



NBP

Narodowy Bank Polski

Międzynarodowy handel usługami Polski w 2019 roku

Synteza	3
1. Saldo usług w kontekście międzynarodowym	4
2. Eksport usług	8
2.1. Usługi transportowe	12
2.2. Usługi uszlachetniania oraz napraw	13
2.3. Podróże zagraniczne	13
2.4. Pozostałe usługi	14
3. Import usług	16
3.1. Usługi transportowe	19
3.2. Usługi uszlachetniania oraz napraw	20
3.3. Podróże zagraniczne	20
3.4. Pozostałe usługi	21
3.5. Ramka 1: Duży wzrost przewozów towarowych w 2019 r.	22
Spis wykresów i tabel	28
Aneks statystyczny	29

Synteza^{1,2}

Obroty usługowe, mają coraz większe znaczenie dla polskiej gospodarki i bilansu płatniczego. W 2019 r. saldo w handlu usługami wyniosło 101,6 mld PLN, co stanowiło 4,5% produktu krajowego brutto. Usługi były również kategorią o największym dodatnim saldzie obserwowanym na rachunku bieżącym polskiego bilansu płatniczego. W 2019 r. kształtowane było głównie przez: usługi transportowe (38,1 mld PLN), pozostałe usługi (27,4 mld PLN) oraz podróże zagraniczne (17,2 mld PLN) i uszlachetnianie (15,7 mld PLN).

W 2019 r. wartość eksportu usług wyniosła 268,5 mld PLN, zaś importu – 166,9 mld PLN. Przyrost eksportu był większy niż przyrost importu (eksport zwiększył się o 9,2% r/r, a import o 7,5% r/r). Zarówno do wzrostu eksportu i importu w największym stopniu przyczyniły się pozostałe usługi biznesowe, usługi transportowe oraz usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne. Ponadto duże znaczenie w przypadku wzrostu importu usług miały opłaty z tytułu użytkowania własności intelektualnej.

W polskim eksporcie usług wyróżnić można sześć głównych kierunków. Tradycyjnie najważniejszym partnerem w międzynarodowym handlu usługami były Niemcy. Na rzecz podmiotów z tego kraju polscy rezydenci świadczyli usługi o wartości 64,2 mld PLN (wzrost o 6,9 mld PLN r/r). Dalsze miejsca zajmowały Wielka Brytania, Szwajcaria, USA, Holandia, Ukraina, Francja.

W obecnej edycji materiału szczegółowej analizie poddano dane dotyczące pozycji Polski w przewozach międzynarodowych. W 2019 r. nastąpił duży wzrost przewozów międzynarodowych realizowanych przez polskie firmy transportowe³. Polska umocniła się pierwszym miejscu wśród największych przewoźników towarów w międzynarodowym transporcie drogowym w Unii Europejskiej. Wielkość ładunków przewożonych przez polskich firmy była zbliżona do łącznej wielkości przewozów trzech kolejnych największych przewoźników – Holandii, Niemiec i Hiszpanii. Największe wzrosty charakteryzowały przewozy między krajami obcymi oraz przewozy kabotażowe, których w największym stopniu dotyczy tzw. pakiet mobilności.

¹ Materiał realizuje uchwałę zarządczą nr 2/26/2018 zawartą w protokole nr 26/2018 z posiedzenia Zarządu Narodowego Banku Polskiego w dniu 5 lipca 2018 r.

² Poniższy materiał analizuje sytuację przed wystąpieniem globalnej pandemii wirusa SARS-CoV-2. Należy mieć na uwadze, że w przyszłym roku efekt pandemii będzie widoczny szczególnie mocno w przypadku podróży zagranicznych oraz usług pasażerskiego transportu lotniczego.

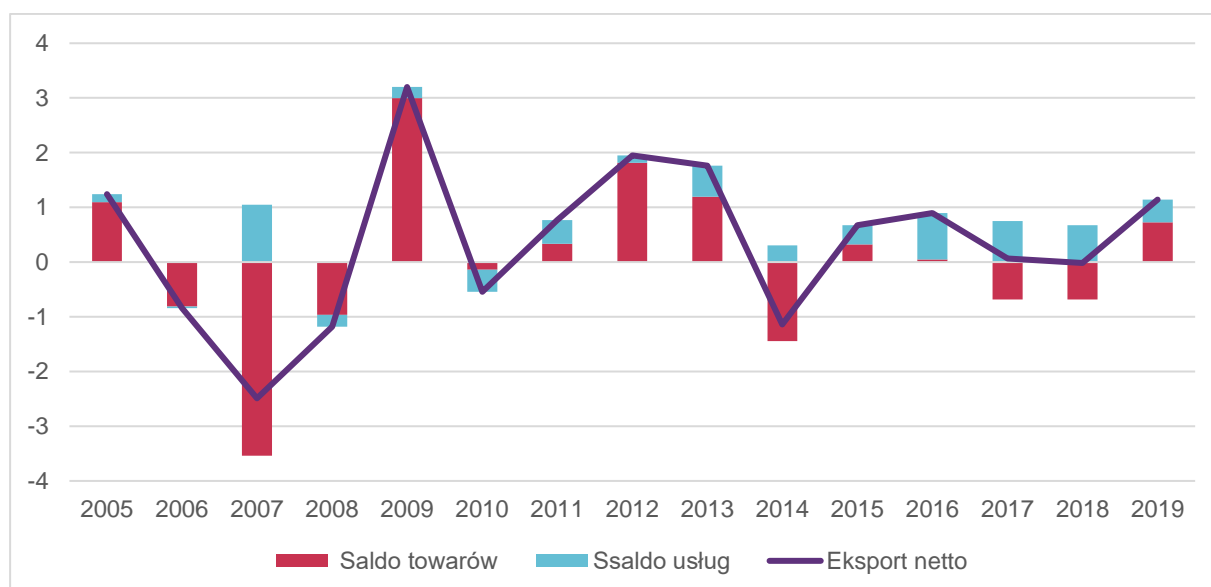
³ Na chwilę obecną nie funkcjonuje tzw. Pakiet Mobilności (Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/957). Wynika to z skarżenia dyrektywy do TSUE. Skarga została odrzucona i dyrektywa będzie miała swoje zastosowanie od 2 lutego 2022 r.

1. Saldo usług w kontekście międzynarodowym

Prezentowany materiał dotyczy analizy polskiego międzynarodowego handlu usługami. Wszystkie dane zostały przedstawione zgodnie z międzynarodowymi standardami (*Balance of Payments and International Investment Position Manual Sixth Edition – BPM6* oraz *Manual on Statistics of International Trade in Services 2010 – MSITS 2010*). Prezentowane w materiale dane zgodne są z opublikowanymi danymi bilansu płatniczego. Uwzględniono jednak bardziej szczegółowy podział rodzaju usług i struktury geograficznej.

Stopniowo zwiększa się znaczenie handlu zagranicznego usługami⁴ w polskiej gospodarce. W 2019 r. łączna wartość eksportu i importu usług stanowiła 19% produktu krajowego brutto. Rok 2019 był dziewiątym z kolei kiedy wzrost eksportu usług był wyższy w porównaniu ze wzrostem importu. Ten wieloletni trend spowodował duże powiększenie się dodatniego salda w handlu usługami. W 2019 r. przekroczyło ono 100 mld złotych i stanowiło 4,4% PKB. Nadwyżka w handlu usługami zwiększyła się w 2019 r. o 11 mld złotych, a więc w nieco mniejszym stopniu niż w latach 2016-2018. Wzrost dodatniego salda usług oraz większa wartość eksportu niż importu towarów przyczyniły się w 2019 r. do osiągnięcia nadwyżki na rachunku bieżącym.

Wykres 1: Skala wpływu zmian salda w handlu zagranicznym na wzrost realny PKB (pkt proc.)



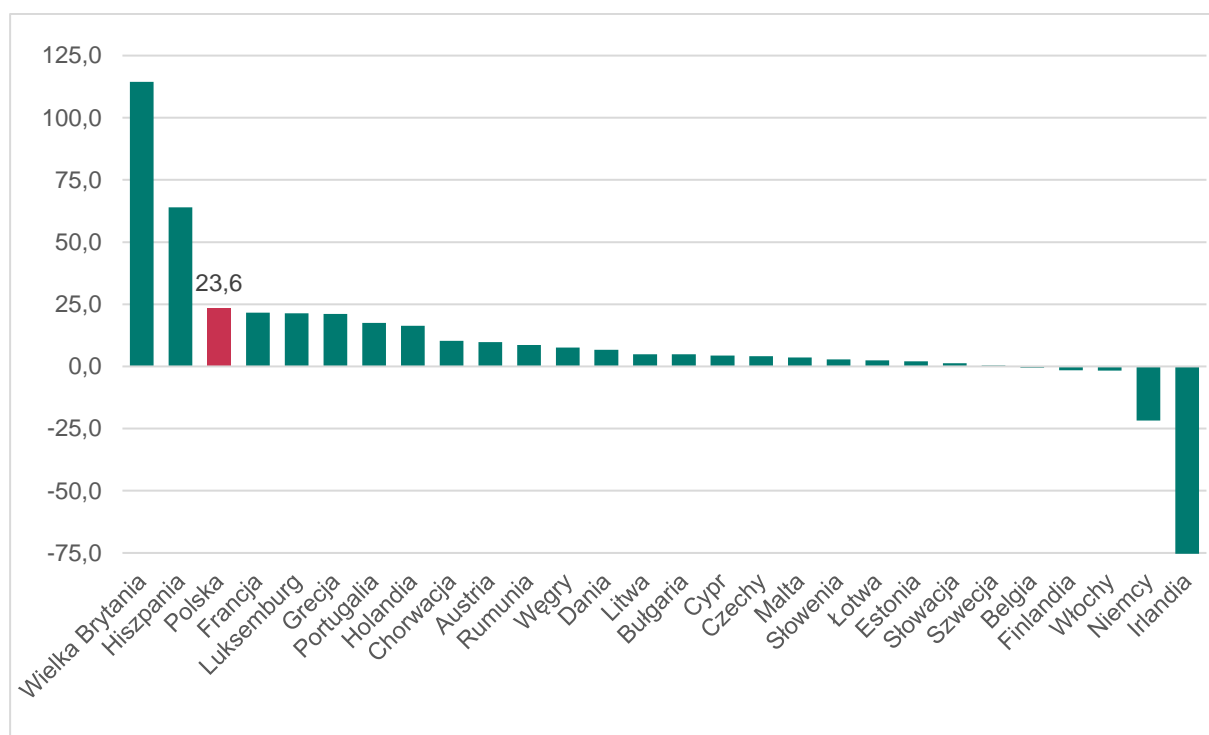
Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych Eurostatu

⁴ Szczegółowe dane o międzynarodowym handlu usługami są dostępne na stronie internetowej NBP <http://www.nbp.pl/> Narodowy Bank Polski

Dodatnie saldo w handlu usługami w liczbach bezwzględnych, jakie odnotowała Polska w 2019 r., było trzecim najwyższym w Unii Europejskiej. Większą nadwyżkę eksportu nad importem usług osiągnęły w 2019 r. jedynie Wielka Brytania i Hiszpania. W 2019 r. po raz pierwszy saldo w handlu usługami w Polsce było wyższe niż we Francji i Luksemburgu. Natomiast relacja salda usług do wartości produktu krajowego brutto plasowała Polskę w połowie stawki gospodarek UE. Spośród krajów Grupy Wyszehradzkiej większe dodatnie saldo w handlu usługami jako % PKB notowały Węgry (5,2%), natomiast mniejsze – Czechy i Słowacja (odpowiednio 1,8% i 1,3%).

