



NARODOWY
BANK POLSKI

Międzynarodowy handel usługami Polski w 2022 roku

Spis treści

Synteza	3
1. Saldo usług	5
2. Eksport usług	8
2.1. Struktura geograficzna eksportu	11
2.2. Charakterystyka eksportu poszczególnych kategorii usługowych	12
2.3. Ramka 1: Międzynarodowy handel usługami a międzynarodowe powiązania kapitałowe	15
3. Import usług	20
3.1. Struktura geograficzna importu	22
3.2. Charakterystyka importu poszczególnych kategorii usługowych	23
3.3. Ramka 2: Tendencje stagnacyjne w międzynarodowych przewozach drogowych	26
Spis wykresów i tabel	34
Aneks statystyczny	36

Synteza

W 2022 r. saldo w handlu usługami wyniosło 171,1 mld zł, co stanowiło 5,6% PKB. Usługi były również kategorią o największym dodatnim saldzie obserwowanym na rachunku bieżącym polskiego bilansu płatniczego. W 2022 r. kształtowane było głównie przez: usługi transportowe (58,1 mld zł), pozostałe usługi (52,9 mld zł) oraz podróże zagraniczne (30,4 mld zł) i uszlachetnianie (21,8 mld zł). Największy przyrost salda zaobserwowano w podróżach zagranicznych (wzrost 17,4 mld zł) oraz usługach transportowych (przyrost o 15,6 mld zł).

Wartość eksportu usług w 2022 r. wyniosła 426,2 mld zł, zaś importu – 255,1 mld zł. Przyrost eksportu był większy niż przyrost importu (eksport zwiększył się o 35,8% r/r, a import o 33,1% r/r). Zarówno do wzrostu eksportu i importu w największym stopniu przyczyniły się pozostałe usługi biznesowe, usługi transportowe oraz usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne.

Tradycyjnie najważniejszym partnerem w międzynarodowym handlu usługami były Niemcy. Na rzecz podmiotów z tego kraju polscy rezydenci świadczyli usługi o wartości 90,4 mld zł (wzrost o 26,9 mld zł r/r), przy jednoczesnym imporcie o wartości 45,0 mld zł. Obok wymienionych Niemiec, dalsze miejsca w eksporcie zajmowały Szwajcaria, Wielka Brytania, USA, Niderlandy oraz Ukraina. W imporcie z kolei dominowały Wielka Brytania, Irlandia, USA oraz Niderlandy.

W Ramce 1 przeanalizowano dane jednostkowe w podziale na firmy posiadające międzynarodowe powiązanie kapitałowe (firmy zagraniczne - FC) oraz firmy bez podobnej relacji (firmy krajowe - DC). W 2022 r. największą nadwyżkę tworzyły firmy z powiązaniem kapitałowym. Firmy pozostające w relacji kapitałowej z zagranicą dominowały zarówno w eksporcie jak i imporcie większości kategorii usługowych (wyjątek stanowiły usługi budowlane oraz kulturalne i rekreacyjne). Z kolei bardzo duże znaczenie firm bez powiązania kapitałowego możemy odnotować w usługach transportowych.

W obecnej edycji raportu analizie poddano także dane dotyczące międzynarodowych przewozów drogowych (patrz Ramka 2). W 2022 r. nastąpił niewielki spadek tonażu przewozów międzynarodowych realizowanych przez polskie firmy transportowe, który skoncentrowany był w segmencie przewozów kabotażowych. Może to wskazywać, że jego główną przyczyną było wprowadzenie unijnego pakietu mobilności. Do osłabienia dynamiki przewozów w pozostałych segmentach przyczyniły się zakłócenia łańcuchów dostaw, brexit

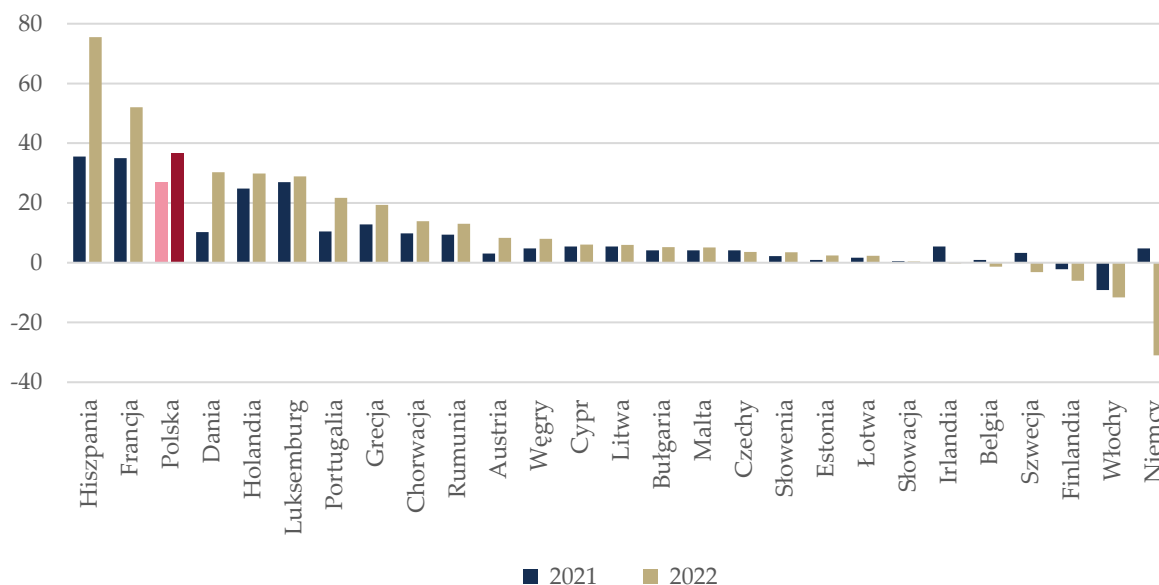
oraz wojna w Ukrainie i związany z nią silny wzrost cen paliw. Polscy przewoźnicy utrzymali dominującą pozycję w drogowym transporcie towarowym w Unii Europejskiej.

1. Saldo usług

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.

W 2022 r., podobnie jak rok wcześniej, Polska osiągnęła trzecie największe dodatnie saldo w międzynarodowym handlu usługami wśród gospodarek Unii Europejskiej (i dziewiąte najwyższe na świecie). Spośród krajów Unii większą nadwyżkę eksportu nad importem notowały tylko Hiszpania i Francja. W 2022 r. dodatnie saldo w handlu usługami odnotowało łącznie 21 krajów UE. W Polsce, podobnie jak w 18 innych krajach UE, nadwyżka eksportu nad importem osiągnęła historycznie największe rozmiary. Poprawie salda w większości gospodarek Unii i pogłębieniu się deficytu w pozostałych sprzyjała poprawa koniunktury w usługach. Drugim istotnym czynnikiem był powrót usług turystycznych do poziomów sprzed pandemii. Przyczyniło się to m.in. do dużego pogorszenia się salda w handlu usługami w Niemczech.

Wykres 1: Saldo w handlu usługami w krajach Unii Europejskiej w 2022 r. (mld EUR)

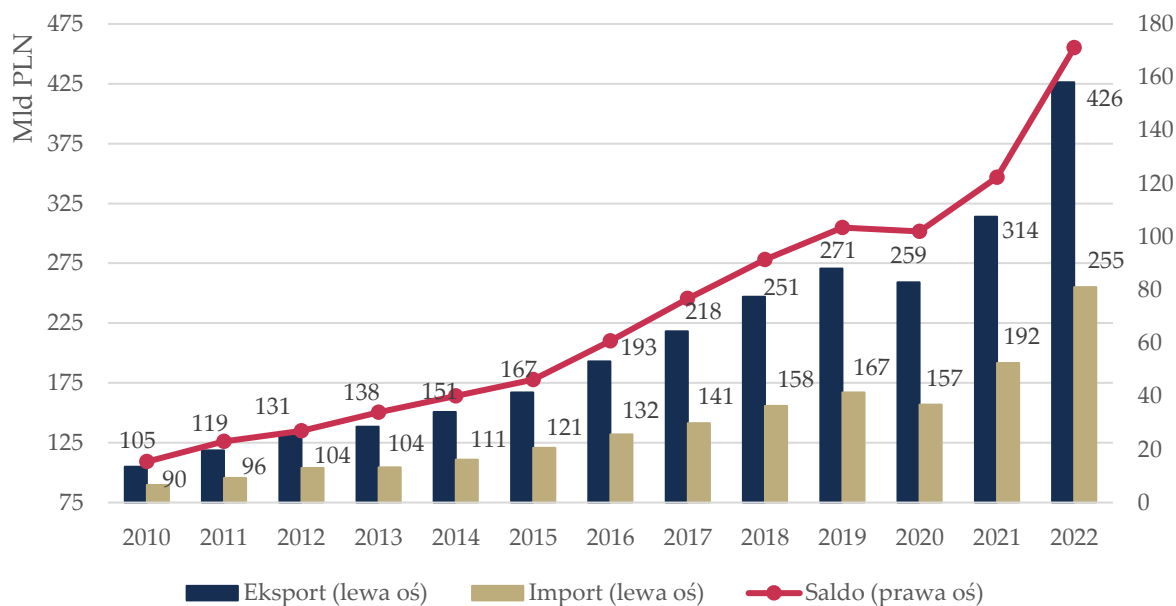


Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych Eurostatu

Również w relacji do PKB saldo w wymianie usługami osiągnęło najwyższy dotychczas poziom. W 2022 r. nadwyżka w usługach stanowiła 5,6% PKB Polski, tj. o 1,0 pkt proc. więcej w porównaniu z rokiem poprzednim. Zdecydowanie najwyższą nadwyżkę w usługach w odniesieniu do PKB notują mniejsze gospodarki – Luksemburg (37,2%), Malta (29,6%), Cypr (21,8%) oraz Chorwacja (20,5%). Pod tym względem Polska zajmuje miejsce w połowie unijnej stawki. Zbliżony wskaźnik charakteryzował w 2022 r. handel usługami w Hiszpanii, natomiast we Francji kształtował się on na poziomie 2,0%.

W 2022 r. wartość eksportu usług wyniosła 426,2 mld zł, zaś importu – 255,1 mld zł. W wyniku tych transakcji saldo ukształtowało się na poziomie 171,1 mld zł, co oznacza poprawę o prawie 48,8 mld zł w stosunku do 2021 r. Przyrost nadwyżki wynikał głównie z dużo szybszego tempa przyrostu eksportu niż importu (eksport zwiększył się o 35,8% r/r, a import o 33,1% r/r).

Wykres 2: Międzynarodowy handel usługami w latach 2010-2022



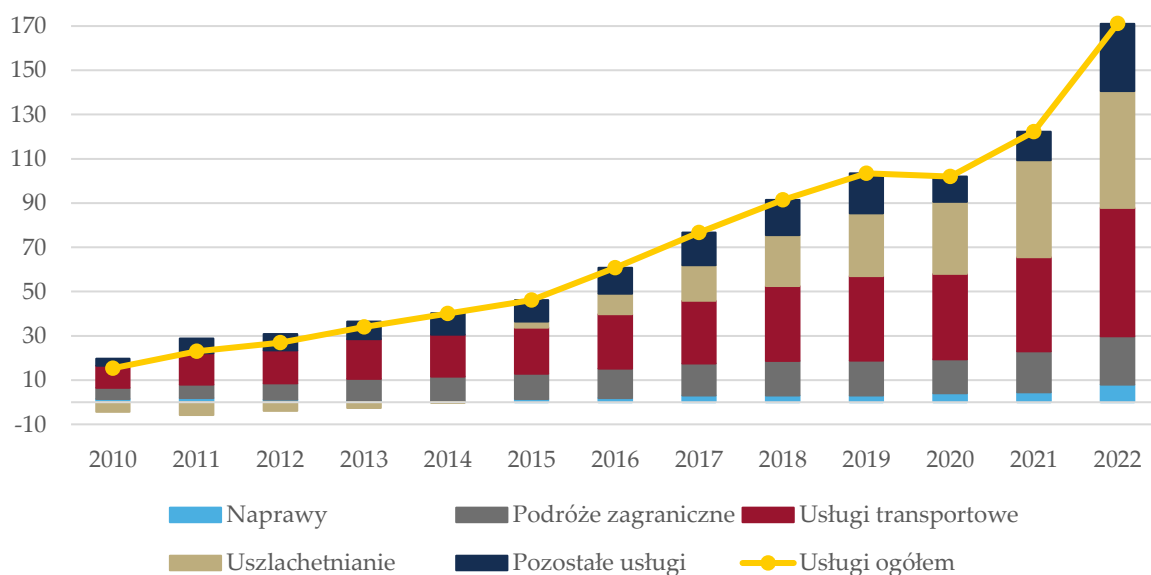
Źródło: NBP

Dodatnie saldo międzynarodowego handlu usługami kształtowane było w 2022 r. głównie przez: usługi transportowe (58,1 mld zł), pozostałe usługi (52,9 mld zł) oraz podróże zagraniczne (30,4 mld zł) i uszlachetnianie (21,8 mld zł). W porównaniu z 2021 r. saldo usług wzrosło głównie w podróżach zagranicznych (o 17,4 mld zł), usługach transportowych (o 15,6 mld zł) oraz pozostałych usługach (o 9,1 mld zł). Saldo uszlachetniania oraz napraw i konserwacji wzrosło jedynie (o około 3,4 mld zł). W przypadku podróży zagranicznych wzrost salda wynikał z wydatków poniesionych przez uchodźców pochodzących z Ukrainy,

a w przypadku pozostałych usług było to wynikiem wzrostu nadwyżki w pozostałych usługach biznesowych.

