogą być dopuszczone do żeglugi;
- wielkości minimalnego prześwitu pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną.

The basic river and canal network in Poland consists of <sup>1</sup>:

In the Wisła river's basin:

- rivers: Biebrza, Brda, Dead Wisła, Nogat Szkarpowa, Pisa and Wisła;
- canals: Augustowski, Bartnicki, Bydgoski, Elbląski, Jagielloński, Łączański and Żerański;
- lakes: Ruda Woda, Bartężek, Drużno, Jeziorak, Szeląg Wielki, Ewingi, Roś, lakes on the line of the Augustowski and the Elbląski canal as well as Mazury Lake System including lakes connected by rivers and canals, from Lake Roś in the town of Pisz to Lake Mamry in Węgorzewo and side routes from Lake Mikołajewski to Lake Nidzkie.

In the Odra river's basin:

- rivers: Nysa Łużycka, Noteć, Warta, Parnica, Western Odra, Eastern Odra and Regalica;
- canals: Gliwicki, Kędzierzyński, Ślesiański, Górnonotecki;
- cuttings: Klucz-Ustowo and Parnicki;
- lakes: Dąbie and Gopło.

The general principles of inland waterways classification defined in provisions of the Act on Inland Waterways Transport <sup>2</sup> result from:

- maximal characteristics of vessels that may be allowed to sail;
- the size of the minimal overhead clearance of bridges, pipelines and other constructions that may cross a waterway.

<sup>1</sup> K. Woś „Żegluga śródlądowa – szanse rozwoju”, Szczecin 2010, str. 3.

<sup>1</sup> K. Woś „Development Trends for Inland Waterways in Poland”, Szczecin 2010, p. 3.

<sup>2</sup> Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, Dz.U. 2001, Nr 5, poz. 43 i Nr 100, poz. 1085.

<sup>2</sup> The Inland Waterways Transport Act of 21 December 2000, the Journal of Laws 2001, No. 5, item 43 and No. 100, item 1085.

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

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

a Patrz uwagi metodologiczne, ust. 4 na str. 87.  
a See methodological notes, item 4 on page 87.

Faktyczny podział śródlądowych dróg wodnych na klasy, dostosowujący klasyfikację polską do standardów międzynarodowych obowiązujących w krajach UE, został określony w Rozporządzeniu Rady Ministrów<sup>3</sup>.

Zgodnie z Rozporządzeniem, wymagania klas IV i V stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym, pozwalające na eksploatację statków o tonażu powyżej 1000 t, spełnia w Polsce około 5,5% ich długości. Jest to łącznie 205,9 km dróg posiadających parametry niezbędne dla nowoczesnej żeglugi.

Do dróg wodnych o parametrach klas międzynarodowych należą w Polsce:

- Wisła od ujścia Przemszy do połączenia z Kanałem Łączyńskim – 37,5 km (klasa IV),

The actual division of inland waterways into classes, adapting the Polish classification to the international standards that are in force in the EU countries, was stipulated in the Regulation of the Council of Ministers<sup>3</sup>.

According to the Regulation, the requirements for classes IV and V related to ways of international importance, allowing the operation of vessels of more than 1000 tonnes, are satisfied by about 5.5% of their length in Poland. It amounts to 205.9 km of ways with the parameters necessary for modern shipping.

Inland waterways which meet international standards are:

- the Wisła River from the mouth of Przemsza to connection with the Łączyński Canal – 37.5 km (class IV),

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

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

- Wisła od Płocka do stopnia wodnego Włocławek – 55 km (klasa Va),
- Martwa Wisła – 11,5 km (klasa Vb),
- Jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi – 9,5 km (klasa Vb),
- Odra od miejscowości Ognica do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej jako Regalica do ujścia do jeziora Dąbie – 44,6 km (klasa Vb),
- Odra Zachodnia – 36,3 km (klasa Vb),
- Rzeka Parnica i Przekop Parnicki od Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi – 6,9 km (klasa Vb).
- the Wisła River from Płock to water barrage Włocławek – 55 km (class Va),
- the Martwa Wisła River – 11.5 km (class Vb),
- Lake Dąbie to the border with Internal maritime waters – 9.5 km (class Vb),
- the Odra River from the town of Ognica to Klucz-Ustowo cutting and further as the Regalica River to the mouth of Lake Dąbie – 44.6 km (class Vb),
- the Western Odra River – 36.3 km (class Vb),
- the Parnica River and Parnicki cutting from the Western Odra River to the border with internal maritime waters – 6.9 km (class Vb).

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Od 1 stycznia 2018 r. gospodarowaniem zasobami wodnymi w Polsce zajmuje się Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, które jest głównym podmiotem odpowiedzialnym za krajową gospodarkę wodną. Wody Polskie działają na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U., poz. 1566 i 2180) oraz statutu nadanego Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 28 grudnia 2017 r. (Dz.U. 2017, poz. 2506). Wody Polskie są państwową osobą prawną, (art. 9 pkt 14 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych Dz.U. z 2016 r., poz. 1870, z późn. zm.), w skład której wchodzi następujące jednostki organizacyjne:

1. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej z siedzibą w Warszawie;
2. regionalne zarządy gospodarki wodnej z siedzibami w: Białymstoku, Bydgoszczy, Gdańsku, Gliwicach, Krakowie, Lublinie, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie, Warszawie i Wrocławiu;
3. 50 zarządów zlewni;
4. 330 nadzorów wodnych.

Istotną rolę w zakresie zarządzania drogami wodnymi odgrywa też minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej. Zgodnie z istniejącym stanem prawnym śródlądowe drogi wodne w Polsce stanowią mienie Skarbu Państwa i odpowiada za nie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie.

Dynamiczny rozwój transportu drogowego spowodował zachwianie równowagi systemu transportowego. Dla jego zrównoważenia coraz większą rolę powinny odgrywać takie rodzaje transportu jak kolej i żegluga śródlądowa, które ze względu na aspekty ekologiczne i minimalny udział w generowaniu kosztów zewnętrznych są najbardziej przyjazne społecznie.

Istotną inicjatywą, mającą na celu lepszą koordynację działań prowadzących do stworzenia europejskiej sieci dróg wodnych oraz ich ujednoczenia, było przyjęcie w 1996 r. przez Stały Komitet Transportu Wewnętrzznego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ „Porozumienia o Śródlądowych Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia” (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) zwanego w skrócie AGN. Umowa ta określa priorytetowe przedsięwzięcia inwestycyjne, które przy uwzględnieniu wymagań nowoczesnych technologii przewozów drogami wodnymi, prowadzić mają do:

- likwidacji wąskich gardeł czyli tych elementów dróg „E”, których parametry nie odpowiadają obecnym wymaganiom dróg wodnych międzynarodowego znaczenia, tzn. posiadają klasę niższą niż IV (tzw. podstawowe wąskie gardła) lub mimo, iż odpowiadają wymaganiom klasy IV, powinny być modernizowane w celu poprawy ich jakości i umożliwienia wzrostu przewozów (tzw. strategiczne wąskie gardła);

Since 01 January 2018 the national holding Państwowe Gospodarstwo Wodne „Wody Polskie” has been managing the water resources in Poland as the main entity responsible for the national water management. „Wody Polskie” acts on the basis of the Act dated 20 July 2017 – the Water Law (Journal of Laws, items 1566 and 2180) and the legal status conferred by the Decree of the Minister for the Environment of 28 December 2017 (Journal of Laws 2017, item 2506). „Wody Polskie” is a state legal person (art. 9 point 14 of the Laws dated 27 August 2009 on public finances, Journal of Laws 2016 item 1870, as amended) and it consists of:

1. the National Water Management Board based in Warszawa;
2. regional water management boards based in: Białystok, Bydgoszcz, Gdańsk, Gliwice, Kraków, Lublin, Poznań, Rzeszów, Szczecin, Warszawa and Wrocław;
3. 50 river basin management boards;
4. 330 water supervision authorities.

It is worth to stress that the Minister competent for inland navigation plays the crucial role in water road management. According to the present legal position, the holding Państwowe Gospodarstwo Wodne „Wody Polskie” is responsible for the inland waterways in Poland which are the property of the State Treasury.

The dynamic development of road transport has caused the imbalance in the transport system. For its sustainability, such modes of transport as rail and inland waterway transport, which are the most socially friendly taking into account the economic aspects and minimal participation in generating the external costs, should play an increasingly important role.

A crucial initiative, aimed at better coordination of activities leading to the creation of the European network of waterways and their unification, was adopted in 1996 by the Inland Transport Committee of United Nations Economic Commission for Europe, the document called „European Agreement on Main Inland Waterway of International Importance”, in abbreviation AGN. This agreement defines the priority investment projects which, taking into account the requirements of modern technology in inland waterways transport, aiming to:

- removing bottlenecks, that is, those elements of road “E” whose parameters do not satisfy the current requirements of inland waterways of international importance, i.e., that have a class lower than IV (the fundamental/basic bottlenecks) and although they comply with the requirements of class IV, they should be modernised to improve their quality and to enable increased share in transport (i.e. strategic bottlenecks);

- likwidacji brakujących ogniw, polegającej na powstawaniu dróg obecnie nieistniejących, ale stanowiących element przyszłej sieci dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu.

W stosunku do polskich dróg wodnych zalecenia wynikające z porozumienia AGN kwalifikują jako <sup>4</sup>:

- strategiczne wąskie gardło – rzekę Odrę – na odcinku od Widuchowej do Szczecina;
- podstawowe wąskie gardła:
  - rzekę Odrę – na odcinku od Koźła do Widuchowej oraz Kanał Gliwicki,
  - rzekę Wisłę – na odcinku od Warszawy do Płocka i od Włocławka do Gdańska,
  - rzekę Bug – na odcinku od Brześcia do jeziora Żegrzyńskiego,
  - kanał Żerański – od jeziora Żegrzyńskiego do Wisły;
- brakujące połączenia – kanał Odra-Dunaj-Łaba.

Sieć dróg wodnych ujętych w porozumieniu AGN obejmuje swoim zasięgiem obszar od Atlantyku po Ural, łącząc tym samym 37 krajów Europejskich w tym Polskę, przez którą prowadzą trzy spośród szlaków żeglugowych znajdujących się w wykazie standardów i parametrów sieci dróg wodnych międzynarodowego znaczenia zawartych w „Niebieskiej Księdze” wydanej na podstawie porozumienia AGN <sup>5</sup>:

- E 30 – łączący Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmując na terenie Polski Odrę od Świnoujścia do granicy z Czechami,
- E 40 – łączący Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem w rejonie Czarnobyla i dalej z Morzem Czarnym, obejmując na terenie Polski Wisłę od Gdańska do Warszawy, Narew oraz Bug do Brześcia,
- E 70 – łączący Holandię z Rosją i Litwą, a na terenie Polski obejmujący Odrę od ujścia Kanału Odra-Hawela do ujścia Warty w Kostrzynie, drogę wodną Wisła-Odra oraz od Bydgoszczy dolną Wisłę i Szarpawę lub Wisłę Gdańską.

- liquidation of the missing links, i.e., by construction of currently non-existing ways which are part of future network of inland waterways of international importance.

In relation to Polish inland waterways, recommendations resulting from the AGN agreement qualify as <sup>4</sup>:

- strategic bottleneck – the Odra river in the passage from Widuchowa to Szczecin;
- basic bottlenecks:
  - the Odra river, on the passages from Koźle to Widuchowa and the Gliwicki canal,
  - the Wisła river, on the passages from Warszawa to Plock and from Włocławek to Gdańsk,
  - the Bug river, on the passages from Brzeście to Lake Żegrzyńskie,
  - the Żerański canal, from Lake Żegrzyńskie to the Wisła river;
- missing links – the Odra-Danube-Elbe canal.

Inland waterways network included in the AGN agreement covers the area from the Atlantic to the Urals, combining 37 European countries including Poland where three shipping lanes from the list of standards and parameters of inland waterways networks of international importance included in the “Blue Paper” published under AGN agreement <sup>5</sup> flow through:

- E 30 – linking the Baltic Sea with the Danube river in Bratislava, including on the Polish territory the Odra river from Świnoujście to the border with Czechia,
- E 40 – linking the Baltic Sea in Gdańsk with the Dniepr river in the Chernobyl area and further with the Black Sea, including on the Polish territory the Wisła river from Gdańsk to Warszawa, the Narew river and from the Bug river to the Brest river,
- E 70 – linking the Netherlands with Russia and Lithuania, and on the Polish territory covering the Odra river from the mouth of the Odra-Havel canal to the mouth of the Warta river in Kostrzyn, waterway Wisła-Odra and from Bydgoszcz through the lower Wisła river and Szarpawa or the Wisła river in Gdańsk.

4 K. Woś „Żegluga śródlądowa... op. cit., str. 17.

4 K. Woś „Development Trends ... op. cit., p. 17.

5 Ibidem, str. 16.

5 Ibidem, p. 16.

Konwencja tworzy ramy prawne ułatwiające koordynację planów rozwoju i inwestycji śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym. Wszystko po to, by transport drogami wodnymi śródlądowymi w Europie był jeszcze bardziej efektywny i atrakcyjny dla użytkowników. AGN nie tylko opisuje międzynarodowe wodne szlaki śródlądowe, ale też określa parametry techniczne, jakie powinny one spełnić.

W dniu 6 marca 2017 r. dokonano aktu ratyfikacji „Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym” (AGN). Wykaz śródlądowych dróg wodnych określonych w porozumieniu jest spójny z postanowieniami zawartymi w „Założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030”.

Głównym celem porozumienia, z punktu widzenia działalności transportowej, jest budowa lub zmodernizowanie śródlądowych dróg wodnych w celu uzyskania parametrów co najmniej IV klasy żeglowności oraz spełnienia wymogów infrastruktury transportu śródlądowego dla sieci TEN-T.

Cel został podzielony na cztery priorytety obejmujące ogółem jedenaście zadań.

#### PRIORYTET I

Odrzańska Droga Wodna (E 30) – osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności i włączenie w europejską sieć dróg wodnych:

1. Likwidacja aktualnych wąskich gardeł.
2. Przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów klasy Va.
3. Budowa na terytorium Polski odcinka brakującego połączenia Dunaj-Odra-Łaba.
4. Budowa Kanału Śląskiego.

#### PRIORYTET II

Droga wodna rzeki Wisły – uzyskanie znacznej poprawy warunków nawigacyjnych:

1. Budowa kaskady Wisły od Warszawy do Gdańska.
2. Modernizacja górnej skanalizowanej Wisły oraz budowa stopnia wodnego w Niepołomicach.

#### PRIORYTET III

Połączenia Odra-Wisła-Zalew Wiślany oraz Warszawa-Brześć – rozbudowa dróg wodnych E 70 i E 40:

1. Przygotowanie do modernizacji drogi wodnej Odra-Wisła-Zalew Wiślany (E 70).
2. Przygotowanie do budowy polskiego odcinka międzynarodowej drogi wodnej Wisła-Dniepr (E 40) z Warszawy do Brześcia.

The agreement forms a legal framework facilitating co-ordination of development plans and inland investments of international importance in order to make inland waterways transport in Europe more efficient and attractive for users. Not only does AGN describe international inland waterways but it also stipulates technical parameters which they should fulfill.

On March 6, 2017, an act of ratification of the "European agreement on the main inland waterways of international importance" (AGN) was made. The list of inland waterways defined in the agreement is consistent with the provisions included in the "Assumptions for plans for the development of inland waterways in Poland for 2016–2020 with a view to 2030".

The main goal of the agreement, regarding transport, is the construction and modernisation of inland waterways to the parameters of at least navigability class IV and the adaptation to the requirements of the infrastructure of inland water transport network TEN-T.

The objective has been divided into four priorities covering eleven tasks.

#### PRIORITY I

Odra Waterway (E 30) – achievement of the international class navigability and inclusion in the European network of waterways:

1. Elimination of current bottlenecks,
2. Adaptation of the Odra Waterway to the parameters of class Va,
3. Building the Polish section of the missing Danube-Odra-Elbe link,
4. Construction of the Silesian Canal.

#### PRIORITY II

The Wisła river waterway:

1. Construction of the Wisła cascade from Warszawa to Gdańsk.
2. Modernization of the upper canalized section of the Wisła River and construction of barrages in Niepołomicze.

#### PRIORITY III

Connections Odra-Wisła-Wisła Lagoon and Warszawa-Brześć – development of waterways E 70 and E 40:

1. Preparation for modernisation of the Odra-Wisła-Wisła Lagoon waterway (E 70).
2. Preparation for construction of the Polish section of the Wisła-Dnieper international waterway (E 40) from Warszawa to Brest.

## PRIORYTET IV

Rozwój partnerstwa i współpracy na rzecz śródlądowych dróg wodnych:

1. Wdrożenie systemu usług informacji rzecznej (RIS).
2. Rozwój partnerstwa krajowego na rzecz śródlądowych dróg wodnych.
3. Rozwój współpracy międzynarodowej na rzecz śródlądowych dróg wodnych.

Tendencje na rynku transportowym Europy takie jak: gwałtowny rozwój ładunków zjednostkowanych (kontenerów), rozwój transportu w systemie ro-ro, konieczność rozwoju transportu intermodalnego, a także pogłębiająca się kongestia na europejskich drogach, w naturalny sposób wpływają na rozwój korytarzy transportowych.

Według prognoz do 2050 r. popyt na usługi transportu towarowego wzrośnie w Europie niemal trzykrotnie.

Wzrosną również koszty operacyjne związane z negatywnym wpływem ruchu towarowego na środowisko. Niezbędne będzie odpowiednie dostosowanie środków transportu, łańcuchów dostaw i źródeł paliwa. Transport będzie musiał być bardziej ekologiczny. Inwestycje w infrastrukturę logistyczną, mające na celu optymalizację przepływu towarów oraz towarzyszących im informacji coraz częściej mogą być poddawane certyfikacji ekologicznej typu LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) czy BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method), co przyczyni się do łagodzenia negatywnych efektów środowiskowych. Z punktu widzenia Polski duże znaczenie ma rozwój Korytarza środkowoeuropejskiego oraz Korytarza bałtyckiego. Z uwagi na nasze korzystne położenie w centralnej części kontynentu, konkurencyjny rynek pracy oraz duży, chłonny rynek wewnętrzny – jesteśmy ważnym partnerem w europejskiej sieci dystrybucji.

Przekłada się to również na rozwój branży magazynowej, zwiększa się liczba centrów logistycznych, które usprawniają procesy w łańcuchach dostaw wielu firm polskich oraz zagranicznych, dla których Polska coraz częściej stanowi ważny ośrodek dystrybucji na rynki europejskie. Dalszy rozwój transeuropejskich korytarzy transportowych niewątpliwie podniesie potencjał logistyczny zarówno kraju, jak i całego regionu Europy Środkowo-Wschodniej, przyczyniając się do utrzymania wysokiego popytu na powierzchnie magazynowe i przemysłowe.

## PRIORITY IV

Development of partnership and cooperation for inland waterways:

1. Implementation of the River Information Services (RIS) system.
2. Development of national partnership for inland waterways.
3. Development of international cooperation for inland waterways.

Trends on the transport market in Europe such as: the rapid transport development of unitised cargo (containers), the development of ro-ro system, the need for the development of multimodal transport as well as intensifying congestion on European roads, influence the development of transport corridors in a natural way.

According to the forecasts, by 2050 the demand for freight transport services in Europe will almost triple.

Operating costs related to the negative environmental impact of freight traffic will also increase. An appropriate adjustment of the means of transport, supply chains and fuel sources will be essential. Transport will have to be greener. Logistics investments can more and more often undergo ecological certification such as LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) or BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method), which will contribute to mitigating negative environmental effects. From the Polish point of view, the development of the Central European Corridor and the Baltic Corridor are of great importance. However, due to our favorable location in the central part of the continent, a competitive labor market and a large, absorbent internal market – we are an important partner in the European distribution network.

It results in the development of the warehouse industry as well as in an increasing number of logistics centers which streamline processes in the supply chains of many Polish companies and foreign entities for which Poland is increasingly an important distribution center for Europe-an markets. Further development of the trans-European transport corridors will undoubtedly enlarge the logistic potential of both the country and the entire region of Central and Eastern Europe, and as a result it will contribute to sustain a high demand for warehouse and industrial space.



Do działań podejmowanych na rzecz modernizacji śródlądowych dróg wodnych w Polsce należy projekt rewitalizacji Międzynarodowej Drogi wodnej E 70. Droga ta łączy Europę Zachodnią, od Antwerpii przez berliński węzeł śródlądowych dróg wodnych i przez północną Polskę, z rejonem Kaliningradu i dalej z systemem drogi wodnej Niemna (Pregoła i Dejma do Kłajpedy). Polski odcinek obejmuje teren województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, stanowiących prawie 41% powierzchni Polski i zamieszkiwanych przez ok. 31% ludności kraju.