Duży wzrost nadwyżki wskazuje, że handel zagraniczny usługami był jednym z czynników wysokiego wzrostu gospodarczego Polski w ostatnich latach. W 2019 r. poprawa salda usług przyczyniła się do zwiększenia ogólnego tempa wzrostu PKB o 0,4 pkt proc., a więc w nieco mniejszej skali niż salda towarów. Łączny wpływ poprawy salda w handlu towarami i usługami na dynamikę PKB ukształtował się na poziomie 1,1 pkt proc. i był najwyższy od 2013 r.

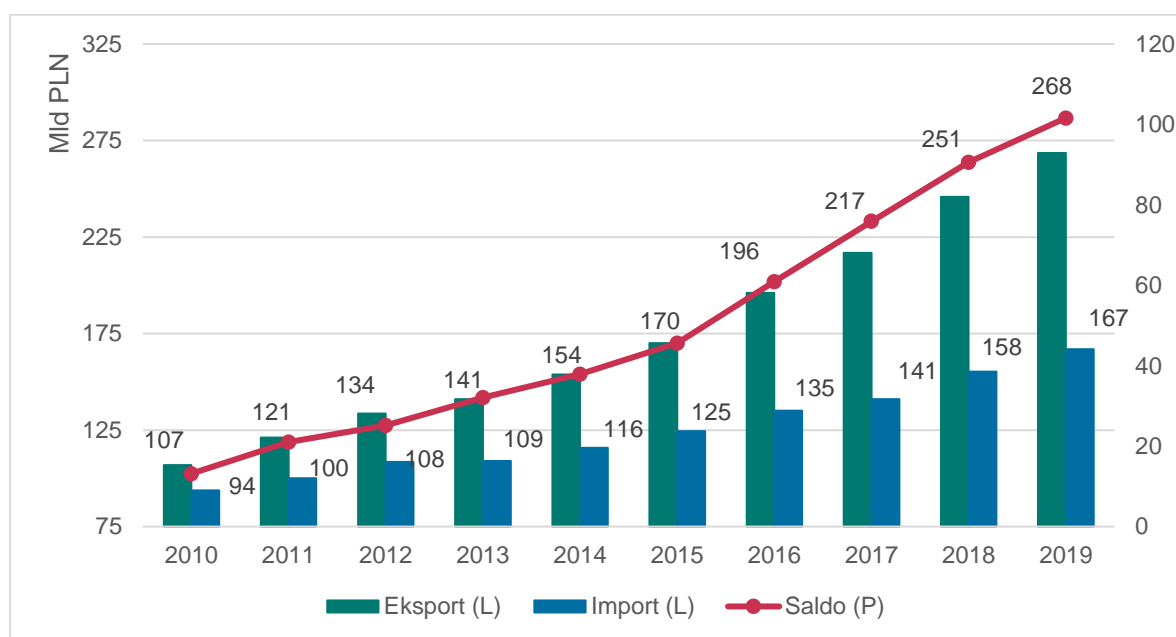
Wykres 2: Saldo w handlu usługami w krajach Unii Europejskiej w 2019 r. (mld EUR)



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych Eurostatu

W 2019 r. wartość eksportu usług wyniosła 268,5 mld PLN, zaś importu – 166,9 mld PLN. W wyniku tych transakcji saldo ukształtowało się na poziomie 101,6 mld PLN, co oznacza poprawę o prawie 11,0 mld PLN w stosunku do 2018 r. Przyrost nadwyżki wynikał głównie z dużo szybszego tempa przyrostu eksportu niż importu (eksport zwiększył się o 9,2% r/r, a import o 7,5% r/r).

Wykres 3: Międzynarodowy handel usługami w latach 2010-2019



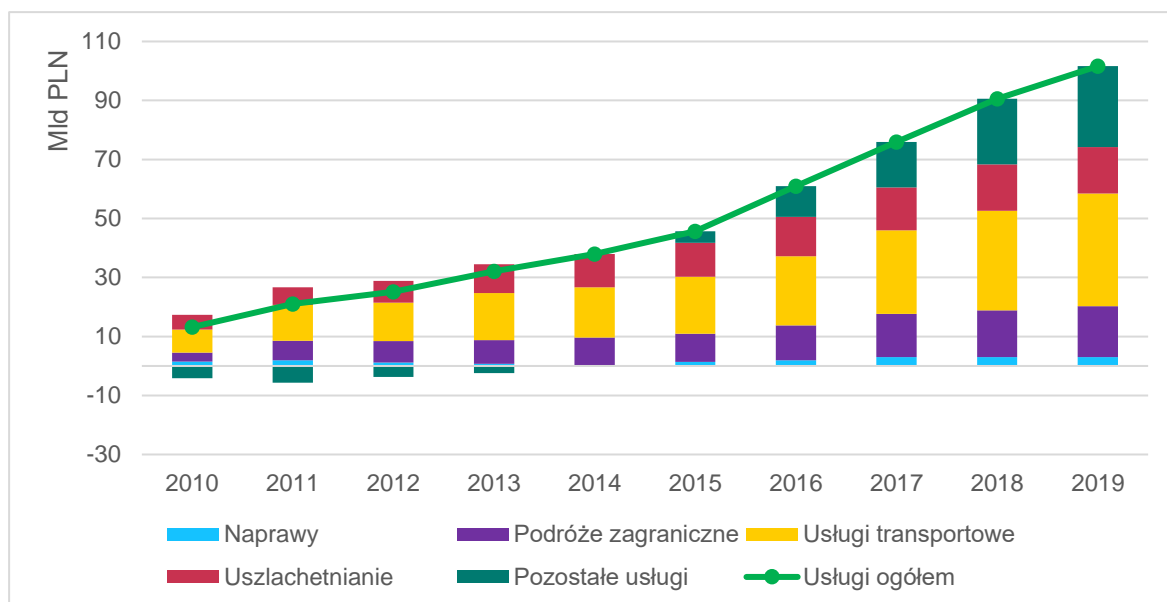
Źródło: Obliczenia NBP

W 2019 r. dodatnie saldo międzynarodowego handlu usługami kształtowane było głównie przez: usługi transportowe (38,2 mld PLN), pozostałe usługi (27,4 mld PLN) oraz podróże zagraniczne (17,2 mld PLN) i uszlachetnianie (15,7 mld PLN). W porównaniu z 2018 r. saldo usług wzrosło głównie w pozostałych usługach (o 5,1 mld PLN) i usługach transportowych (o 4,4 mld PLN), a także w podróżach zagranicznych (o 1,3 mld PLN). Z kolei saldo uszlachetniania oraz napraw i konserwacji pozostawała na niezmiennym poziomie

Najważniejszym czynnikiem, który wpłynął na wzrost dodatniego salda usług w 2019 r. był duży wzrost nadwyżki w grupie obejmującej pozostałe usługi. W porównaniu z 2018 r. wzrosło ono o 5,1 mld PLN. Tak jak przed rokiem stanowiło to prawie 50% przyrostu salda usług ogółem. Dominujący wpływ na przyrost nadwyżki pozostałych usług miały pozostałe usługi biznesowe (przyrost salda o 4,0 mld PLN). Pozostałymi kategoriami o najbardziej znaczącym wpływie na saldo były: usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne (wzrost salda o 2,7 mld PLN). Wzrost wydatków rezydentów na opłaty z tytułu

użytkowania własności intelektualnej był jedyną kategorią o znaczącym negatywnym wpływie na saldo usług (ujemne saldo wzrosło o 0,9 mld PLN).

Wykres 4: Saldo usług w latach 2010-2019

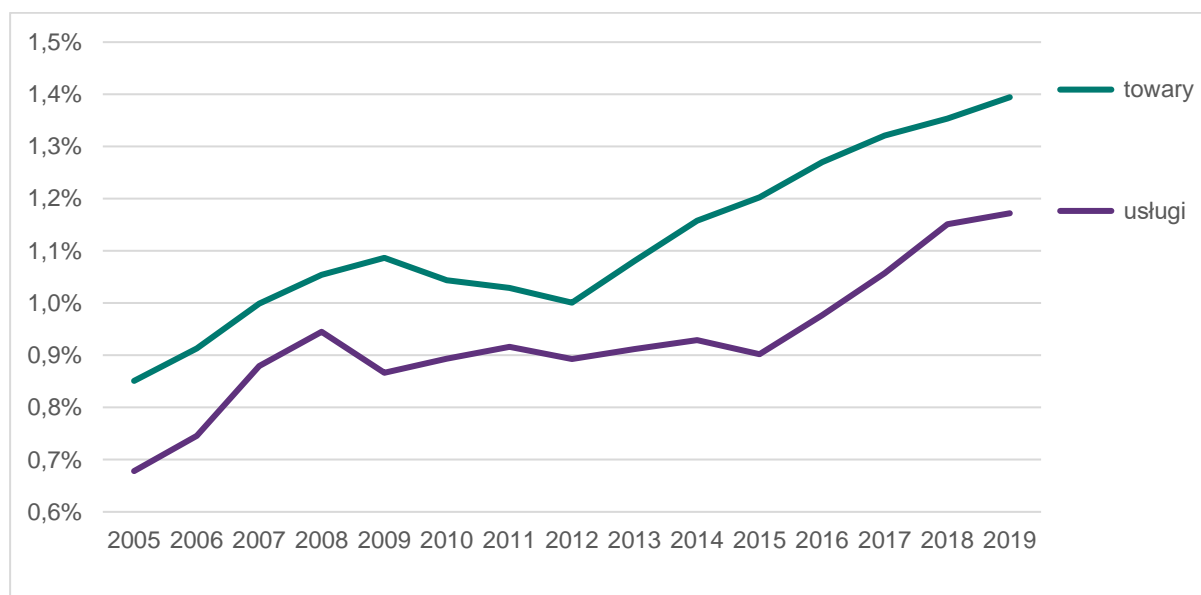


Źródło: Obliczenia NBP.

2. Eksport usług

W 2019 r. wartość eksportu usług wyniosła 268,5 mld złotych, co oznacza wzrost o 9,2% w porównaniu z rokiem poprzednim. Dynamika eksportu usług była więc nieco wolniejsza niż w czterech poprzednich latach. Obniżenie dynamiki eksportu usług w 2019 r. obserwowane było w większości krajów Unii Europejskiej. Tempo wzrostu eksportu usług z Polski nadal było wyższe niż średnio w UE. Jednocześnie dynamika wzrostu eksportu usług była kolejny rok wyższa w porównaniu z dynamiką eksportu towarów wynoszącą 8,2% r/r.