Najważniejszym czynnikiem, który wpłynął na wzrost dodatniego salda usług w 2022 r. był duży wzrost nadwyżki w grupie obejmującej podróże zagraniczne. W porównaniu z 2021 r. wzrosło ono aż o 17,4 mld zł. Stanowiło to prawie 36,0% przyrostu salda usług ogółem. Dominujący wpływ na przyrost nadwyżki netto w podróżach miały pozostałe podróże prywatne (przyrost salda o 14,0 mld zł – z czego największy wpływ miały wydatki uchodźców z Ukrainy). Poza podróżami, kategoriami o najbardziej znaczącym wpływie na saldo były: pozostałe usługi biznesowe (wzrost salda o 7,3 mld zł). Wzrost wydatków rezydentów na opłaty z tytułu użytkowania własności intelektualnej był obok usług ubezpieczeniowych kategorią o znaczącym negatywnym wpływie na saldo usług (pogłębienie ujemnego salda kolejno o 2,0 mld zł, zaś w przypadku ubezpieczeń wzrost o 1,7 mld zł).

Wykres 3: Saldo usług w latach 2010-2022 (mld zł)

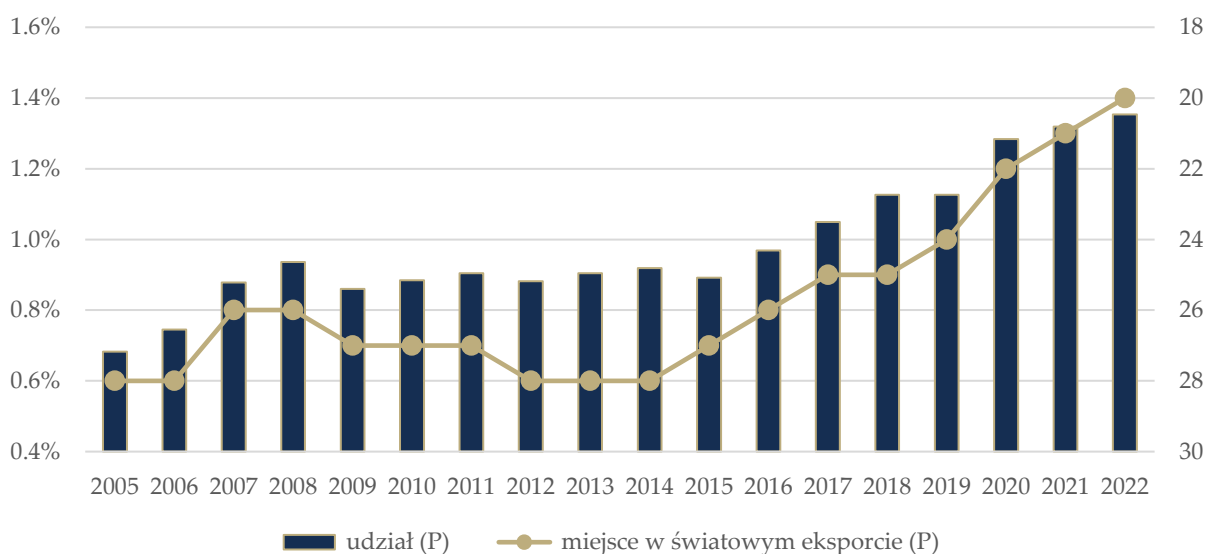


Źródło: NBP

2. Eksport usług

W 2022 r. wartość eksportu usług wyniosła 426,2 mld zł, co oznacza wzrost o 35,8% w porównaniu z rokiem poprzednim. Dynamika eksportu usług była dużo szybsza niż w czterech poprzednich latach. W 2022 r. nastąpił rekordowy wzrost wartości eksportu usług. Wynikał on w dużej mierze z najsilniejszego w XXI wieku wzrostu cen. Według statystyki rachunków narodowych publikowanych przez Eurostat ceny eksportowanych usług wyrażone w złotych zwiększyły się o 14,7% r/r (wobec wzrostu o 5,4% w 2021 r.). Jednocześnie realna dynamika eksportu usług utrzymała się na wysokim poziomie, zbliżonym do obserwowanego w 2021 r. (wówczas duży wpływ na realną dynamikę eksportu miał niski punkt odniesienia). W 2022 r. eksport usług w cenach stałych zwiększył się o 14,6% (wobec wzrostu o 15,1% w 2021 r.).

Wykres 4: Udział i miejsce Polski w światowym eksporcie usług

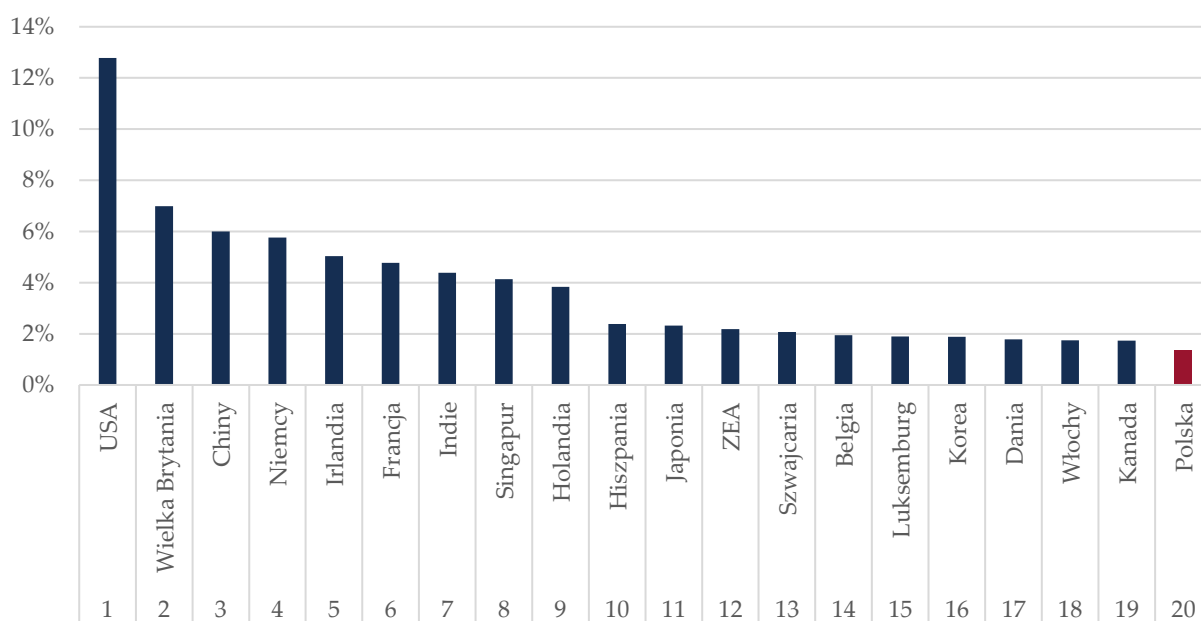


Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych WTO

Rok 2022 był kolejnym, kiedy wartość eksportu usług rosła w Polsce szybciej niż średnio na świecie i w Unii Europejskiej. Znalazło to odzwierciedlenie zarówno we wzroście udziałów naszego kraju w światowym i unijnym eksporcie usług. Według danych Światowej Organizacji Handlu (WTO), Polska w 2022 r. awansowała na 20. miejsce na świecie pod względem wartości eksportu usług (w 2021 r. zajmowała 21. miejsce) i 10. miejsce wśród krajów Unii Europejskiej. Jest to najwyższa pozycja od czasu kiedy WTO publikuje zestawienie największych eksporterów usług na świecie, tj. od 2005 r. Był to także kolejny rok awansu Polski. W latach 2018-2022 Polska awansowała łącznie o pięć miejsc na liście naj-

większych eksporterów usług. Znalazło to także odzwierciedlenie we wzroście udziału Polski w światowym eksporcie usług, który zwiększył się w 2022 r. do 1,35%. Tak więc znaczenie Polski w światowym eksporcie usług zbliżyło się do udziału naszego kraju w światowym eksporcie towarów. W omawianym okresie Polska zajmowała 24. miejsce pod względem wartości eksportu towarów z udziałem 1,45% (światowy handel usługami charakteryzuje się znacznie większą koncentracją w porównaniu z wymianą towarami).

Wykres 5: Najwięksi eksporterzy usług w 2022 r. (% światowego eksportu)



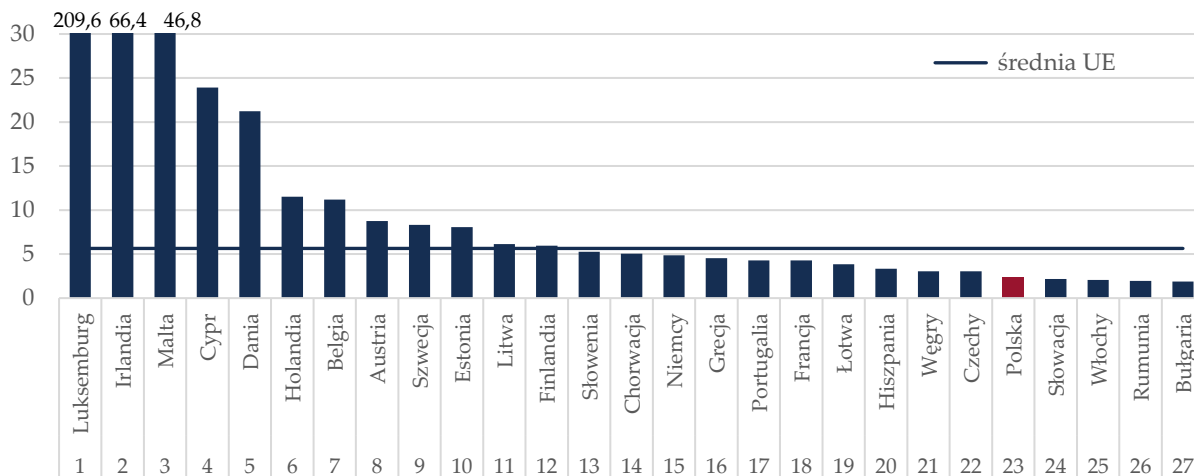
Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych WTO

W 2022 r. rosło znaczenie międzynarodowego handlu usługami w polskiej gospodarce. Wartość eksportu usług w relacji do PKB zwiększyła się do 13,5%, tj. najwyższego dotychczas poziomu. Wciąż jednak kształtuje się poniżej średniego poziomu w Unii Europejskiej (15,9%). Polska należy także do tej grupy krajów w UE, gdzie udział eksportu usług pozostaje wielokrotnie niższy w porównaniu z udziałem eksportu towarów w PKB. Wskazuje to na znacznie większą specjalizację polskich przedsiębiorstw w międzynarodowych łańcuchach produkcji towarów. Podobny profil charakteryzuje także większość gospodarek Europy Środkowej i Wschodniej.

Na duży potencjał dalszego wzrostu znaczenia usług w wymianie międzynarodowej może wskazywać pozostająca na niskim poziomie wartość eksportu per capita. W 2022 r. w Polsce na 1 mieszkańca przypadało zaledwie 2,3 tys. euro eksportu usług wobec 5,6 tys. euro średnio w Unii Europejskiej. Wartość eksportu usług per capita w Polsce stanowiła oko-

ło 40% średniej w UE. Mniejsza wartość eksportu usług w przeliczeniu na 1 mieszkańca charakteryzuje tylko Słowację, Włochy, Rumunię oraz Bułgarię.

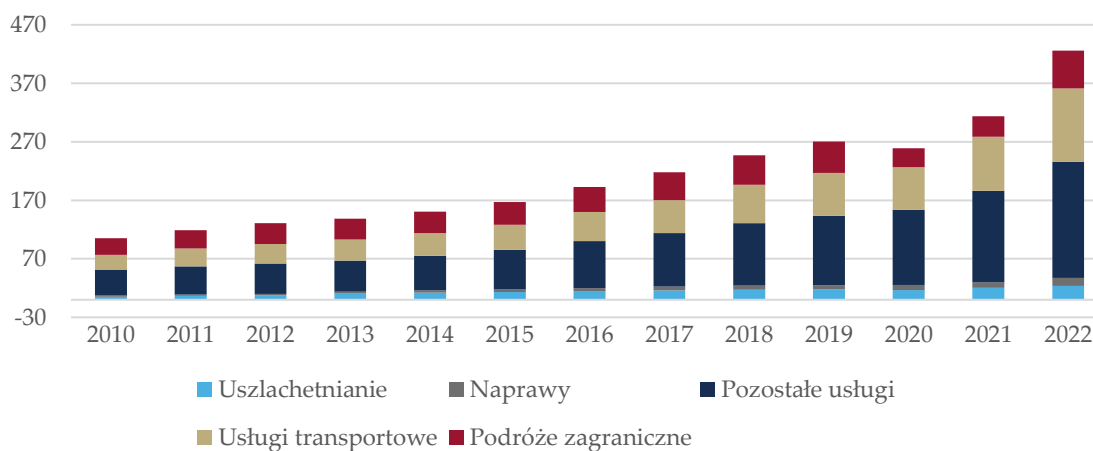
Wykres 6: Wartość eksportu usług per capita w krajach Unii Europejskiej w 2022 r. (tys. EUR)



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych Eurostatu

Największy wpływ na zmianę wielkości eksportu usług miały pozostałe usługi, usługi transportowe oraz podróże zagraniczne. W odniesieniu do 2021 r. wzrost eksportu pozostałych usług wyniósł 42,2 mld zł (w 2022 r. eksport pozostałych usług osiągnął wartość 199,0 mld zł), zaś przyrost usług transportowych wyniósł aż 33,0 mld zł (do poziomu 125,4 mld zł).