Obecnie drogę E 70 zaliczyć można do II klasy, poza odcinkiem Noteci od ujścia Drawy do połączenia z Kanałem Bydgoskim, gdzie spełnione są jedynie parametry klasy Ib. Docelowo konieczna jest zatem rozbudowa polskiego odcinka E 70 do parametrów wymaganych dla międzynarodowych dróg wodnych, czyli do uzyskania IV klasy.

Gwarantuje to bezpieczną, całodobową żeglugę jednostek (barek motorowych i zestawów pchanych) o nośności do 1500 ton, przez ok. 300 dni w roku. Misją programu rewitalizacji MDW E 70 jest zrównoważony rozwój regionów położonych wzdłuż drogi wodnej E 70 poprzez rozwój różnych form żeglugi śródlądowej i pozostałych form aktywności. Do głównych celów należy: przywrócenie żeglugi, poprawa stanu środowiska naturalnego i jakości przestrzennej obszarów przywodnych, tworzenie narzędzi wspierających rozwój kooperacji, zmiany legislacyjne w systemie prawnym porządkujące zasady korzystania z wód, stworzenie systemu monitoringu, nadzoru i zintegrowanego zarządzania zasobami środowiska naturalnego obszarów przyległych. Cały proces rewitalizacji podzielony został na III etapy, które mają być realizowane w latach 2010–2025. Obecnie w porównaniu z 2010 r. na polskim odcinku MDW E70 dwukrotnie wzrosła liczba przystani żeglarskich. W nowej perspektywie finansowej 2021–2027 będą kontynuowane projekty z perspektywy 2014–2020, czyli m.in. eliminacja wąskich gardeł i poprawa bezpieczeństwa żeglugi. Cały czas prowadzone są również prace związane z bieżącym utrzymaniem rzeki.

27 kwietnia 2015 r. pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec zawarto Umowę o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim. W Umowie zawarto ustalenia dotyczące przebudowy granicznego odcinka Odry (od km 542,4 do km 704,1) i rzeki Odry Zachodniej (od km 0,0 do km 17,1). Ustalono m.in., że miejsca limitujące na Odrze granicznej muszą zostać zlikwidowane. W celu monitorowania i wspierania realizacji Umowy powołano Wspólny Komitet, do którego kompetencji należy wykonywanie zadań określonych w Umowie.

The activities undertaken for modernisation of inland waterways in Poland include a project of revitalization of the International waterway E 70. This road connects Western Europe, from the Antwerp through the Berlin communication junction of inland waterways and the northern Poland, with the Kaliningrad region, and then with the waterway system of the Niemen river (Pregoła and Dejma to Klaipeda). The Polish section includes the areas of Zachodniopomorskie, Lubuskie, Wielkopolskie, Kujawsko-Pomorskie, Pomorskie and Warmińsko-Mazurskie Voivodships, which constitute almost 41% of the Poland's territory and they are inhabited by approximately 31% of the population of the whole country.

Currently, the way E 70 can be classified as a class II, except for the Noteć river section from the mouth of the Drava river to the connection with the Bydgoski canal, where only the parameters of class Ib are fulfilled. Ultimately, it is therefore necessary to improve the current parameters of the Polish E 70 section to meet the parameters required for international waterways, that is to obtain a class IV.

This ensures safe, 24-hour shipping of vessels (motor barges and pushed convoys) with loading capacity of 1500 tonnes, for about 300 days a year. The mission of revitalising International inland waterway E 70 is a sustainable development of regions along the E 70 waterway through the development of various forms of inland waterways transport and other activities. The main objectives are: restoration of shipping, improving the condition of the environment and the spatial quality of water-edge areas, creation the tools supporting the development of cooperation, legislative changes in the legal system ordering the rules for water usage, creating a system of monitoring, inspection and integrated management of environmental resources of adjacent areas. The whole process of regeneration has been divided into III stages that are to be implemented between the years 2010–2025. The number of marinas located on the Polish section of MDW E70 has doubled since 2010. In the new Financial Perspective 2021–2027, the projects from the Financial Perspective 2014–2020 will be continued, i.e. those aimed at eliminating places where transit depths are limited and improving safety of inland navigation. Works related to the current maintenance of the river are to be continued.

On April 27, 2015, an Agreement on joint improvement of the situation on waterways on the Polish-German border was concluded between the governments of Poland and Germany. The Agreement included arrangements for the reconstruction of the border section of the Odra river (from km 542.4 to km 704.1 and the West Odra river from km 0.0 to km 17.1). It was established, inter alia, that the places on the Odra river along the border where water transit is limited, must be diminished. In order to monitor and support the implementation of the Agreement, a Joint Committee was established, the competence of which is to perform the tasks specified in the Agreement.

RIS to połączenie jednego lub więcej zharmonizowanych systemów informacyjnych obejmujących całość zasobów ludzkich, sprzętowych, programowych i komunikacyjnych, wraz z dotyczącymi ich uregulowaniami prawnymi, przeznaczonych do wypełniania zadań związanych z przetwarzaniem informacji na temat żeglugi śródlądowej. Na podstawie Dyrektywy 2005/44 obowiązek wdrożenia RIS obejmuje wszystkie śródlądowe drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym, tj. od klasy IV oraz znajdujące się na nich porty, które łączą się z innymi drogami o tym samym standardzie.

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

Obszarem objętym działaniem systemu RIS w Polsce jest Odra – od mostu autostradowego w Świecku do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej jako rzeka Regalica do ujścia do jeziora Dąbie, jezioro Dąbie do granicy z wodami morskimi, Odra Zachodnia – od jazu w miejscowości Widuchowa do granicy z wewnętrznymi wodami morskimi oraz Warta – od mostu drogowego w Świerkocinie do jej ujścia do Odry (łącznie 250 km w tym 30 km na Warcie).

Dalszy rozwój systemu RIS obejmie realizację projektu pn. „Kompleksowe wdrożenie RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej”. Ma on być współfinansowany ze środków UE. Wartość samego projektu rozbudowy systemu to ok. 30 mln zł. Obejmuje on obszar Odrzańskiej Drogi Wodnej ze szczególnym uwzględnieniem Wrocławskiego Węzła Wodnego. Łączna długość dróg wodnych, która zostanie objęta projektem to 150 km.

Centrum RIS świadczy usługi:

- elektronicznego raportowania statków (ERI Electronic Ship Reporting). Usługa ERI polega na zbieraniu za pomocą aplikacji sieci Web, przechowaniu i rozprowadzaniu raportów o rejsie i ładunku transportowanym przez statek;
- śródlądowych elektronicznych map nawigacyjnych (IENC Inland Electronic Navigational Chart). Mapy, obejmujące cały obszar RIS, dostarczają niezbędnych informacji nawigacyjnych dla kapitana, w tym o oznakowaniu nawigacyjnym, linii brzegowej, mostach;

RIS is the combination of appropriate regulations with one or more harmonised information systems, concerning the whole human, equipment, programme and communication resources, which are designed to process information on inland waterway transport. On the basis of the Directive 2005/44, a requirement to implement the RIS covers all inland waterways of international importance, that is, those from class IV and ports located along them which are linked with other waterways with the same standard.

The list of inland waterways in Poland where the RIS system was implemented, was defined by the Decree of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 8 January 2013 on the list of inland waterways where river information services (RIS) are implemented.

The Odra river within the territory of Poland is covered by the RIS – from the motorway bridge in Świecko to the Klucz-Ustowo cut and further as the Regalica River to its estuary in Lake Dąbie, Lake Dąbie to the border with internal sea waters, the Western Odra - from the weir in Widuchowa to the border with internal sea waters, and the Warta - from the road bridge in Świerkocin to its estuary with the Odra (a total of 250 km, including 30 km on the Warta river).

The further development of the RIS system includes the implementation of the project “Comprehensive RIS implementation for the Odra waterway”. This project is to be co-financed by the EU. The value of the system expansion project is approximately 30 million PLN. It covers the Odra waterway area, with particular emphasis of the Wrocław Floodway System. The total length of waterways to be included into the project will be 150 km.

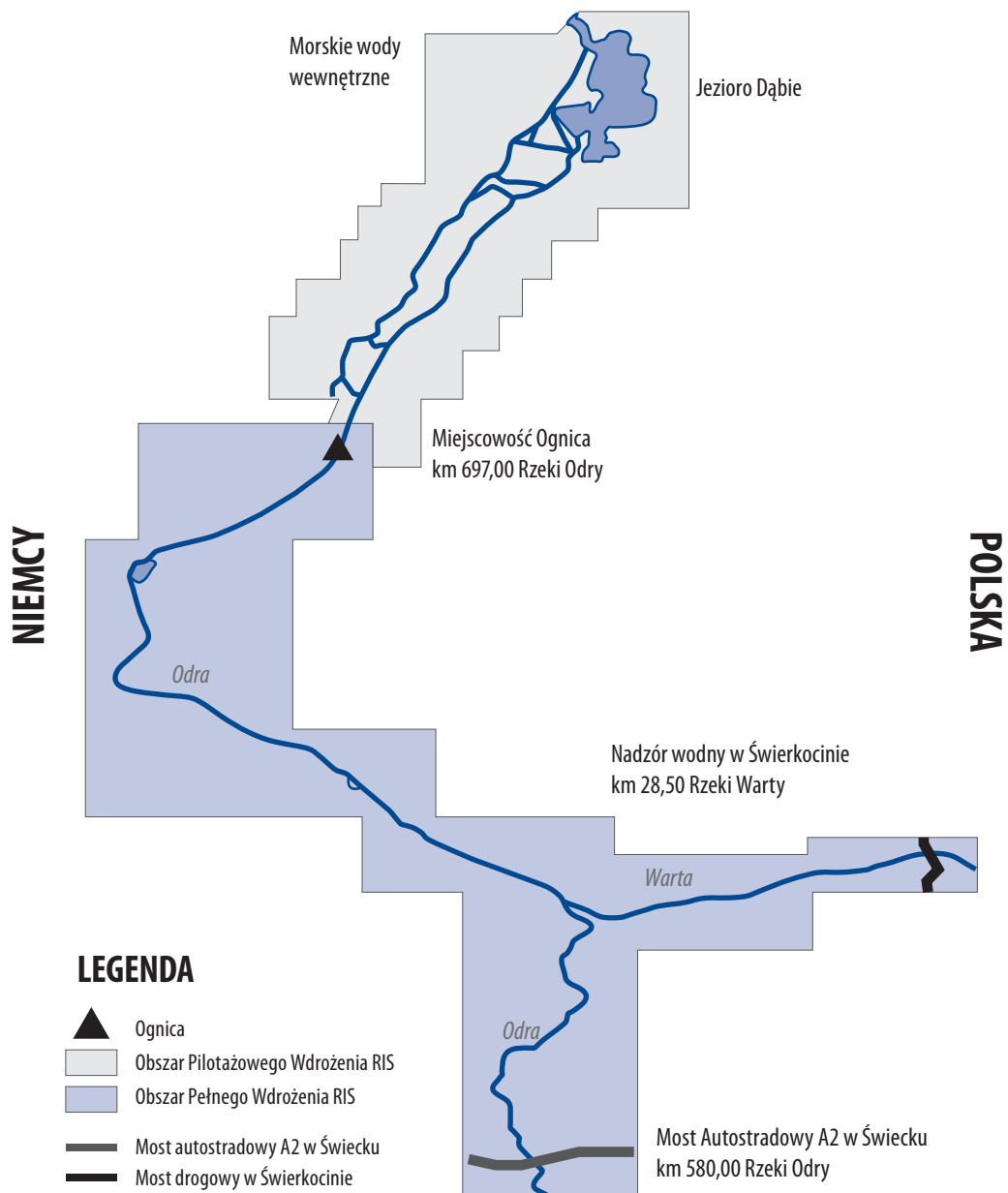
RIS Centre offers the following services:

- electronic ship reporting (ERI). ERI service consists in collecting data with web-applications, storing and disseminating reports on a voyage and freight transported by a vessel;
- inland electronic navigational chart (IENC). Maps covering the whole RIS area provide a lot of navigation information for skippers, including information about navigational marking, riverbank lines and bridges;

- komunikatów dla kapitanów statków (NtS Notice to Skippers). Za pomocą e-mail i strony internetowej dostarcza użytkownikom najważniejszych informacji dotyczących drogi wodnej i ruchu, a także informacji hydro-meteorologicznych, o stanie wody i ostrzeżeń lodowych;
- sensorów hydro-meteorologicznych dostarczających aktualnych informacji pogodowych i hydrologicznych dla prowadzenia bezpiecznej nawigacji na drogach śródlądowych, na których odnotowuje się szybkie i częste wahania stanu wody. Aktualna informacja o poziomie wody, szczególnie w przypadku prześwitów pod mostami oraz bieżący dostęp do komunikatów o stanie pogody na poszczególnych odcinkach trasy, wpływają przede wszystkim na bezpieczeństwo użytkowników systemu RIS, a także ułatwiają planowanie sprawnego przebiegu podróży;
- systemu śledzenia i namierzania statków (VTT Vessel Tracking and Tracing) składający się z 34 kamer oraz 11 radarów rozmieszczonych na obszarze działania RIS. VTT bazuje również na technologiach AIS (Automatic Identification System), GDPS (Global Differential Positioning System) oraz VHF, które odpowiadają za nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi, monitorowaniem ruchu oraz przekazywaniem informacji właściwym służbom i instytucjom.
- notice to skippers (NtS). It provides the most important information concerning a waterway, traffic, hydro-meteorological data, information about the condition of waters and ice warnings via an e-mail and a website;
- hydro-meteorological sensors provide up-to-date weather and hydrological information for safe navigation on inland roads where rapid and frequent water level fluctuations are recorded. Up-to-date information on the water level, especially in the case of clearances under bridges, and the ongoing access to weather reports for individual sections of the route, mainly determine the safety of RIS system users, but can also positively affect the logistic planning of the trip;
- Vessel Tracking and Tracing system (VTT) consists of 34 cameras and 11 radars located over the RIS area. VTT is based on AIS (Automatic Identification System), GDPS (Global Differential Positioning System) and VHF technologies which are responsible for supervision over shipping safety, monitoring traffic and transferring information to appropriate authorities and institutions.

**Mapa 1.**  
Map 1.

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



Źródło: Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie:  
<https://www.szczecin.uzs.gov.pl/ris-odra/elektroniczne-mapy-nawigacyjne/pobierz-mapy/>  
 Source: Inland Shipping Office in Szczecin:  
<https://www.szczecin.uzs.gov.pl/ris-odra/elektroniczne-mapy-nawigacyjne/pobierz-mapy/>

System RIS łączy się z podobnym systemem nadzoru ruchu VTMS (Vessel Traffic Management System) funkcjonującym na morskich wodach wewnętrznych w Szczecinie tworząc zintegrowaną platformę informacji nawigacyjnej na obszarze ujścia Odry. Integruje się również z niemieckim systemem RIS.

W dniu 10 września 2013 r. Komisja Europejska przyjęła Program NAIADES II <sup>6</sup> „ W kierunku jakości śródlądowego transportu wodnego”. Program obejmuje w szczególności następujące cele:

- poprawę jakości infrastruktury i funkcjonowania sektora żeglugi śródlądowej poprzez usunięcie barier hamujących jego rozwój i tzw. „wąskich gardeł”, np. nieodpowiednich wymiarów śluz, mostów lub torów wodnych oraz uzupełnianie „brakujących ogniów”;
- ochronę środowiska naturalnego poprzez dążenie do utworzenia ekologicznego i innowacyjnego sektora rynku. Wśród rozwiązań, które proponuje Komisja znajdują się m.in. nowe normy dla silników taboru żeglugi śródlądowej w celu zachęcenia do inwestycji w technologie niskoemisyjne, jak również udzielanie znaczącego wsparcia na rzecz badań i innowacji;
- włączenie żeglugi śródlądowej do multimodalnego łańcucha logistycznego poprzez lepsze połączenia z innymi rodzajami transportu;
- utworzenie miejsc pracy cechujących się wysoką jakością z wykwalifikowaną kadrą pracowników;
- integrację europejskich systemów rzecznych z europejskim obszarem transportu.

W 2016 r. przeprowadzono inwentaryzację śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym. Została ona przeprowadzona przez Departament Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Zebrano i opracowano materiały dotyczące:

- śluz żeglugowych,
- infrastruktury krzyżującej,
- portów śródlądowych, przystani, nabrzeży przeładunkowych,
- miejsc limitujących głębokości tranzytowe.

Uzupełniono je dodatkowo o informacje o elektrowniach wodnych zlokalizowanych na Odrzańskiej Drodze Wodnej i drodze wodnej rzeki Wisły. W wyniku przeprowadzonych prac zostało w 2017 r. wydane opracowanie pt. „Inwentaryzacja części składowych śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym”. Daje ono pogląd na skalę i zakres potrzebnych prac na śródlądowych drogach wodnych. Zbiór jest aktualizowany, a dostępne są informacje według stanu na 2018 r.

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en)

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en)

RIS is connected with a similar Vessel Traffic Management System (VTMS) operating on internal maritime waters in Szczecin creating an integrated platform of navigational information at the area of Odra estuary. It is also connected with the German RIS.

The European Commission has adopted on 10 September 2013 the NAIADES II <sup>6</sup> package "Towards quality inland waterway transport". The program includes following objectives:

- improving the quality and operation of inland waterway sector by removing barriers hindering its development and "bottlenecks" i.e. incorrectly installed lock, bridges or fairways and adding "missing links";
- protection of the natural environment by aiming to create an ecological and innovative market sector. The Commission proposes following solutions i.e.: new standards for engines of inland waterways transport fleet to encourage investment in low-emission technologies, as well as providing significant support for research and innovation;
- integration of inland waterway transport in the intermodal logistics chain through better connections with other modes of transport;
- development of high quality jobs with qualified staff;
- integrating inland waterway transport in the EU transport area.

In 2016, an inventory of inland waterways of special transport importance was started. It was carried out by the Department of Inland Navigation at the Ministry of Maritime Economy and Inland Navigation. Materials were collected and developed regarding:

- shipping locks,
- crossing infrastructure,
- inland ports, marinas, and transshipment quays,
- places limiting transit depths.

Information has been added about hydroelectric power plants on the Odra Waterway and the Wisła waterway. The result of the work carried out was a study published in 2017 entitled "Inventory inland waterway component parts of special transport importance". It shows the scale and scope of work needed on inland waterways. The dataset is updated and information is available as of 2018.

Na śródlądowych drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym zlokalizowane są łącznie 82 śluzy żeglugowe, z czego jedynie 5 ma parametry odpowiednie dla co najmniej IV klasy drogi wodnej. Odnotowano 123 mosty niespełniające minimalnych parametrów określonych dla drogi wodnej o znaczeniu międzynarodowym. Zidentyfikowano również liczne miejsca limitujące głębokości tranzytowe – miejsca ograniczające parametry eksploatacyjne obowiązujące dla aktualnej klasy drogi wodnej. Mają one charakter zarówno punktowy, jak i liniowy. Najwięcej miejsc limitujących głębokości tranzytowe jest na dolnej Wiśle, Odrze swobodnie płynącej, Odrze granicznej i Kanale Gliwickim. Jednak miejsca te są zmienne i zależą od wielu czynników, np. stanu wody.

Obecnie wiele obiektów infrastruktury związanej ze śródlądowymi drogami wodnymi nie jest wykorzystywanych i pełnią jedynie funkcję atrakcji turystycznych.

On inland waterways of particular importance for transport, there are a total of 82 navigation locks, of which only 5 have parameters suitable for at least class IV of the waterway. There were 123 bridges that do not meet the minimum parameters specified for waterways of international importance. Numerous places limiting the transit depth have been defined – they do not meet the requirements for the current class of the waterway. They are both point and linear. Most places are on the lower Wisła, the freely flowing Odra, the border Odra and the Gliwice Canal. They are variable and depend on many factors, e.g. the condition of the water.

Currently, a lot of inland waterway infrastructure is not used and some of them serve only as a tourist.

## Mapa 2.

Map 2.

### Drogi wodne Odry i Wisły

Waterways of the Odra River and the Wisła River



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

Source: own work based on publication Ministry of Maritime Economy and Inland Navigation "Inventory of inland waterways of special transport importance".