Wykres 5: Udział Polski w światowym eksporcie (%)



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych WTO

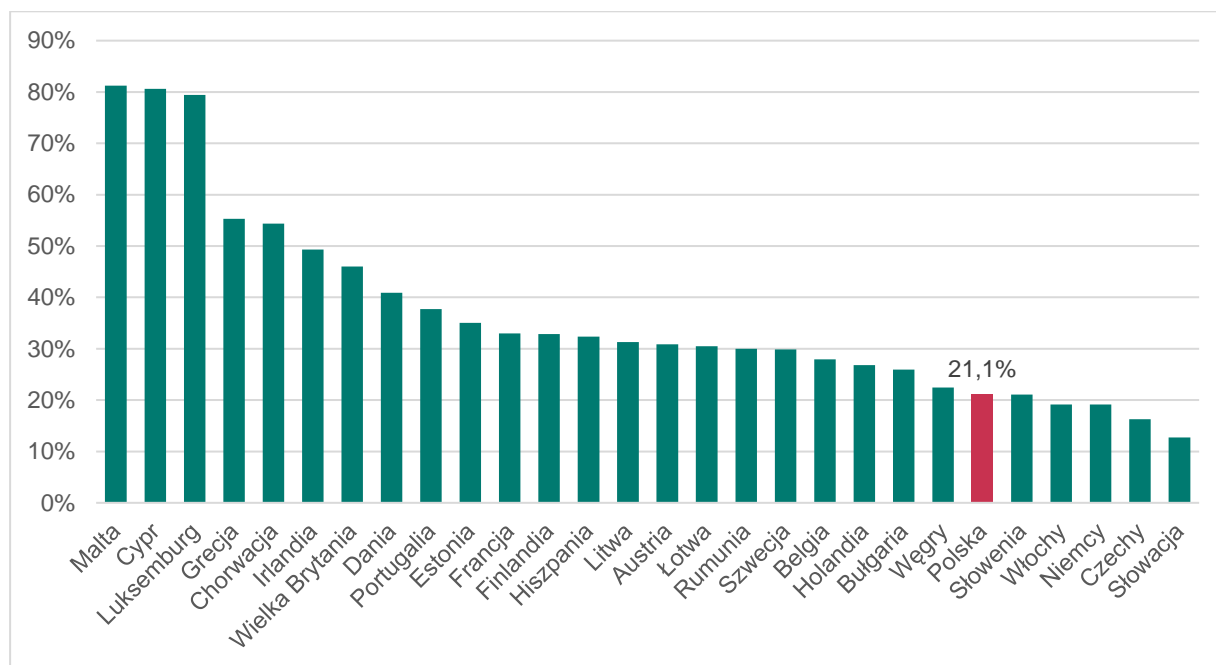
Wzrostowi eksportu usług z Polski sprzyja obserwowana w gospodarce światowej tendencja do zwiększania się znaczenia w światowym handlu usługami gospodarek wschodzących. Rozwój nowych technologii w coraz większym stopniu ułatwia offshoring usług, a więc proces, który w dwóch poprzednich dekadach był obserwowany w światowym handlu towarami. Jednak w przeciwieństwie do handlu towarami, w światowych obrotach usługami wciąż dominują gospodarki rozwinięte.

Zgodnie z ogólną tendencją obserwowaną w gospodarce światowej, od czasu zakończenia światowej recesji z lat 2008-2009 dynamika eksportu usług pozostaje wyższa w porównaniu z dynamiką eksportu towarów. Powoduje to stopniowe zwiększanie się roli usług w obrotach międzynarodowych. Taka sama tendencja obserwowana jest w Polsce. W 2019 r. według statystyki bilansu płatniczego udział usług w eksporcie zwiększył się do 21,1%, czyli najwyższego poziomu od przystąpienia do UE. Pozostaje on jednak wciąż wyraźnie niższy w

porównaniu z większością krajów Unii Europejskiej (w 2019 r. udział usług w eksporcie UE ukształtował się na poziomie 30,7%). Stosunkowo niski udział usług w eksporcie jest ogólną cechą gospodarek Grupy Wyszehradzkiej.

Wzrost eksportu usług w Polsce był wyższy zarówno w porównaniu z dynamiką światowego eksportu usług, jak i eksportu usług w Unii Europejskiej. Według danych Światowej Organizacji Handlu (WTO) w 2019 r. udział Polski w globalnym eksporcie usług zwiększył się do 1,17%, pozostając poniżej wskaźnika udziału Polski w światowym eksporcie towarów (1,39%). Pod względem wartości eksportu usług Polska utrzymała się na 24 miejscu na świecie.

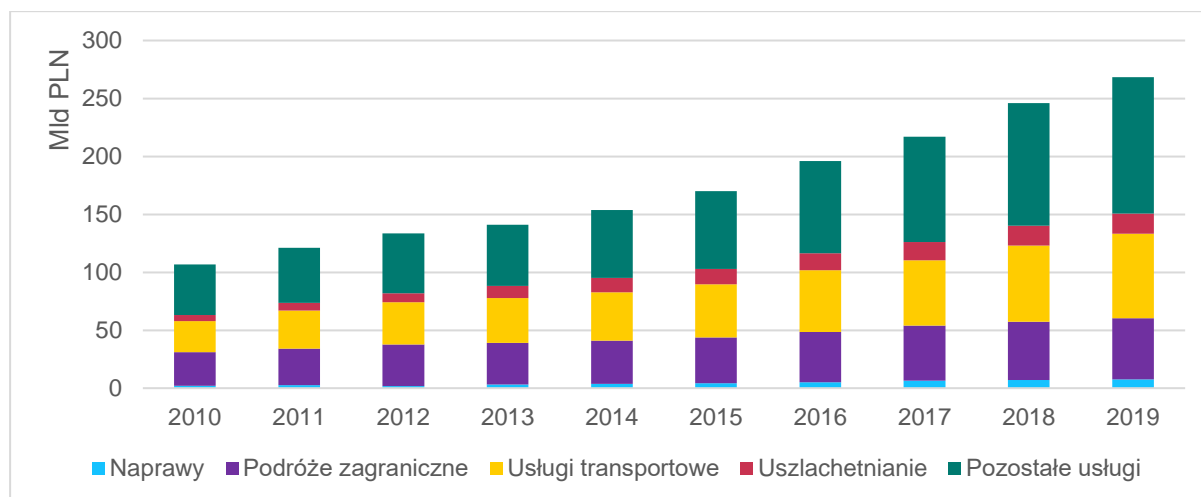
Wykres 6: Udział usług w eksporcie krajów Unii Europejskiej w 2019 r.



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych Eurostatu

Największy wpływ na zmianę wielkości eksportu usług miały pozostałe usługi oraz usługi transportowe. W odniesieniu do 2018 r. wzrost eksportu pozostałych usług wyniósł 12,0 mld PLN (w 2019 r. eksport pozostałych usług osiągnął wartość 117,7 mld PLN), zaś przyrost usług transportowych wyniósł aż 7,4 mld PLN (do poziomu 73,1 mld PLN).

Wykres 7: Struktura przedmiotowa eksportu usług

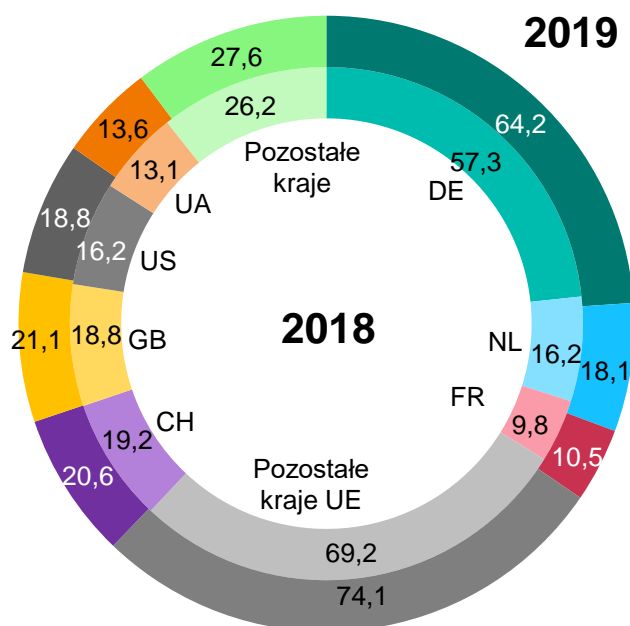


Źródło: Obliczenia NBP.

Analiza struktury geograficznej wskazuje, że najważniejszym rynkiem eksportowym były kraje Unii Europejskiej⁵. Polscy rezydenci w 2019 r. sprzedali tam usługi o wartości 166,9 mld zł. (było to 62,2% całości wyświadczonych usług – odsetek ten zwiększył się o prawie 5p.p.). Dominującą grupą wewnątrz UE pozostawały kraje strefy euro (wartość eksportu wynosiła 138,0 mld PLN, czyli 82,7% całości eksportu skierowanego do krajów wspólnoty).

W polskim eksporcie usług wyróżnić można sześć głównych kierunków (patrz wykres nr 8). Tradycyjnie najważniejszym partnerem w międzynarodowym handlu usługami były Niemcy. Na rzecz podmiotów z tego kraju polscy rezydenci świadczyli usługi o wartości 64,2 mld PLN (wzrost o 6,9 mld PLN r/r).

⁵ Należy pamiętać, że Wielka Brytania przestała być członkiem Unii Europejskiej i dane prezentowane w raporcie dotyczące wspólnoty europejskiej nie zawierają Wielkiej Brytanii. Narodowy Bank Polski

Wykres 8: Struktura geograficzna przychodów w roku 2018 oraz 2019 (w mld PLN)⁶

Źródło: Obliczenia NBP.

Największe znaczenie w eksporcie do Niemiec miały pozostałe usługi, które obejmowały 33,3% sprzedaży usług skierowanego do tego kraju (o wartości 21,4 mld PLN). Usługi transportowe stanowiły 34,6% eksportu (tj. 22,2 mld PLN), zaś na podróże zagraniczne przypadało 23,1% eksportu (czyli 14,8 mld PLN). Wśród pozostałych usług najchętniej kupowane przez niemieckie podmioty były: usługi techniczne związane z handlem, usługi świadczone przez profesjonalistów. Wysoki udział podróży zagranicznych wynikał z popularnego na obszarze transgranicznym zjawiska przekraczania granicy w celu nabycia towarów i usług, tzw. podróży jednodniowych, które traktowane są jako podróże zagraniczne. Największy wzrost eksportu do Niemiec odnotowano w: transporcie samochodowym (wzrost o 1,8 mld PLN), usługach informacyjnych telekomunikacyjnych i informatycznych (wzrost o 0,8 mld PLN) oraz usługach technicznych i związanych z handlem (wzrost o 0,7 mld PLN).

Kolejnym ważnym kierunkiem polskiego eksportu była Wielka Brytania (21,1 mld PLN), która prześcignęła Szwajcarię. Najważniejsze usługi eksportowane stanowiły usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne (26,7% całego eksportu usług) oraz usługi świadczone przez profesjonalistów. (22,3% całego eksportu). Kolejnym ważnym kierunkiem w eksporcie polskich usług była Szwajcaria (w 2019 r. wartość zakupionych przez nierezydentów usług wynosiła trochę ponad 20,5 mld PLN). Znacząca rola Szwajcarii wynikać

⁶ Zewnętrzny pierścień odpowiada za wartość eksportu usług w 2019 r.; Środkowy pierścień opisuje wartość eksportu w 2018 r.

może z faktu obecności w tym kraju wielu siedzib firm międzynarodowych outsorsujących usługi z zagranicy. Największy udział w eksporcie do Szwajcarii miały: pozostałe usługi biznesowe, stanowiące ponad 33% eksportu do tego kraju (dominującą rolę odegrały usługi prawne, księgowo-marketingowe oraz doradztwo gospodarcze). Szwajcaria odgrywała również najważniejszą rolę w polskim eksporcie usług uszlachetniania, które stanowiły (niezmiennie) 27,7% całości polskiego eksportu w tym kierunku.

2.1. Usługi transportowe⁷

Wartość eksportu usług transportowych w 2019 r. ukształtowała się na poziomie 73,1 mld PLN. W porównaniu do 2018 r., eksport tej kategorii zwiększył się o 7,4 mld PLN, tj. o 11,3%. Głównym kierunkiem sprzedaży usług transportowych świadczonych przez polskie podmioty były kraje Unii Europejskiej (w 2019 r. wartość eksportu wynosiła 56,8 mld PLN – 77,7%). Najważniejszymi nabywcami polskich usług transportowych były: Niemcy – 22,3 mld PLN (tj. 30,4%), Holandia – 6,8 mld PLN (tj. 9,3%) oraz Szwecja (wyprzedzając Francję) – 4,5 mld PLN (tj. 6,2%). Największy wzrost eksportu usług transportowych odnotowano w kierunku Niemiec (o 3,7 mld PLN).