Wykres 7: Struktura przedmiotowa eksportu usług (mld zł)



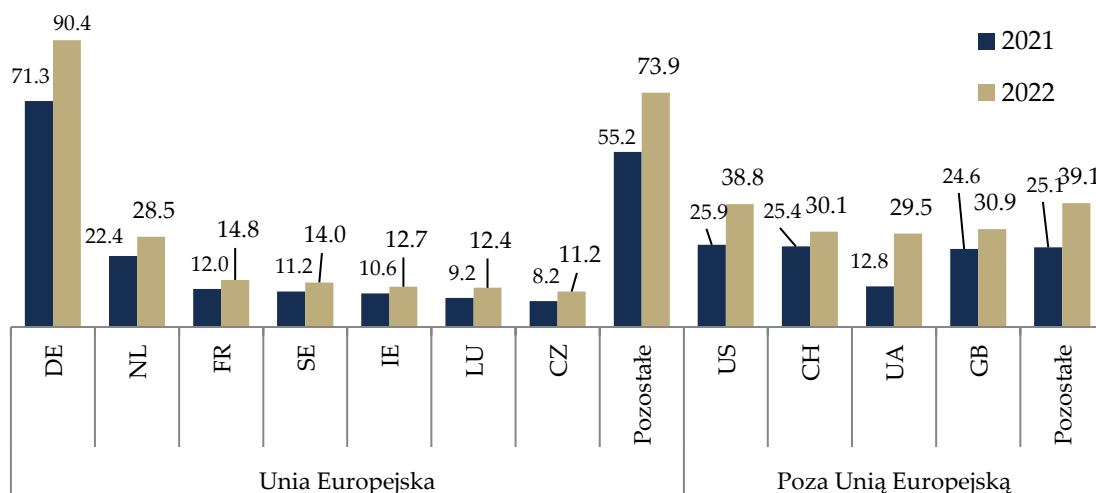
Źródło: NBP

2.1. Struktura geograficzna eksportu

Analiza struktury geograficznej wskazuje, że najważniejszym rynkiem eksportowym były kraje Unii Europejskiej. Polscy rezydenci w 2022 r. sprzedali tam usługi o wartości 257,9 mld zł (było to 60,5% całości wyświadczonych usług – odsetek ten zmniejszył się o 3,2 p.p.). Dominującą grupą wewnątrz UE pozostawały kraje strefy euro (wartość eksportu wynosiła 212,3 mld zł, czyli 82,3% całości eksportu skierowanego do krajów wspólnoty).

W polskim eksporcie usług wyróżnić można jedenaście głównych kierunków (patrz wykres nr 8). Tradycyjnie najważniejszym partnerem w międzynarodowym handlu usługami były Niemcy (21,2% eksportu). Na rzecz podmiotów z tego kraju polscy rezydenci świadczyli usługi o wartości 90,4 mld zł (wzrost o 19,1 mld zł r/r). Największe znaczenie w eksporcie do Niemiec miały pozostałe usługi, które obejmowały 37,4% sprzedaży usług skierowanego do tego kraju (o wartości 33,8 mld zł). Usługi transportowe stanowiły 35,5% eksportu (tj. 32,1 mld zł), zaś na podróże zagraniczne przypadają 15,7% (czyli 14,2 mld zł). Wśród pozostałych usług najchętniej kupowane przez niemieckie podmioty były: usługi prawne, księgowe oraz usługi świadczone przez profesjonalistów. Największy wzrost eksportu do Niemiec odnotowano w: transporcie samochodowym (wzrost o 3,8 mld zł), usługach informacyjnych i informatycznych oraz naprawach (wzrost kolejno o ok. 2,4 mld zł).

Wykres 8: Struktura geograficzna przychodów w roku 2021 oraz 2022 (skala % wykresu, etykiety w mld zł)



Źródło: NBP

Drugim pod względem wagi kierunkiem polskiego eksportu były USA. Po raz pierwszy wyprzedziły najważniejsze poza unijne kraje jakimi były do tej pory były Szwajcaria oraz Wielka Brytania. Na rzecz firm pochodzących z USA polskie podmioty wyeksportowały

towały usługi o wartości 38,8 mld zł. Na tę kwotę składały się głównie usługi świadczone przez profesjonalistów oraz usługi transportowe.

Trzecim ważnym kierunkiem polskiego eksportu była Wielka Brytania (30,9 mld zł – 7,3%), która nieznacznie prześcignęła Szwajcarię. Najważniejsze usługi eksportowane stanowiły usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne (29,5% całego eksportu usług) oraz usługi świadczone przez profesjonalistów (25,0% całego eksportu).

Na czwartym miejscu w eksporcie polskich usług była Szwajcaria (w 2022 r. wartość zakupionych przez nierezydentów usług wynosiła trochę ponad 30,0 mld zł). Znacząca rola Szwajcarii wynikać 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 38,0% eksportu do tego kraju (dominującą rolę odegrały usługi prawne, księgowe marketingowe oraz doradztwo gospodarcze). Szwajcaria odgrywała również najważniejszą rolę w polskim eksporcie usług uszlachetniania, które stanowiły 23,8% całości polskiego eksportu w tym kierunku (jest to spadek udziału względem lat ubiegłych).

2.2. Charakterystyka eksportu poszczególnych kategorii usługowych

2.2.1. Usługi transportowe

Wartość eksportu usług transportowych w 2022 r. ukształtowała się na poziomie 125,4 mld zł. W porównaniu do 2021 r., eksport tej kategorii zwiększył się o 33,0 mld zł, tj. o 35,7%. Głównym kierunkiem sprzedaży usług transportowych świadczonych przez polskie podmioty były kraje Unii Europejskiej (w 2022 r. wartość eksportu wynosiła 97,9 mld zł – 78,1%). Najważniejszymi nabywcami polskich usług transportowych były: Niemcy – 32,1 mld zł, (tj. 25,6%), Luksemburg – 7,9 mld zł, (tj. 6,3%) oraz Francja i Szwecja – średnio ok. 5,6 mld zł (tj. 4,6%). Największy wzrost eksportu usług transportowych odnotowano w kierunku Niemiec (o 5,7 mld zł).

W usługach przewozowych świadczonych przez polskie podmioty dominował transport towarowy – jego wartość w 2022 r. wynosiła 79,2 mld zł (było to 63,2% całości usług transportowych), w tym 54,4 % stanowiły usługi towarowego transportu samochodowego. W 2022 r. stanowił on 54,4% całości przychodów z usług transportowych (zwiększając tym samym swój udział o 13,1 punktu procentowego r/r).

Ponadto w 2022 r., względem roku poprzedniego, można zaobserwować dynamiczny wzrost eksportu usług transportu pasażerskiego (wzrost 13,8%). Wartość przewozów pasażerskich wyniosła 8,9 mld zł, co stanowiło 7,1% całości usług transportowych. W tej grupie usług dominującą rolę odgrywały usługi transportu lotniczego (8,5 mld zł).

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

Transport	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Ogółem	25,1	30,4	33,7	36,0	39,1	42,8	49,8	56,3	65,7	73,1	72,9	92,4	125,4
Towarowy	17,9	21,4	23,2	24,5	26,6	29,1	32,9	36,3	41,2	45,0	47,1	58,5	79,2
Pozostały	5,7	6,3	7,6	8,0	9,1	10,4	12,7	15,1	18,3	20,4	23,4	29,8	37,3
Pasażerski	1,4	2,7	2,9	3,4	3,4	3,3	4,2	4,9	6,2	7,7	2,4	4,1	8,9

Źródło: NBP

Pozostałe usługi transportowe zawierają usługi takie jak: sprzątanie specjalistyczne, wynajem środków transportu bez załogi, usługi pocztowe i kurierskie itd. W 2022 r. kategoria ta wyniosła 37,3 mld zł i była odpowiedzialna za 29,7% wszystkich świadczonych usług transportowych.

2.2.2. Usługi uszlachetniania oraz napraw

Usługi uszlachetniania obejmują przetwarzanie, montaż, etykietowanie, pakowanie świadczone przez podwykonawców niebędących właścicielami towarów. Wartość eksportu usług z tytułu uszlachetniania w 2022 r. wyniosła 23,5 mld zł. W tym samym czasie sprzedaż usług z tytułu napraw była równa 13,8 mld zł. Wartość eksportu usług uszlachetniania rok do roku wzrosła o 3,2 mld zł, zaś napraw o 4,4 mld zł. Obie kategorie jako jedne z nielicznych nie odnotowały znaczącego spadku wartości transakcyjnej wynikającej z pandemii Covid-19 oraz wybuchu eskalacji działań wojennych na wschodzie Ukrainy.

Głównymi odbiorcami usług uszlachetniania w 2022 r. pozostawała Szwajcaria (7,1 mld zł). 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 37,5% całego eksportu tych usług. Wśród krajów Unii dominowały Niemcy (4,5 mld zł), które były także najważniejszym kierunkiem sprzedaży zagranicznej polskich usług napraw i konserwacji (w 2022 r. wartość eksportu w tym kierunku nieznacznie przekroczyła 5,8 mld zł – 42,1% wszystkich wyświadczonych usług napraw i konserwacji).

2.2.3. Podróże zagraniczne

Wartość wydatków poniesionych przez cudzoziemców przyjeżdżających do Polski w 2022 r. wynosiła 52,6 mld zł. W porównaniu do 2021 r. kwota ta wzrosła o 29,5 mld zł (tj. o 183,8%). Należy mieć na uwadze, że od lutego 2021 r. mieliśmy do czynienia z nieobserwowalnym wcześniej napływem uchodźców wojennych pochodzących z Ukrainy, co przełożyło się na obserwowalny wzrost przychodów Polski.

Wśród wydatków obcokrajowców poniesionych z tytułu podróży zagranicznych do Polski dominowały podróże prywatne. Zakupy dokonane przez nierezydentów w trakcie ich przyjazdów w celach prywatnych w 2022 r. wynosiły 44,4 mld zł, pozostałą część stanowiły wydatki poniesione w trakcie podróży służbowych. Wydatki nierezydentów w czasie podróży prywatnych wzrosły o ok. 24,8 mld zł, zaś podczas podróży służbowych 4,6 mld zł.

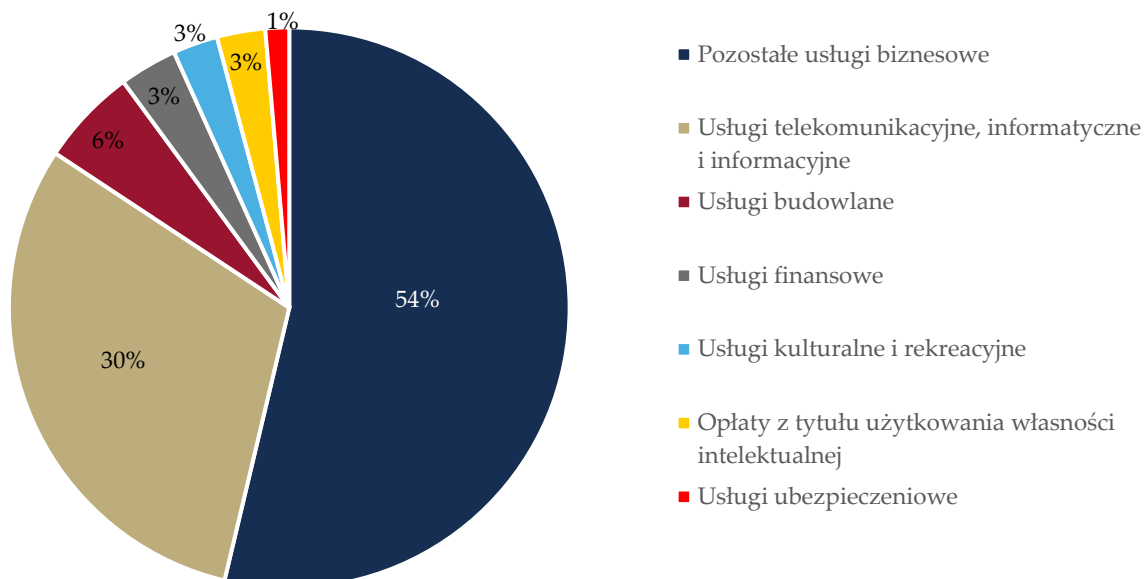
W 2022 r. największa wartość wydatków poniesionych w Polsce przypadła na nierezydentów pochodzących z krajów ościennych (ponad 75,0%). Największą wartość wydatków odnotowano wśród obywateli Ukrainy (w 2022 r. było to 27,8 mld zł). Ponadto podróżni z Niemiec wydali w Polsce 14,2 mld zł, z Czech 3,5 mld zł, Białorusi oraz Słowacji wydali kolejno 2,8 mld zł oraz 2,2 mld zł. W przypadku podróżnych z Niemiec i Czech były to głównie wydatki podróżnych jednodniowych, zaś w przypadku Ukrainy były to głównie wydatki osób przyjeżdżających do Polski na dłużej (w tym pracowników sezonowych).