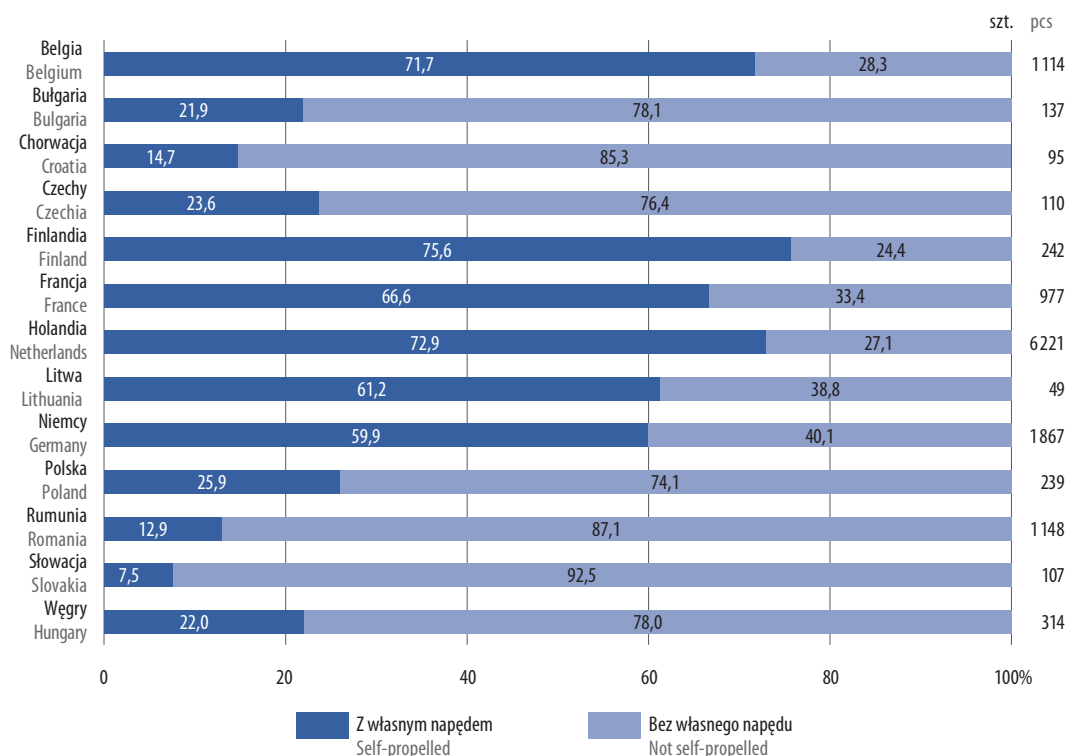
## 2. Tabor żeglugi śródlądowej

### 2. Inland waterway transport fleet

W Polsce w ostatnich latach ilość taboru ulega systematycznemu zmniejszeniu. Likwidowane są jednostki już zdekapitalizowane, a pozostałe są modernizowane. W 2023 r. liczba barek bez własnego napędu (barki do pchania i holowania) wyniosła 192 sztuki, tj. o 15 jednostek więcej niż w poprzednim roku. Zmniejszyła się liczba statków pasażerskich – o 7 jednostek (do 109). Tendencję wzrostową możemy zaobserwować w liczbie pchaczy oraz holowników żeglugi śródlądowej, która wyniosła 141 sztuki, tj. o 17 więcej niż w roku poprzednim. Zmniejszyła się natomiast liczba barek z własnym napędem – o 4 jednostki (do 58).

In Poland, the number of inland waterway fleet vessels has been systematically decreasing in recent years. Units which have already been decapitalized are being liquidated and the rest are being modernized. In 2023, the number of non-self-propelled (push and tow) barges amounted to 192, i.e. by 15 less than in the previous year. The number of passenger ships decreased – by 7 vessels (to 109). A growing trend is visible in the number of pushers and tugs as part of inland waterway fleet which amounted to 141 vessels, i.e. by 17 more against the previous year. However, the number of the self-propelled barges decreased – by 4 units (to 58).

**Wykres 2. Tabor barkowy żeglugi śródlądowej w 2022 r. w wybranych krajach UE według rodzaju**  
Chart 2. Inland waterway transport barges in 2022 in the selected EU countries by types



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu [iww\_eq\_loadcap] – stan w dniu 6 sierpnia 2024 r.  
Source: own work based on Eurostat database [iww\_eq\_loadcap] – as of 6 August 2024.

W strukturze rodzajowej taboru barkowego dominują jednostki wykorzystywane w systemie pchanym i holowanym (76,8% ogółu taboru barkowego), którymi w 2023 r. przewieziono 850,3 tys. ton ładunków (50,3% ogółu towarów przetransportowanych żeglugą śródlądową). W grupie taboru barkowego przeważały jednostki pływające o niższych parametrach konstrukcyjnych, wymagające niewysokich norm technicznych infrastruktury wodnej.

Koncepcje techniczne eksploatowanej obecnie floty śródlądowej zostały wypracowane na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych ubiegłego wieku, poprzez dostosowanie ich podstawowych parametrów technicznych do warunków nawigacyjnych występujących na krajowych drogach wodnych. Do 1958 r. transport wodny śródlądowy w Polsce opierał się na systemie holowania, przy czym ponad 90% holowników miało napęd parowy<sup>7</sup>. W połowie lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku, polski przemysł stoczniowy podjął prace nad budową barki motorowej (z własnym napędem), przeznaczonej do przewozu ładunków masowych i drobnicowych w warunkach żeglugi na Odrze.

Prace te zwieńczone zostały uruchomieniem seryjnej produkcji barek motorowych. Najbardziej rewolucyjną zmianą w żegludze śródlądowej było jednak wprowadzenie do eksploatacji zestawów pchanych, ze względu na możliwość zmniejszenia liczby członków załogi, uproszczenie konstrukcji, łatwiejszą nawigację, poprawę bezpieczeństwa ruchu, większą pojemność ładunkową. Za sprawą korzystnych wyników techniczno-eksploatacyjnych i nawigacyjnych systemu pchania, zaprojektowano i zbudowano pchacze typu TUR, a następnie BIZON, które do dziś stanowią trzon floty eksploatowanej przez polskich armatorów śródlądowych. Flota holowana w połowie lat siedemdziesiątych została prawie całkowicie wycofana z eksploatacji. Nieliczne holowniki wykorzystywane są jeszcze do przewozów pomocniczych oraz służą jako bazy i punkty zdawczo-odbiorcze. Zahamowanie rozwoju floty śródlądowej nastąpiło w latach osiemdziesiątych, a pogłębiło – w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, co spowodowało powstrzymanie prac nad dalszymi zmianami jakościowymi w technice przewozów wodnych śródlądowych oraz postępującą dekapitalizację taboru pływającego.

Push and tow barges dominated the breakdown of the inland waterway fleet (76.8% of total barge fleet) which in 2023 transported 850.3 thousand tonnes of cargo (50.3% of total cargo carried by the inland waterway fleet). Vessels with lower construction parameters, requiring lower technical standards for water infrastructure, were dominating.

Technological concepts of currently exploited inland waterways transport fleet were developed in 1950's and 1960's through adapting their basic technical parameters to navigation conditions on Polish waterways. Up to 1958 inland waterway transport in Poland was based on a tugging system with over 90% of tugs having steam-drive<sup>7</sup>. In the mid-1950's the Polish shipyard industry began works on building a motor barge (self-propelled) designed for transporting bulk and general cargo under navigation conditions on the Odra river.

The work was finished with starting a serial production of such barges. However, it was the introduction of pushed convoys that seemed to be the most dramatic change to the inland waterway transport, owing to the possibility to the need to employ a smaller number of crew, simplified construction, easier navigation, better safety and enhanced loading capacity. Favourable technological, operational and navigational performance of the push system resulted in the design and manufacture of TUR-type, followed by BIZON-type pushers which constitute the core part of inland waterway transport fleet operated by Polish owners. Over the mid 1970's, the towing fleet was almost completely withdrawn from operation. A few tugs and are still used for ancillary transport and serve as bases and collection sites. In the 1980's, the development of the inland waterway fleet became hampered and worsened in the 1990's, which resulted in refraining from further quality developments in the inland waterway carriages and a subsequent decapitalization of the fleet.

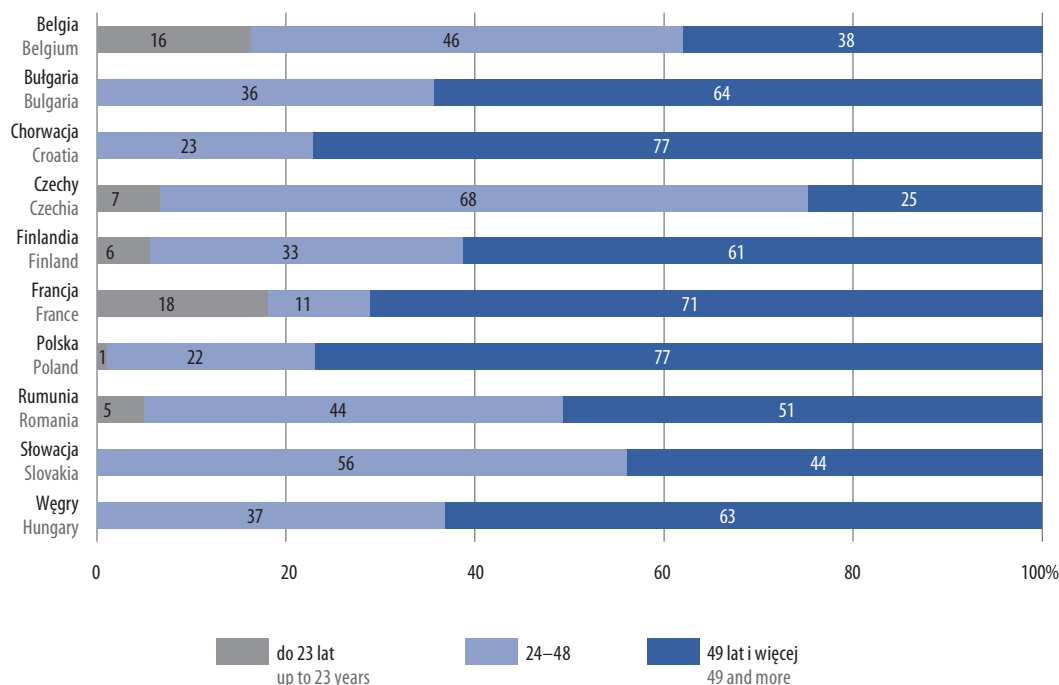
<sup>7</sup> K. Woś: „Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską”, Warszawa 2005 r.

<sup>7</sup> K. Woś: „Directions of activation of inland waterways transport in the area of the Odra mouth under the conditions of Poland's integration with the European Union”, Warsaw 2005.



### Wykres 3. Struktura taboru żeglugi śródlądowej w 2022 r. w wybranych krajach UE według wieku (barki, holowniki, pchacze)

Chart 3. Structure of inland waterway transport fleet in 2022 in the selected EU countries by age (barges, tugs and pushers)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu [iww\_eq\_age] – stan w dniu 6 sierpnia 2024 r.  
Source: own work based on Eurostat database [iww\_eq\_age] – as of 6 August 2024.

Wiek taboru żeglugi śródlądowej w Polsce znacznie przekracza normatywny okres jego użytkowania. Prawie 70% pchaczy oraz wszystkie barki z własnym napędem osiągnęły lub przekroczyły 40 lat. Barki bez własnego napędu w założeniach techniczno-projektowych budowano z myślą o 15 latach eksploatacji<sup>8</sup>, po których remont miał być nieopłacalny. Tymczasem wszystkie jednostki przekroczyły 15 lat, a eksploatacja taboru jest możliwa dzięki stałej jego modernizacji.

The age of inland waterway transport fleet considerably exceeds a normative exploitation period. Almost than 70% of pushers and all self-propelled barges reached or exceeded 40. The non-self-propelled barges were designed and constructed for their projected operational period of 15 years<sup>8</sup> beyond which any repairs to them would be uneconomical. However, a 100.0% of the fleet became older than 15 years. It is possible to operate the fleet only owing to perpetual repairs.

Poniżej zaprezentowano lokalizację przedsiębiorstw zajmujących się budową i remontem taboru rzeczny w Polsce.

Locations of enterprises building and repairing inland waterways transport fleet in Poland are presented below.

<sup>8</sup> E. Załoga, M. Rusak: „Dostosowanie polskiego transportu wodnego śródlądowego do wymogów i standardów UE”. Uniwersytet Szczeciński: Szczecin 2000, str. 25.

<sup>8</sup> E. Załoga, M. Rusak: „Adaptation of Polish inland waterways transport to the requirements and standards of EU” Szczecin University: Szczecin 2000, p. 25.

**Mapa 3.**  
Map 3.

**Stocznie rzeczne w 2023 r.**  
River shipyards in 2023



Źródło: opracowanie własne.  
Source: own work.

### 3. Praca przewozowa w żegludze śródlądowej

#### 3. The transport performance in inland waterways transport

W Polsce – kraju o dobrze rozwiniętej na tle Europy sieci rzecznej, odsetek przewozów ładunków transportem rzeczonym, w całości lądowych przewozów towarowych był niewielki i wyniósł mniej niż 0,1%, podczas gdy w niektórych krajach Unii Europejskiej kształtował się on na znacznie wyższym poziomie, np. w Holandii – 39,7%, Rumunii – 24,6% Bułgarii – 23,9%, Belgii – 11,5%, Luksemburgu – 8,0%, Niemczech – 7,2%.

Compared to Europe, Poland as a country with a well-developed river network modestly – below 0.1% – contributed to the whole inland freight transport whereas in several EU countries there were at much higher levels, i.e. in the Netherlands – 39,7%, Romania – 24.6% Bulgaria – 23,9%, Belgium – 11.5%, Luxembourg – 8.0%, Germany – 7.2%.

**Tablica 3. Struktura przewozów ładunków<sup>a</sup> według rodzaju transportu lądowego w krajach Unii Europejskiej w 2021 r.**

Table 3. Modal split of inland freight transport<sup>a</sup> in European countries in 2021

KRAJE Country	Transport towarowy Freight transport			
	drogowy road	kolejowy rail	wodny śródlądowy inland waterways	rurociągowy pipeline
	w % in %			
<b>OGÓŁEM (UE 27) TOTAL (EU 27)</b>	<b>74,6</b>	<b>16,4</b>	<b>5,4</b>	<b>3,6</b>
Austria Austria	61,7	27,0	1,9	9,5
Belgia Belgium	76,8	9,5	11,5	2,3
Bułgaria Bulgaria	54,6	19,2	23,9	2,3
Chorwacja Croatia	62,1	21,2	5,6	11,2
Cypr Cyprus	100,0	–	–	–
Czechy Czechia	75,1	22,3	0,0	2,6
Dania Denmark	87,8	8,4	–	3,8
Estonia Estonia	59,9	40,1	–	–
Finlandia Finland	72,7	26,9	0,4	–
Francja France	84,9	10,3	2,1	2,7
Grecja Greece	97,0	2,8	–	0,1
Hiszpania Spain	92,7	4,1	–	3,1
Holandia Netherlands	49,0	6,0	39,7	5,2
Irlandia Ireland	99,4	0,6	–	–
Litwa Lithuania	37,2	62,2	0,0	0,6
Luksemburg Luxembourg	85,6	6,5	8,0	–
Łotwa Latvia	45,9	52,7	–	1,4
Malta Malta	100,0	–	–	–
Niemcy Germany	71,9	18,6	7,2	2,3
Polska Poland	72,5	20,8	0,0	6,7
Portugalia Portugal	87,6	10,5	–	1,9
Rumunia Romania	48,7	24,8	24,6	2,0
Słowacja Slovakia	54,8	27,2	2,8	15,2
Słowenia Slovenia	66,4	33,6	–	–
Szwecja Sweden	71,0	28,8	0,2	–

a Na podstawie liczby tonokilometrów.

a Based on the number of tonne-kilometers.

**Tablica 3. Struktura przewozów ładunków<sup>a</sup> według rodzaju transportu lądowego w krajach Unii Europejskiej w 2021 r. (dok.)**

Table 3. Modal split of inland freight transport<sup>a</sup> in European countries in 2021 (cont.)

KRAJE Country	Transport towarowy Freight transport			
	drogowy road	kolejowy rail	wodny śródlądowy inland waterways	rurociągowy pipeline
	w % in %			
Węgry Hungary	65,8	25,1	4,1	5,0
Włochy Italy	83,3	12,0	0,1	4,6

a Na podstawie liczby tonokilometrów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Statistical Pocketbook 2023.

a Based on the number of tonne-kilometers.

Source: own work based on Statistical Pocketbook 2023.

Mimo układu śródlądowych dróg wodnych zgodnego z przebiegiem podstawowych ciągów ładunkowych, ta funkcja transportowa jest znacznie ograniczona ze względu na systematyczne pogarszanie się warunków nawigacyjnych na polskich drogach wodnych. W związku z powyższym, transportowa przydatność śródlądowych dróg wodnych uznanych za żeglowne może być analizowana w odniesieniu do<sup>9</sup>:

- drogi wodnej Odry o długość 693,1 km, która składa się z: Kanału Gliwickiego (41,2 km), Kanału Kędzierzyńskiego (5,9 km), odcinka Odry skanalizowanej od Koźła do Brzegu Dolnego (187 km), Odry swobodnie płynącej od Brzegu Dolnego do Szczecina wraz z Odrą Zachodnią (459 km);
- dróg wodnych delty Wisły;
- Górnej Wisły pomiędzy Krakowem a Oświęcimiem (90 km);
- drogi wodnej Warty od Kostrzyna n. Odrą do Lubonia k. Poznania (252 km).

Niskie parametry techniczne dróg wodnych znacznie utrudniają organizację przewozów na długich dystansach. Przewozy na Odrze wykazują charakter lokalny, co przekłada się na znaczne skrócenie odległości przewozu. Obecnie najlepsze warunki występują na Odrze górnej skanalizowanej oraz na dolnym odcinku Odry. Po modernizacji większe znaczenie transportowe zyskał Kanał Gliwicki. Do poprawy warunków przyczyniło się również oddanie do eksploatacji śluzy na stopniu wodnym Malczyce. Na Wiśle warunki są znacznie trudniejsze niż na Odrze, a wykonywanie przewozów na Wiśle śródkowej nie jest w ogóle możliwe. Na tym odcinku rozwija się jedynie żegluga turystyczna. Obecnie pod względem transportowym najlepiej wykorzystany jest dolny odcinek Wisły.

Despite the layout of inland waterways compatible with the main freight routes, this transport function is significantly limited due to the systematic deterioration of navigation conditions on waterways in Poland. Therefore, the transport suitability of inland waterways considered as navigable ones, may be analysed in reference to<sup>9</sup>:

- the Odra waterway with a length of 693.1 km which consists of: Gliwicki Canal (41.2 km), Kędzierzyński Canal (5.9 km), the Odra canalized from Koźle to Brzeg Dolny (187 km), of the free-flowing Odra from Brzeg Dolny to Szczecin together with the Western Odra river (459 km);
- the Wisła delta waterways;
- the Upper Wisła river between Kraków and Oświęcim (90 km);
- the Warta inland waterway from Kostrzyn nad Odrą to Luboń near Poznań (252 km).

Low technical parameters of the waterways significantly hinder the organization of transport over long distances. Transport on the Odra river is local, therefore the transport distance is short. Currently, the best conditions are in the upper canalised section and in the lower section. After the modernization, the Gliwicki canal gained greater importance in terms of transport. The opening of the lock on the Malczyce barrage also contributed to the improvement of navigation conditions. On the Wisła, shipping conditions are much more difficult than on the Odra. Transports are not possible on the central Wisła. Only tourist shipping develops in this section. Currently, in terms of inland transport, the lower section of the Wisła is the best used.

9 K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki „Kierunki rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce”, Infrastruktura Transportu 3/2008, str. 16.

9 K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki „Directions of development of inland waterways in Poland”, Infrastructure of Transport, 3/2008, p. 16.

Od 2016 r. ilość ładunków transportowanych przez polskich armatorów ulega systematycznemu zmniejszeniu. Dotyczy to zarówno przewozów realizowanych w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym.

Since 2016, the amount of cargo transported by Polish ship-owners has been systematically decreasing. This applies to national and international transport.

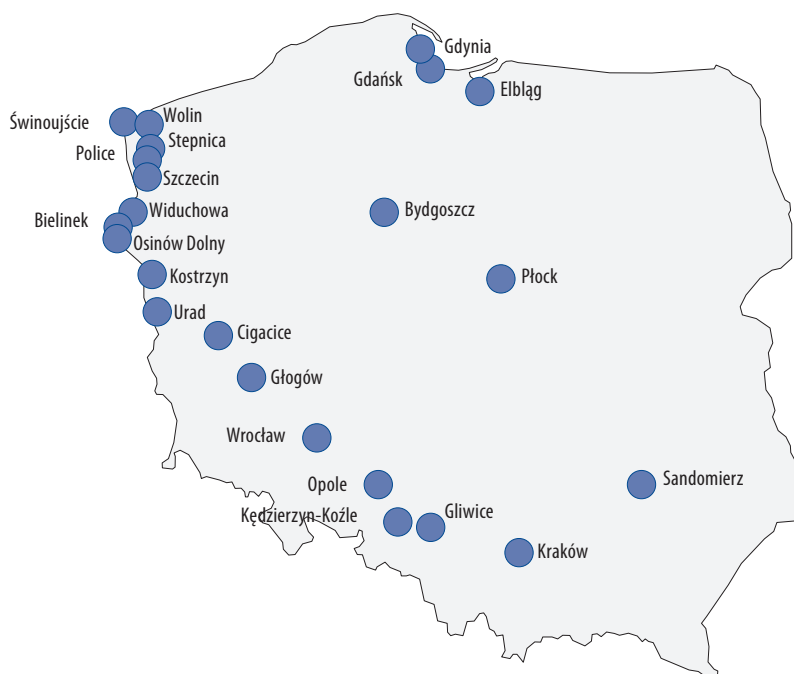
Statystyki dotyczące transportu ładunków śródlądowymi drogami wodnymi gromadzone są według portu załadunku/wyładunku.