W usługach przewozowych świadczonych przez polskie podmioty dominował transport towarowy – jego wartość w 2019 r. wynosiła 45,0 mld PLN (było to 61,6% całości usług transportowych). Najistotniejszą rolę wśród usług przewozu odgrywał towarowy transport samochodowy. W 2019 r. stanowił on 56,7% całości przychodów z usług transportowych (zwiększając tym samym swój udział o 0,6 punktu procentowego).

Tabela 1: Przychody z usług transportowych (w mld PLN)

Transport	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ogółem	30,4	33,7	36,0	39,1	42,8	49,8	56,3	65,7	73,1
Towarowy	21,4	23,2	24,5	26,6	29,1	32,9	36,3	41,2	45,0
Pozostałe usługi transportowe	6,3	7,6	8,0	9,1	10,4	12,7	15,1	18,3	20,4
Pasażerski	2,7	2,9	3,4	3,4	3,3	4,2	4,9	6,2	7,7

Źródło: Obliczenia NBP.

W 2019 r., względem roku poprzedniego, można zaobserwować dynamiczny wzrost eksportu usług transportu pasażerskiego (wzrost 25,1% r/r). Wartość przewozów

⁷ Dane o usługach transportowych zostały skorygowane poprzez opracowanie nowej metody szacunku kosztów usług transportowych (CIF/FOB). Narodowy Bank Polski

pasażerskich wyniosła 7,7 mld PLN, co stanowiło 10,5% całości usług transportowych. W tej grupie usług dominującą rolę odgrywały usługi transportu lotniczego (7,4 mld PLN).

Pozostałe usługi transportowe zawierają usługi takie jak: sprzątanie specjalistyczne, wynajem środków transportu bez załogi, usługi pocztowe i kurierskie itd. W 2019 r. kategoria ta była odpowiedzialna za 27,9% wszystkich świadczonych usług transportowych.

2.2. Usługi uszlachetniania oraz napraw

Usługi uszlachetniania obejmują przetwarzanie, montaż, etykietowanie, pakowanie świadczone przez podwykonawców niebędących właścicielem towarów. Wartość eksportu usług z tytułu uszlachetniania w 2019 r. wyniosła 17,4 mld PLN. W tym samym czasie sprzedaż usług z tytułu napraw była równa 7,6 mld PLN. Wartość eksportu usług uszlachetniania rok do roku pozostawała stabilna. Taką samą sytuację obserwować mogliśmy w kontekście usług napraw i konserwacji.

Głównymi odbiorcami usług uszlachetniania w 2019 r. była Szwajcaria (5,7 mld PLN). Były to głównie usługi związane z etykietowaniem i pakowaniem/przepakowywaniem takich towarów jak: leki, piwo oraz papierosy. Dzięki temu sprzedaż usług uszlachetniania poza UE wyniosła ponad 41,4% całego eksportu. Wśród krajów Unii dominowały Niemcy (3,8 mld PLN), które były także najważniejszym kierunkiem sprzedaży zagranicznej polskich usług napraw i konserwacji (w 2019 r. wartość eksportu w tym kierunku nieznacznie przekroczyła 2,0 mld PLN – 26,2% wszystkich wyświadczonych usług napraw i konserwacji).

2.3. Podróże zagraniczne

Wartość wydatków poniesionych przez cudzoziemców przyjeżdżających do Polski w 2019 r. wynosiła 52,6 mld PLN⁸. W porównaniu do 2018 r. kwota ta wzrosła o 2,5 mld PLN (tj. o 5,0%).

Wśród wydatków obcokrajowców poniesionych z tytułu podróży zagranicznych do Polski dominowały podróże prywatne. Zakupy dokonane przez nierezydentów ogółem w trakcie ich wyjazdów prywatnych w 2019 r. wynosiły 36,7 mld PLN, pozostałą część stanowiły wydatki poniesione w trakcie podróży służbowych. Wydatki nierezydentów w czasie podróży prywatnych wzrosły o ok. 1,6 mld PLN, zaś podczas podróży służbowych 0,8 mld PLN. Największy wzrost wydatków odnotowano wśród obywateli Niemiec przebywających

⁸ W 2014 r. dane o podróżach zagranicznych zostały skorygowane w wyniku uwzględnienia nowego źródła danych. Dotyczyło to głównie wydatków pracowników sezonowych.

w Polsce (wzrost w 2019 r. o 0,6 mld PLN). Przyrost wydatków podróży z Niemiec wyprzedził przyrost wydatków podróży z Ukrainy, który wyniósł 0,4 mld PLN.

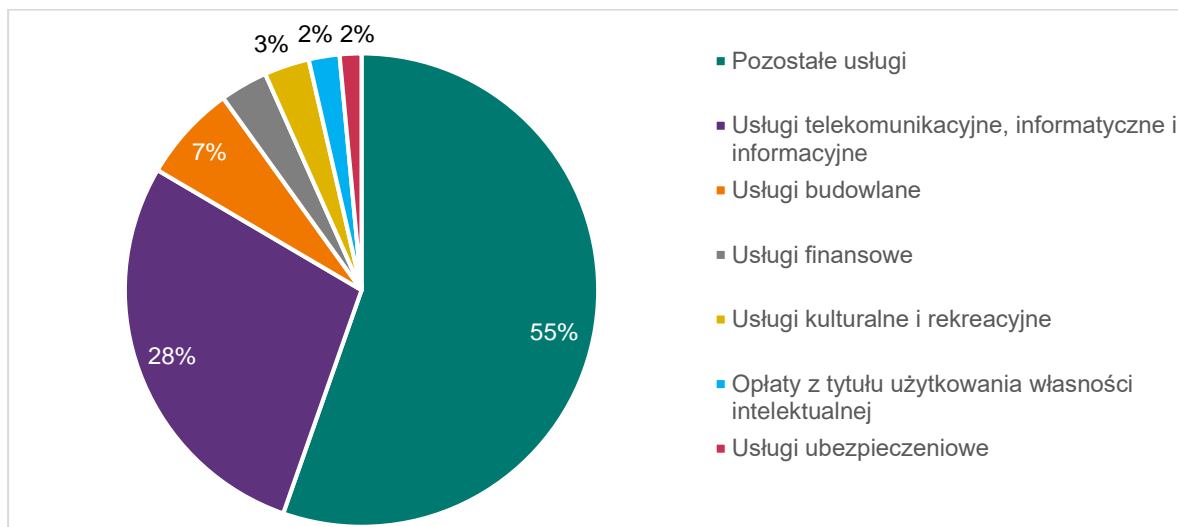
W 2019 r. największa wartość wydatków poniesionych w Polsce przypadała na nierezydentów pochodzących z krajów ościennych (ponad 68,7%). Wśród nich podróżni z Niemiec wydali w Polsce 14,8 mld PLN, podróżni z Ukrainy 12,9 mld PLN. Podróżni z Czech 3,4 mld PLN, Białorusi oraz Słowacji wydali kolejno 2,8 mld PLN oraz 2,2 mld PLN. W przypadku podróży z Niemiec i Czech były to głównie wydatki podróży jednodniowych, zaś w przypadku Ukrainy były to głównie wydatki pracowników sezonowych.

2.4. Pozostałe usługi

Wartość eksportu pozostałych usług w 2019 r. wyniosła 117,7 mld PLN (wzrost o 12,0 mld PLN r/r). Najważniejszą kategorią były pozostałe usługi biznesowe (w ich skład wchodzi usługi badawczo-rozwojowe, usługi świadczone przez profesjonalistów, usługi techniczne oraz związane z handlem), których eksport ukształtował się na poziomie 65,2 mld PLN (wzrost o 7,5 mld PLN w porównaniu z 2018 r.). Kolejną znaczącą grupą były usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne, których wartość w 2019 r. zwiększyła się do 33,1 mld PLN. Sprzedaż usług z omawianej grupy wzrosła aż o 4,1 mld PLN (tj. o 14,2%). Wśród nich kluczowym komponentem były usługi informatyczne (w szczególności usługi konsultacyjne, instalacja i konserwacja sprzętu komputerowego itp.). Trzecią najważniejszą kategorią spośród pozostałych usług świadczonych przez polskie podmioty były usługi budowlane, których wartość w 2019 r. wyniosła 7,8 mld PLN.

Głównymi odbiorcami pozostałych usług wyeksportowanych przez polskie podmioty były państwa Unii Europejskiej, których udział w polskim handlu w 2019 r. wyniósł 56,9%. Najważniejszymi gospodarkami importującymi pozostałe usługi z Polski były: Niemcy – 21,4 mld PLN (tj. 18,2% całej kategorii), Wielka Brytania – 15,0 mld PLN (tj. 12,8%), USA 14,4 mld PLN (tj. 12,2%) oraz Szwajcaria - 10,6 mld PLN (tj. 9,0%).

Wykres 9: Struktura eksportu pozostałych usług w 2019 r. (w %)

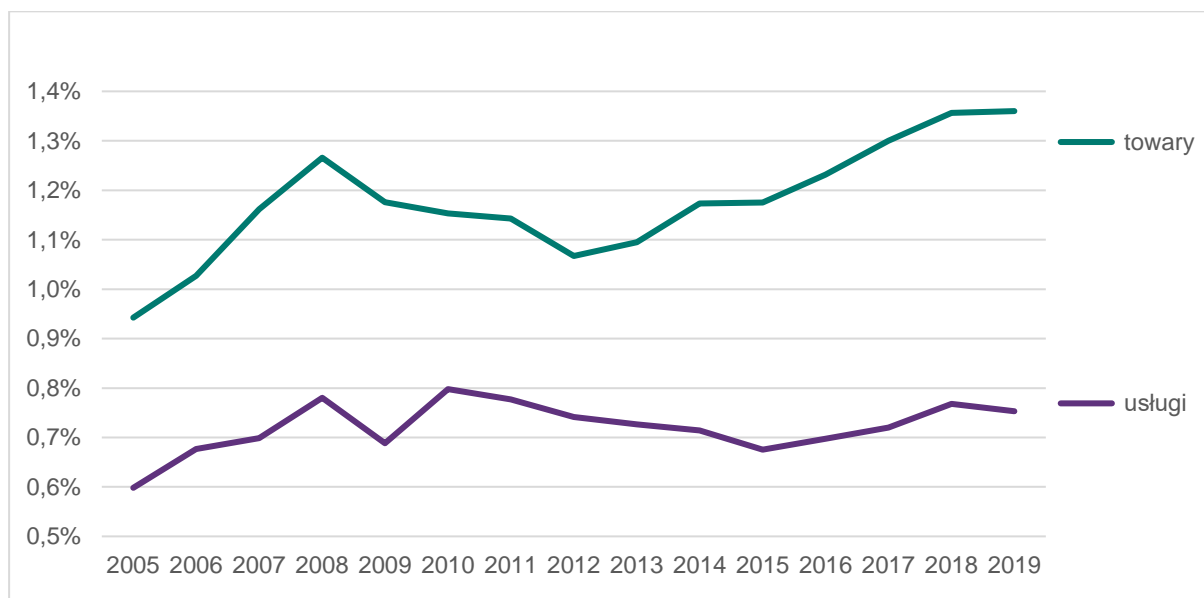


Źródło: NBP.