2.2.4. Pozostałe usługi

Wartość eksportu pozostałych usług w 2022 r. wyniosła 199 mld zł (wzrost o 42,0 mld zł 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 ponad 105,0 mld zł (wzrost o 21,5 mld zł w porównaniu z 2021 r.). Kolejną znaczącą grupą były usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne, których wartość w 2022 r. zwiększyła się do 60,2 mld zł. Sprzedaż usług z omawianej grupy wzrosła aż o 15,4 mld zł (tj. o 34,4%). 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 2022 r. wyniosła 11,1 mld zł.

Głównymi odbiorcami pozostałych usług wyeksportowanych przez polskie podmioty były państwa Unii Europejskiej, których udział w polskim handlu w 2022 r. wyniósł 54,9%. Najważniejszymi gospodarkami importującymi pozostałe usługi z Polski były: Niemcy – 33,8 mld zł (tj. 17,0% całej kategorii), USA 31,5 mld zł (tj. 15,8%) oraz Szwajcaria - 17,4 mld zł (tj. 8,7%).

Wykres 9: Struktura eksportu pozostałych usług w 2022 r. (w %)



Źródło: NBP

Ramka 1: Międzynarodowy handel usługami a międzynarodowe powiązania kapitałowe

W poniższej ramce zaprezentowana została analiza międzynarodowego handlu usługami w podziale na firmy posiadające powiązania z kapitałem zagranicznym (FC)¹ oraz firmy nie posiadające powiązań kapitałowych z zagranicą (firmy krajowe - DC)².

Tradycyjnie w obrotach usługowych można zaobserwować nadwyżkę netto. Dodatkowo saldo w obrotach usługowych charakteryzuje zarówno transakcje podmiotów z powiązaniem kapitałowym z zagranicą, jak i podmiotów krajowych. W 2022 r. saldo tworzone przez firmy powiązane kapitałowo było równe 63,3 mld zł. W tym samym czasie nadwyżka firm niepowiązanych kapitałowo wyniosła 44,3 mld zł. Jednocześnie wartość salda usług nieprzypisanych³ wynosiła 63,5 mld zł.

W dalszej analizie opisane zostały tylko transakcje dotyczące firm jednoznacznie zidentyfikowanych za pomocą numeru REGON.

W 2022 r. podmioty z zagranicznym powiązaniem kapitałowym odgrywały większą rolę w kreowaniu nadwyżki handlowej niż firmy bez takiego powiązania. Od 2013 r. wartość salda tworzonego przez firmy z powiązaniem kapitałowym sukcesywnie zbliżało się do nadwyżki tworzonej przez polskich rezydentów nie posiadających podobnego powiązania. Począwszy od 2019 r. nastąpiła strukturalna zmiana, po której saldo międzynarodowego handlu usługami tworzone było głównie przez FC. W momencie wybuchu pandemii

¹ Firmy posiadające zagraniczne powiązanie kapitałowe to podmioty będące podmiotem zagranicznej inwestycji bezpośredniej, inne w grupie kapitałowej lub będące inwestorem zagranicznym.

² Jako firmy krajowe określone są podmioty nie posiadające powiązania kapitałowego z zagranicą.

³ Usługi nieprzypisane rozumiane są tutaj jako usługi, nie przypisane do danych jednostkowych np. podróże zagraniczne, doszacowania takie jak FISIM, FOB itp.

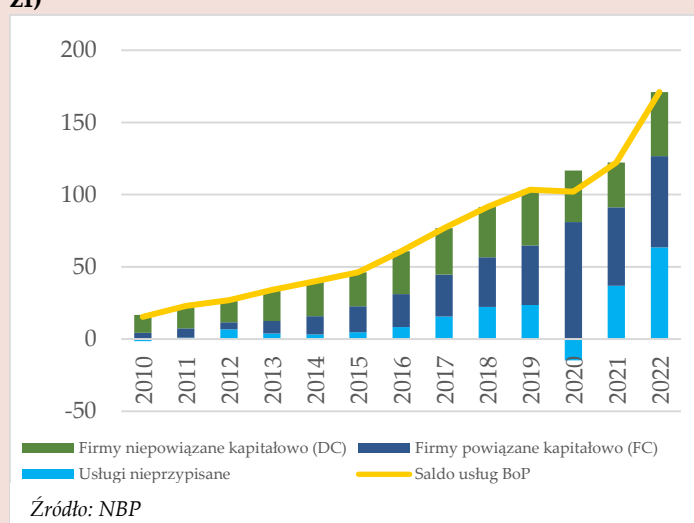
SARS CoV-2 (2020 r.) saldo firm FC było prawie trzykrotnie większe niż firm krajowych, które zdecydowanie gorzej poradziły sobie z globalną pandemią. Rok 2022 przyniósł sukcesywne zmniejszanie dystansu pomiędzy międzynarodowymi korporacjami, a firmami krajowymi. Saldo DC wzrosło o 13,2 mld zł (wzrost o 42,4%), zaś w tym samym czasie saldo FC zwiększyło się o 13,2 mld zł (wzrost o 16,7% - wynikający głównie z przyrostu salda usług transportowych oraz usług inforamtycznych).

Wartość poszczególnych strumieni handlu (eksportu i importu) zdominowana była (tak jak w ubiegłych latach) przez firmy z zagranicznym powiązaniem kapitałowym. Wynikać to może z faktu, iż firmy powiązane kapitałowo posiadają dużo łatwiejszy dostęp do rynków zagranicznych, finansowania zewnętrznego itp. W 2022 r., przełożyło się to na eksport w wysokości 274,7 mld zł (tj. 73,1% całego eksportu polskich podmiotów). Wartość ta tworzona była przez 34,7% populacji firm zaangażowanych w eksport usług. Względem lat poprzednich widać rosnącą koncentrację polskiego eksportu wśród niewielkiej liczby firm. Jednocześnie FC

charakteryzowały się również bardzo dużą wartością importu usług (związane może to być np. z optymalizacją procesu produkcji jak również z pozyskiwaniem wiedzy od powiązanych podmiotów zagranicznych). Koncentracja aktywności importowej wśród firm z zagranicznym powiązaniem kapitałowym była większa niż ich działalność eksportowa i wynosiła 78,8% całości obrotów (tj. 211,5 mld zł). Tak duże zaangażowanie firm z zagranicznym powiązaniem kapitałowym w handel (zarówno import jak i eksport) może być związane z pozycją danej firmy w GVC (globalnych łańcuchach wartości).

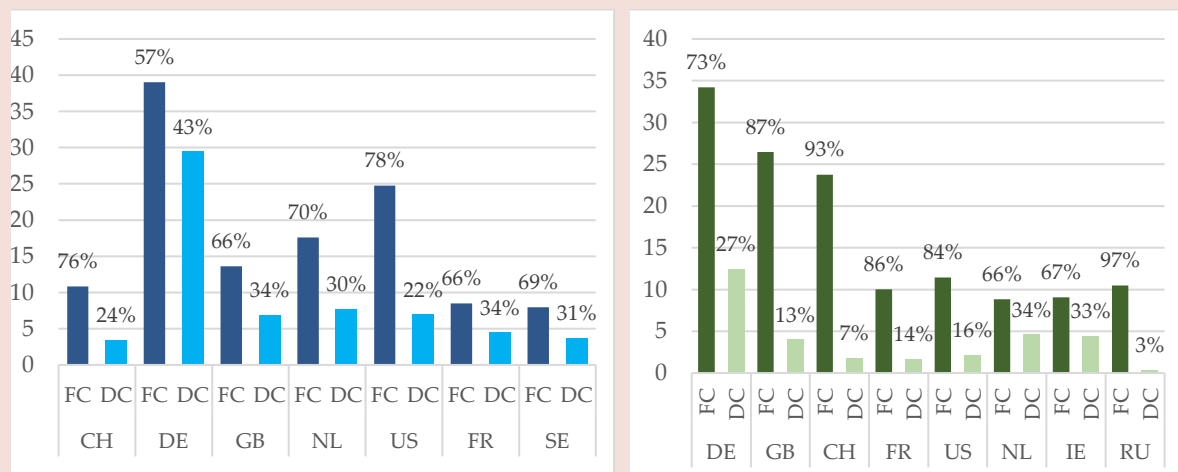
W eksporcie firm powiązanych kapitałowo można wyróżnić siedem głównych kierunków: USA, Szwajcarię, Niemcy, Niderlandy, Wielką Brytanię, Francję oraz Szwecję (Wykres 11). Największy udział procentowy eksportu FC związana była z handlem pomiędzy Polską a USA (handel FC stanowił 78% eksportu do tego kraju). Był to pierwszy taki przypadek, gdy Stany Zjednoczone wyprzedziły dominującą od kilku lat Szwajcarię (handel FC stanowił 76% eksportu). Firmy z USA nabyły od polskich podmiotów powiązanych kapitałowo usługi o wartości 27,4 mld zł. Były to głównie pozostałe usługi biznesowe, usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne oraz usługi transportowe (95,9% wartości eksportu FC). W tym samym czasie firmy nieposiadające podobnej relacji dostarczyły na rynek amerykański usługi o wartości zaledwie 6,9 mld zł. Były to głównie usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne i pozostałe usługi biznesowe. W przypadku eksportu FC do Szwaj-

Wykres 10: Saldo z międzynarodowego handlu usługami w podziale na rodzaj powiązania kapitałowego (mld zł)



carii dominowały głównie pozostałe usługi biznesowe oraz usługi uszlachetniania. Wartościowo, zarówno w przypadku FC jak i DC, najważniejszym rynkiem eksportowym były Niemcy. Zachodni sąsiedzi nabyli od firm powiązanych kapitałowo usługi o wartości 39,0 mld zł. W tym samym czasie niemiecki popyt na usługi od polskich firm krajowych (DC) wyniósł aż 29,4 mld zł. Na przestrzeni lat 2013-2014 wśród podmiotów obsługujących rynek niemiecki można było zaobserwować dominację eksportową firm bez powiązania kapitałowego (był to jedyny taki rynek). Od 2015 r. sytuacja ta odwróciła się na korzyść firm z powiązaniem kapitałowym. Początkowo różnica pomiędzy DC i FC była niewielka, zaś od 2017 r. urosła ona do blisko 10,0 mld zł w 2022 r.

Wykres 11: Geograficzna struktura eksportu usług w podziale na firmy krajowe oraz powiązane kapitałowym z zagranicą (mld zł) **Wykres 12: Geograficzna struktura importu usług w podziale na firmy krajowe oraz powiązane kapitałowym z zagranicą (mld zł)**
(skala wykresów 11 i 12 w mld zł, etykiety w % udziału podmiotów FC i DC w eksporcie i imporcie do danego kraju)



Źródło: Obliczenia NBP

FC-firmy z powiązaniem kapitałowym; DC – firmy nie posiadające powiązania kapitałowego

Jak można zaobserwować na wykresie 12 głównymi importerami były podmioty z powiązaniem kapitałowym z zagranicą. Analizując rozchody z tytułu usług można zauważyć, że podmioty z zagranicznym powiązaniem kapitałowym nabywały usługi z ośmiu głównych kierunków. Najważniejszym rynkiem, z którego nabywano usługi z zagranicy były Niemcy - import wynosił aż 46,6 mld zł, z czego 73,4% przypadało na firmy z powiązaniem kapitałowym. Następnym krajem pod względem wartości importu usług dokonanego przez podmioty z powiązaniem kapitałowym była Wielka Brytania wyprzedzająca po raz pierwszy Szwajcarię (spadek znaczenia Szwajcarii widoczny jest zarówno w eksporcie jak i imporcie). Podmioty powiązane kapitałowo z nierezydentami zaimportowały z tego kraju 26,5 mld zł (93,1% importu).

Trzecim najważniejszym krajem skąd importowały polskie podmioty była wymieniona już Szwajcaria (25,5 mld zł). Na tę kwotę składał się import FC o wartości 23,8 mld zł, co stanowiło 93,1% importu z tego kierunku. Import usług z Francji, USA oraz Holandii w 2022 r. oscy-

lował wokół 10,0 mld PLN. Jak można zauważyć na wykresie 12 podmioty powiązane kapitałowo (FC) kupowały ponad dwie trzecie wszystkich usług z wymienionych rynków.

Analiza porównawcza poszczególnych rodzajów świadczonych usług wskazuje, że polskie firmy posiadające zagraniczne powiązanie kapitałowe eksportowały głównie pozostałe usługi gospodarcze (kategoria pozostałych usług zawiera bardzo różne usługi: usługi księgowe, prawnicze, doradztwo gospodarcze, usługi inżynierskie itd.), których wartość w 2022 r. wyniosła 73,6 mld zł. Kolejnymi usługami z dominującą rolą (nominalnie) firm powiązanych kapitałowo z nierezydentami był transport - 61,4 mld zł (nieznacznie ustępujący pierwszej kategorii). Jednocześnie udział firm niepowiązanych kapitałowo z zagranicą wynosiła aż 45,1% wartości. Nie bez znaczenia były również usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne (eksport o wartości 38,7 mld zł) oraz usługi uszlachetniania (wartość eksportu 17,8 mld zł).