Inland waterway transport statistics are collected by port of loading/unloading.

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

The map below presents locations of inland waterways ports in Poland at which cargo carried by inland waterways transport was transhipped in a surveyed period.

**Mapa 4. Porty żeglugi śródlądowej w 2023 r.**  
Map 4. Inland waterway ports in 2023



Źródło: opracowanie własne.  
Source: own work.

W latach 2022 i 2023 w transporcie śródlądowym w Polsce odnotowano spadek zarówno ilości przewiezionych towarów, jaki i wykonanej pracy przewozowej.

In 2022 and 2023 there was a decrease both in the quantity of freight transported and in the tonne-kilometres performed as part of inland waterways transport in Poland.

W 2022 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 2076,4 tys. ton ładunków, a praca przewozowa osiągnęła wielkość 445,1 mln t-km. Wartości te były mniejsze niż przed rokiem odpowiednio o 1388,3 tys. ton (o 40,1%) i 48,0 mln t-km (o 9,7%).

In 2022, 2076.4 thousand tonnes of goods were carried via inland waterways and tonnes-kilometres performed amounted to 445.1 million. It was less than in the previous year by 1388.3 thousand tonnes (by 40.1%) and 48.0 million tonne-kilometres (by 9.7%).

Większość przewozów ładunków zrealizowanych w 2022 r. żeglugą śródlądową przez polskich armatorów odbyła się w ramach transportu międzynarodowego – 1 408,7 tys. ton (67,8%); w komunikacji krajowej przewieziono 667,7 tys. ton (32,2%). W skali roku odnotowano spadek wielkości przewozów między portami zagranicznymi (o 16,7%), a ich udział w transporcie międzynarodowym ogółem wyniósł 82,2% (1 158,2 tys. ton), tj. o 2,7 p. proc. mniej niż w 2021 r. Zmniejszyły się przewozy ładunków eksportowanych (o 25,5% do 203,1 tys. ton), natomiast wzrosły przewozy ładunków i importowanych (o 45,2% do 45,8 tys. ton). Eksport stanowił 14,4% ogółu przewozów międzynarodowych, a głównym jego kierunkiem były Niemcy. Udział przewozów w tej relacji wyniósł 80,1% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi.

W 2023 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 1689,2 tys. ton ładunków, a w ujęciu pracy przewozowej wykonano 408,4 mln t-km. Wartości te były mniejsze niż przed rokiem odpowiednio o 387,1 tys. ton (o 18,6%) i 36,7 mln t-km (o 8,3%).

W ramach transportu międzynarodowego polscy armatorzy żeglugą śródlądową przewieźli 1275,0 tys. ton (75,5%), natomiast w komunikacji krajowej – 414,2 tys. ton (24,5%). W skali roku odnotowano spadek wielkości przewozów między portami zagranicznymi (o 4,8%), mimo to ich udział w transporcie międzynarodowym ogółem był dominujący i w 2023 r. wyniósł 86,5% (wzrost o 4,3 p. proc.). Zmniejszyły się przewozy ładunków eksportowanych (o 19,9% do 162,6 tys. ton) oraz przewozy ładunków importowanych (o 82,3% do 8,1 tys. ton). Eksport stanowił 12,8% ogółu przewozów międzynarodowych, a głównym jego kierunkiem były Niemcy. Przewozy w tej relacji stanowiły 87,6% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi.

W 2023 r. średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w transporcie międzynarodowym wyniosła 303,0 km (przed rokiem 294,7 km), a w transporcie krajowym – 53,3 km (przed rokiem 44,8 km).

W 2022 r. w porównaniu z rokiem poprzednim największe spadki zarówno przewozów ładunków, jak i wykonanej pracy przewozowej odnotowano w II kwartale (odpowiednio o 46,5% i 13,7%), natomiast w 2023 r. największe spadki wystąpiły w III kwartale (odpowiednio o 24,5% i 21,5%).

Przewozy ładunków w poszczególnych kwartałach w latach 2022 i 2023 przedstawiają poniższe wykresy.

Most of the cargo transportation carried out in 2022 by inland waterways by Polish shipowners took place in international transport – 1408.7 thousand tonnes (67.8%); national transport carried 667.7 thousand tonnes (32.2%). On a year-to-year basis there was a decrease in the volume of freight carried between foreign ports decreased (by 16.7%), and it contributed to 82.2% of total international transport of (1158.2 thousand tonnes), i.e. 2.7 pp. less than in 2021. Exports of goods decreased by 25.5% to 203.1 thousand tonnes, while the import increased and imported by 45.2% to 45.8 thousand tonnes. Exports accounted for 14.4% of total international freight, with Germany as the main destination. The share of freight flowing through this route represented 80.1% of total exports of goods by inland waterways.

In 2023, 1689.2 thousand tonnes of goods were carried via inland waterways, performance amounted to 408.4 million tonne-kilometres. It was less than in the previous year by 387.1 thousand tonnes (by 18.6%) and 36.7 million tonne-kilometres (by 8.3%).

Polish inland waterway shipowners carried 1275.0 thousand tonnes (75.5%), whereas 414.2 thousand tonnes of freight (24.5%) were transported on domestic routes. On a year-to-year basis there was a decline in carriages between ports abroad – by 4.8%, nevertheless its contribution to total international transport of goods was dominant and in 2023 amounted to 86.5% (a growth of 4.3 pp). The volume of exports decreased by 19.9% to 162.6 thousand tonnes and the imports lowered by 82.3% to 8.1 thousand tonnes. The exports accounted for 12.8% of total international freight with Germany as the main destination. The share of freight flowing through this route represented 87.6% of total exports of goods by inland waterways.

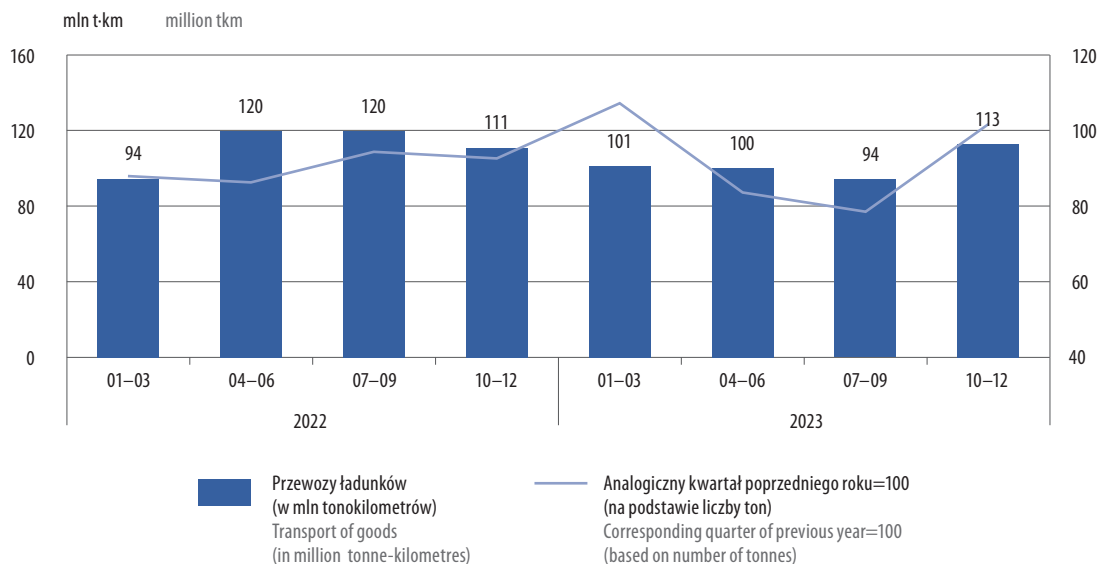
In 2023, the average transport distance per 1 ton of cargo in international transport amounted to 303.0 km (294.7 km in the previous year) and in domestic transport 53.3 km (44.8 km, in a year before).

In comparison to the previous year, In 2022, the most annual decreases in cargo transport both in the goods transport and the tonne kilometres performed were recorded in the second quarter (by 46.5% and 13.7%, respectively); whereas the most dramatic declines in 2023 occurred in the third quarter (by 24.5% and 21.5%, respectively).

The graphs below present the transport of goods by quarters in the years 2022–2023.

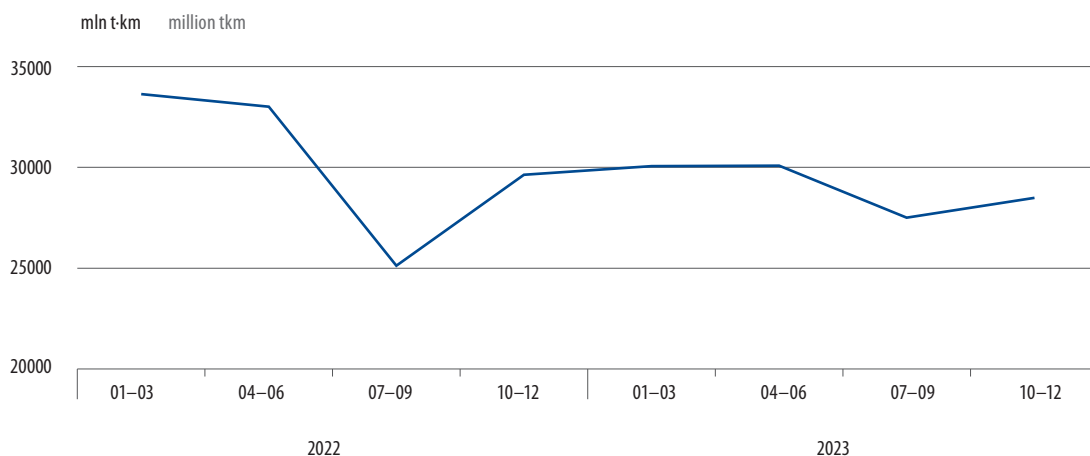
**Wykres 4.**  
Chart 4.

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



**Wykres 5.**  
Chart 5.

**Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w krajach Unii Europejskiej według kwartałów**  
Transport of goods in the European Union countries by quarters



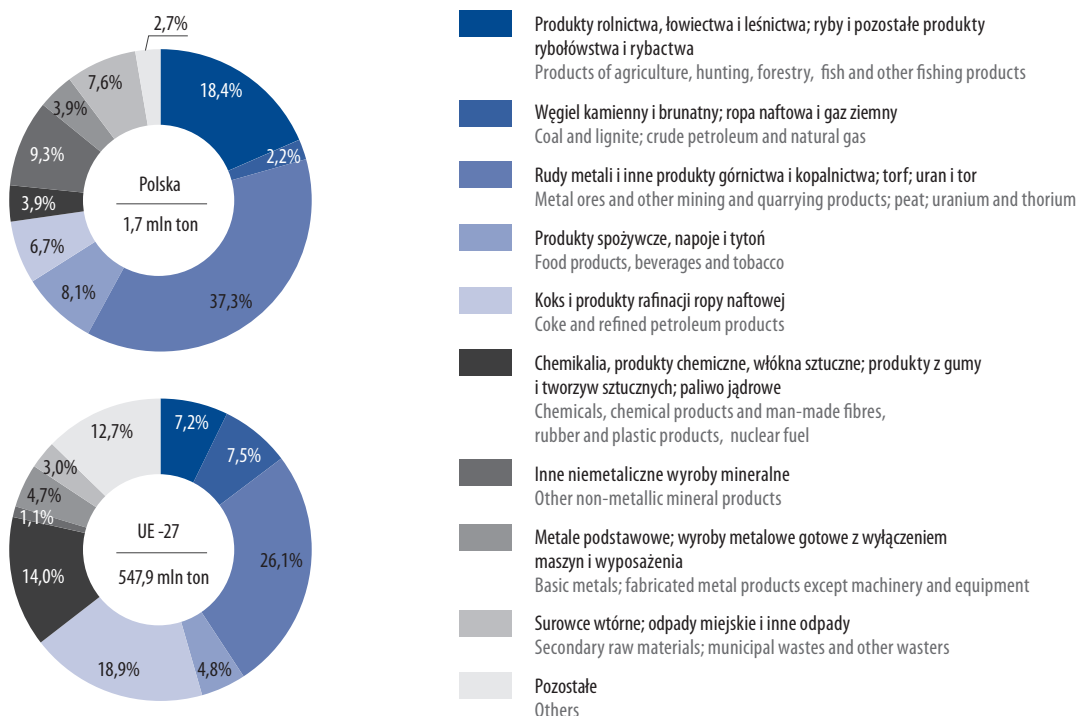
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu [iww\_go\_qnave] – stan w dniu 11 lipca 2024 r.  
Source: own work based on Eurostat database [iww\_go\_qnave] – as of 11 July 2024.

**Wykres 6.**

Chart 6.

**Struktura ładunków w Polsce i w krajach Unii Europejskiej w 2023 r.**

Structure of goods in Poland and the European Union countries in 2023



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu [iww\_go\_atygo] – stan w dniu 2 sierpnia 2024 r.  
Source: own work based on Eurostat database [iww\_go\_atygo] – as of 2 August 2024.

W 2023 r. w Polsce podobnie jak w poprzednich latach dominowały przewozy towarów z grupy rudy metali oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa (37,3%).

Poza przewozami towarów, żegluga śródlądowa realizuje przewozy pasażerów, które są elementem oferty turystycznej. W Polsce liczba przewiezionych pasażerów w 2023 r. wyniosła 1128,0 tys. i było to o 2,5% więcej niż przed rokiem (1100,9 tys.).

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

In 2023, metal ores and other mining and quarrying products dominated (37.3%) the structure of transported goods as in previous years.

In addition to freight, inland waterway shipping is used for carrying passengers, which constitutes a part of tourist attractions. In Poland, the number of inland waterway passengers transported in 2023 amounted to 1128.0 thousands and increased by 2.5% in comparison with 2022 (1100.9 thousands).

The tourist and recreational offer is systematically being expanded; the emergence of new forms of water tourism adapted for modern expectations became a new phenomenon. The development of tourist shipping means that many local routes that do not meet the requirements of international or even local inland waterway shipping are increasingly being used for recreational purposes, contributing to the socioeconomic activation of Poland's regions.



## 4. Żegluga śródlądowa jako element polityki zrównoważonego rozwoju

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

Jednym z podstawowych celów europejskiej polityki transportowej jest harmonijne połączenie dwóch celów: utrzymania mobilności jako podstawowego warunku rozwoju społeczno-gospodarczego oraz ochrony środowiska naturalnego, tj. zapewnienia tzw. „zrównoważonego rozwoju” (sustainable development)<sup>10</sup>. Kontynuacja dotychczasowych kierunków rozwoju transportu, skoncentrowanych na wzroście udziału transportu samochodowego, prowadzi do wzrostu kongestii i zanieczyszczenia środowiska, wywołując tym samym poważne utrudnienia w funkcjonowaniu gospodarki. W tej sytuacji istnieje konieczność podjęcia działań polegających na wspieraniu i promowaniu rozwoju gałęzi transportu bardziej przyjaznych dla środowiska. Do takich należy żegluga śródlądowa, której degradacyjny wpływ na środowisko naturalne jest relatywnie niski m.in. ze względu na:

- małe zużycie energii,
- niską emisję zanieczyszczeń powietrza,
- możliwość znacznego zmniejszenia kongestii na drogach w wyniku przejęcia przewozów transportu samochodowego,
- niższe koszty zewnętrzne

Niską energochłonność żeglugi śródlądowej obrazuje mniejsza ilość zużytego paliwa w porównaniu z innymi gałęziami transportu, z czym wiąże się również znacznie niższa niż w transporcie samochodowym emisja zanieczyszczeń powietrza.

Dodatkowym atutem transportu wodnego śródlądowego jest ładowność i masowość floty rzecznej, pozwalająca na sprawną obsługę nawet największych statków morskich. Jeden duży statek rzeczny lub zestaw pchany zastąpić może bowiem nawet kilkaset samochodów. Mniejsze statki, eksploatowane na lokalnych drogach wodnych zastępując kilkadziesiąt samochodów również mogą przyczynić się do zmniejszenia kongestii oraz zagrożenia bezpieczeństwa na drogach kołowych<sup>11</sup>.

One of the main objectives of the European transport policy is the harmonious combination of two targets: to maintain mobility as a basic condition for socioeconomic development and environmental protection, i.e., to ensure the so-called „sustainable development”<sup>10</sup>. The continuation of the current directions in transport development in favour of the growth of road transport contribution leads to increased congestion and pollution, thus causing severe difficulties in functioning of the economy. In this situation, there is a need to take measures to support and promote the development of more environmentally friendly modes of transportation. These include inland shipping, whose devastating impact on the natural environment is relatively low due to, i.e.:

- low energy consumption,
- low air pollution emissions,
- the possibility of a significant congestion reducing on the roads as a result of taking over the goods road transport,
- lower external costs.

Low energy consumption of inland waterway transport is reflected by a lower quantity of the fuel consumed in comparison to other modes of transportation, which also entails significantly lower emissions of air pollutants than in road transport.

An additional advantage of inland waterway transport is the load capacity and prevalence of the river fleet, which enables to efficiently handle even the largest sea-going vessels. Smaller ships, operating in local waterways by replacing dozens of cars, can also help to reduce congestion and improve safety on roads<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> White Paper. European transport Policy for 2010: time to decide. Luxembourg 2001.

<sup>10</sup> White Paper. European transport Policy for 2010: time to decide. Luxembourg 2001.

<sup>11</sup> K. Wojewódzka-Król „Kierunki rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce: założenia do strategii na lata 2007-2013”, str. 11.

<sup>11</sup> K. Wojewódzka-Król „Directions of the development of inland waterways transport in Poland: assumptions for a strategy for the years 2007-2013”, p. 11.

Transport śródlądowy pozostaje jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportu, głównie poprzez niemal całkowite oddzielenie przewozów towarowych od pasażerskich. Ponadto, wysoki stopień specjalizacji przewozów, który przejawia się dostosowaniem środków transportu do specyfiki ładunku, regulacje prawne dotyczące zwłaszcza transportu ładunków niebezpiecznych oraz wymagania dotyczące szkoleń załóg statków powodują, że zagrożenie bezpieczeństwa w tej gałęzi transportu jest minimalne. Świadczy o tym fakt, iż w 2023 r. w rejestrach wypadków żeglugowych prowadzonych przez właściwe miejscowe urzędy żeglugi śródlądowej, odnotowano jedynie 3 wypadki, a rok wcześniej – 12. Żaden z zarejestrowanych wypadków nie był związany z przewozem ładunków niebezpiecznych.

Inland waterway transport remains one of the safest modes of transportation, mainly through the almost complete separation of freight from passenger transport. In addition, the high degree of transport specialisation which manifests itself in the adaptation of the transport equipment to cargo characteristics, legal regulations focusing on the transport of dangerous cargo and requirements for the training of ship crews mean that the safety risks in this mode of transport are at the minimum. This is evidenced by the fact that in 2023, only 3 accidents were recorded in the shipping accident registers kept by the locally competent offices for inland waterway transport, and 12 in the preceding year. None of the recorded accidents were related to the carriage of dangerous cargo.

# Żegluga śródlądowa w Polsce

## Inland waterways in Poland

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

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022	2023
	w kilometrach in kilometres	
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>3767,8</b>	<b>3767,4</b>
w tym eksploatowane of which exploited	3549,2	3549,2
Rzeki żeglowne Navigable rivers	2522,6	2522,2
w tym eksploatowane of which exploited	2329,4	2329,4
Jeziora żeglowne Navigable lakes	254,8	254,8
w tym eksploatowane of which exploited	254,8	254,8
Sztuczne drogi wodne Artificial inland waterways	990,4	990,4
w tym eksploatowane of which exploited	965,0	965,0
w tym: of which:		
kanały canals	334,7	334,7
skanalizowane odcinki rzek canalized segments of rivers	655,7	655,7

**Tablica 2. Drogi wodne śródlądowe żeglowne według klas w 2023 r.**  
Table 2. Navigable inland waterways by classes in 2023

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Ogółem Total		Drogi wodne według klas o znaczeniu Waterways according to classes of significance								Drogi wodne eksploatowane Exploited waterways	
			regionalnym regional				międzynarodowym international					
	w km in km	w odsetkach in percent	Ia	Ib	II	III	IV	Va	Vb	w kilometrach in kilometres		w % ogółem in % of total
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>3767,4</b>	<b>100,0</b>	<b>1185,7</b>	<b>903,6</b>	<b>1047,2</b>	<b>425,0</b>	<b>37,5</b>	<b>46,8</b>	<b>121,6</b>	<b>3549,2</b>	<b>94,2</b>	
Rzeki żeglowne uregulowane Navigable regulated rivers	2522,2	66,9	873,7	762,2	674,0	115,6	–	–	96,7	2329,4	92,4	

**Tablica 2. Drogi wodne śródlądowe żeglowne według klas w 2023 r. (dok.)**  
Table 2. Navigable inland waterways by classes in 2023 (cont.)