3. Import usług

W 2019 r. wartość importu usług wyniosła 166,9 mld złotych, była więc o 7,5% wyższa w porównaniu z rokiem poprzednim. Wzrost importu usług był wyższy w porównaniu z importem towarów (wartość importu towarów zwiększyła się o 4,6%). W wyniku tych zmian udział usług w łącznym imporcie towarów i usług zwiększył się do 14,4% (wobec 14,0% w 2018 r.). Udział usług w imporcie jest wyraźnie niższy w porównaniu z większością krajów Unii Europejskiej. W 2019 r. udział usług w UE kształtował się średnio na poziomie 28,8%. Niższy niż w Polsce udział usług w imporcie charakteryzował tylko Bułgarię i Słowację.

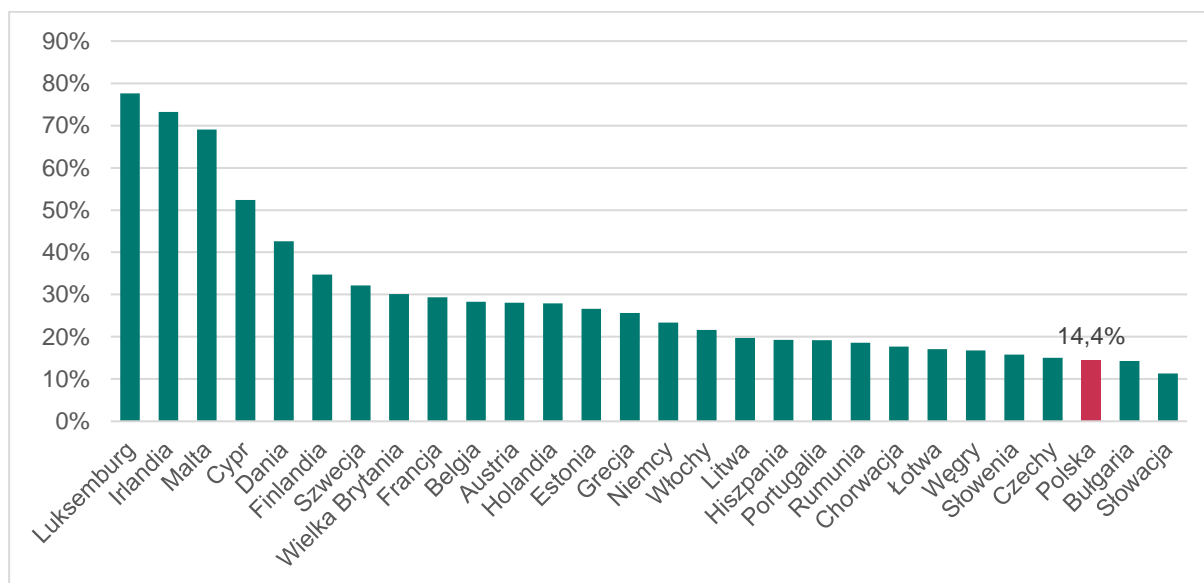
Wykres 10: Udział Polski w światowym imporcie (%)



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych WTO

Wzrost importu usług do Polski w 2019 r. okazał się wolniejszy w porównaniu z większością krajów Unii oraz wolniejszy niż średnio na świecie. Wpłynęło to na obniżenie się udziału Polski w światowym imporcie usług do 0,75%. Polska zajmowała 30 miejsce na świecie wśród importerów usług. W 2019 r. na Polskę przypadało 1,36% światowego importu towarów (20 miejsce). Wyższy wzrost wartości importu usług w UE w porównaniu z eksportem może wskazywać na zwiększenie się znaczenia krajów pozaeuropejskich jako dostawców usług.

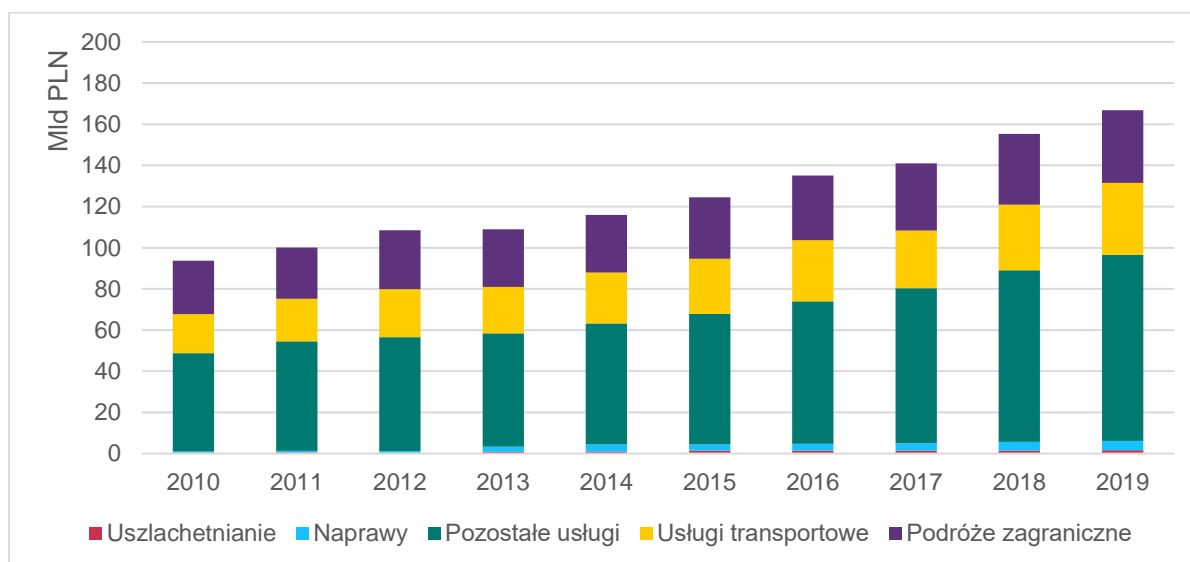
Wykres 11: Udział usług w imporcie krajów Unii Europejskiej w 2019 r.



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych Eurostatu

Największy wzrost wartości zakupionych usług odnotowano w pozostałych usługach – było to 6,8 mld PLN. Usługi transportowe wzrosły w omawianym okresie o 3,1 mld PLN. Z kolei wydatki Polaków na podróże zagraniczne zwiększyły się o około 1,1 mld PLN. Wartość importu usług uszlachetniania oraz napraw i konserwacji pozostawała na zbliżonym poziomie co rok wcześniej.

Wykres 12: Struktura rozchodów z międzynarodowego handlu usługami



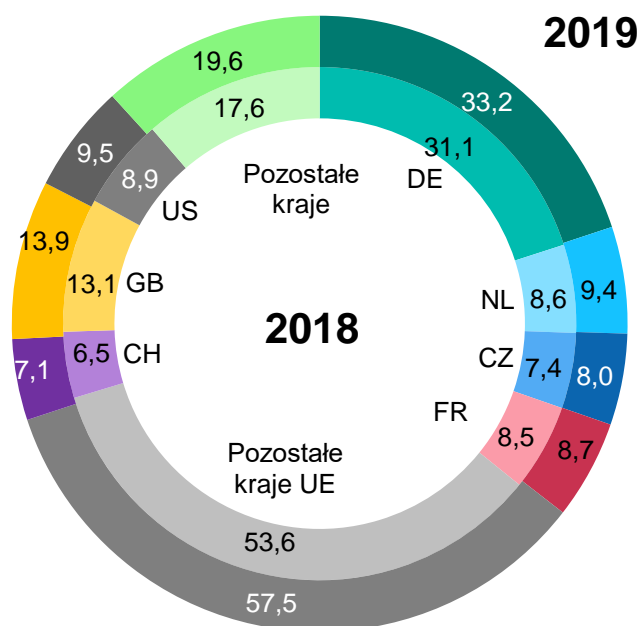
Źródło: Obliczenia NBP.

Największy wpływ na strukturę importu miały trzy główne kategorie. Dominującą rolę w kształtowaniu wielkości obrotów usług nabywanych przez polskie podmioty miały pozostałe usługi. Import pozostałych usług w 2019 r. wyniósł 90,2 mld PLN. Wydatki rezydentów z tytułu podróży zagranicznych wyniosły 35,4 mld PLN, jednocześnie wartość importu usług przewozowych w 2019 r. wynosiła 35,0 mld PLN.

Również w przypadku importu, kluczową rolę odgrywały państwa Unii Europejskiej. Polscy rezydenci w 2019 r. nabyli z rynku wspólnoty usługi o łącznej wartości 116,7 mld PLN (69,9% całości). Tak jak w poprzednich latach, kraje unii miały większe znaczenie w imporcie niż eksporcie. Dominującą grupą wewnątrz UE były kraje strefy euro. Wartość zakupionych tam usług wynosiła 94,3 mld PLN tj. 80,8% całości importu pochodzącego z krajów Unii Europejskiej.

W imporcie usług wyróżnić można siedem głównych kierunków (patrz wykres nr 16). Podobnie jak w eksporcie najważniejszym z nich były Niemcy. W 2019 r. wartość importu wyniosła 33,2 mld PLN (wzrost o 6,9%). Tak jak rok wcześniej, największy udział w wydatkach polskich podmiotów na usługi miały: pozostałe usługi – w 2019 r. było to 17,2 mld PLN (51,8% całego importu z omawianego kierunku). Kolejnymi znaczącymi kategoriami były podróże zagraniczne oraz usługi transportowe (kolejno 8,0 mld PLN oraz 6,3 mld PLN). Największy wzrost usług importowanych z Niemiec miał miejsce w pozostałych usługach biznesowych (przyrost o 0,7 mld PLN).

Wykres 13: Struktura geograficzna importu usług w roku 2018 oraz 2019 (w mld PLN)



Źródło: Obliczenia NBP.

Wśród krajów, z których polskie podmioty najczęściej nabywały usługi były również Wielka Brytania (w 2019 r. wartość importowanych usług wynosiła 13,9 mld PLN), Holandia (9,4 mld PLN), Francja (8,7 mld PLN), USA (9,5 mld PLN) oraz Czechy (8,0 mld PLN) i Szwajcaria (7,1 mld PLN).

3.1. Usługi transportowe

Wartość importu usług transportowych w 2019 r. wyniosła 35,0 mld PLN. Oznacza to wzrost w porównaniu do 2018 r. o 0,7 mld PLN, tj. o 11,9%. Polskie podmioty nabyły usługi transportowe głównie w krajach Unii Europejskiej (w 2019 r. wartość zakupionych usług wyniosła 23,4 mld PLN – 67,0% całości importu usług transportowych ogółem). Najważniejszymi partnerami handlowymi były: Niemcy – 6,3 mld PLN (tj. 18,1%), Holandia – 2,3 mld PLN (tj. 6,5%) oraz Wielka Brytania – 1,9 mld PLN (tj. 5,4%).

W usługach transportowych nabywanych przez polskie podmioty dominowały, podobnie jak w przypadku eksportu, usługi transportu towarowego – jego wartość w 2019 r. wyniosła 21,1 mld PLN. Najważniejszą kategorię wśród nabytych usług dostarczania towarów stanowił samochodowy transport towarowy (było to 57,3% całości omawianej kategorii).

Tabela 2: Import usług transportowych (w mld PLN)

Transport	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ogółem	16,2	18,8	18,1	20,1	22,0	25,3	28,0	31,9	35,0
Towarowy	10,6	12,6	11,6	12,2	13,6	15,5	17,3	19,5	21,1
Pozostałe usługi transportowe	4,3	5,0	5,5	5,8	6,2	7,3	8,0	9,2	10,3
Pasażerski	1,2	1,2	1,0	2,1	2,2	2,5	2,6	3,2	3,6

Źródło: Obliczenia NBP.

W 2019 r. import pozostałych usług transportowych wyniósł 10,3 mld PLN. W omawianym okresie kategoria ta była odpowiedzialna za 28,8% wszystkich usług transportowych świadczonych na rzecz polskich podmiotów.