Tabela 2: Rodzajowy podział usług z uwzględnieniem powiązania kapitałowego (w mld zł)

Nazwa usługi	Eksport			Import		
	Firmy powiązane kapitałowo (FC)	Firmy krajowe (DC)	Udział firm powiązanych (FC) [%]	Firmy powiązane kapitałowo (FC)	Firmy Krajowe (DC)	Udział firm powiązanych (FC) [%]
Uszlachetnianie	17,8	3,0	85,6%	1,2	0,2	84,4%
Konserwacje i naprawy	9,8	2,3	80,8%	4,0	1,0	80,3%
Usługi transportowe	61,4	50,3	54,9%	33,5	15,4	68,5%
Usługi budowlane	3,7	5,6	39,6%	1,9	2,2	46,2%
Usługi finansowe	3,9	0,3	93,1%	3,1	0,3	90,3%
Opłaty z tytułu użytkowania własności intelektualnej	3,6	1,2	74,2%	13,7	1,9	87,8%
Usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne	38,7	14,1	73,3%	17,6	6,5	73,1%
Pozostałe usługi gospodarcze	73,6	18,0	80,4%	44,5	13,6	76,6%
Usługi kulturalne i rekreacyjne	1,3	2,9	31,3%	0,8	1,9	29,8%

Źródło: Obliczenia NBP

Jedynymi kategoriami, w eksporcie których dominowały polskie firmy nie posiadające zagranicznego powiązania kapitałowego były usługi budowlane (61,4%) oraz usługi kulturalne i rekreacyjne (68,7%). Eksport usług budowlanych wynosił 5,6 mld zł, zaś usług kulturalnych

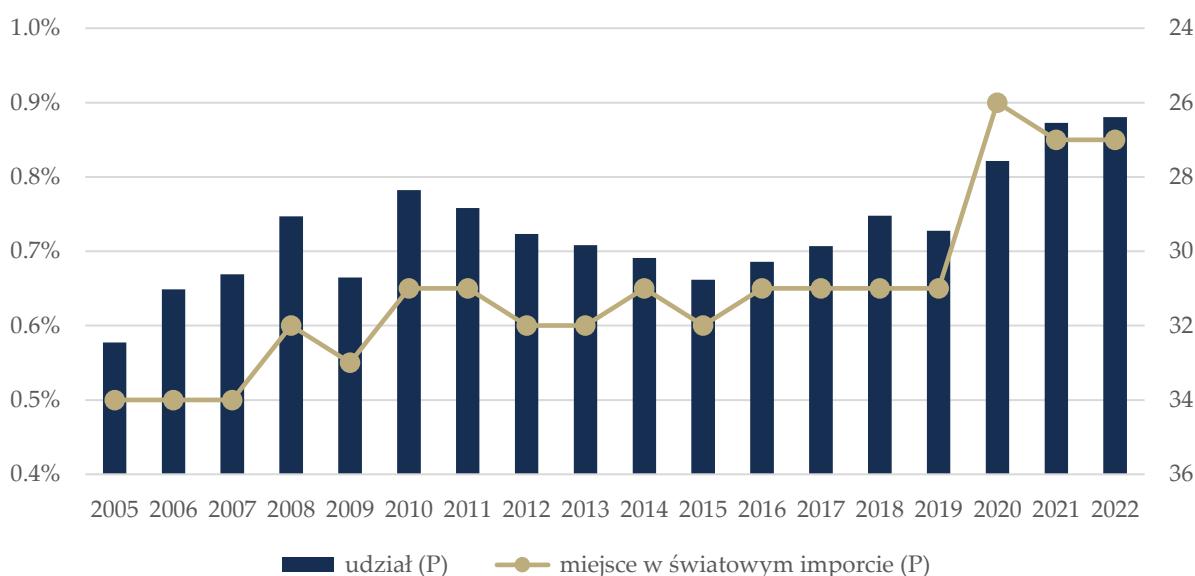
i rekreacyjnych 2,9 mld zł.

Z punktu widzenia importu usług, dla firm powiązanych kapitałowo z nierezydentami najważniejszy był zakup pozostałych usług gospodarczych (import o wartości 44,5 mld zł), usług transportowych (33,5 mld zł) oraz i usług telekomunikacyjnych, informatycznych i informacyjnych (około 17,6 mld PLN) i opłat z tytułu użytkowania własności intelektualnej. Z kolei firmy krajowe, tak jak w przypadku eksportu dominowały w usługach kulturalnych i rekreacyjnych oraz budowlanych.

3. Import usług

W 2022 r. wartość importu usług wyniosła 255,1 mld zł, była więc o 33,1% wyższa w porównaniu z rokiem poprzednim. Podobnie jak w eksporcie, również w imporcie usług w 2022 r. odnotowano historycznie najwyższy wzrost wartości. Przyczynił się do tego silny wzrost cen importu. Według danych Eurostatu (statystyka rachunków narodowych) ceny importowanych usług wyrażone w złotych wzrosły w 2022 r. o 14,9% w porównaniu z rokiem poprzednim (w 2021 r. o 5,4%). Na wysokim poziomie kształtowała się także realna dynamika importu usług. W 2022 r. wolumen importu usług zwiększył się o 15,9%, po wzroście w 2021 r. o 16,2%. Średnio w UE import usług w cenach stałych zwiększył się o 14,4%.

Wykres 13: Udział i miejsce Polski w światowym imporcie usług



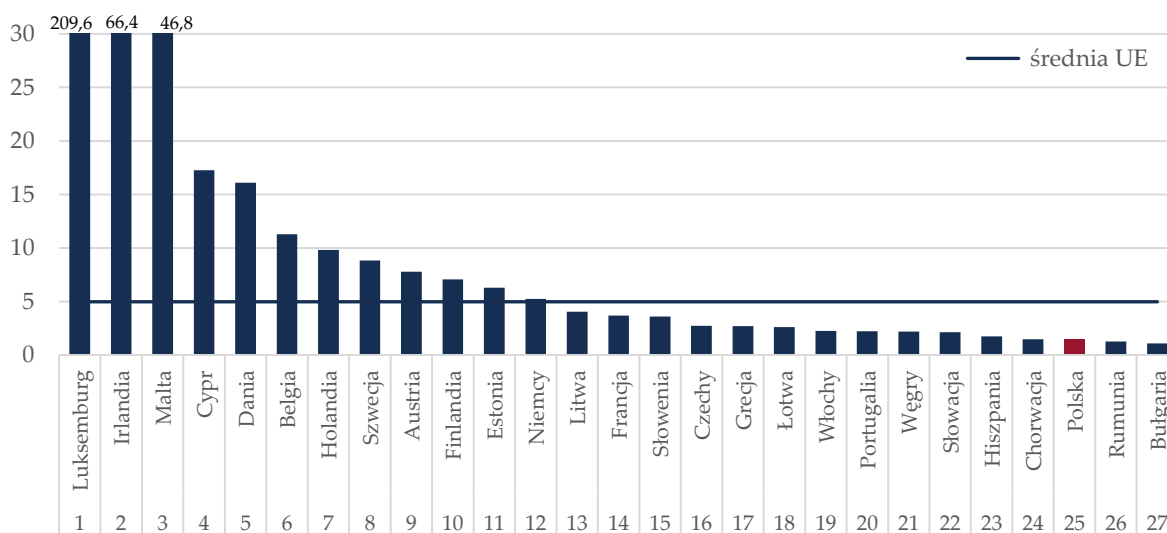
Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych WTO

Dynamika wartości importu usług w Polsce była zbliżona do światowego importu i nieco wyższa w porównaniu z importem w Unii Europejskiej. Udział Polski w światowym imporcie usług ukształtował się na poziomie 0,88% i był tylko nieznacznie wyższy w porównaniu z rokiem poprzednim. Pod względem wartości importu usług Polska w 2022 r. plasowała się na 27. pozycji na świecie, a więc tak jak w 2021 r. Natomiast w UE zajmowała w 2022 r. 12. miejsce, pozycja ta nie zmieniła się od 2010 r. W przypadku importu charakterystyczna jest duża dysproporcja między usługami i towarami. Stąd znaczenie Polski w światowym imporcie usług jest wyraźnie mniejsze niż w przypadku handlu towarami. W 2022 r. w imporcie towarów Polska zajmowała 19. miejsce, z udziałem 1,48%.

Chociaż udział importowanych usług w PKB wykazuje systematyczną tendencję wzrostową, to wciąż odgrywają one jedynie marginalną rolę w polskiej gospodarce i w wymianie międzynarodowej. W 2022 r. import usług stanowił 8,3% PKB (wobec 7,3% w 2021 r.) i był znacznie mniejszy w porównaniu z udziałem importowanych towarów, który wyniósł w tym okresie 52,9%. Był także wyraźnie niższy niż średnio w Unii Europejskiej, gdzie w analizowanym okresie stanowił on 14,0%.

Niewielkie znaczenie importowanych usług odzwierciedla także niższa w porównaniu ze zdecydowaną większością gospodarek Unii ich wartość per capita. W 2022 r. import usług w przeliczeniu na 1 mieszkańca wyniósł w Polsce 1,4 tys. euro, co stanowiło niespełna 30% średniego poziomu w Unii Europejskiej. Średnio w UE import usług na 1 mieszkańca wyniósł 5,0 tys. euro. Niższy import usług per capita wśród unijnych gospodarek notowały jedynie Rumunia i Bułgaria.

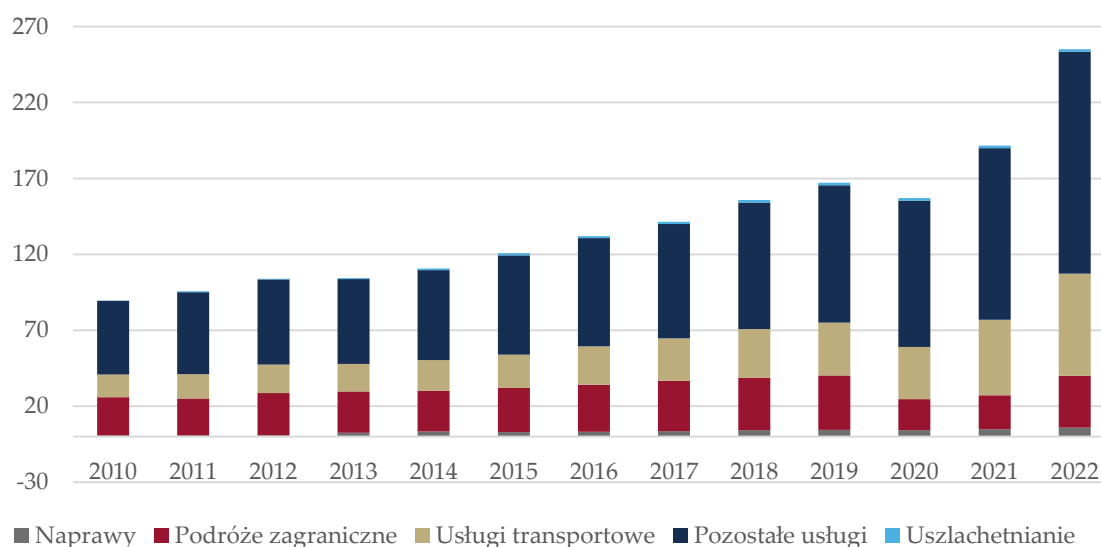
Wykres 14: Wartość importu usług per capita w krajach Unii Europejskiej w 2022 r. (tys. EUR)



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych Eurostatu

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

Wykres 15: Struktura rozchodów z międzynarodowego handlu usługami (mld zł)



Źródło: NBP

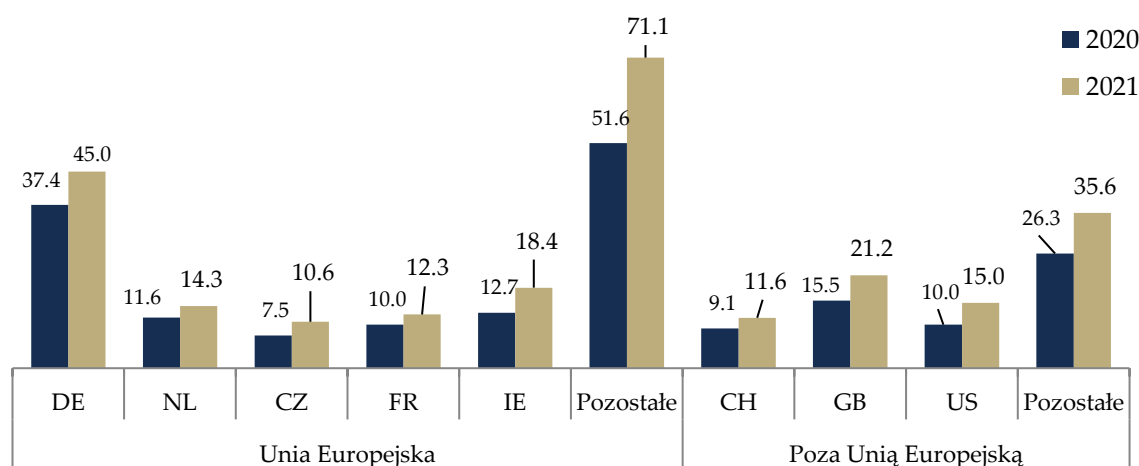
Największy wpływ na strukturę importu miały trzy główne kategorie. Dominującą rolę w kształtowaniu wielkości obrotów usług nabywanych przez polskie podmioty miały pozostałe usługi. Import pozostałych usług w 2022 r. wyniósł 146,1 mld zł. Import usług przewozowych w 2022 r. wyniósł 67,3 mld zł, jednocześnie wartość wydatków rezydentów z tytułu podróży zagranicznych wyniosły 34,2 mld zł.

3.1. Struktura geograficzna importu

Również w przypadku importu, kluczową rolę odgrywały państwa Unii Europejskiej. Polscy rezydenci w 2022 r. nabyli z rynku wspólnoty usługi o łącznej wartości 171,8 mld zł (67,3% 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 141,3 mld zł tj. 82,2% całości importu pochodzącego z krajów Unii Europejskiej.