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

**Tablica 3. Tabor śródlądowego transportu wodnego  
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 3. Inland waterways transport fleet  
As of 31 December

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022	2023
Holowniki Tugs	26	30
moc w kW power in kW	6396	6851
Pchacze Pushers	98	111
moc w kW power in kW	25221	26434
Barki Barges	239	250
nośność w tonach wymierzonych load capacity in measured tonnes	127540	129890
barki z własnym napędem self-propelled barges	62	58
moc w kW power in kW	24710	23205
nośność w tonach wymierzonych load capacity in measured tonnes	49134	45695
barki do pchania pushed barges	177	191
nośność w tonach wymierzonych load capacity in measured tonnes	78406	84075

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

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

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022	2023
Statki pasażerskie Passenger vessels	116	109
moc w kW power in kW	14207	13383
miejsca pasażerskie passenger seats	11017	10487

**Tablica 4. Tabor śródlądowego transportu wodnego według roku budowy  
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 4. Inland waterways transport fleet by year of construction  
As of 31 December

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022	2023	
	w sztukach in units		2022=100
Holowniki Tugs			
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>26</b>	<b>30</b>	<b>115,4</b>
Do 1949 r. Up to 1949	2	2	100,0
1950–1969	8	10	125,0
1970–1979	4	5	125,0
1980–1989	9	9	100,0
1990–1999	1	1	100,0
2000–2009	2	3	150,0
2010 r. i późniejszy 2010 and later	–	–	.
Pchacze Pushers			
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>98</b>	<b>111</b>	<b>113,3</b>
Do 1949 r. Up to 1949	3	3	100,0
1950–1969	20	26	130,0
1970–1979	44	47	106,8
1980–1989	27	31	114,8
1990–1999	4	4	100,0
2000–2009	–	–	.
2010 r. i późniejszy 2010 and later	–	–	.

**Tablica 4. Tabor śródlądowego transportu wodnego według roku budowy (dok.)  
Stan w dniu 31 grudnia**

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

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022		2023	
	w sztukach in units		2022=100	
Barki Barges				
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>239</b>	<b>250</b>	<b>104,6</b>	
Do 1949 r. Up to 1949	15	17	113,3	
1950–1969	66	66	100,0	
1970–1979	76	80	105,3	
1980–1989	76	78	102,6	
1990–1999	6	8	133,3	
2000–2009	–	–	.	
2010 r. i późniejszy 2010 and later	–	1	.	
Statki pasażerskie Passenger vessels				
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>116</b>	<b>109</b>	<b>94,0</b>	
Do 1949 r. Up to 1949	11	11	100,0	
1950–1969	49	46	93,9	
1970–1979	11	12	109,1	
1980–1989	9	8	88,9	
1990–1999	9	9	100,0	
2000–2009	13	11	84,6	
2010 r. i późniejszy 2010 and later	14	12	85,7	

**Tablica 5. Tabor barkowy śródlądowego transportu wodnego według grup ładowności i roku budowy  
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 5. Inland waterways barges fleet by load capacity groups and year of construction  
As of 31 December

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022		2023	
	w sztukach in units		w tonach wymierzonych in measured tonnes	
Barki z własnym napędem Self-propelled barges				
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>62</b>	<b>58</b>	<b>49134</b>	<b>45695</b>
Ładowność: Load capacity:				
do 249 ton up to 249 tonnes	–	–	–	–
250–399	–	–	–	–
400–449	2	2	861	861

**Tablica 5. Tabor barkowy śródlądowego transportu wodnego według grup ładowności i roku budowy(dok.)  
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 5. Inland waterways barges fleet by load capacity groups and year of construction (cont.)  
As of 31 December

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022	2023	2022	2023
	w sztukach in units		w tonach wymierzonych in measured tonnes	
450–649	21	20	10690	10173
650–999	20	19	16667	15828
1000–1499	19	17	20916	18833
1500–1649	–	–	–	–
1650–2999	–	–	–	–
3000 t i więcej 3000 t and more	–	–	–	–
Rok budowy: Construction year:				
do 1949 r. up to 1949	14	14	12530	12679
1950–1969	42	39	32330	29752
1970–1979	6	5	4274	3264
1980–1989	–	–	–	–
1990–1999	–	–	–	–
2000–2009	–	–	–	–
2010 r. i późniejszy 2010 and later	–	–	–	–
	Barki do pchania Pushed barges			
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>170</b>	<b>191</b>	<b>78406</b>	<b>84075</b>
Ładowność: Load capacity:				
do 249 ton up to 249 tonnes	61	64	7929	8747
250–399				
400–449	7	7	2942	2942
450–649	23	23	11216	11216
650–999	16	18	12080	13720
1000–1499	14	14	16078	16078
1500–1649	1	1	1510	1510
1650–2999	4	4	8431	8431
3000 t i więcej 3000 t and more	–	–	–	–
Rok budowy: Construction year:				
do 1949 r. up to 1949	1	3	100	1181
1950–1969	24	27	10558	13748
1970–1979	70	74	40121	38869
1980–1989	76	78	26427	28107
1990–1999	6	8	1200	2020
2000–2009	–	–	–	–
2010 r. i późniejszy 2010 and later	–	1	–	150

**Tablica 6. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową**  
Table 6. Inland waterways transport of goods

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Tony Tonnes		Tonokilometry Tonne-kilometres		Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km  Average distance travelled by 1 tonne of goods in km
	2022	2023	2022	2023	
	w tys. in thousands				
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>2076,4</b>	<b>1689,2</b>	<b>445073,6</b>	<b>408352,7</b>	<b>241,7</b>
Przewozy ładunków barkami z własnym napędem Transport of goods by self-propelled barges	1130,4	838,9	307278,9	264880,5	315,7
Przewozy ładunków barkami bez własnego napędu Transport of goods by not self-propelled barges	946,0	850,3	137794,8	143472,1	168,7
w tym w zestawach pchanych of which by pushed sets	943,6	845,9	137109,7	143074	169,1
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products	308,3	311,6	119988,5	123634,2	396,8
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Coal and lignite; crude petroleum and natural gas	250,7	36,4	33473	9781	268,7
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	615,6	630,4	79598,3	77923,4	123,6
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	109,8	136,8	31709,1	37075,4	271,0
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media	57,1	25,9	12286,9	4674,4	180,5
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke and refined petroleum products	234,4	113,5	23999,2	37956	334,4



**Tablica 6. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową (dok.)**  
**Table 6. Inland waterways transport of goods (cont.)**

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Tony Tonnes		Tonokilometry Tonne-kilometres		Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km Average distance travelled by 1 tonne of goods in km
	2022	2023	2022	2023	
	w tys. in thousands				
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	74,7	65,2	26647,1	19968,2	306,3
Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products	206,4	156,5	69697,3	50410,9	322,1
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment	52,8	65,7	13205,9	17680,8	269,1
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; of-fice machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks	38,8	19,1	11171,0	5425,8	284,1
Sprzęt transportowy Transport equipment	0,2	0,3	77,1	7,7	25,7
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane Furniture; other manufactured goods n.e.c.	-	-	-	-	-
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials, municipal wastes	127,7	127,7	23220,2	23815	186,5
Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów Equipment and material utilized in the transport of goods	-	-	-	-	-

**Tablica 7. Przewozy ładunków żegluga śródlądową według rodzaju taboru**  
Table 7. Inland waterways transport of goods by type of vessel

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022	2023	
			2022=100
W tys. ton In thousand tonnes			
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>2076,4</b>	<b>1689,2</b>	<b>81,4</b>
Barki z własnym napędem Self-propelled barges	1130,4	838,9	74,2
Barki bez własnego napędu Not self-propelled barges	946,0	850,3	89,9
w tym pchane of which pushed	943,6	845,9	89,6
W tys. tonokilometrów In thousand tonne-kilometres			
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>445073,6</b>	<b>408352,7</b>	<b>91,7</b>
Barki z własnym napędem Self-propelled barges	307278,9	264880,5	86,2
Barki bez własnego napędu Not self-propelled barges	137794,8	143472,1	104,1
w tym pchane of which pushed	137109,7	143074,0	104,4
Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km Average distance travelled by 1 tonne of goods in km			
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>214,3</b>	<b>241,7</b>	<b>.</b>
Barki z własnym napędem Self-propelled barges	271,8	315,7	.
Barki bez własnego napędu Not self-propelled barges	145,7	168,7	.
w tym pchane of which pushed	145,3	169,1	.

**Tablica 8. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie krajowym i międzynarodowym**  
Table 8. Domestic and international inland waterways transport of goods

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022	2023	
W tonach In tonnes			
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>2076350</b>	<b>1689202</b>	
Transport krajowy Domestic transport	667723	414224	
Transport międzynarodowy International transport	1408627	1274978	
W tys. tonokilometrów In thousand tonne-kilometres			
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>445073,6</b>	<b>408352,7</b>	
Transport krajowy Domestic transport	29904,4	22063,9	
Transport międzynarodowy International transport	415169,2	386288,8	

**Tablica 8. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie krajowym i międzynarodowym (dok.)**  
 Table 8. Domestic and international inland waterways transport of goods (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022	2023
Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km Average distance travelled by 1 tonne of goods in km		
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>214,4</b>	<b>241,7</b>
Transport krajowy Domestic transport	44,8	53,3
Transport międzynarodowy International transport	294,7	303,0

**Tablica 9. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według wybranych podgrup ładunków**  
 Table 9. Inland waterways transport of goods by selected subgroups of goods

PODGRUPY ŁADUNKÓW SUBGROUPS OF GOODS	2022	2023
W tys. ton In thousand tonnes		
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>2076,4</b>	<b>1689,2</b>
w tym: of which:		
Zboża Cereals	252,4	230,3
Inne substancje pochodzenia roślinnego Other substances of vegetable origin	50,4	75,8
Węgiel kamienny i brunatny Coal and lignite	250,7	36,3
Minerały chemiczne oraz do produkcji nawozów sztucznych (naturalne) Chemical and (natural) fertilizer minerals	–	–
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.	508,3	559,8
Produkty przemiału zbóż, skrobię i produkty skrobiowe oraz pasza dla zwierząt Grain mill products, starches, starch products and prepared animal feeds	34,8	46,2
Wyroby z drewna i korka (z wyłączeniem mebli) Products of wood and cork (except furniture)	3,1	9,2
Nawozy i związki azotowe (z wyłączeniem nawozów naturalnych) Nitrogen compounds and fertilizers (except natural fertilizers)	67,4	58,5
Cement wapno i gips Cement, lime and plaster	165,6	122,0
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)	46,1	44,1

**Tablica 9. Przewozy ładunków żegluga śródlądową według wybranych podgrup ładunków (cd.)**  
 Table 9. Inland waterways transport of goods by selected subgroups of goods (cont.)

PODGRUPY ŁADUNKÓW SUBGROUPS OF GOODS	2022	2023
Inne odpady i surowce wtórne Other waste and secondary raw materials	127,7	127,0
W odsetkach In percent		
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
w tym: of which:		
Zboża Cereals	12,2	13,6
Inne substancje pochodzenia roślinnego Other substances of vegetable origin	2,4	4,5
Węgiel kamienny i brunatny Coal and lignite	12,1	2,1
Minerały chemiczne oraz do produkcji nawozów sztucznych (naturalne) Chemical and (natural) fertilizer minerals	–	–
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.	24,5	33,1
Produkty przemiału zbóż, skrobie i pro- dukty skrobiowe oraz pasza dla zwierząt Grain mill products, starches, starch prod- ucts and prepared animal feeds	1,7	2,7
Wyroby z drewna i korka (z wyłączeniem mebli) Products of wood and cork (except furniture)	0,1	0,5
Nawozy i związki azotowe (z wyłączeniem nawozów naturalnych) Nitrogen compounds and fertilizers (except natural fertilizers)	3,2	3,5
Cement wapno i gips Cement, lime and plaster	8,0	7,2
Żeliwo, stal i żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (z wyłącze- niem rur) Basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (except tubes)	2,2	2,6
Inne odpady i surowce wtórne Other waste and secondary raw materials	6,2	7,5
Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km Average distance travelled by 1 tonne of goods in km		
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>214,3</b>	<b>241,7</b>
w tym: of which:		
Zboża Cereals	428,3	424,8
Inne substancje pochodzenia roślinnego Other substances of vegetable origin	222,0	312,0

**Tablica 9. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według wybranych podgrup ładunków (dok.)**  
 Table 9. Inland waterways transport of goods by selected subgroups of goods (cont.)

PODGRUPY ŁADUNKÓW SUBGROUPS OF GOODS	2022	2023
Węgiel kamienny i brunatny Coal and lignite	133,5	269,4
Minerały chemiczne oraz do produkcji nawozów sztucznych (naturalne) Chemical and (natural) fertilizer minerals	–	–
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.	94,2	116,6
Produkty przemiału zbóż, skrobię i pro- dukty skrobiowe oraz pasza dla zwierząt Grain mill products, starches, starch prod- ucts and prepared animal feeds	279,5	277,1
Wyroby z drewna i korka (z wyłączeniem mebli) Products of wood and cork (except furniture)	131,3	113,7
Nawozy i związki azotowe (z wyłączeniem nawozów naturalnych) Nitrogen compounds and fertilizers (except natural fertilizers)	340,2	303,1
Cement wapno i gips Cement, lime and plaster	352,2	332,5
Żeliwo, stal i żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (z wyłącze- niem rur) Basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (except tubes)	258,9	248,7
Inne odpady i surowce wtórne Other waste and secondary raw materials	181,8	186,9

**Tablica 10. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie krajowym według stref odległości**  
 Table 10. Domestic inland waterways transport of goods by distance

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022	2023	
		w odsetkach in percent	
W tys. ton In thousand tonnes			
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>667,7</b>	<b>414,2</b>	<b>100,0</b>
49 km i mniej 49 km and less	256,1	154,0	37,2
50–149	408,6	245,4	59,2
150–299	0,6	0,7	0,2
300–499	0,9	14,0	3,4
500 km i więcej 500 km and more	1,5	0,1	0,0

**Tablica 10. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie krajowym według stref odległości (dok.)**  
 Table 10. Domestic inland waterways transport of goods by distance (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022	2023	
			w odsetkach in percent
W tys. tonokilometrów In thousand tonne-kilometres			
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>29904,4</b>	<b>22063,9</b>	<b>100,0</b>
49 km i mniej 49 km and less	2405,3	2098,0	9,5
50–149	26181,0	15345,7	69,6
150–299	137,8	102,4	0,5
300–499	296,5	4473,4	20,2
500 km i więcej 500 km and more	883,7	44,5	0,2

**Tablica 11. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie krajowym według grup ładunków**  
 Table 11. Domestic inland waterways transport of goods by groups of goods

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	2022	2023	
			2022=100
W tys. ton In thousand tonnes			
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>2076,4</b>	<b>1689,2</b>	<b>81,4</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products	308,3	311,6	101,1
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Coal and lignite; crude petroleum and natural gas	250,7	36,4	14,5
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores	615,6	630,4	102,4
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	109,8	136,8	124,6
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	57,1	25,9	45,4
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke and refined petroleum products	234,4	113,5	48,4
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	74,7	65,2	87,3
Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products	206,4	156,5	75,8
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment	52,8	65,7	124,4

**Tablica 11. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie krajowym według grup ładunków (cd.)**  
 Table 11. Domestic inland waterways transport of goods by groups of goods (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	2022	2023	
			2022=100
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	38,8	19,1	49,2
Sprzęt transportowy Transport equipment	0,2	0,3	150
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes	127,7	127,7	100
Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów Equipment and material utilized in the transport of goods	-	-	-
W tys. tonokilometrów In thousand tonne-kilometres			
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>445073,6</b>	<b>408352,7</b>	<b>91,7</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products	119988,5	123634,2	103,0
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Coal and lignite; crude petroleum and natural gas	33473,0	9781,0	29,2
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	79598,3	77923,4	97,9
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	31709,1	37075,4	116,9
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	12286,9	4674,4	38
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke and refined petroleum products	23999,2	37956	158,2
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	26647,1	19968,2	74,9
Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products	69697,3	50410,9	72,3
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment	13205,9	17680,8	133,9
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	11171,0	5425,8	48,6
Sprzęt transportowy Transport equipment	77,1	7,7	10,0

**Tablica 11. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie krajowym według grup ładunków (dok.)**  
 Table 11. Domestic inland waterways transport of goods by groups of goods (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	2022	2023	
			2022=100
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes	23220,2	23815,0	102,6
Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów Equipment and material utilized in the transport of goods	-	-	-

**Tablica 12. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie międzynarodowym**  
 Table 12. International inland waterways transport of goods

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022	2023	
			w odsetkach in percent
W tys. ton In thousand tonnes			
<b>OGÓŁEM</b> <b>TOTAL</b>	<b>1408,6</b>	<b>1275,0</b>	<b>100,0</b>
Eksport Exports	203,1	162,6	12,8
Import Imports	45,8	8,1	0,6
Tranzyt Transit	1,5	1,7	0,1
Przewozy między portami zagranicznymi Foreign ports transport	1158,2	1102,5	86,5
W tys. tonokilometrów In thousand tonne-kilometres			
<b>OGÓŁEM</b> <b>TOTAL</b>	<b>415169,2</b>	<b>386288,8</b>	<b>100,0</b>
Eksport Exports	59000,7	54530,3	14,1
Import Imports	11680,3	3258,3	0,8
Tranzyt Transit	306,7	367,1	0,1
Przewozy między portami zagranicznymi Foreign ports transport	344181,6	328133,1	84,9
Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km Average distance per 1 tonne, in km			
<b>OGÓŁEM</b> <b>TOTAL</b>	<b>294,7</b>	<b>303,0</b>	<b>.</b>
Eksport Exports	290,5	335,4	.
Import Imports	255	402,3	.
Tranzyt Transit	204,5	215,9	.
Przewozy między portami zagranicznymi Foreign ports transport	297,2	297,6	.