Najmniej istotne okazały się zakupy usług przewozu pasażerskiego, które w 2019 r. wyniosły 3,6 mld PLN. Stanowiły one zaledwie 16,5% całości zakupionych usług transportowych. W tej grupie usług dominującą rolę odgrywały usługi transportu lotniczego (w 2019 r. było to 3,5 mld PLN).

3.2. Usługi uszlachetniania oraz napraw

Wartość nabytych usług z tytułu napraw i konserwacji w 2019 r. była równa 4,6 mld PLN. Wartość importu usług napraw i konserwacji wzrosła zaledwie o 0,4 mld PLN. Usługi napraw i konserwacji kupowane były przez polskie podmioty głównie z Niemiec oraz ze Szwajcarii (wartość zakupów wynosiła kolejno po 1,2 mld PLN oraz 0,6 mld PLN).

W tym samym czasie zakup usług uszlachetniania wynosił zaledwie 1,6 mld PLN. W omawianym okresie import usług uszlachetniania ukształtował się na tym samym poziomie, jak w 2018 r. i kupowane były głównie z Niemiec (0,4 mld PLN).

3.3. Podróże zagraniczne

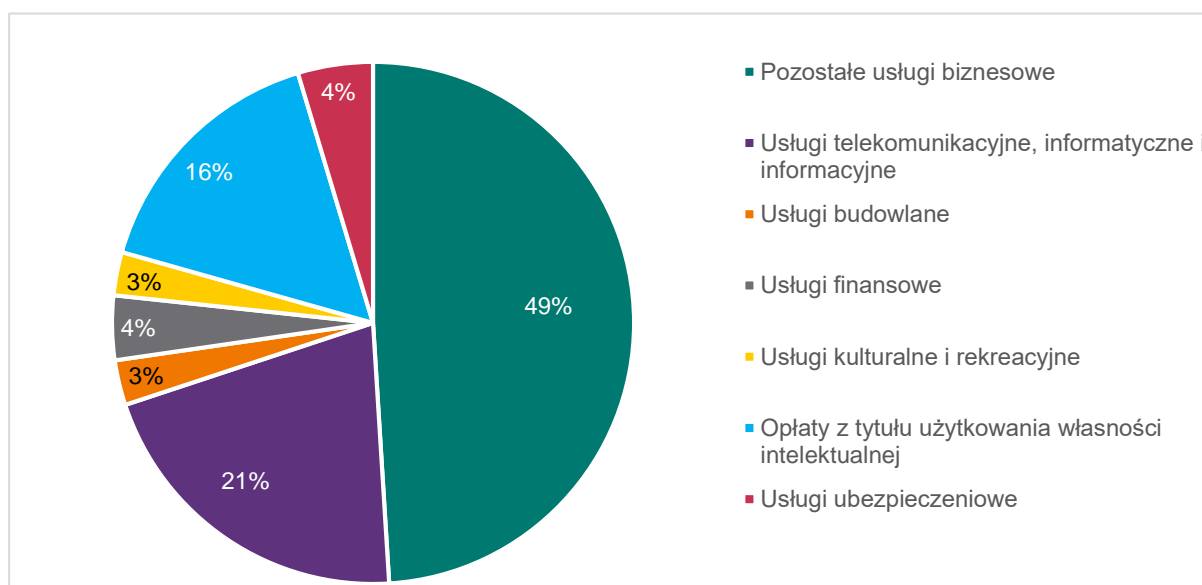
Wartość wydatków poniesionych przez polskich rezydentów w czasie podróży zagranicznych w 2019 r. wynosiła 35,4 mld PLN. W porównaniu do 2018 r. wydatki te zwiększyły się o 1,1 mld PLN (tj. o 3,3%). Podobnie jak w przypadku przychodów z tytułu podróży zagranicznych, również w przypadku wydatków Polaków za granicą dominowały podróże prywatne i w 2019 r. wynosiły one 28,3 mld PLN. W wydatkach Polaków z tytułu podróży służbowych, dominowały wydatki pracowników sezonowych (stanowiły one 54,0% całości podróży służbowych). W 2019 r. Polacy wydali najwięcej pieniędzy podczas wyjazdów do

Niemiec (8,0 mld PLN), Czech (3,9 mld PLN – były to głównie płatności ponoszone w czasie podróży jednodniowych) oraz Włoch (2,4 mld PLN).

3.4. Pozostałe usługi

Wartość importu pozostałych usług w 2019 r. wyniosła 90,3 mld PLN (wzrost o 6,9 mld PLN, tj. 8,2%). Podobnie jak po stronie przychodów, najważniejszą kategorią były pozostałe usługi biznesowe, których import osiągnął poziom 44,0 mld PLN (niezmiennie były to głównie usługi prawnicze, księgowość oraz w zakresie zarządzania). W odniesieniu do 2018 r. zakupy pozostałych usług biznesowych wzrosły o 3,5 mld PLN. Kolejnymi znaczącymi kategoriami były usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne (których wartość zakupów w 2019 r. wynosiła 18,8 mld PLN) oraz opłaty z tytułu użytkowania praw własności intelektualnej (których wartość była równa 14,3 mld PLN). Wartość importu usług telekomunikacyjnych, informatycznych i informacyjnych oraz wydatków poniesionych na opłaty z tytułu użytkowania praw własności intelektualnej wzrosły średnio o 1,2 mld PLN.

Wykres 14: Struktura rozchodów z pozostałych usług w roku 2019 (w %)



Źródło: Obliczenia NBP

Grupą krajów, od których polskie podmioty najczęściej nabywały pozostałe usługi były państwa Unii Europejskiej (w 2019 r. wartość importu wynosiła 61,6 mld PLN – 68,2% całości zakupów). Największa część importu pozostałych usług pochodziła z Niemiec (było to 17,2 mld PLN w 2019 r.) oraz Wielkiej Brytanii (wartość zakupów wynosiła 10,2 mld PLN). Ważnymi krajami, z których polskie podmioty kupowały pozostałe usługi, była także Irlandia

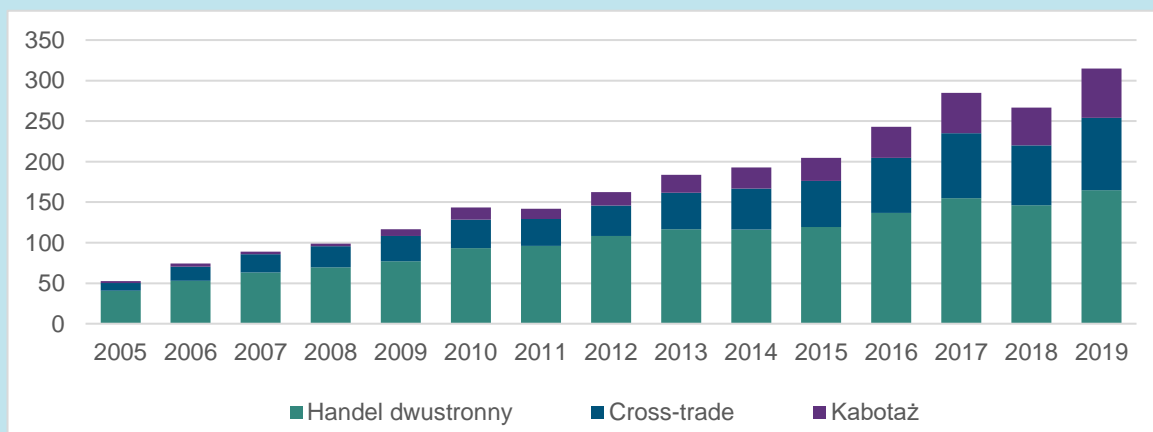
(7,5 mld PLN) Stany Zjednoczone (6,5 mld PLN) oraz Francja (6,4 mld PLN). Największy wzrost wydatków rezydentów na pozostałe usługi pochodził z Niemiec (wzrost o 1,4 mld PLN).

Ramka 1: Duży wzrost przewozów towarowych w 2019 r.

W 2019 r. nastąpił duży wzrost przewozów międzynarodowych realizowanych przez polskich przewoźników. W porównaniu z 2018 r. wielkość transportowanych ładunków zwiększyła się o 18%. Wzrost ten nastąpił w warunkach stagnacji przewozów w skali całej Unii Europejskiej. Po spadku w 2018 r., w kolejnym roku międzynarodowe przewozy w UE zwiększyły się o 3% r/r, a więc mniej niż w latach 2016 i 2017. Wpływ na niską dynamikę transportu drogowego miało spowolnienie aktywności gospodarczej w większości gospodarek Unii.

Duży wzrost przewozów realizowanych przez polskie firmy wynikał częściowo z niskiej bazy spowodowanej ich spadkiem (o 6% r/r) w 2018 r. W 2019 r. obok Polski duży wzrost przewożonych ładunków odnotowały firmy litewskie. Do zwiększenia przewozów mogły przyczynić się zapowiadane ograniczenia działalności firm transportowych z nowych państw członkowskich na obszarze Europy Zachodniej. Pierwsza część tzw. pakietu mobilności została wprowadzona w sierpniu 2020 r., a pozostałe zaczęły obowiązywać od początku 2021 r. Nowe zasady mogą przyczynić się do zmniejszenia przewozów między krajami obcymi (cross-trade) i kabozażu.

Wykres 15: Przewozy polskich przewoźników wg kierunku transportu (mln ton)

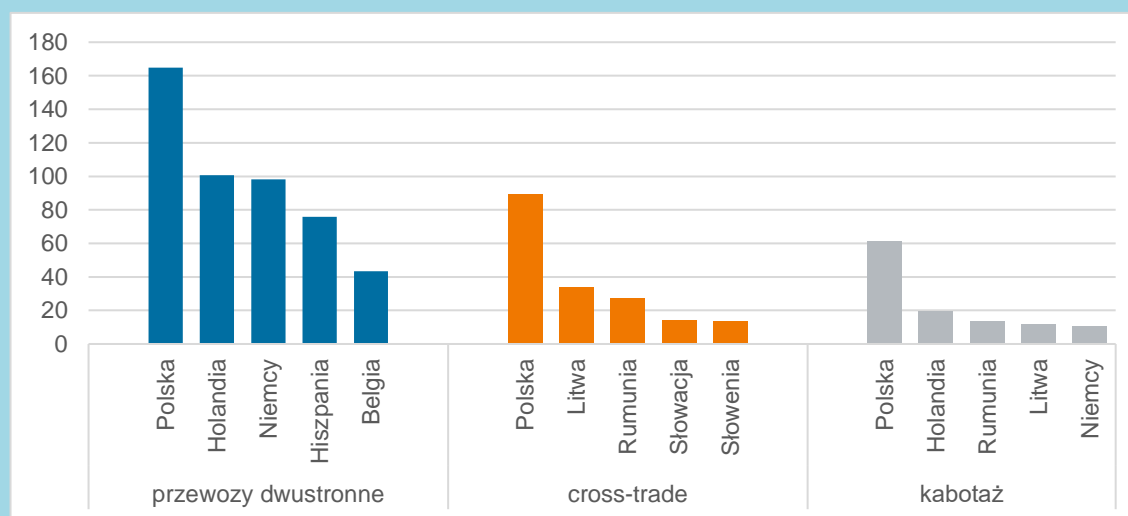


Źródło: *International annual road freight transport, Eurostat.*

Polska umocniła się pierwszym miejscem wśród największych przewoźników towarów w międzynarodowym transporcie drogowym w Unii Europejskiej⁹. Według danych Eurostatu w 2019 r. polscy przewoźnicy przewieźli 315 mln ton ładunków, co stanowiło 26% ładunków transportu drogowego przewiezionych przez firmy transportowe z krajów UE¹⁰. Wielkość ładunków przewożonych przez polskich przewoźników była zbliżona do łącznej wielkości przewozów trzech kolejnych największych przewoźników – Holandii, Niemiec i Hiszpanii. Przewozy międzynarodowe są także główną formą działalności polskich firm transportowych. W 2019 r. na przewozy międzynarodowe przypadało prawie 66% pracy przewozowej polskich firm.