W imporcie usług wyróżnić można osiem głównych kierunków (wykres nr 16). Podobnie jak w eksporcie najważniejszym z nich były Niemcy. W 2022 r. wartość importu z tego kraju wyniosła 45,0 mld zł (wzrost o 20,4%). Tak jak rok wcześniej, największy udział w wydatkach polskich podmiotów na usługi miały: pozostałe usługi – w 2022 r. było to 23,7 mld zł (51,2% całego importu z omawianego kierunku). Następnymi znaczącymi kategoriami były usługi transportowe oraz podróże zagraniczne (kolejno 11,5 mld zł oraz 8,4 mld zł). Największy wzrost usług importowanych z Niemiec miał miejsce w usługach informatycznych (przyrost o 1,2 mld zł).

Wykres 16: Struktura geograficzna importu usług w roku 2021 oraz 2022 (skala % wykresu, etykiety w mld zł)



Źródło: NBP

Wśród krajów, z których polskie podmioty najczęściej nabywały usługi były również Wielka Brytania (w 2022 r. wartość importowanych usług wynosiła 21,2 mld zł), Irlandia (18,4 mld zł), Niderlandy (14,3 mld zł), USA (15,0 mld zł), Francja (12,3 mld zł) oraz Szwajcaria (11,6 mld zł) i Czechy (10,6 mld zł).

3.2. Charakterystyka importu poszczególnych kategorii usługowych

3.2.1. Usługi transportowe

Wartość importu usług transportowych w 2022 r. wyniosła 67,3 mld zł. Oznacza to wzrost w porównaniu do 2021 r. o 17,4 mld zł, tj. o 34,9%. Polskie podmioty nabyły usługi transportowe głównie z krajów Unii Europejskiej (w 2022 r. wartość zakupionych usług wyniosła 40,6 mld zł – 60,3% całości importu usług transportowych ogółem). Najważniejszymi partnerami handlowymi były: Niemcy – 11,6 mld zł (tj. 17,1%). Nowością w polskim transporcie jest fakt, że kolejnymi ważnymi partnerami handlowymi Polski były Dania – 4,9 mld zł (tj. 7,3%) oraz Chiny – 4,3 mld zł (tj. 6,5%), gdzie dominował transport morski.

W usługach transportowych nabywanych przez polskie podmioty dominowały, podobnie jak w przypadku eksportu, usługi transportu towarowego – jego wartość w 2022 r. wyniosła 44,2 mld zł. Najważniejszą kategorię wśród nabytych usług dostarczania towarów stanowił samochodowy transport towarowy (było to 50,8% całości omawianej kategorii).

Tabela 3: Import usług transportowych (w mld zł)

Transport	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Ogółem	16,2	18,8	18,1	20,1	22,0	25,3	28,0	31,9	35,0	34,3	49,9	67,3
Towarowy	10,6	12,6	11,6	12,2	13,6	15,5	17,3	19,5	21,1	22,7	32,7	44,2
Pozostały	4,3	5,0	5,5	5,8	6,2	7,3	8,0	9,2	10,3	10,3	15,9	20,3
Pasażerski	1,2	1,2	1,0	2,1	2,2	2,5	2,6	3,2	3,6	1,3	1,4	2,7

Źródło: NBP

W 2022 r. import pozostałych usług transportowych wyniósł 20,3 mld zł. W omawianym okresie kategoria ta była odpowiedzialna za 30,2% wszystkich usług transportowych świadczonych na rzecz polskich podmiotów. Najniższą wartość osiągnęły zakupy usług przewozu pasażerskiego, które w 2022 r. wyniosły 2,7 mld zł. Stanowiły one mniej niż 5,0% całości zakupionych usług transportowych.

3.2.2. Usługi uszlachetniania oraz napraw

Wartość nabytych usług z tytułu napraw i konserwacji w 2022 r. była równa 5,9 mld zł, rosnąc rok do roku zaledwie o 0,9 mld zł. Usługi napraw i konserwacji kupowane były przez polskie podmioty głównie z Niemiec oraz ze Szwajcarii (wartość zakupów wynosiła kolejno 1,5 mld zł oraz 0,6 mld zł).

W tym samym czasie zakup usług uszlachetniania wynosił zaledwie 1,6 mld zł. W omawianym okresie import usług uszlachetniania ukształtował się na tym samym poziomie jak w 2021 r. i pochodziły głównie z Niemiec (0,5 mld zł).

3.2.3. Podróże zagraniczne

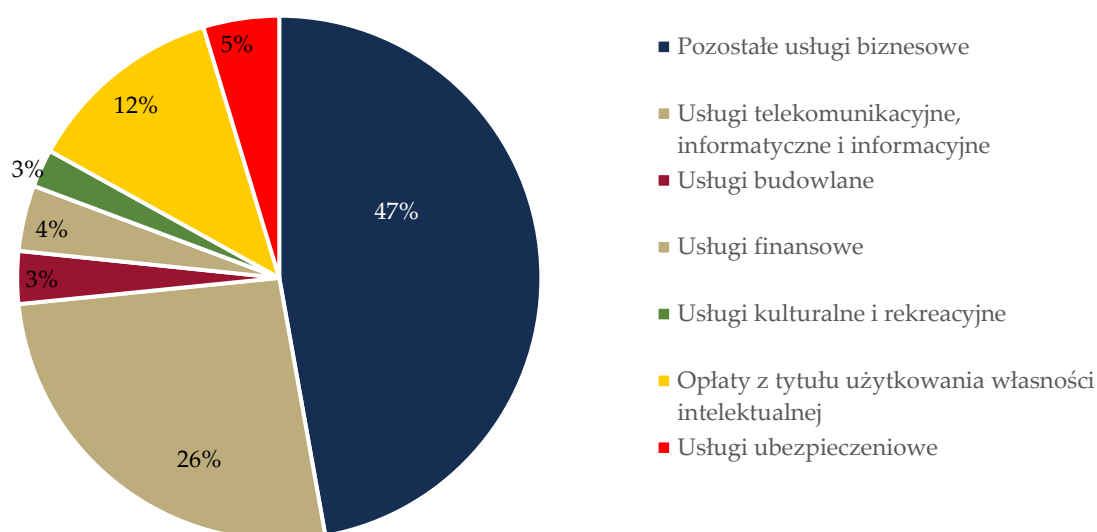
Wartość wydatków poniesionych przez polskich rezydentów w czasie podróży zagranicznych w 2022 r. wyniosła 35,4 mld zł. W porównaniu do 2021 r. wydatki te zwiększyły się o 1,1 mld zł (tj. o 3,3%). W przypadku wydatków Polaków za granicą dominowały podróże prywatne i w 2022 r. wynosiły one 28,3 mld zł. W wydatkach Polaków z tytułu podróży służbowych, dominowały wydatki pracowników sezonowych (54,0% całości podróży służbowych). W 2022 r. Polacy wydali najwięcej pieniędzy podczas wyjazdów do Niemiec (8,0 mld zł), Czech (3,9 mld zł – były to głównie wydatki ponoszone w czasie podróży jednodniowych) oraz Włoch (2,4 mld zł).

3.2.4. Pozostałe usługi

Wartość importu pozostałych usług w 2022 r. wyniosła 146,1 mld zł (wzrost o 33,1 mld zł, tj. 29,3%). Podobnie jak po stronie przychodów, najważniejszą kategorią były pozostałe usługi biznesowe, których import osiągnął poziom 68,7 mld zł (niezmiennie były

to głównie usługi prawnicze, księgowe oraz w zakresie zarządzania). W odniesieniu do 2021 r. zakupy pozostałych usług biznesowych wzrosły o 14,3 mld zł. Kolejnymi znaczącymi kategoriami były usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne (których wartość zakupów w 2022 r. wynosiła 18,8 mld zł) oraz opłaty z tytułu użytkowania praw własności intelektualnej (których wartość była równa 38,2 mld zł). Wartość importu usług telekomunikacyjnych, informatycznych i informacyjnych wzrosła o 11,3 mld zł, zaś wydatków poniesionych na opłaty z tytułu użytkowania praw własności intelektualnej wzrosła o 1,9 mld zł.

Wykres 17: Struktura rozchodów z pozostałych usług w roku 2022 (w %)



Źródło: NBP

Grupą krajów, od których polskie podmioty najczęściej nabywały pozostałe usługi były państwa Unii Europejskiej (w 2022 r. wartość importu wynosiła 98,9 mld zł – 67,7% całości zakupów). Największa część importu pozostałych usług pochodziła z Niemiec (było to 23,1 mld zł w 2022 r.) oraz Irlandii (wartość zakupów wynosiła 17,3 mld zł), wyprzedzając po raz pierwszy Wielką Brytanię (16,4 mld zł). Kolejnymi znaczącymi krajami były Stany Zjednoczone (10,0 mld zł) oraz Niderlandy (9,6 mld zł). Największy wzrost importu pozostałych usług po raz pierwszy pochodził z Irlandii (wzrost o 5,3 mld zł).

Ramka 2: Tendencje stagnacyjne w międzynarodowych przewozach drogowych

W ostatnich latach niekorzystny wpływ na międzynarodowy drogowy transport towarowy miała najpierw pandemia Covid-19, a następnie zakłócenia łańcuchów dostaw, brexit oraz wojna w Ukrainie i związany z nią silny wzrost cen paliw. Dodatkowo coraz większy negatywny wpływ na przewozy wywiera pakiet mobilności zmieniający obowiązujące dotychczas zasady transportu międzynarodowego w Unii Europejskiej. W wyniku tych zdarzeń średni roczny wzrost wielkości ładunków przewożonych przez polskich przewoźników obniżył się z 10,3% w latach 2015-2019 do 2,8% w latach 2020-2022.

Po stosunkowo niedużych wzrostach przewozów w latach 2020 i 2021, w roku 2022 nastąpił niewielki spadek transportowanego tonażu. Według szacunków opublikowanych przez Eurostat (Road freight transport statistics) polscy przewoźnicy drogowi przewieźli w transporcie międzynarodowym w 2022 r. 342 mln ton ładunków, tj. o 0,4% mniej w porównaniu z rokiem poprzednim.

W 2022 r. tendencja spadkowa przewozów przeważała w krajach Unii Europejskiej. W całej UE wielkość przewożonych ładunków w transporcie międzynarodowym zmniejszyła się o 1,2% r/r. Spośród pięciu największych przewoźników spadki tonażu odnotowały cztery kraje (oprócz Polski były to także Holandia, Niemcy i Litwa), natomiast wzrost przewożonych ładunków odnotowały w 2022 r. firmy transportowe z Hiszpanii.

Sytuacja w poszczególnych segmentach przewozów międzynarodowych była zróżnicowana. W przewozach dwustronnych (tzn. między Polską i partnerami handlowymi) wielkość transportowanych ładunków w 2022 r. zwiększyła się o 3,2% r/r. Także przewozy między krajami obcymi (cross-trade) były o 2,7% większe w porównaniu z rokiem poprzednim. Natomiast duży spadek przewożonych ładunków nastąpił w kabotażu (o 12,9% r/r). Prawdopodobnie duży wpływ miało na to wprowadzenie unijnego pakietu mobilności zmieniającego regulacje ograniczające czas i liczbę przewozów na terenie danego kraju.

Polska pozostaje zdecydowanie największym przewoźnikiem w Unii Europejskiej. W 2022 r. polskie firmy przewiozły ogółem 27,4% ładunków międzynarodowych w UE. W ostatnich latach udział Polski ustabilizował się. Polscy przewoźnicy dysponują największą flotą samochodów do przewożenia towarów. W 2022 r. w Polsce było zarejestrowanych 708 tys. samochodów ciężarowych, co stanowiło 18% wszystkich aut przeznaczonych do przewozu towarów w UE. Zdecydowanie największą grupę stanowiły ciągniki drogowe z naczepami.

Przewozy drogowe odgrywają kluczową rolę w wymianie Polski z zagranicą. Według statystyki handlu zagranicznego publikowanej przez Eurostat w 2022 r. na transport drogowy przypadało 72% eksportu i 46% importu towarów. W ostatnich latach udział ten

pozostaje na względnie stabilnym poziomie⁴.

Przewozy dwustronne

Przewozy dwustronne, które stanowią największą część międzynarodowego transportu drogowego, wzrosły w 2022 r. do 175,2 mln ton, tzn. zwiększyły się o 3,2% (po wzroście o 4,9% w 2021 r.). Spowolnienie to wynikało przede wszystkim z mniejszego realnego wzrostu obrotów handlowych Polski w 2022 r. w porównaniu z rokiem poprzednim.

Największy wpływ na dynamikę przewozów dwustronnych miały realne dynamiki eksportu i importu towarów⁵. Natomiast pozostałe czynniki, wśród których należy wymienić strukturę geograficzną i towarową obrotów, konkurencyjność przewozów drogowych względem innych środków transportu, oraz konkurencyjność polskich przewoźników względem przewoźników z innych krajów pozostawały względnie stabilne.

Statystyka transportu drogowego wskazuje, że do spowolnienia wzrostu w 2022 r. przyczyniła się przede wszystkim stagnacja przewozów między Polską i Niemcami (przewieziono o 0,8% ładunków mniej w porównaniu z 2021 r.) oraz spadki w transporcie z Belgią (11,8%) i Francją (7,5%). Spadki te zrekompensowały duże wzrosty tonażu ładunków w przewozach między Polską i Czechami (o 20,3%), Słowacją oraz Danią. Przewozy między Polską a Czechami wzrosły do 18,9 mln ton, najwyższego dotychczas poziomu.