**Tablica 13. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie międzynarodowym według grup ładunków**

Table 13. International inland waterways transport of goods by groups of goods

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2022 b – 2023		Ogółem	Eksport	Import	Tranzyt	Przewozy między portami zagranicznymi Foreign ports transports
		Total	Exports	Imports	Transit	
W tys. ton In thousand tonnes						
<b>OGÓŁEM</b>	<b>a</b>	<b>1408,6</b>	<b>203,1</b>	<b>45,8</b>	<b>1,5</b>	<b>1158,2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>b</b>	<b>1275,0</b>	<b>162,6</b>	<b>8,1</b>	<b>1,7</b>	<b>1102,5</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products	a	308,3	60,5	4,5	–	243,3
	b	311,6	57,0	–	–	254,6
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Coal and lignite; crude petroleum and natural gas	a	125,5	26,1	3,4	–	96,0
	b	28,0	7,3	–	–	20,7
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores	a	316,7	37,1	9,3	–	270,3
	b	313,1	9,1	1,2	–	302,8
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	a	109,8	–	–	–	109,8
	b	136,8	–	–	–	136,8
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media	a	57,1	–	–	–	57,1
	b	25,9	–	–	–	25,9
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke and refined petroleum products	a	13,0	–	–	–	13,0
	b	53,7	2,7	–	–	51,0
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe Chemicals, chemical products, and man-made fibres; rubber and plastic products; nuclear fuel	a	74,5	23,5	10,1	–	40,9
	b	64,3	23,0	4,8	–	36,6
Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products	a	206,4	18,5	6,3	–	181,6
	b	156,5	18,3	0,0	–	138,2
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment	a	44,3	13,1	11,1	–	20,0
	b	57,7	30,8	1,2	–	25,6

**Tablica 13. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie międzynarodowym według grup ładunków (cd.)**

Table 13. International inland waterways transport of goods by groups of goods (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2022 b – 2023		Ogółem Total	Eksport Exports	Import Imports	Tranzyt Transit	Przewozy między portami zagranicznymi Foreign ports transports
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks	a	36,4	1,6	0,6	–	34,2
	b	8,6	1,3	–	–	7,3
Sprzęt transportowy Transport equipment	a	–	–	–	–	–
	b	–	–	–	–	–
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane Furniture; other manufactured goods n.e.c.	a	–	–	–	–	–
	b	–	–	–	–	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes	a	116,6	22,7	0,4	1,5	92,0
	b	118,6	13,1	0,9	1,7	102,9
Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów Equipment and materials utilised in the transport of goods	a	–	–	–	–	–
	b	–	–	–	–	–
W tys. tonokilometrów In thousand tonne-kilometres						
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>a</b>	<b>415169,2</b>	<b>59000,7</b>	<b>11680,3</b>	<b>306,7</b>	<b>344181,6</b>
	<b>b</b>	<b>386288,8</b>	<b>54530,3</b>	<b>3258,3</b>	<b>367,1</b>	<b>328133,1</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products	a	119988,5	30231,9	878,9	–	88877,8
	b	123634,2	29916,6	–	–	93717,6
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Coal and lignite; crude petroleum and natural gas	a	33011,3	6845,1	411,2	–	25755,0
	b	9202,0	3248,0	–	–	5954,0
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores	a	66698,8	6673,3	1973,1	–	58052,4
	b	65448,2	1618,6	416,8	–	63412,7
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	a	31709,1	–	–	–	31709,1
	b	37075,4	–	–	–	37075,4

**Tablica 13. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie międzynarodowym według grup ładunków (cd.)**

Table 13. International inland waterways transport of goods by groups of goods (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2022 b – 2023		Ogółem Total	Eksport Exports	Import Imports	Tranzyt Transit	Przewozy między portami zagranicznymi Foreign ports transports
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media	a	12286,9	–	–	–	12286,9
	b	4674,4	–	–	–	4674,4
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke and refined petroleum products	a	9377,8	–	–	–	9377,8
	b	34068,0	550,4	–	–	33517,6
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe Chemicals, chemical products, and man-made fibres; rubber and plastic products; nuclear fuel	a	26596,2	6194,5	4805,2	–	15596,5
	b	19951,8	8390,2	1864	–	9697,6
Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products	a	69697,3	2004,4	1028,7	–	66664,1
	b	50410,9	2138,5	–	–	48272,4
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment	a	12137,5	2642,0	1961,2	–	7534,3
	b	16067,2	6040,5	877,3	–	9149,4
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks	a	10768,0	1022,3	579,7	–	9166,1
	b	2267,6	693,2	0,0	0,0	1574,3
Sprzęt transportowy Transport equipment	a	–	–	–	–	–
	b	6,8	–	–	–	6,8
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane Furniture; other manufactured goods n.e.c.	a	–	–	–	–	–
	b	–	–	–	–	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes	a	22897,9	3387,1	42,4	306,7	19161,7
	b	23482,4	1934,5	100,1	367,1	21080,7
Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów Equipment and materials utilised in the transport of goods	a	–	–	–	–	–
	b	–	–	–	–	–

**Tablica 13. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie międzynarodowym według grup ładunków (cd.)**

Table 13. International inland waterways transport of goods by groups of goods (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2022 b – 2023	Ogółem Total	Eksport Exports	Import Imports	Tranzyt Transit	Przewozy między portami zagranicznymi Foreign ports transports	
W tym w tys. tonokilometrów na wodach polskich Of which, in thousand tonne-kilometres within Polish waters						
<b>OGÓŁEM</b>	<b>a</b>	<b>10467,9</b>	<b>8234,5</b>	<b>2143,6</b>	<b>89,8</b>	<b>-</b>
<b>TOTAL</b>	<b>b</b>	<b>7191,4</b>	<b>6618,3</b>	<b>423,8</b>	<b>149,3</b>	<b>-</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products	a	3048,2	2795,1	253,1	-	-
	b	2286,1	2286,1	-	-	-
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Coal and lignite; crude petroleum and natural gas	a	963,4	769,9	193,5	-	-
	b	289,3	289,3	-	-	-
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores	a	2071,1	1570,6	500,5	-	-
	b	319,2	253,0	66,2	-	-
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	a	-	-	-	-	-
	b	-	-	-	-	-
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media	a	-	-	-	-	-
	b	-	-	-	-	-
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke and refined petroleum products	a	-	-	-	-	-
	b	87,6	87,6	0,0	-	-
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe Chemicals, chemical products, and man-made fibres; rubber and plastic products; nuclear fuel	a	936,8	637,7	299,1	-	-
	b	1069,1	829,1	240,0	-	-
Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products	a	1210,4	904,0	306,4	-	-
	b	885,3	885,3	-	-	-
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment	a	790,7	396,0	394,7	-	-
	b	1134,8	1080,4	54,4	-	-

**Tablica 13. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w transporcie międzynarodowym według grup ładunków (dok.)**

Table 13. International inland waterways transport of goods by groups of goods (cont.)

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS a – 2022 b – 2023		Ogółem Total	Eksport Exports	Import Imports	Tranzyt Transit	Przewozy między portami zagranicznymi Foreign ports transports
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks	a	525,9	353,8	172,1	–	–
	b	451,3	451,3	–	–	–
Sprzęt transportowy Transport equipment	a	–	–	–	–	–
	b	–	–	–	–	–
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane Furniture; other manufactured goods n.e.c.	a	–	–	–	–	–
	b	–	–	–	–	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes	a	921,4	807,4	24,2	89,8	–
	b	668,9	456,3	63,2	149,3	–

**Tablica 14. Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku**  
 Table 14. Inland waterways exports and imports by groups of goods and country of loading/unloading in

GRUPY ŁADUNKÓW	Eksport Exports				
	ogółem total	do to			
		Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia
					W tys. In thousand
<b>OGÓŁEM</b>	<b>203,1</b>	-	-	<b>164,6</b>	<b>38,5</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa	60,5	-	-	60,5	-
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny	26,0	-	-	24,9	1,1
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor	37,1	-	-	18,7	18,4
Produkty spożywcze, napoje i tytoń	-	-	-	-	-
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	-	-	-	-	-
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe	23,5	-	-	23,5	-
Inne niemetaliczne wyroby mineralne	18,5	-	-	-	18,5
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia	13,2	-	-	12,7	0,5
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary	1,6	-	-	1,6	-
Sprzęt transportowy	-	-	-	-	-
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady	22,7	-	-	22,7	-

**i wyładunku w 2022 r.**

2022

Import Imports					GROUPS OF GOODS
ogółem total	z from				
	Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia	

ton  
tonnes

<b>45,8</b>	-	-	<b>29,7</b>	<b>16,1</b>	<b>TOTAL</b>
4,5	-	-	1,0	3,5	Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products
3,4	-	-	2,4	1,0	Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas
9,3	-	-	3,0	6,3	Metal ores and other mining and quarrying products
0,0	-	-	-	-	Food products, beverages and tobacco
0,0	-	-	-	-	Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media
10,1	-	-	10,1	-	Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel
6,3	-	-	1,0	5,3	Other non-metallic mineral products
11,1	-	-	11,1	-	Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)
0,6	-	-	0,6	-	Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks
0,0	-	-	-	-	Transport equipment
0,4	-	-	0,4	-	Secondary raw materials, municipal wastes

**Tablica 14. Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku**  
 Table 14. Inland waterways exports and imports by groups of goods and country of loading/unloading in

GRUPY ŁADUNKÓW	Eksport Exports				
	ogółem total	do to			
		Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia
					W tys. In thousand
<b>OGÓŁEM</b>	<b>59000,7</b>	-	-	<b>54885,5</b>	<b>4115,2</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa	30231,9	-	-	30231,9	-
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny	6845,1	-	-	6677,8	167,3
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor	6673,4	-	-	4780,8	1892,6
Produkty spożywcze, napoje i tytoń	-	-	-	-	-
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	-	-	-	-	-
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe	6194,5	-	-	6194,5	-
Inne niemetaliczne wyroby mineralne	2004,4	-	-	-	2004,4
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia	2642,0	-	-	2591,1	50,9
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	1022,3	-	-	1022,3	-
Sprzęt transportowy	-	-	-	-	-
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady	3387,1	-	-	3387,1	-



**i wyładunku w 2022 r. (cd.)**

2022 (cont.)

Import Imports					GROUPS OF GOODS
ogółem total	z from				
	Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia	

tonokilometrów  
tonne-kilometres

<b>11680,4</b>	-	-	<b>9445,2</b>	<b>2235,2</b>	<b>TOTAL</b>
878,9	-	-	493,9	385,0	Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products
411,2	-	-	305,7	105,5	Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas
1973,1	-	-	1028,1	945,0	Metal ores and other mining and quarrying products
0,0	-	-	-	-	Food products, beverages and tobacco
0,0	-	-	-	-	Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media
4805,2	-	-	4805,2	-	Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel
1028,8	-	-	229,1	799,7	Other non-metallic mineral products
1961,2	-	-	1961,2	-	Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)
579,7	-	-	579,7	-	Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks
0,0	-	-	-	-	Transport equipment
42,4	-	-	42,4	-	Secondary raw materials, municipal wastes

**Tablica 14. Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku**  
 Table 14. Inland waterways exports and imports by groups of goods and country of loading/unloading in

GRUPY ŁADUNKÓW	Eksport Exports				
	ogółem total	do to			
		Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia
W tym w tys. tonokilometrów Of which in thousand tonne-kilometres					
<b>OGÓŁEM</b>	<b>8234,5</b>	-	-	<b>6341,9</b>	<b>1892,6</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa	2795,1	-	-	2795,1	-
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny	769,9	-	-	714,1	55,8
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor	1570,6	-	-	662,0	908,6
Produkty spożywcze, napoje i tytoń	0,0	-	-	-	-
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji	0,0	-	-	-	-
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe	637,7	-	-	637,7	-
Inne niemetaliczne wyroby mineralne	904,0	-	-	-	904,0
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia	396,1	-	-	371,8	24,3
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	353,8	-	-	353,8	-
Sprzęt transportowy	-	-	-	-	-
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady	807,4	-	-	807,4	-

**i wyładunku w 2022 r. (dok.)**

2022 (cont.)

Import Imports					GROUPS OF GOODS
ogółem total	z from				
	Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia	

na wodach polskich  
within Polish waters

<b>2143,6</b>	-	-	<b>1319,3</b>	<b>824,3</b>	<b>TOTAL</b>
253,1	-	-	60,6	192,5	Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products
193,6	-	-	143,3	50,3	Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas
500,5	-	-	185,5	315,0	Metal ores and other mining and quarrying products
0,0	-	-	-	-	Food products, beverages and tobacco
0,0	-	-	-	-	Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media
299,1	-	-	299,1	-	Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel
306,4	-	-	39,8	266,6	Other non-metallic mineral products
394,7	-	-	394,7	-	Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)
172,1	-	-	172,1	-	Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks
0,0	-	-	-	-	Transport equipment
24,2	-	-	24,2	-	Secondary raw materials, municipal wastes

**Tablica 15. Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku**  
 Table 15. Inland waterways exports and imports by groups of goods and country of loading/unloading in

GRUPY ŁADUNKÓW  a – 2023 b – 2022=100	Eksport Exports					
	ogółem total	do to				
		Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia	
<b>OGÓŁEM</b>	<b>a</b>	<b>162,6</b>	<b>0,4</b>	<b>–</b>	<b>142,5</b>	<b>19,7</b>
	<b>b</b>	<b>80,1</b>	<b>.</b>	<b>–</b>	<b>86,6</b>	<b>51,2</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa		57,0	–	–	57,0	–
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny		7,3	0,4	–	6,9	–
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor		9,1	–	–	7,7	1,4
Produkty spożywcze, napoje i tytoń		–	–	–	–	–
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		–	–	–	–	–
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej		2,7	–	–	2,7	–
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe		23,0	–	–	23,0	–
Inne niemetaliczne wyroby mineralne		18,3	–	–	–	18,3
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia		30,8	–	–	30,8	–
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		1,3	–	–	1,3	–
Sprzęt transportowy		–	–	–	–	–
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane		–	–	–	–	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady		13,1	–	–	13,1	–

W tys.  
In thousand

## i wyładunku w 2023 r.

2023

Import Imports					GROUPS OF GOODS  a – 2023 b – 2022=100
ogółem total	z from				
	Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia	

ton  
tonnes

8,1	0,6	-	7,5	-	TOTAL
17,7	.	-	25,3	.	
-	-	-	-	-	Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products
-	-	-	-	-	Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas
1,2	-	-	1,2	-	Metal ores and other mining and quarrying products
-	-	-	-	-	Food products, beverages and tobacco
-	-	-	-	-	Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media
-	-	-	-	-	Coke, briquettes and refined petroleum products
4,8	-	-	4,8	-	Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel
-	-	-	-	-	Other non-metallic mineral products
1,2	0,6	-	0,6	-	Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)
-	-	-	-	-	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
-	-	-	-	-	Transport equipment
-	-	-	-	-	Furniture; other manufactured goods n.e.c.
0,9	-	-	0,9	-	Secondary raw materials, municipal wastes

**Tablica 15. Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku**  
 Table 15. Inland waterways exports and imports by groups of goods and country of loading/unloading in

GRUPY ŁADUNKÓW  a – 2023 b – 2022=100	Eksport Exports					
	ogółem total	do to				
		Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia	
					W tys. In thousand	
<b>OGÓŁEM</b>	<b>a</b>	<b>54530,4</b>	<b>468,1</b>	<b>-</b>	<b>51757,0</b>	<b>2305,3</b>
	<b>b</b>	<b>92,4</b>	<b>.</b>	<b>-</b>	<b>94,3</b>	<b>56,0</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa		29916,6	-	-	29916,6	-
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny		3248,0	468,1	-	2779,9	-
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor		1618,6	-	-	1451,8	166,8
Produkty spożywcze, napoje i tytoń		-	-	-	-	-
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		-	-	-	-	-
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej		550,4	-	-	550,4	-
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe		8390,2	-	-	8390,2	-
Inne niemetaliczne wyroby mineralne		2138,5	-	-	-	2138,5
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia		6040,5	-	-	6040,5	-
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary		693,2	-	-	693,2	-
Sprzęt transportowy		-	-	-	-	-
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane		-	-	-	-	-
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady		1934,5	-	-	1934,5	-

## i wyładunku w 2023 r. (cd.)

2023 (cont.)

Import Imports					GROUPS OF GOODS  a – 2023 b – 2022=100
ogółem total	z from				
	Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia	

tonokilometrów  
tonne-kilometres

3258,3	748,8	-	2509,5	-	TOTAL
27,9	.	-	26,6	.	
-	-	-	-	-	Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products
-	-	-	-	-	Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas
416,8	-	-	416,8	-	Metal ores and other mining and quarrying products
-	-	-	-	-	Food products, beverages and tobacco
-	-	-	-	-	Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media
-	-	-	-	-	Coke, briquettes and refined petroleum products
1864,0	-	-	1864	-	Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel
-	-	-	-	-	Other non-metallic mineral products
877,3	748,8	-	128,5	-	Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)
-	-	-	-	-	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
-	-	-	-	-	Transport equipment
-	-	-	-	-	Furniture; other manufactured goods n.e.c.
100,1	-	-	100,1	-	Secondary raw materials, municipal wastes

**Tablica 15. Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według grup ładunków i kraju załadunku**  
 Table 15. Inland waterways exports and imports by groups of goods and country of loading/unloading in

GRUPY ŁADUNKÓW  a – 2023 b – 2022=100	Eksport Exports					
	ogółem total	do to				
		Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia	
W tym tys. tonokilometrów Of which in thousand tonnes						
<b>OGÓŁEM</b>	<b>a</b>	<b>6618,4</b>	<b>16,3</b>	<b>-</b>	<b>5605,6</b>	<b>996,5</b>
	<b>b</b>	<b>80,4</b>	<b>.</b>	<b>.</b>	<b>88,4</b>	<b>52,7</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa		2286,1	-	-	2286,1	-
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny		289,3	16,3	-	273,0	-
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor		253,0	-	-	141,8	111,2
Produkty spożywcze, napoje i tytoń		-	-	-	-	-
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		-	-	-	-	-
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej		87,6	-	-	87,6	-
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe		829,1	-	-	829,1	-
Inne niemetaliczne wyroby mineralne		885,3	-	-	-	885,3
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia		1080,4	-	-	1080,4	-
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary		451,3	-	-	451,3	-
Sprzęt transportowy		-	-	-	-	-
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane		-	-	-	-	-
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady		456,3	-	-	456,3	-



**i wyładunku w 2023 r. (dok.)**

2023 (cont.)

Import Imports					GROUPS OF GOODS  a – 2023 b – 2022=100
ogółem total	z from				
	Belgii Belgium	Holandii Netherlands	Niemiec Germany	Rosji Russia	

na wodach polskich  
-kilometres on Polish waters

<b>448,8</b>	<b>25,0</b>	-	<b>423,8</b>	-	<b>TOTAL</b>
<b>20,9</b>	.	-	<b>32,1</b>	.	
-	-	-	-	-	Products of agriculture, hunting, forestry, fish and fishing products
-	-	-	-	-	Hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas
66,2	-	-	66,2	-	Metal ores and other mining and quarrying products
-	-	-	-	-	Food products, beverages and tobacco
-	-	-	-	-	Wood and products of wood and cork (except furniture) articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media
-	-	-	-	-	Coke, briquettes and refined petroleum products
240	-	-	240	-	Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel
-	-	-	-	-	Other non-metallic mineral products
79,4	25	-	54,4	-	Basic metals; fabricated metal products (except machinery and equipment)
-	-	-	-	-	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
-	-	-	-	-	Transport equipment
-	-	-	-	-	Furniture; other manufactured goods n.e.c.
63,2	-	-	63,2	-	Secondary raw materials, municipal wastes

**Tablica 16. Eksport i import ładunków żegluga śródlądową według krajów**  
Table 16. Inland waterways exports and imports of goods by countries

KRAJE COUNTRIES	2022	2023	
		w odsetkach in percent	
Eksport w tys. ton Exports in thousand tonnes			
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>203,1</b>	<b>162,6</b>	<b>100,0</b>
Belgia Belgium	–	0,4	0,2
Niemcy Germany	164,6	142,5	87,6
Rosja Russia	38,5	19,7	12,1
Import w tys. ton Imports in thousand tonnes			
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>45,8</b>	<b>8,1</b>	<b>100,0</b>
Belgia Belgium	–	0,6	7,4
Niemcy Germany	29,7	7,5	92,6
Rosja Russia	16,1	–	–

**Tablica 17. Przewozy ładunków żegluga śródlądową według relacji w 2022 r.**  
Table 17. Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2022

Województwo/kraj Voivodship/country		Tony Tonnes	Tonokilometry Tonne-kilometres
z from	do to	w tys. in thousand	
Przewozy krajowe <sup>a</sup> Domestic transport <sup>a</sup>			
Dolnośląskie	Dolnośląskie	210,3	1623,0
Opolskie	Śląskie	3,6	135,9
Pomorskie	Pomorskie	7,5	186,4
Zachodniopomorskie	Zachodniopomorskie	442,1	26519,0
Przewozy międzynarodowe – eksport International transport – exports			
Opolskie	Niemcy Germany	0,8	627,3
Warmińsko-Mazurskie	Rosja Russia	38,5	4115,2
Dolnośląskie	Niemcy Germany	0,8	227,3
Zachodniopomorskie	Niemcy Germany	163,0	54031,0

a Wymieniono województwa, w których przewozy wyniosły co najmniej 4 tys. ton.  
a There are indicated only the voivodships where transport amounted to at least 4 thousand tonnes.

**Tablica 17.****Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według relacji w 2022 r. (dok.)**

Table 17.

Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2022 (cont.)

Województwo/kraj Voivodship/country		Tony Tonnes	Tonokilometry Tonne-kilometres
z from	do to	w tys. in thousand	
<b>Przewozy międzynarodowe – import</b> International transport – imports			
Niemcy Germany	Zachodniopomorskie	29,3	8972,3
Niemcy Germany	Opolskie	0,4	472,9
Rosja Russia	Warmińsko-Mazurskie	16,1	2235,2
<b>Przewozy między portami zagranicznymi</b> Foreign ports transport			
Belgia Belgium	Niemcy Germany	13,4	6919,8
Holandia Netherlands	Niemcy Germany	25,2	12432,3
Niemcy Germany	Belgia Belgium	17,3	11574,6
Niemcy Germany	Francja France	–	–
Niemcy Germany	Holandia Netherlands	31,5	20406,1
Niemcy Germany	Niemcy Germany	1070,8	292848,8

**Tablica 18.****Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według relacji w 2023 r.**

Table 18.

Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2023

Województwo/kraj Voivodship/country		Tony Tonnes	Tonokilometry Tonne-kilometres
z from	do to	w tys. in thousands	
<b>Przewozy krajowe <sup>a</sup></b> Domestic transport <sup>a</sup>			
Dolnośląskie	Dolnośląskie	70,1	1181,6
Opolskie	Śląskie	8,1	307,4
Lubuskie	Lubuskie	7,8	78,0
Pomorskie	Pomorskie	4,0	100,2
Pomorskie	Mazowieckie	13,3	4262,0
Kujawsko-pomorskie	Kujawsko-pomorskie	62,9	413,5
Zachodniopomorskie	Zachodniopomorskie	245,6	15299,0
<b>Przewozy międzynarodowe – eksport</b> International transport – exports			
Dolnośląskie	Niemcy Germany	0,4	163,2
Opolskie	Niemcy Germany	1,1	522,3
Warmińsko-mazurskie	Rosja Russia	19,7	2305,3
Zachodniopomorskie	Belgia Belgium	0,4	468,1
Zachodniopomorskie	Niemcy Germany	141,0	51071,5

<sup>a</sup> Wymieniono województwa, w których przewozy wyniosły co najmniej 4 tys. ton.