Przewozy drogowe odgrywają kluczową rolę w wymianie Polski z zagranicą. Według statystyki handlu zagranicznego publikowanej przez Eurostat w 2019 r. na transport drogowy przypadało 72% eksportu i 46% importu towarów. Wzrost ładunków przewożonych przez polskich przewoźników wynikał nie tylko ze wzrostu obrotów handlu zagranicznego. W 2019 r. dzięki wysokiej konkurencyjności cenowej polskich firm transportowych zwiększało się ich znaczenie w przewozach pomiędzy krajami obcymi i przewozach w granicach innych krajów UE (kabotaż). Poza tym przewoźnicy drogowi odebrali także część ładunków transportowi kolejowemu.

Wykres 16: Najwięksi przewoźnicy w transporcie międzynarodowym w UE wg kierunku transportu w 2018 r.



Źródło: *International annual road freight transport, Eurostat.*

Konkurencyjność polskich firm transportowych w przewozach międzynarodowych prowadziła do stopniowej zmiany struktury przewozów według głównych kategorii. Bezpośrednio po

⁹ Już w 2008 r., biorąc pod uwagę pracę przewozową, a w 2012 r., uwzględniając wielkość przewożonych ładunków, polscy przewoźnicy stali się najważniejszym krajem w międzynarodowych przewozach drogowych w Unii Europejskiej.

¹⁰ Wykorzystano wyniki badania reprezentacyjnego transportu drogowego towarów prowadzonego w krajach Unii Europejskiej, realizowane zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012. Eurostat – Road freight transport measurement.

przystąpieniu Polski do UE wzrost przewozów oparty był na transporcie ładunków eksportowanych i importowanych. Natomiast w ostatnich latach wzrost przewozów dokonywał się przede wszystkim w oparciu o transport między krajami obcymi oraz kabotaż. W 2019 r. wielkość ładunków przewożonych w relacjach między krajami obcymi zwiększyła się o 20% r/r, a wielkość ładunków w kabotażu o 31% r/r. Z kolei przewozy bilateralne zwiększyły się o 13%. W wyniku tych tendencji udział przewozów cross-trade i kabotażowych zwiększył się w 2019 r. do 48% całości przewozów międzynarodowych realizowanych przez polskich przewoźników.

Przewozy dwustronne

Polscy przewoźnicy wyraźnie dominowali w dwustronnych przewozach między Polską a pozostałymi krajami Unii Europejskiej. Udział krajowych firm transportowych w relacjach między Polską a innymi krajami UE wyniósł w 2019 r. ponad 93% i był to zdecydowanie najwyższy udział przewoźników krajowych w transporcie krajów UE. Na przewoźników z krajów partnerów handlowych (krajów załadunku lub wyładunku towarów) przypadało 5% przewożonych ładunków do i z Polski, natomiast na przewoźników z innych krajów UE zaledwie 1,4% ładunków.

Tabela 3: Najważniejsze relacje dwustronne Polski w drogowym transporcie towarów w 2019 r.

	Kraj B	Przewozy (mln ton)	Udział przewoźników z Polski (%)	Udział przewoźników z kraju B (%)	Udział przewoźników z pozostałych krajów (%)	Kraj o największym udziale wśród pozostałych przewoźników
1	Polska Niemcy	71,3	95,9	3,4	0,7	Litwa
2	Polska Czechy	15,9	90,2	8,8	1,0	Rumunia
3	Polska Słowacja	10,1	85,0	14,2	0,8	Rumunia
4	Polska Włochy	8,8	97,9	0,2	1,9	Litwa
5	Polska Francja	8,5	97,8	0,4	1,8	Litwa
6	Polska Holandia	8,4	97,2	0,8	2,0	Litwa
7	Polska Belgia	6,3	97,8	0,6	1,6	Litwa
8	Polska Węgry	6,1	90,2	7,1	2,7	Rumunia
9	Polska Litwa	5,9	80,6	18,0	1,4	Estonia
10	Polska Wielka Brytania	4,7	98,4	0,4	1,2	Litwa

Źródło: *International annual road freight transport, Eurostat.*

Najwięcej ładunków przewożonych jest między Polską a Niemcami. Jest to obecnie drugi najważniejszy kierunek drogowych przewozów towarowych w Unii Europejskiej. W 2019 r. między Polską a Niemcami przewieziono 71,3 mln ton. Więcej ładunków przewieziono tylko w relacji między Holandią i Niemcami (89,9 mln ton). Struktura narodowa przewoźników wskazuje na silną dominację polskich firm transportowych. Polscy przewoźnicy przewieźli 96% ładunków przewożonych między Polską a Niemcami, przewoźnicy niemieccy 3,4%, a pozostałe 0,7%

przewoźnicy z pozostałych krajów UE, głównie z Litwy. Jeszcze większe znaczenie polscy przewoźnicy mają w przewozach do i z Holandii, Włoch i Francji, gdzie ich udział kształtuje się na poziomie powyżej 97%. Nieco mniejsze znaczenie polskie firmy transportowe mają w przewozach między Polską i pozostałymi krajami Europy Środkowej i Wschodniej. Na polskich przewoźników w 2018 r. przypadało 90% transportowanych ładunków między Polską i Czechami, 85% między Polską i Słowacją oraz 81% między Polską a Litwą.

Przewozy między krajami obcymi

Przewozy między krajami obcymi (cross-trade) to obok kabotażu najszybciej rozwijający się segment międzynarodowego transportu drogowego w Unii Europejskiej. W 2019 r. 24% wielkości ładunków między krajami UE przewiozły firmy transportowe z innych krajów niż kraj załadunku czy wyładunku. Po przystąpieniu krajów Europy Środkowej i Wschodniej do UE wzrosła konkurencja na rynku przewozów międzynarodowych ze strony przewoźników zarejestrowanych w nowych państwach członkowskich. Na kraje EŚW przypada obecnie ok. 85% przewozów między krajami obcymi. Najbardziej aktywnymi przewoźnikami w relacjach pomiędzy krajami UE są firmy transportowe z Polski. Na polskich przewoźników przypada 36% wszystkich przewozów w UE realizowanych w ramach cross-trade. O pozycji polskich przewoźników może świadczyć fakt, że w przypadku 10 głównych relacji w przewozach między krajami UE (oprócz przewozów między Niemcami i Polską) w siedmiu z nich polskie firmy transportowe były najważniejszym „obcym” przewoźnikiem.

Tabela 4: Najważniejsze relacje między krajami obcymi realizowane przez polskich przewoźników w transporcie towarów w 2019 r.

L.p.	Relacja		Wielkość przewozów (mln ton)		Udział przewoźników (%)			
	Kraj A	Kraj B	Ogółem	w tym zrealizowana przez polskich przewoźników	z kraju A	z kraju B	z krajów trzecich	
							w tym z Polski	
1	Holandia	Niemcy	87,8	10,9	52,1	25,4	22,5	12,4
2	Francja	Niemcy	46,9	10,6	12,4	32,2	55,4	22,5
3	Belgia	Niemcy	42,7	8,9	15,6	29,7	54,7	20,7
4	Niemcy	Włochy	21,7	5,0	19,8	23,3	57,0	22,9
5	Czechy	Niemcy	20,2	4,2	50,3	20,9	28,8	21,0
6	Austria	Niemcy	37,9	4,1	29,8	35,7	34,5	10,7
7	Belgia	Francja	52,8	3,4	40,1	28,2	31,6	6,5
8	Belgia	Holandia	54,7	2,2	18,3	69,5	12,2	4,1
9	Francja	Holandia	17,9	2,1	9,8	46,4	43,8	11,5
10	Hiszpania	Niemcy	13,8	1,9	59,9	3,8	36,3	14,0

Źródło: *International annual road freight transport, Eurostat.*

W 2019 r. polskie firmy transportowe w relacjach między krajami obcymi przewiozły 89 mln ton (w tym 70 mln ton pomiędzy krajami UE). Ze względu na wielkość rynku transportowego oraz geograficzną bliskość polskie przewozy cross-trade koncentrowały się głównie na rynku niemieckim. W 2019 r. przewozy między Niemcami i pozostałymi krajami UE stanowiły 64% przewozów cross-trade realizowanych przez polskie firmy transportowe. Odzwierciedla to także fakt, że wśród 10 najważniejszych kierunków przewozów cross-trade polskich przewoźników siedem to przewozy z i do Niemiec (tabela 2). Łącznie polskie firmy transportowe przewiozły w 2019 r. 16% ładunków w przewozach dwustronnych między Niemcami a pozostałymi krajami UE.

W 2019 r. najważniejszym kierunkiem dla polskich przewoźników był transport ładunków między Holandią a Niemcami. Polskie firmy przewiozły łącznie 10,9 mln ton, co stanowiło 12% przewożonych ładunków między tymi krajami. Jeszcze większy udział przewoźnicy z Polski mieli na trasach między Francją a Niemcami, Belgią a Niemcami oraz Niemcami a Włochami.

Polscy przewoźnicy obecni są także na trasach między krajami, z którymi Polska nie sąsiaduje. W 2019 r. największe przewozy miały miejsce między Belgią i Francją oraz Belgią i Holandią. Polska jest także największym przewoźnikiem łączącym Wielką Brytanię z pozostałymi krajami UE. W 2019 r. firmy transportowe przewiozły między Wielką Brytanią a UE łącznie 5 mln ton ładunków – najwięcej do i z Niemiec oraz Holandii.

Kabotaż

W 2019 r. polscy przewoźnicy przewieźli w ramach kabotażu¹¹ ponad 60 mln ton ładunków, co stanowiło blisko 20% wszystkich ładunków przewożonych przez polskich przewoźników w transporcie międzynarodowym. Polska jest więc także największym przewoźnikiem świadczącym kabotaż w Unii Europejskiej.

Ze względu na rozmiary krajowych przewozów drogowych największymi rynkami, na których świadczony jest kabotaż, są Niemcy i Francja. W 2019 r. w Niemczech zrealizowano 40% przewozów kabotażowych w ramach Unii Europejskiej, a we Francji – 18% ładunków.

Podobnie jak w przewozach w relacjach cross-trade, także w kabotażu największe znaczenie dla polskich przewoźników miał rynek niemiecki. W 2019 r. 65% przewozów kabotażowych zostało zrealizowanych między nadawcą i odbiorcą ładunku w Niemczech. Jednocześnie polskie firmy transportowe przewiozły prawie 60% ładunków przewiezionych przez firmy transportowe będące nierezydentami. Pozostałą część przewozów kabotażowych na terenie Niemiec realizowali przewoźnicy z Holandii, Litwy oraz Rumunii. Polska była także głównym przewoźnikiem

¹¹ Kabotaż to transport towarowy wykonywany w danym kraju przez przewoźników zarejestrowanych w innym kraju. Z perspektywy kraju sprawozdającego kabotaż jest uważany za transport międzynarodowy, jeśli ma do przepływu towarów, uznawany jest za transport krajowy, ponieważ towary są transportowane z jednego miejsca do drugiego w danym kraju.

świadczącym kabotaż we Francji, Holandii i Włoszech. W 2019 r. nastąpił wzrost przewozów kabotażowych w Czechach, przede wszystkim za sprawą polskich przewoźników.

Tabela 5: Przewozy kabotażowe polskich przewoźników w 2019 r. według krajów przyjmujących kabotaż.