Tabela 4: Najważniejsze relacje dwustronne Polski w drogowym transporcie towarów

Relacja	Przewozy polskich przewoźników			Udział polskich przewoźników		
	mln ton			%		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Polska – Niemcy	63,5	67,2	66,5	96,5	95,4	96,4
Polska – Czechy	16,1	15,7	18,9	94,8	93,0	91,7
Polska – Słowacja	8,9	9,1	10,1	90,3	93,4	92,2
Polska – Włochy	8,8	9,2	9,9	99,2	98,9	98,2
Polska – Holandia	7,6	7,8	8,7	98,8	97,8	98,3
Polska – Francja	7,9	8,2	7,6	97,5	99,0	99,1
Polska – Belgia	5,9	7,3	6,4	99,1	100,0	100,0
Polska – Węgry	5,3	4,9	5,6	94,0	90,9	90,8
Polska – Litwa	4,6	5,2	5,1	77,2	79,5	79,4
Polska – Austria	4,0	4,4	4,2	98,7	98,0	97,7

Źródło: Obliczenia NBP na podstawie Eurostat – Road freight transport statistics

Z tabeli 4 wynika, że największe znaczenie w przewozach dwustronnych ma trans-

⁴ Poza tym na transport morski przypadało 16% eksportu i 33% importu, a na transport kolejowy 11% eksportu i 15% importu.

⁵ Według danych GUS (DBW-handel zagraniczny) eksport wyrażony w jednostkach fizycznych w 2022 r. zmniejszył się o 1,5% r/r, natomiast import wzrósł o 4,2%. Wzrost importu skoncentrowany był głównie na paliwach, nie miał więc wpływu na transport drogowy.

port towarów między Polską a krajami Unii Europejskiej. W ostatnich latach wielkość ładunków eksportowanych i importowanych przewożonych przez polskie firmy między Polską i pozostałymi krajami Unii jest blisko 20-krotnie większa niż w przewozach między Polską i krajami spoza UE. Na tak dużą dysproporcję obok większego znaczenia Unii w handlu Polski i wyraźnie większego udziału transportu drogowego w wymianie z UE w porównaniu z pozostałymi krajami, składa się silna pozycja polskich przewoźników na europejskim rynku drogowych przewozów towarowych. Podczas gdy w przewozach pozostałymi środkami transportu przeważają firmy zagraniczne. Dodatkowo przewozy drogowe do i z krajów trzecich regulowane są umowami dwustronnymi, których ogólnym celem jest utrzymanie równowagi we wzajemnych przewozach.

Na silną pozycję polskich przewoźników wskazuje ich absolutna dominacja w przewozach dwustronnych. W 2022 r. 94,7% ładunków przewożonych między Polską a krajami UE transportowały firmy zarejestrowane w Polsce. W ostatnich czterech latach udział ten utrzymuje się na względnie stałym poziomie. Z kolei przewoźnicy z krajów będących partnerami handlowymi Polski przewieźli 4,6% ładunków, a pozostała część (0,7%) przypadła na przewoźników z innych krajów.

Biorąc pod uwagę tonaż przewożonych towarów, najwięcej ładunków przewożonych jest między Polską a Niemcami. Jest to także drugi najważniejszy kierunek drogowych przewozów towarowych w Unii Europejskiej. W 2022 r. między Polską a Niemcami przewieziono 69,1 mln ton, więcej ładunków przewieziono tylko w relacji między Holandią i Niemcami (89,9 mln ton). Polscy przewoźnicy przewieźli 96,4% ładunków przewożonych między Polską a Niemcami, przewoźnicy niemieccy 2,8% proc., a pozostałe 0,8 proc. przewoźnicy z pozostałych krajów UE, głównie z Litwy.

Według Eurostatu, na niektórych kierunkach polskie firmy realizowały całość przewozów. Taka sytuacja miała miejsce m.in. w transporcie między Polską i Belgią. Z kolei największy udział przewoźników z kraju partnera handlowego miał miejsce w przewozach między Polską i Litwą. W tym przypadku polskie firmy przewiozły niespełna 80% ładunków w tej relacji, a przewoźnicy litewscy pozostałe ponad 20%. Największy udział przewoźników spoza krajów eksportu i importu miał miejsce w przewozach między Polską a Łotwą. W tym przypadku 5% ładunków przewiozły firmy litewskie.

Znaczenie przewozów do i z krajów spoza UE zmniejszyło się w ostatnich dwóch latach w wyniku brexitu oraz wojny w Ukrainie. Wielka Brytania jest najważniejszym kierunkiem przewozów spoza Unii. Do 2020 r. przewozy między Polską a Wielką Brytanią należały do jednych z ważniejszych dla polskich przewoźników. W 2020 r. przewieziono ładunki o masie 4,7 mln ton. Jednak w następstwie wyjścia W. Brytanii z UE w 2021 r. tonaż przewozów zmniejszył się o 24% r/r., utrzymując się w 2022 r. na obniżonym poziomie.

Negatywny wpływ na wielkość przewozów z krajami spoza UE w 2022 r. miała także wojna w Ukrainie. W wyniku sankcji przewozy między Polską a Rosją zmniejszyły się o ponad 70%, a działania wojenne przyczyniły się do spadku przewożonych towarów między Polską a Ukrainą o 44%.

Przewozy między krajami obcymi

Istotną częścią przewozów międzynarodowych w Unii Europejskiej jest transport towarów między krajami obcymi (cross-trade). W 2022 r. prawie 26% wielkości ładunków między krajami UE przewiozły firmy transportowe z innych krajów niż kraj załadunku czy wyładunku. Ten segment rynku transportowego także będzie kształtowany przez pakiet mobilności.

W 2022 r. polscy przewoźnicy przewieźli między obcymi krajami 103,9 mln ton ładunków. W porównaniu z 2021 r. wielkość przewozów zwiększyła się o 2,7%. Tak więc obserwowane jest systematyczne obniżanie się dynamiki (w 2020 r. przewozy cross-trade zwiększyły się o 9,5%, a w 2021 o 3,7%). Polska jest najważniejszym krajem świadczącym usługi przewozowe cross-trade. Na polskich przewoźników przypadło w 2022 r. 38% ładunków przewiezionych w Unii Europejskiej. Polsce przewoźnicy są obecni na wszystkich najważniejszych trasach w UE. Zdecydowanie największa część przewozów pomiędzy innymi krajami realizowana jest na trasach między Holandią a Niemcami, Francją a Niemcami oraz między Belgią a Niemcami.

W 2022 r. negatywny wpływ na wyniki przewozów cross-trade realizowanych przez polskie firmy transportowe miał spadek wielkości przewożonych ładunków między Francją a Niemcami. W 2022 r. między tymi krajami polscy przewoźnicy przewieźli 11,6 mln ton, tj. o 17,3% mniej w porównaniu z rokiem poprzednim. Relatywnie duży spadek przewożonych ładunków nastąpił także w relacjach między Austrią a Niemcami.

Na większości pozostałych tras przeważały wzrosty przewożonych ładunków. Rekordowy poziom w 2022 r. osiągnęły przewozy ładunków na trasach między Belgią i Niemcami, Belgią i Francją oraz między Czechami i Niemcami. Duży skokowy wzrost nastąpił w przewozach między Hiszpanią a Niemcami.

Tabela 5: Najważniejsze relacje między krajami obcymi realizowane przez polskich przewoźników w transporcie towarów

Relacja	Przewozy polskich przewoźników			Udział polskich przewoźników		
	mln ton			%		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Holandia – Niemcy	13,1	10,8	11,7	14,3	12,0	14,0
Francja – Niemcy	12,5	14,1	11,6	27,4	29,6	25,5
Belgia – Niemcy	8,5	9,4	10,7	21,0	21,2	24,7
Niemcy – Włochy	5,7	6,1	6,1	25,4	25,1	24,2
Belgia – Francja	3,8	3,7	4,8	7,1	6,5	8,5
Czechy - Niemcy	3,6	3,8	4,6	13,9	14,6	16,2
Dania – Niemcy	2,2	3,7	4,1	20,3	29,4	31,9
Austria – Niemcy	3,6	4,6	3,9	9,5	11,2	9,5
Niemcy – Szwajcaria	3,0	3,2	3,1	14,7	15,8	14,9
Hiszpania - Niemcy	1,5	1,4	2,6	11,6	10,0	17,8

Źródło: Obliczenia NBP na podstawie Eurostat – Road freight transport statistics

Niekorzystny wpływ na wielkość przewozów cross-trade w ostatnich latach miał brexit. Polskie firmy należą do najważniejszych operatorów w przewozach między Europą a Wielką Brytanią. W 2020 r. między Wielką Brytanią a pozostałymi krajami UE (prócz Polski) polskie firmy transportowe przewiozły ładunki o łącznej masie 6,8 mln ton. W wyniku zakończenia okresu przejściowego po opuszczeniu Wielkiej Brytanii, w 2021 r. przewozy te zmniejszyły się o 35%, a na najważniejszym kierunku, czyli między Wielką Brytanią i Niemcami zmniejszyły się o 58%. W 2022 r. tonaż transportu między Wielką Brytanią a krajami UE utrzymał się na niskim poziomie. Tak więc brexit miał większy wpływ na świadczone przewozy poprzez cross-trade niż transport dwustronny.

Kabotaż

W końcu poprzedniej dekady duży wpływ na wzrost przewozów międzynarodowych realizowanych przez polskie firmy miało zwiększanie się tonażu przewozów kabotażowych. Jednak ten segment transportu międzynarodowego stał się głównym celem regulacji zawartych w pakiecie mobilności. Zmiany regulacyjne z jednej strony i osłabienie koniunktury w krajach UE z drugiej spowodowały, że w 2022 r. tonaż w transporcie kabotażowym przewieziony przez polskie firmy zmniejszył się o 12,9% w porównaniu z rokiem poprzednim. Ze względu na relatywnie duży udział kabotażu w przewozach międzynarodowych (w latach 2019-2021 stanowił on ponad 20%), jak i jego głęboki spadek, wpłynęło to na zmniejszenie przewozów międzynarodowych w 2022 r.

Spadek przewozów realizowanych przez polskie firmy był silniejszy niż przewoźników z innych krajów. W 2022 r. przewozy kabotażowe w UE, z wyłączeniem polskich firm, zmniejszyły się o 5,5%, co oznacza spadek udziału polskich przewoźników w tym

segmencie europejskiego rynku do 35,6% (z 37,5% w 2021 r.). Jednak Polska pozostaje największym przewoźnikiem również i na tym rynku.

Tabela 6: Przewozy kabotażowe polskich przewoźników według krajów świadczenia kabotażu

Kraj świadczenia kabotażu	Przewozy polskich przewoźników			Udział polskich przewoźników w kabotażu		
	mln ton			%		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Niemcy	45,3	49,0	43,2	58,7	58,1	57,3
Francja	7,5	8,2	5,9	24,5	24,8	19,6
Holandia	2,8	2,0	2,5	33,6	25,7	30,5
Szwecja	1,8	2,2	2,3	29,0	31,3	46,4
Włochy	1,7	2,1	1,9	16,7	19,2	17,5
Belgia	1,7	2,0	1,3	9,4	11,4	7,7
Wielka Brytania	1,4	1,6	1,1	23,1	25,2	19,8
Dania	1,2	0,9	1,0	50,0	40,7	47,4
Czechy	1,1	0,6	1,0	53,6	38,2	40,7
Austria	0,7	0,6	0,7	11,9	10,0	11,0

Źródło: Obliczenia NBP na podstawie Eurostat – Road freight transport statistics

Odnotowany w 2022 r. spadek przewozów kabotażowych, skoncentrowany był na rynku niemieckim i francuskim. Niemcy są najważniejszym krajem Unii, gdzie realizowane są przewozy kabotażowe. W 2022 r. zagraniczne firmy transportowe przewiozły w tym kraju 75,4 mln ton, co stanowi 45% unijnego rynku kabotażu. Ogółem przewozy kabotażowe w Niemczech zmniejszyły się o 10,5% r/r, w tym przewozy polskich przewoźników o 11,8%. Podobna sytuacja miała miejsce w Francji, drugim najważniejszym rynku przewozów kabotażowych w UE. Tu przewozy zmniejszyły się o 8,9%, a polskich przewoźników o 28% r/r.

Duże dodatnie saldo w drogowych przewozach towarowych – najwyższe w Unii Europejskiej, to obok wysokiego eksportu także wynik relatywnie niskiego importu w tej kategorii usług. Jak już było wspomniane bardzo niski udział w przewozach dwustronnych mają przewoźnicy spoza Polski – zarówno z kraju załadunku lub wyładunku, jak i świadczący przewozy cross-trade.