<sup>a</sup> There are enumerated only the voivodships where transport amounted to at least 4 thousand tonnes.

**Tablica 18. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według relacji w 2023 r. (dok.)**  
Table 18. Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2023 (cont.)

Województwo/kraj Voivodship/country		Tony Tonnes	Tonokilometry Tonne-kilometres
z from	do to	w tys. in thousands	
Przewozy międzynarodowe – import International transport – import			
Niemcy Germany	Zachodniopomorskie	7,4	2456,2
Belgia Belgium	Zachodniopomorskie	0,6	748,8
Niemcy Germany	Dolnośląskie	0,1	53,3
Przewozy pomiędzy portami zagranicznymi International transport – imports			
Belgia Belgium	Niemcy Germany	19,2	14881,3
Holandia Netherlands	Niemcy Germany	10,6	3919,5
Holandia Netherlands	Holandia Netherlands	1,4	530,9
Niemcy Germany	Belgia Belgium	26,5	12970,4
Niemcy Germany	Holandia Netherlands	46,3	29433
Niemcy Germany	Niemcy Germany	998,5	266398,1

**Tablica 19. Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową**  
Table 19. Inland waterways transport of passengers

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022	2023	
			2022=100
Pasażerowie w tys. Passengers in thousands			
OGÓŁEM TOTAL	1100,9	1128,0	102,5
Pasażerokilometry w tys. Passenger-kilometres in thousands			
OGÓŁEM TOTAL	13548,7	12269,4	90,6
Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km Average distance of voyage per 1 passenger, in km			
OGÓŁEM TOTAL	12,3	10,9	88,6

**Tablica 20. Podmioty świadczące usługi w zakresie żeglugi śródlądowej**  
Table 20. Entities conducting inland waterways transport activity

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022	2023
Liczba podmiotów Number of entities	98	89
Pracujący ogółem Total employed persons	363	337
w tym kobiety of which females	42	52

**Tablica 21. Zatrudnienie i wynagrodzenia podmiotów prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej<sup>a</sup>**Table 21. Employment, wages and salaries in entities conducting inland waterways transport activity<sup>a</sup>

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022	2023
Przeciętne zatrudnienie <sup>b</sup> Average paid employment <sup>b</sup>	122,5	101,4
Wynagrodzenia brutto <sup>c</sup> w tys. zł Gross personal wages and salaries <sup>c</sup> in PLN thousand	9359,3	7650,7
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto <sup>c</sup> w zł Average monthly gross wages and salaries <sup>c</sup> in PLN	6366,9	6287,6

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

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

**Tablica 22. Nakłady na środki trwale służące gospodarce wodnej (ceny bieżące)**

Table 22. Outlays on fixed assets for water management (current prices)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022	2023
	w mln zł in million PLN	
<b>OGÓŁEM</b> <b>TOTAL</b>	<b>3979,6</b>	<b>4311,5</b>
w tym: of which:		
zbiorniki i stopnie wodne water reservoirs and falls	565,6	705,9
regulacja i zabudowa rzek i potoków regulation and management of rivers and streams	79,3	103,0
obwałowania przeciwpowodziowe i stacje pomp flood embankment and pump stations	931,9	342,3

**Tablica 23. Efekty rzeczowe uzyskane w wyniku przekazania do użytku inwestycji gospodarki wodnej**

Table 23. Tangible effects of completed investments in water management

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022	2023
Pojemność zbiorników wodnych w hm <sup>3</sup> Capacity of water reservoirs in hm <sup>3</sup>	0,7	14,9
Regulacja i zabudowa rzek i potoków w km Regulation and management of rivers and streams in km	116,0	47,4
Obwałowania przeciwpowodziowe w km Flood embankments in km	49,5	85,9

**Tablica 24. Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według kierunków inwestowania i grup inwestorów (ceny bieżące)**

Table 24. Outlays on fixed assets for water management by investment directions and group of investors (current prices)

KIERUNKI INWESTOWANIA INVESTMENT DIRECTIONS		Ogółem Total	Grupy inwestorów Groups of investors		
			przedsiębiorstwa enterprises	gminy gminas	jednostki budżetowe budgetary entities
			w tys. zł in thousand PLN		
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>2022</b>	<b>3979555,2</b>	<b>1297278,9</b>	<b>1099510,5</b>	<b>1582765,8</b>
	<b>2023</b>	<b>4311532,9</b>	<b>1215359,7</b>	<b>1933249,0</b>	<b>1162924,2</b>
w tym: of which:					
Zbiorniki i stopnie wodne Water reservoirs and falls	2022	565625,8	.	7566,5	551680,8
	2023	705883,7	.	18418,6	684164,7
Regulacja i zabudowa rzek i potoków Regulation and management of rivers and streams	2022	79302,9	.	2301,2	74231,9
	2023	102998,6	3961,2	5610,2	93427,2
Obwałowania przeciwpowodziowe Flood embankments	2022	929859,1	.	.	922289,7
	2023	338873,5	.	6093,3	331046,9

**Tablica 25. Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według źródeł finansowania i grup inwestorów (ceny bieżące)**

Table 25. Outlays on fixed assets for water management by sources of financing and groups of investors (current prices)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022	2023
<b>OGÓŁEM w mln zł TOTAL in million PLN</b>	<b>3979,6</b>	<b>4311,5</b>
Źródła finansowania w % ogółem: Total % sources of financing:		
środki własne own funds	44,9	40,8
środki z budżetu: funds from:		
centralnego the central budget	24,7	34,3
województwa from voivodship budget	0,2	0,3
powiatu from powiat budget	0,0	0,0
gminy (współudział) from gmina budget (share)	1,0	1,0
środki z zagranicy from abroad	18,7	8,0
fundusze ekologiczne (pożyczki, kredyty i dotacje) ecological funds (credits, loans and allocations)	5,8	4,9
kredyty i pożyczki krajowe w tym bankowe domestic credits and loans, including bank credits and loans	1,8	7,9

**Tablica 25. Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według źródeł finansowania i grup inwestorów (ceny bieżące) (dok.)**

Table 25. Outlays on fixed assets for water management by sources of financing and groups of investors (current prices) (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2022	2023
inne środki w tym nakłady niefinansowane other funds, including non-financed outlays	3,0	2,8
<b>Grupy inwestorów w % ogółem:</b> Total % groups of investors:		
przedsiębiorstwa enterprises	32,6	28,2
gminy gminas	27,6	44,8
jednostki budżetowe budgetary entities	39,8	27,0

**Tablica 26. Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej według kierunków inwestowania i źródeł**  
 Table 26. Outlays on fixed assets for water management by investment directions and sources of financing

Lp.	KIERUNKI INWESTOWANIA DIRECTIONS OF INVESTING		Ogółem Total	Środki	
				własne own	z budżetu
					centralnego state
w tys. in thousand					
1	OGÓŁEM TOTAL	2022	3979555,2	1786290,2	982839,1
		2023	4311532,9	1760571,3	1477095,2
	w tym: of which:				
2	Zbiorniki i stopnie wodne Water reservoirs and falls	2022	565625,8	124091,7	.
		2023	705883,7	42648,9	416909,8
3	Regulacja i zabudowa rzek i potoków Regulation and management of rivers and streams	2022	79302,9	48233,8	.
		2023	102998,6	22603,5	13438,1
4	Obwałowania przeciwpowodziowe Flood embankment	2022	929859,1	131356,9	412776,1
		2023	338873,5	55469,1	63283,8



**finansowania (ceny bieżące)**  
 (current prices)

Funds			Z zagranicy From abroad	Fundusze ekologiczne (pożyczki, kredyty i dotacje) Ecological funds (loans, credits and allocations)	Kredyty i pożyczki krajowe w tym bankowe Domestic credits and loans including bank credits and loans	Inne środki w tym nakłady niesfinansowane Other funds including non-financed outlays	No.
from budget							
województwa voivodship	powiatu powiat	gminy gmina					
zł							
PLN							
7081,9	1369,8	38341,5	742863,0	230510,5	72921,5	117337,7	1
11913,9	909,0	44251,5	345717,8	210568,8	339441,2	121064,2	
.	-	.	222058,5	5453,9	.	7037,9	2
.	-	.	62407,3	8246,5	.	.	
-	-	-	.	-	-	-	3
.	-	.	.	.	.	.	
-	-	.	337463,1	.	.	-	4
.	-	-	96079,3	.	.	.	



## Przeгляд międzynarodowy

### International review

**Tablica 1 (27). Przewozy ładunków w krajach UE<sup>a</sup> według rodzaju transportu**  
 Table 1 (27). Transport of goods in EU<sup>a</sup> countries by type of transport

TRANSPORT TRANSPORT	2020			2021		
	w mld t-km in billion tkm	w odsetkach in percent	2019=100	w mld t-km in billion tkm	w odsetkach in percent	2020=100
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>3267,9</b>	<b>100,0</b>	<b>96,3</b>	<b>3432,0</b>	<b>100,0</b>	<b>105,0</b>
Drogowy Road	1745,3	53,5	98,9	1862,5	54,2	106,7
Kolejowy Rail	377,3	11,5	92,5	409,6	11,9	108,6
Rurociągowy Oil pipelines	91,7	2,8	90,8	88,7	2,6	96,7
Wodny śródlądowy Inland waterways	131,7	4,0	94,3	136,1	4,0	103,3
Morski Maritime	919,9	28,1	94,0	932,7	27,2	101,4
Lotniczy Air	2,0	0,1	87,0	2,4	0,1	120,0

a UE-27.

Źródło: UE Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2023, Komisja Europejska.

a EU-27.

Source: UE Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2023, European Commission.

**Tablica 2 (28). Przewozy ładunków żegluga śródlądową w krajach UE według klasyfikacji grup towarowych**  
 Table 2 (28). Inland waterways transport of goods in EU countries by NST 2007 classification of goods

KRAJE		Ogółem Total	NST							
			01	02	03	04	05	06	07	08
		w tys. in thousand								
Austria	2022	6374	1221	13	2241	322	–	10	816	679
	2023	6047	1037	16	2204	308	–	4	972	588
Belgia	2022	163023	6023	3003	29975	4119	112	673	7196	11973
	2023	159990	5527	2652	32166	3995	64	624	6922	10999
Bułgaria	2022	12548	4301	810	3208	168	–	26	852	1766
	2023	13428	4582	1849	3379	162	–	9	619	1628
Czechy	2022	317	16	–	236	–	–	–	–	18
	2023	378	1	1	258	–	–	–	–	10
Chorwacja	2022	4626	740	610	1193	117	–	4	588	519
	2023	3765	719	182	1094	115	–	1	624	324
Finlandia	2022	721	721	–	–	–	–	–	–	–
	2023	826	826	–	–	–	–	–	–	–
Francja	2022	53201	11867	1092	20718	1221	244	373	4132	3657
	2023	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Litwa	2022	303	–	–	303	–	–	–	–	–
	2023	162	–	–	162	–	–	–	–	–
Luksemburg	2022	5652	2388	784	519	77	–	21	341	309
	2023	4745	1899	384	463	67	–	5	399	357
Holandia	2022	345479	9661	30088	83768	18755	381	4462	62388	59526
	2023	327479	9254	19865	85296	17679	124	3479	65725	55863
Niemcy	2022	182448	13361	25698	46930	7175	126	2511	32720	17976
	2023	171689	12652	18524	46434	6912	140	1707	33399	17380
Polska	2022	918	65	155	345	–	–	–	221	34
	2023	587	57	16	328	–	–	–	62	29
Rumunia	2022	28620	9840	1377	10172	751	–	51	1972	2063
	2023	32102	14237	1794	7920	1473	–	64	2000	2369
Słowacja	2022	5174	174	396	1212	–	–	–	1	61
	2023	4670	116	211	1004	–	–	–	197	57
Węgry	2022	5921	1367	412	1048	251	–	12	1199	689
	2023	5200	1375	127	913	240	–	5	1238	498
Włochy	2022	990	66	66	0	0	0	1	86	165
	2023	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Szwecja	2022	2455	11	98	1349	–	–	15	792	55
	2023	1263	5	5	269	0	–	–	746	47

Źródło: Eurostat [iww\_go\_atygo] – stan w dniu 19 lipca 2024 r.  
 Source: Eurostat [iww\_go\_atygo] – as of 19 July 2024.

## NST 2007

2007												COUNTRIES
09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
ton tonnes												
1	981	32	28	-	5	-	3	12	-	11	-	Austria
6	820	31	27	-	14	-	5	2	-	12	-	
7991	10054	1096	192	2	1467	-	988	-	-	77959	200	Belgium
6972	9212	1067	239	2	1624	-	894	-	-	76852	177	
104	1112	42	4	1	113	-	5	-	14	21	0	Bulgaria
63	907	36	1	-	121	-	-	-	71	-	-	
-	1	4	-	-	40	-	-	-	-	-	3	Czechia
-	0	2	-	-	107	-	-	-	-	-	-	
36	707	25	32	0	51	-	5	-	-	-	-	Croatia
24	551	27	27	-	77	-	0	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Finland
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
567	2819	26	-	-	1418	-	404	-	-	4663	-	France
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Lithuania
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
23	526	0	-	-	540	-	9	-	-	108	6	Luxembourg
29	449	0	-	-	540	-	11	-	-	126	16	
4512	15383	1512	465	17	5784	-	3121	87	3394	42174	-	Netherlands
3836	14498	1411	626	18	5591	-	2961	88	4545	36617	-	
2379	9200	783	880	131	9180	-	1148	1	79	12128	42	Germany
2064	8746	721	881	111	10018	-	1117	2	47	10793	41	
25	33	5	0	-	36	-	-	-	-	-	-	Poland
18	40	12	0	-	25	-	-	-	-	-	-	
220	1603	64	-	-	189	-	20	-	54	243	0	Romania
194	1182	54	-	-	183	-	26	-	154	451	-	
13	136	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3181	Slovakia
18	100	0	-	-	-	-	-	-	-	-	2966	
13	795	27	48	-	53	-	8	-	-	-	-	Hungary
17	626	34	44	-	77	-	7	-	-	-	-	
0	190	13	0	0	2	0	399	0	0	0	0	Italy
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
47	-	-	-	-	-	-	2	-	-	86	-	Sweden
47	1	-	-	-	0	-	4	-	-	140	-	

**Tablica 3 (29). Przewozy ładunków żegluga śródlądową w krajach UE według kierunków transportu**  
**Table 3 (29). Inland waterways transport of goods in EU countries by directions of transport**

KRAJE COUNTRIES	2022				2023			
	ogółem total	krajowy domestic	międzynarodowy international	tranzyt transit	ogółem total	krajowy domestic	międzynarodowy international	tranzyt transit
	w tys. ton in thousand tonnes							
Austria Austria	6374	141	5343	891	6047	363	4760	925
Belgia Belgium	163023	37130	120174	5719	159990	37135	117521	5334
Bułgaria Bulgaria	12548	771	3036	8741	13428	972	2467	9989
Czechy Czechia	317	276	41	–	378	363	15	–
Chorwacja Croatia	4626	38	544	4043	3765	27	336	3401
Finlandia Finland	721	721	–	–	826	826	–	–
Francja France	53201	26708	22705	3788	–	–	–	–
Holandia Netherlands	345479	115349	186042	44087	327479	110548	173827	43104
Litwa Lithuania	303	303	–	–	162	162	–	–
Luksemburg Luxembourg	5652	1	780	4871	4745	1	870	3875
Niemcy Germany	182448	44620	128635	9193	171689	42464	119250	9976
Polska Poland	918	668	249	1	587	414	171	2
Rumunia Romania	28620	9814	14541	4265	32102	8390	20467	3245
Słowacja Slovakia	5174	13	1708	3453	4670	18	1402	3249
Węgry Hungary	5921	87	3409	2424	5200	87	3004	2109
Włochy Italy	990	990	–	–	–	–	–	–
Szwecja Sweden	2455	2455	–	–	1263	1263	–	–

Źródło: Eurostat [iww\_go\_atygo] – stan w dniu 19 lipca 2024 r.  
 Source: Eurostat [iww\_go\_atygo] – as of 19 July 2024.

**Tablica 4 (30). Przewozy ładunków żegluga śródlądową w krajach UE według kwartałów <sup>a</sup>**  
 Table 4 (30). Inland waterways transport of goods in EU countries by quarters <sup>a</sup>

KRAJE COUNTRIES	2022				2023			
	kwartały quarters							
	I	II	III	IV	I	II	III	IV
	w mln tonokilometrów in million tonne-kilometres							
Austria Austria	395	396	216	226	296	323	314	254
Belgia Belgium	1985	1970	1797	1807	1822	1820	1660	1649
Bułgaria Bulgaria	1382	1155	416	834	1077	1035	1035	1106
Czechy Czechia	6	5	4	4	7	4	4	3
Chorwacja Croatia	13	10	5	9	6	6	4	1
Francja France	1718	1732	1584	1560	1477	1510	1498	1434
Holandia Netherlands	11814	11640	10066	11030	10833	10825	9998	10180
Luksemburg Luxembourg	63	57	30	50	47	49	33	36
Niemcy Germany	12356	11992	8829	10935	11209	11081	9343	9874
Polska Poland	6	14	11	9	10	8	6	18
Rumunia Romania	3203	3275	1705	2574	2767	2845	3006	3330
Słowacja Slovakia	206	222	103	149	155	170	156	159
Węgry Hungary	454	493	250	311	328	344	344	301
Finlandia Finland	0	18	72	104	0	39	73	109
Szwecja Sweden	29	34	40	31	33	29	32	40

<sup>a</sup> Dane dla poszczególnych krajów UE dotyczą przewozów towarów po krajowych drogach wodnych.

Źródło: Eurostat [iww\_go\_qnave] – stan w dniu 11 lipca 2024 r.

<sup>a</sup> Data for each EU countries concern transport of goods on national inland waterways.

Source: Eurostat [iww\_go\_qnave] – as of 11 July 2024.

**Tablica 5 (31). Transport ładunków żegluga śródlądową według rodzaju taboru**  
**Table 5 (31). Inland waterways transport of goods by type of vessel**

KRAJE COUNTRIES	Ogółem Total		Barki z własnym Self-propelled		Barki bez własnego napędu Not self-propelled barges		Pozostały tabor barkowy Other barges	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
	w tys. ton in thousand tonnes							
Austria Austria	6374	6047	2956	2884	3417	3161	–	1
Belgia Belgium	163023	159990	146595	144791	14669	13815	854	553
Bułgaria Bulgaria	12548	13428	2786	3090	9679	10168	82	170
Czechy Czechia	317	378	263	263	24	9	30	107
Chorwacja Croatia	4626	3765	1219	1095	3279	2490	128	180
Francja France	53201	.	43933	.	8566	.	208	.
Holandia Netherlands	345479	327479	286639	273870	56921	51915	1917	1691
Luksemburg Luxembourg	5652	4745	5370	4493	282	252	–	–
Niemcy Germany	182448	171689	137144	127455	34335	34668	10969	9567
Polska Poland	918	587	411	232	505	355	2	–
Rumunia Romania	28620	32102	7038	10724	21581	21008	2	371
Słowacja Slovakia	5174	4670	343	289	1651	1414	3181	2966
Węgry Hungary	5921	5200	2374	2280	3545	2919	–	–
Finlandia Finland	721	826	.	.	543	511	.	.
Szwecja Sweden	2455	1263	.	.	.	.	.	.

Źródło: Eurostat [iww\_go\_atyve] – stan w dniu 2 sierpnia 2024 r.  
 Source: Eurostat [iww\_go\_atyve] – as of 2 August 2024.



## Uwagi metodologiczne

### Methodological notes

- Publikacja zawiera dane statystyczne za lata 2022 i 2023 charakteryzujące drogi wodne śródlądowe, tabor, przewozy ładunków i pasażerów żeglugą śródlądową oraz wyniki działalności podmiotów gospodarczych prowadzących działalność transportową w zakresie żeglugi śródlądowej (PKD – 50.30Z transport wodny śródlądowy pasażerski, 50.40Z transport wodny śródlądowy towarów) oraz podmiotów posiadających tabor żeglugi śródlądowej, których podstawowa działalność jest inna niż świadczenie tych usług. Dane dotyczące taboru i przewozów żeglugą śródlądową pochodzą z badania na formularzu T-11/k, którym w 2023 r. objętych było 167 podmiotów.