Lp.	Kraj przyjmujący kabotaż	Wielkość przewozów kabotażowych (mln ton)		Udział polskich przewoźników (%)	Najważniejsi przewoźnicy świadczący kabotaż		
		Ogółem	w tym przez polskich przewoźników		1.	2.	3.
1	Niemcy	68,9	40,1	58,2	Polska	Holandia	Litwa
2	Francja	30,7	5,8	18,9	Polska	Belgia	Hiszpania
3	Holandia	8,3	3,1	37,2	Polska	Niemcy	Rumunia
4	Belgia	19,2	1,9	9,7	Holandia	Luksemburg	Polska
5	Włochy	9,1	1,6	18,1	Polska	Niemcy	Rumunia
6	Szwecja	6,7	1,6	24,3	Polska	Łotwa	Niemcy
7	Czechy	2,2	1,3	58,9	Polska	Słowacja	Niemcy
8	Wielka Brytania	5,9	1,1	18,5	Irlandia	Polska	Rumunia
9	Hiszpania	5,5	0,9	16,6	Portugalia	Rumunia	Polska
10	Austria	6,1	0,4	8,1	Niemcy	Słowenia	Węgry

Źródło: Road cabotage by reporting country and country in which cabotage takes place, Eurostat.

Spis wykresów i tabel

Spis wykresów:

Wykres 1: Skala wpływu zmian salda w handlu zagranicznym na wzrost realny PKB (pkt proc.)	4
Wykres 2: Saldo w handlu usługami w krajach Unii Europejskiej w 2019 r. (mld EUR)	5
Wykres 3: Międzynarodowy handel usługami w latach 2010-2019	6
Wykres 4: Saldo usług w latach 2010-2019	7
Wykres 5: Udział Polski w światowym eksporcie (%)	8
Wykres 6: Udział usług w eksporcie krajów Unii Europejskiej w 2019 r.	9
Wykres 7: Struktura przedmiotowa eksportu usług	10
Wykres 8: Struktura geograficzna przychodów w roku 2018 oraz 2019 (w mld PLN)	11
Wykres 9: Struktura eksportu pozostałych usług w 2019 r. (w %)	15
Wykres 13: Udział Polski w światowym imporcie (%)	16
Wykres 14: Udział usług w imporcie krajów Unii Europejskiej w 2019 r.	16
Wykres 15: Struktura rozchodów z międzynarodowego handlu usługami	17
Wykres 16: Struktura geograficzna importu usług w roku 2018 oraz 2019 (w mld PLN)	19
Wykres 17: Struktura rozchodów z pozostałych usług w roku 2019 (w %)	21
Wykres 18: Przewozy polskich przewoźników wg kierunku transportu (mln ton)	22
Wykres 19: Najwięksi przewoźnicy w transporcie międzynarodowym w UE wg kierunku transportu w 2018 r.	23

Spis tabel:

Tabela 1: Przychody z usług transportowych (w mld PLN)	12
Tabela 3: Import usług transportowych (w mld PLN)	20
Tabela 4: Najważniejsze relacje dwustronne Polski w drogowym transp. towarów w 2019 r.	24
Tabela 5: Najważniejsze relacje między krajami obcymi realizowane przez polskich przewoźników w transporcie towarów w 2019 r.	25
Tabela 6: Przewozy kabotażowe polskich przewoźników w 2019 r. według krajów.	27
Tabela 7: Obroty głównych komponentów usługowych (mld PLN)	29
Tabela 8: Pozostałe usługi w podziale na komponenty (mld PLN)	30
Tabela 9: Usługi transportowe w podziale na rodzaj transportu (w mld PLN)	31
Tabela 10: Wydatki Polaków za granicą w podziale na turystów i jednodniowych.	32
Tabela 11: Wydatki cudzoziemców w Polsce w podziale na turystów i odwiedzających jednodniowych	32

Aneks statystyczny

Tabela 6: Obroty głównych komponentów usługowych (mld PLN)

Nazwa usługi	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Usługi ogółem(S)									
Eksport	121,2	133,6	141,0	153,8	170,1	196,0	216,9	245,9	268,5
Import	100,1	108,5	109,0	115,8	124,5	135,1	141,0	155,3	166,9
Uszlachetnianie (SA)									
Eksport	6,5	7,8	10,5	12,3	13,0	14,7	15,9	17,2	17,4
Import	0,6	0,4	0,8	1,0	1,5	1,4	1,4	1,5	1,7
Naprawy (SB)									
Eksport	2,6	1,9	3,3	3,6	4,4	5,2	6,6	7,1	7,6
Import	0,7	0,8	2,5	3,4	3,0	3,3	3,6	4,1	4,5
Usługi transportowe (SC)									
Eksport	32,9	36,4	38,6	41,9	46,0	53,2	56,3	65,7	73,1
Import	20,7	23,3	22,6	24,9	26,6	29,7	28,0	31,9	35,0
Podróże zagraniczne (SD)									
Eksport	31,6	35,8	36,0	37,3	39,5	43,2	47,4	50,2	52,7
Import	25,0	28,6	28,0	27,9	29,9	31,4	32,7	34,3	35,4
Pozostałe usługi									
Eksport	47,5	51,6	52,7	58,6	67,3	79,7	90,6	105,7	117,7
Import	53,2	55,3	55,1	58,8	63,5	69,3	75,3	83,4	90,3

Źródło: Obliczenia NBP.

Tabela 7: Pozostałe usługi w podziale na komponenty (mld PLN)

Nazwa usługi	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pozostałe usługi									
Eksport	47,5	51,6	52,7	58,6	67,3	79,7	90,6	105,7	117,7
Import	53,2	55,3	55,1	58,8	63,5	69,3	75,3	83,4	90,3
Usługi budowlane									
Eksport	4,8	5,2	5,4	5,5	5,8	6,9	7,5	8,2	7,8
Import	2,1	2,6	2,6	2,5	4,0	2,0	1,8	1,8	2,5
Usługi ubezpieczeniowe									
Eksport	1,2	0,9	1,1	0,8	1,6	1,8	1,7	1,5	1,7
Import	2,1	2,3	2,3	2,7	2,8	3,2	3,7	3,9	4,2
Usługi finansowe									
Eksport	2,0	2,3	2,3	2,5	2,6	2,7	3,5	3,6	3,8
Import	5,2	5,1	3,7	3,8	3,7	3,9	3,6	3,8	3,6
Opłaty z tytułu użytkowania własności intelektualnej									
Eksport	0,8	0,7	1,0	1,1	1,6	1,8	2,2	2,2	2,5
Import	7,1	7,6	8,5	9,3	9,2	10,6	11,9	13,2	14,3
Usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne									
Eksport	7,7	9,4	10,8	13,4	16,6	21,0	24,0	28,9	33,1
Import	7,1	8,1	9,0	9,5	10,4	12,4	14,9	17,3	18,8
Pozostałe usługi biznesowe									
Eksport	29,4	31,9	31,0	34,0	37,5	42,8	48,9	57,7	65,2
Import	24,4	25,5	26,2	27,9	30,3	33,6	35,9	40,5	44,0
Usługi kulturalne i rekreacyjne									
Eksport	1,6	1,3	1,2	1,3	1,7	2,8	2,8	3,2	3,6
Import	4,7	3,7	2,4	2,6	2,7	3,1	3,1	2,3	2,4
Usługi rządowe (gdzie indziej niewymienione)									
Eksport									
Import									

Źródło: Obliczenia NBP.

Tabela 8: Usługi transportowe w podziale na rodzaj transportu (w mld PLN)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Przychody										
Usługi transportowe	25,1	30,4	33,7	36,0	39,1	42,8	49,8	56,3	65,7	73,1
Transport samochodowy	14,8	18,5	20,0	22,2	24,1	26,3	29,9	33,1	37,9	41,5
Pozostałe usługi transportowe	3,3	3,9	4,9	5,4	6,3	7,5	9,3	11,3	14,0	15,4
Transport lotniczy	3,3	4,1	4,2	4,6	4,7	4,8	6,2	7,3	8,8	10,5
Transport morski	1,1	1,3	1,5	1,6	1,7	1,7	1,8	1,9	1,9	2,1
Transport rurociągowy oraz przesył energii elektrycznej	0,0	0,0	0,0	1,3	1,3	1,4	1,3	1,1	1,1	1,1
Transport kolejowy	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,3	0,2	0,3	0,4	0,7
Usługi kurierskie i pocztowe	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,5	0,6	0,6	1,0	1,1
Transport wodny śródlądowy	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1
Rozchody										
Usługi transportowe	15,0	16,2	18,8	18,1	20,1	22,0	25,3	28,0	31,9	35,0
Transport samochodowy	5,5	6,4	7,1	7,3	7,5	7,8	9,0	9,7	11,0	12,1
Transport morski	1,5	1,8	2,1	2,4	2,8	3,0	3,1	3,5	3,9	4,6
Transport lotniczy	2,8	3,1	3,3	3,0	4,1	4,5	5,7	6,0	6,9	7,0
Pozostałe usługi transportowe	3,1	3,1	3,8	4,0	4,5	5,4	6,1	6,5	7,7	8,6
Transport kolejowy	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Usługi kurierskie i pocztowe	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,3	0,4
Transport wodny śródlądowy	0,3	0,4	0,3	0,5	0,4	0,6	0,6	0,9	1,1	1,2
Transport rurociągowy oraz przesył energii elektrycznej	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2

Źródło: Obliczenia NBP.

Tabela 9: Wydatki Polaków za granicą w podziale na turystów i jednodniowych.

Kategoria	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ogółem	26,0	25,0	28,6	27,5	27,6	29,8	31,1	33,2	35,5	37,7
Wyjazdy turystyczne, w tym:	16,0	13,5	15,9	11,0	8,7	9,1	9,1	9,3	9,6	9,9
Niemcy	2,6	1,9	6,0	2,6	3,3	3,7	4,2	4,5	4,8	5,1
Republika Czeska	0,3	0,2	2,0	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0
Podróźni jednodniowi	10	11,5	12,7	16,4	19,0	20,7	22,0	23,9	25,9	27,8
Niemcy	4,4	5,3	2,9	4,3	3,4	3,6	3,9	4,2	4,4	4,6
Republika Czeska	2,4	2,4	0,4	2,1	2,7	2,9	2,7	2,7	2,8	2,9

Źródło: Obliczenia NBP.

Tabela 10: Wydatki cudzoziemców w Polsce w podziale na turystów i odwiedzających jednodniowych

Kategoria	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ogółem	29,0	31,6	35,7	35,8	35,2	36,5	38,6	41,0	42,8	45,2
Wyjazdy turystyczne, w tym:	14,0	16,0	17,5	17,5	16,5	17,2	18,6	20,0	21,8	24,0
Niemcy	5,1	4,7	6,8	4,9	5,1	5,2	5,5	5,8	6,2	6,5
Republika Czeska	0,1	0,1	3,0	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Ukraina	1,5	1,9	2,1	3,0	0,8	0,9	1,0	1,1	1,7	2,3
Białoruś	0,8	1,2	1,5	1,9	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7
Podróźni jednodniowi	15,0	15,6	18,2	18,3	18,7	19,3	20,0	21,0	21,0	21,2
Niemcy	5,7	6,0	5,3	6,8	7,0	7,3	7,6	7,9	8,1	8,4
Republika Czeska	2,3	2,5	0,1	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	3,1	3,2
Ukraina	2,6	2,4	2,8	2,7	3,3	3,8	4,2	4,6	4,0	3,8
Białoruś	1,1	1,3	1,7	1,8	2,5	2,1	2,0	2,1	2,1	2,0

Źródło: Obliczenia NBP.