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

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

Ponadto w publikacji zamieszczono dane o krajach Unii Europejskiej na podstawie bazy danych oraz publikacji Komisji Europejskiej – Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich (EUROSTAT).
  - Śródlądowe drogi wodne tworzą rzeki żeglowne uregulowane, skanalizowane odcinki rzek, kanały oraz inne drogi wodne, w tym jeziora żeglowne i zbiorniki retencyjne. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. z 2002 r. Nr 77, poz. 695) określa m.in.:

    - sposób klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych,
    - podział śródlądowych dróg wodnych na klasy.
  - Gęstość sieci śródlądowych dróg wodnych jest to stosunek długości śródlądowych dróg wodnych do powierzchni badanego obszaru w przeliczeniu na 1000 km<sup>2</sup>.
  - Najwyższa woda żeglowna WWŻ jest to ustalony stan wody, po którego przekroczeniu uprawianie żeglugi jest zabronione.
- The publication contains statistical data for the years 2022-2023 characterising inland waterways, transport fleet, transport of goods and passengers, economic relations in enterprises conducting inland waterway transport activities (the Polish Classification of Activities PKD – 50.30.Z inland waterways transport of passengers, 50.40. Z inland waterways transport of goods) as well as inland waterways transport fleet owners whose main activity is other than inland waterway transport. Data concerning inland waterway fleet and transport of goods come from the questionnaire T-11/k which covered 167 entities in the year 2023.

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

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

Moreover, it includes data about the European Union countries derived from a database and publications of the European Commission – the Statistical Office of the European Union (EUROSTAT).
  - Inland waterways are navigable and regulated river, canalized sections of rivers, canals and other waterways, including navigable lakes and retention reservoirs. The Regulation of the Council of Ministers (the Journal of Laws of 2002 No. 77, item 695) determines, i.a.:

    - the method of inland waterways classification,
    - inland waterways class diversification.
  - Density of inland waterways network is the relation of length of inland waterways to the area of surveyed territory per 1000 km<sup>2</sup>.
  - The highest navigable water is an established level of water beyond which inland shipping is forbidden.

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

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

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

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

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

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

5. Regulating rivers consists in avoiding the situation when a free-flowing river creates significant navigation obstacles. It requires human intervention into its nature through regulating activities aiming at creating new navigable routes (courses) called regulatory routes.

The aims of regulation include:

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

An overall aim of regulation is achieving depth which is considered as navigable (achieving transit depth) and regular (smooth) shape of navigable routes. These aims can be fulfilled through erecting regulatory buildings on river-beds such as groynes, seawalls and longitudinal dams.

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

7. Canals are artificial waterways which are built to improve the condition of natural network of waterways or to increase their density. Improvement in the condition of natural waterways can be achieved through:

- building watershed canals,
- building canals shortening a waterway,
- building bypassing (lateral) canals parallel to an existing waterway.

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

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

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

8. Dane zawarte w części „Żegluga śródlądowa w Polsce” dotyczące przewozów ładunków i pasażerów śródlądowym transportem wodnym zarejestrowanym w Polsce, obejmują przewozy taborem pływającym żegluga śródlądowej na drogach wodnych śródlądowych i na drogach morskich. Dane o przewozach ładunków w komunikacji międzynarodowej dotyczą ładunków przywiezionych do kraju i wywiezionych z kraju bezpośrednio taborem śródlądowego transportu wodnego. Dane te obejmują również przewozy ładunków tranzytowych i przewozy ładunków pomiędzy portami zagranicznymi. Dane o przewozach ładunków żegluga śródlądową w krajach UE zamieszczone w części „Przegląd międzynarodowy” obejmują przewozy dokonane na drogach wodnych śródlądowych danego kraju taborem barkowym, niezależnie od kraju rejestracji środka transportu (tj. taborem barkowym własnym danego kraju i obcym).
9. Dane o przewozach ładunków żegluga śródlądową w Polsce w podziale na grupy ładunków podano zgodnie z klasyfikacją NST 2007 wprowadzoną rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1304/2007 z dnia 7 listopada 2007 r. zmieniającym dyrektywę Rady 95/64/WE, rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98, rozporządzenia (WE) nr 91/2003 i (WE) nr 1365/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady, w celu ustanowienia NST 2007 jako jedynej klasyfikacji w odniesieniu do towarów transportowanych określonymi środkami transportu.
10. Tona wymierzona – tona nośności ładunkowej barki ustalana przez tzw. pomierzenie statku.
11. Praca przewozowa przy przewozie ładunków żegluga śródlądową jest to suma iloczynów wagi poszczególnych przesyłek i odległości taryfowych ich przewozu.

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

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

Due to their functions, listed canals can be classified into: linking, lateral and underwater. Linking canals include watershed dividing and access canals, lateral canals – shortening and bypassing canals, underwater canals – canals created in innavigable river beds and broads.

8. Data containing in the section “Inland Waterways in Poland” concerning the transport of goods and passengers by inland waterway transport registered in Poland, includes transport by vessels sailing in inland waterways as well as coastal vessels on inland waterways and on the maritime waterways. Data regarding the transport of goods in international transport concern freight imported to the country and exported from the country directly by the fleet of inland water transport. This data also includes the transport of transit goods and the transport of goods between foreign ports. Data on inland waterways freight transport for each EU countries in the section "International review" include transport by barges fleet on national inland waterways, regardless of the country of its registration (i.e. own and foreign barges fleet).
9. Data concerning carriage of goods by inland waterways in Poland are presented by groups of goods according to the classification NST 2007 which was implemented by Commission Regulation (EC) No 1304/2007 of 7 November 2007 amending Council Directive 95/64/EC, Council regulation (EC) No 1172/98, Regulations (EC) No 91/2003 and (EC) No 1365/2006 of the European Parliament and of the Council with respect to the establishment of NST 2007 as the unique classification for transported goods in certain transport modes.
10. Measured ton – it is a deadweight capacity ton of a barge established by the so-called tonnage measurement.
11. Transport performance for inland waterway transport of goods is a sum of products of weight of each consignment and rate transport distances.

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

# Aneks

## Annex

### Klasyfikacja towarów NST 2007

NST 2007 goods classification

Sekcja Divi- sion	Grupa Group	Opis Description
<b>01</b>		<b>Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa</b> <b>Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products</b>
	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
<b>02</b>		<b>Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny</b> <b>Coal and lignite; crude petroleum and natural gas</b>
	02.1	Węgiel kamienny i brunatny Coal and lignite
	02.2	Ropa naftowa Crude petroleum
	02.3	Gaz ziemny Natural gas
<b>03</b>		<b>Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor</b> <b>Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores</b>
	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
<b>04</b>		<b>Produkty spożywcze, napoje i tytoń</b> <b>Food products, beverages and tobacco</b>
	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
<b>05</b>		<b>Wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty skórzane</b> <b>Textiles and textile products; leather and leather products</b>
	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
<b>06</b>		<b>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</b> <b>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</b>
	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
<b>07</b>		<b>Koks i produkty rafinacji ropy naftowej</b> <b>Coke and refined petroleum products</b>
	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
<b>08</b>		<b>Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe</b> <b>Chemicals, chemical products, and man-made fibers; rubber and plastic products; nuclear fuel</b>
	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
<b>09</b>		<b>Inne niemetaliczne wyroby mineralne</b> <b>Other non-metallic mineral products</b>
	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
<b>10</b>		<b>Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia</b> <b>Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment</b>
	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 drażone 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
<b>11</b>		<b>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</b> <b>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</b>
	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
<b>12</b>		<b>Sprzęt transportowy</b> <b>Transport equipment</b>
	12.1	Produkty przemysłu samochodowego Automobile industry products
	12.2	Pozostały sprzęt transportowy Other transport equipment
<b>13</b>		<b>Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane</b> <b>Furniture; other manufactured goods n.e.c.</b>
	13.1	Meble Furniture
	13.2	Inne wytworzone towary Other manufactured goods
<b>14</b>		<b>Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady</b> <b>Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes</b>
	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
<b>15</b>		<b>Listy, paczki</b> <b>Mail, parcels</b>
	15.1	Listy Mail
	15.2	Paczki, małe pakunki Parcels, small packages
<b>16</b>		<b>Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów</b> <b>Equipment and material utilized in the transport of goods</b>
	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
<b>17</b>		<b>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</b> <b>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.</b>
	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.)

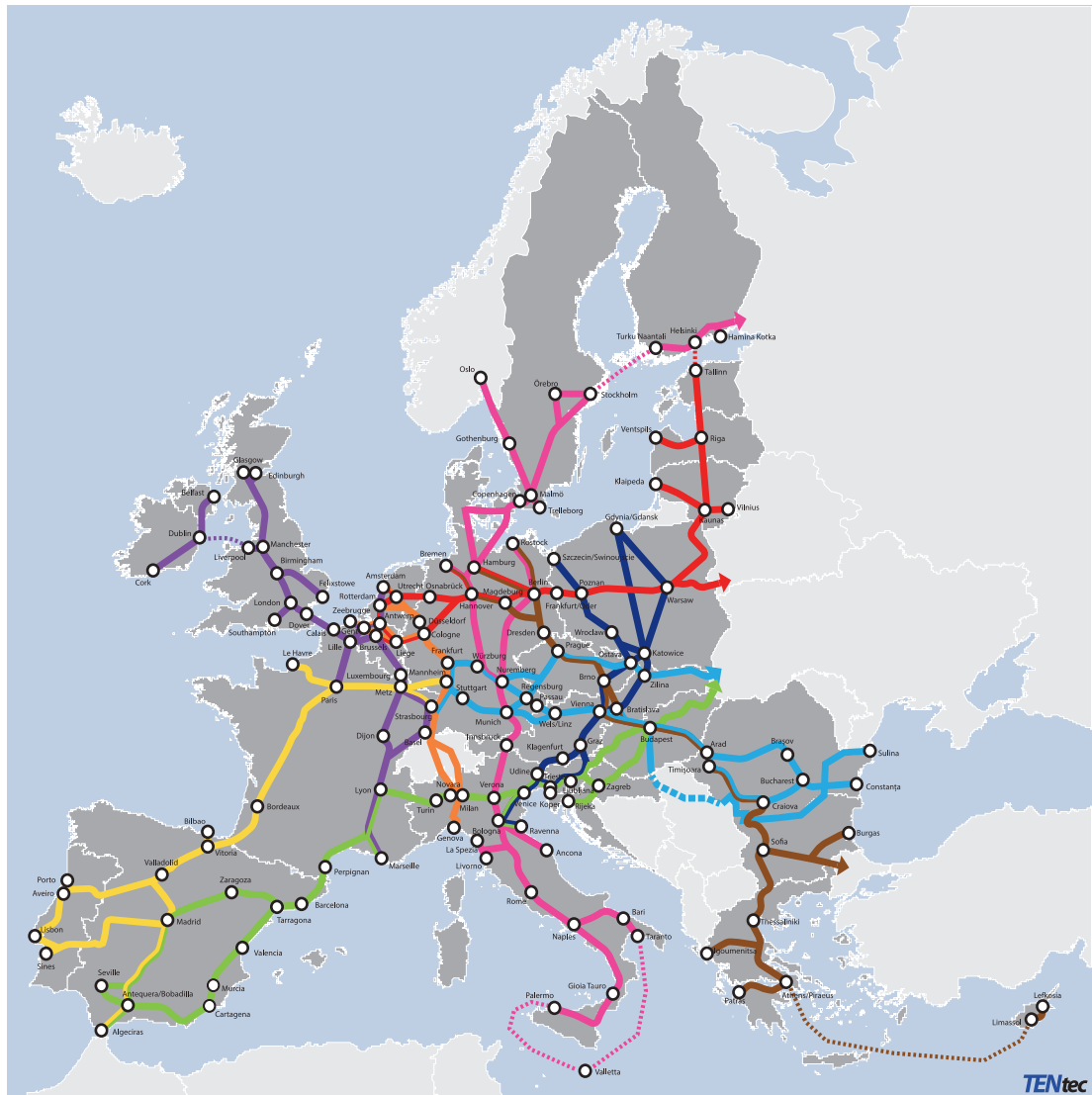
Sekcja Division	Grupa Group	Opis Description
	17.4	Sprzęt z fabryk, rusztowania Plant equipment, scaffolding
	17.5	Inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane Other non-market goods n.e.c.
<b>18</b>		<b>Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem</b> <b>Grouped goods: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

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

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



## Transeuropejska sieć transportowa Trans-European transport network



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

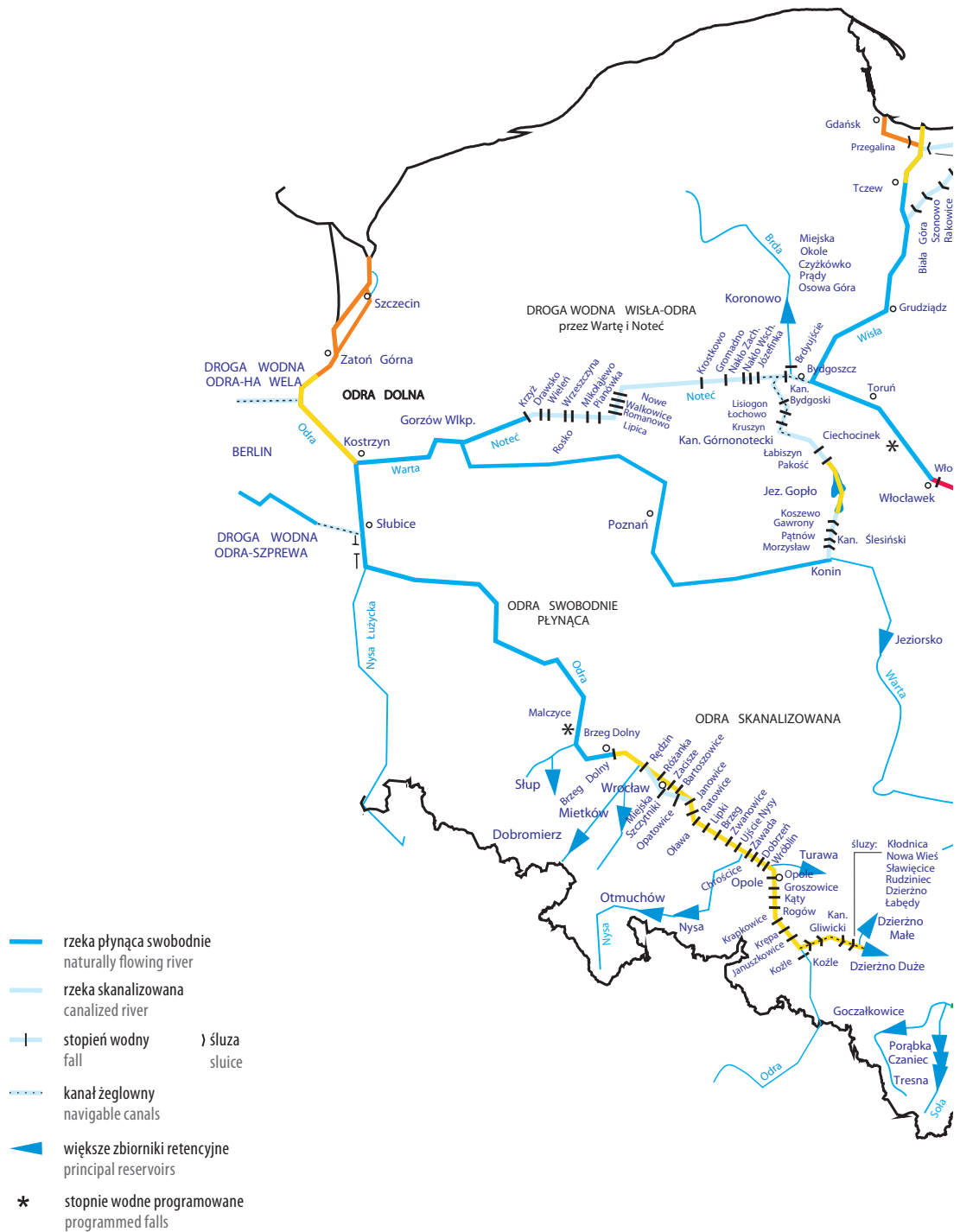
BASED ON THE OUTCOME OF THE INFORMAL TRILOGUE OF 27th JUNE 2013

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● Korytarz bałtycko-adriatycki<br/>Baltic-Adriatic</li> <li>● Korytarz Morze Północne-Morze Bałtyckie<br/>North sea-Baltic</li> <li>● Korytarz śródziemnomorski<br/>Mediterranean</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Korytarz wschodnio-śródziemnomorski<br/>Orient / East-med</li> <li>● Korytarz skandynawsko-śródziemnomorski<br/>Scandinavian-mediterranean</li> <li>● Korytarz Ren-Alpy<br/>Rhine-Alpine</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Korytarz atlantycki<br/>Atlantic</li> <li>● Korytarz Morze Północne-Morze Śródziemne<br/>North sea-mediterranean</li> <li>● Korytarz Ren-Dunaj<br/>Rhine-Danube</li> </ul> |
|---|--|---|

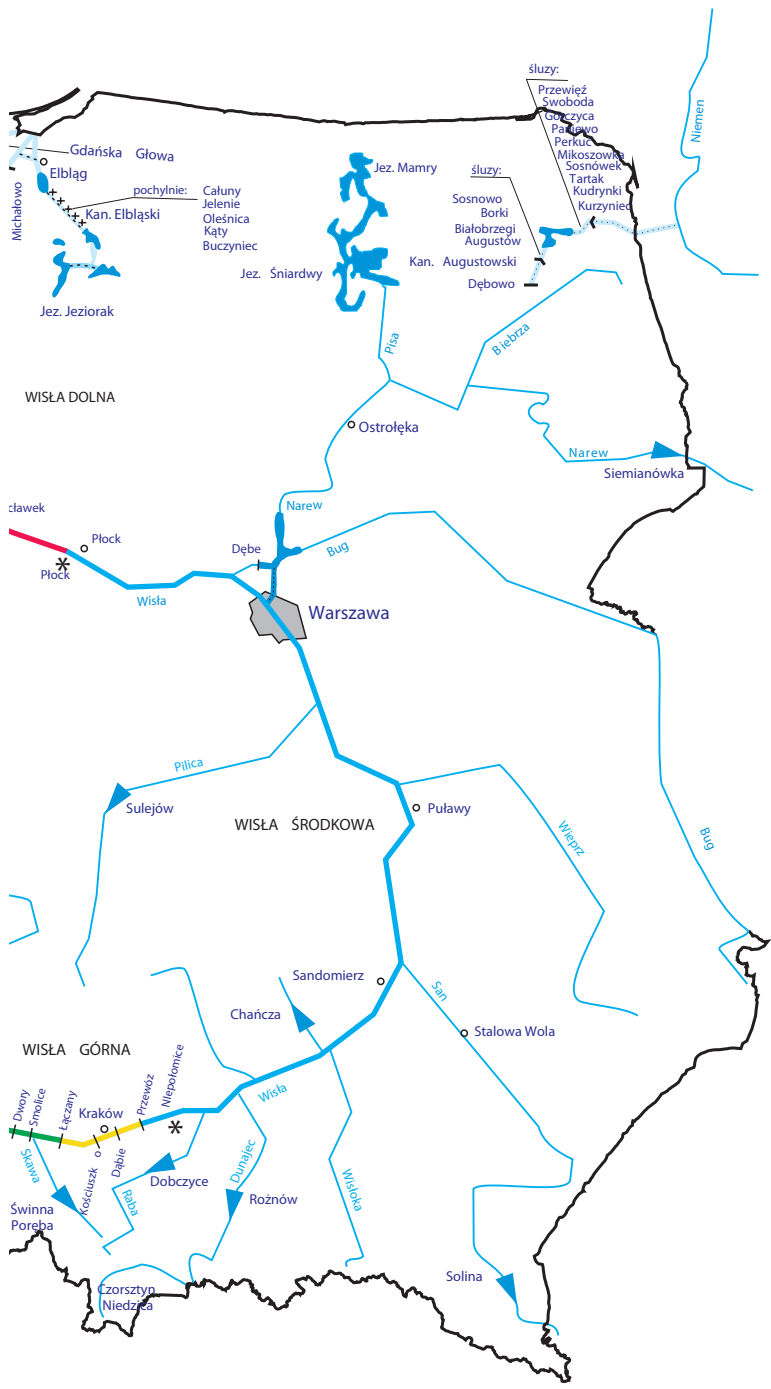
Źródło: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/ten-t-country-fiches/ten-t-corridor-map-2013.pdf>  
[dostęp w Internecie 7 października 2014 r.]

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

## Śródlądowe drogi wodne w Polsce Inland waterways in Poland



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



- III klasa drogi wodnej  
III class waterway
- IV klasa drogi wodnej  
IV class waterway
- Va klasa drogi wodnej  
V class waterway
- Vb klasa drogi wodnej  
Vb class waterway

## Śródlądowe drogi wodne w Europie Inland waterways in Europe





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