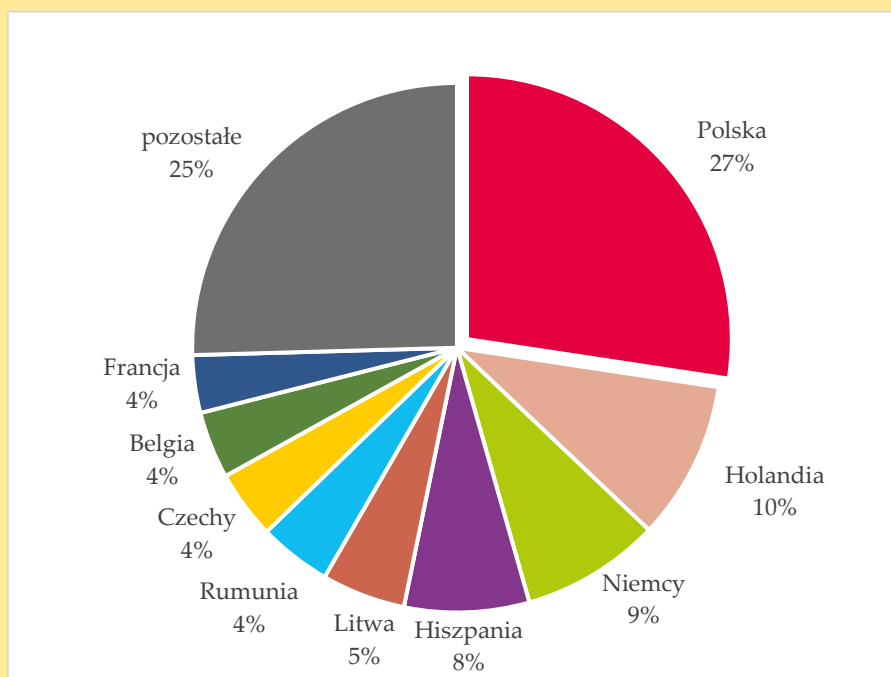
W przewozach dwustronnych wśród przewoźników zagranicznych największy tonaż przypada na firmy niemieckie, które w 2022 r. przewiozły towary o masie 3,7 mln ton. Natomiast największy udział mają firmy litewskie w przewozach między Polską i Litwą.

Przewozy cross-trade z załadunkiem i wyładunkiem w Polsce wyniosły 3,1 mln ton i praktycznie nie zmieniły się w porównaniu z rokiem poprzednim. Zdecydowanie najaktywniejsze na polskim rynku są firmy transportowe z Litwy, na które przy blisko połowa przewozów realizowanych w tym segmencie. Najwięcej ładunków przewiozły one między

Polską a Niemcami oraz między Polską a Łotwą. Przewoźnicy z pozostałych krajów (głównie z Rumunii, Słowacji i Czech) mieli już znacznie mniejsze znaczenie.

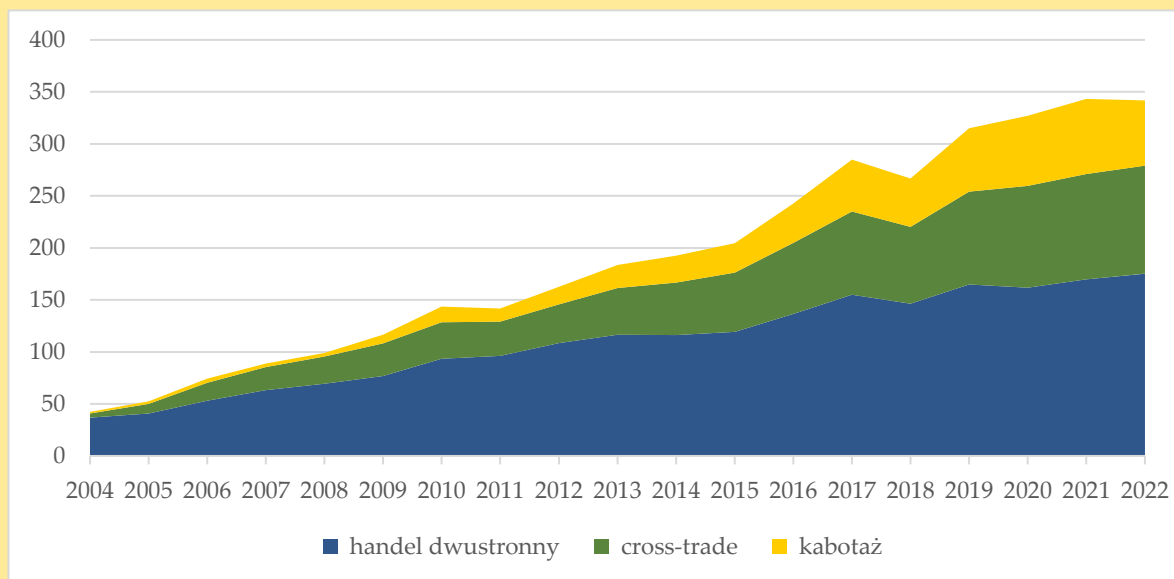
Jednocześnie Polska ma relatywnie niewielkie znaczenie w UE, jako kraj przyjmujący kabotaż, co odzwierciedla najniższy wskaźnik penetracji kabotażu (relacja kabotażu do przewozów krajowych). Wskaźnik penetracji kabotażu ukształtował się w 2022 r. na poziomie 0,2%. W 2022 r. firmy zagraniczne przewiozły na terenie Polski ładunki o łącznej masie 705 tys. ton. W tym segmencie transportu drogowego największe znaczenie mieli przewoźnicy z Niemiec i Litwy. Przewozy firm litewskich wykazują w ostatnich latach wyraźną tendencję wzrostową.

Wykres 18: Udział krajów członkowskich w międzynarodowych towarowych przewozach drogowych UE w 2022 r.



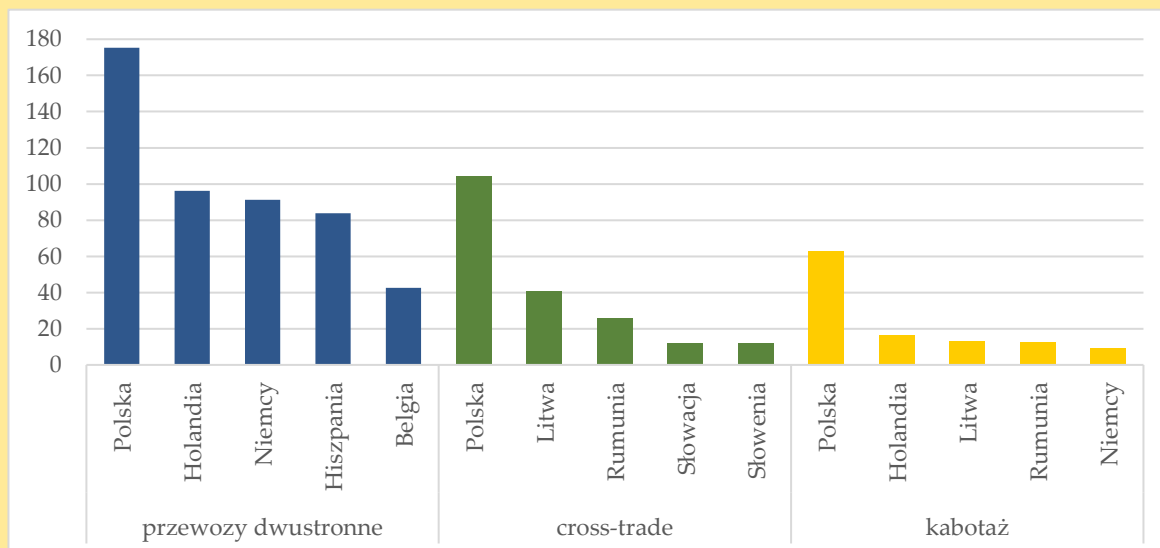
Źródło: Obliczenia NBP na podstawie Eurostat – Road freight transport statistics

Wykres 19: Przewozy polskich przewoźników wg kierunku transportu (mln ton)



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie Eurostat – Road freight transport statistics.

Wykres 20: Najwięksi przewoźnicy w transporcie międzynarodowym w UE wg kierunku transportu w 2022 r. (mln ton)



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie Eurostat – Road freight transport statistics

Spis wykresów i tabel

Spis wykresów:

Wykres 1: Saldo w handlu usługami w krajach Unii Europejskiej w 2022 r. (mld EUR).....	5
Wykres 2: Międzynarodowy handel usługami w latach 2010-2022.....	6
Wykres 3: Saldo usług w latach 2010-2022 (mld zł).....	7
Wykres 4: Udział i miejsce Polski w światowym eksporcie usług.....	8
Wykres 5: Najwięksi eksporterzy usług w 2022 r. (% światowego eksportu).....	9
Wykres 6: Wartość eksportu usług per capita w krajach Unii Europejskiej w 2022 r. (tyś. EUR) ..	10
Wykres 7: Struktura przedmiotowa eksportu usług (mld zł).....	10
Wykres 8: Struktura geograficzna przychodów w roku 2021 oraz 2022 (skala %, etykiety w mld zł).....	11
Wykres 9: Struktura eksportu pozostałych usług w 2022 r. (w %).....	15
Wykres 10: Saldo z międzynarodowego handlu usługami w podziale na rodzaj powiązania kapitałowego (mld zł).....	16
Wykres 11: Geograficzna struktura eksportu usług w podziale na firmy krajowe oraz z powiązaniem kapitałowym z zagranicą (mld zł).....	17
Wykres 12: Geograficzna struktura importu usług w podziale na firmy krajowe oraz z powiązaniem kapitałowym z zagranicą (mld zł).....	17
Wykres 13: Udział i miejsce Polski w światowym imporcie usług.....	20
Wykres 14: Wartość importu usług per capita w krajach Unii Europejskiej w 2022 r. (tys. EUR)..	21
Wykres 15: Struktura rozchodów z międzynarodowego handlu usługami (mld zł).....	22
Wykres 16: Struktura geograficzna importu usług w roku 2021 oraz 2022 (w mld zł).....	23
Wykres 17: Struktura rozchodów z pozostałych usług w roku 2022 (w %).....	25
Wykres 18: Udział krajów członkowskich w międzynarodowych towarowych przewozach drogowych UE w 2022 r.	32
Wykres 19: Przewozy polskich przewoźników wg kierunku transportu (mln ton)	33
Wykres 20: Najwięksi przewoźnicy w transporcie międzynarodowym w UE wg kierunku transportu w 2022 r. (mln ton).....	33

Spis tabel

Tabela 1: Przychody z usług transportowych (w mld zł).....	13
Tabela 2: Rodzajowy podział usług z uwzględnieniem powiązania kapitałowego (w mld zł).....	18
Tabela 3: Import usług transportowych (w mld zł).....	24
Tabela 4: Najważniejsze relacje dwustronne Polski w drogowym transporcie towarów.....	27
Tabela 5: Najważniejsze relacje między krajami obcymi realizowane przez polskich przewoźników w transporcie towarów.....	30
Tabela 6: Przewozy kabotażowe polskich przewoźników według krajów świadczenia kabotażu.....	31
Tabela 7: Obroty głównych komponentów usługowych (mld zł).....	36
Tabela 8: Pozostałe usługi w podziale na komponenty (mld zł).....	37
Tabela 9: Usługi transportowe w podziale na rodzaj transportu (w mld zł).....	38

Aneks statystyczny

Tabela 7: Obroty głównych komponentów usługowych (mld zł)

Nazwa usługi	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Usługi ogółem(S)													
Eksport	105,1	118,7	130,9	138,4	150,8	167,0	192,9	218,2	247,1	270,5	259,0	313,9	426,2
Import	89,7	95,6	104,0	104,4	110,7	120,8	132,1	141,4	155,7	167,1	157,0	191,6	255,1
Uzlachetnianie (SA)													
Eksport	5,3	6,5	7,8	10,5	12,3	13,0	14,7	15,9	17,2	17,4	16,8	20,2	23,5
Import	0,4	0,6	0,4	0,8	1,0	1,5	1,4	1,4	1,5	1,7	1,5	1,6	1,6
Naprawy (SB)													
Eksport	2,1	2,6	1,9	3,3	3,6	4,4	5,2	6,6	7,1	7,6	8,3	9,4	13,8
Import	0,6	0,7	0,8	2,5	3,4	3,0	3,3	3,6	4,1	4,5	4,2	4,9	5,9
Usługi transportowe (SC)													
Eksport	25,1	30,4	33,7	36,0	39,1	42,8	49,8	56,3	65,7	73,1	72,9	92,4	125,4
Import	15,0	16,2	18,8	18,1	20,1	22,0	25,3	28,0	31,9	35,0	34,3	49,9	67,3
Podróże zagraniczne (SD)													
Eksport	28,5	31,1	35,2	35,3	36,6	38,7	42,7	48,0	50,6	53,8	32,0	35,2	64,6
Import	25,4	24,4	27,9	27,3	26,8	29,0	31,0	33,2	34,8	35,7	20,5	22,2	34,2
Pozostałe usługi													
Eksport	44,0	48,0	52,2	53,3	59,2	68,0	80,5	91,3	106,5	118,6	129,0	156,8	199,0
Import	48,3	53,9	56,1	55,8	59,4	65,3	71,1	75,3	83,4	90,3	96,4	113,0	146,1

Źródło: NBP

Tabela 8: Pozostałe usługi w podziale na komponenty (mld zł)

Nazwa usługi	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Pozostałe usługi													
Eksport	44,0	48,0	52,2	53,3	59,2	68,0	80,5	91,3	106,5	118,6	129,0	156,8	199,0
Import	48,3	53,9	56,1	55,8	59,4	65,3	71,1	75,3	83,4	90,3	96,4	113,0	146,1
Usługi budowlane													
Eksport	4,0	4,8	5,2	5,4	5,5	5,8	6,9	7,5	8,2	7,8	7,1	9,8	11,1
Import	2,1	2,1	2,6	2,6	2,5	4,0	2,0	1,8	1,8	2,5	2,0	3,3	4,7
Usługi ubezpieczeniowe													
Eksport	0,7	1,2	0,9	1,1	0,8	1,6	1,8	1,7	1,5	1,7	1,8	2,4	2,7
Import	2,3	2,8	3,0	3,0	3,5	3,7	4,0	3,7	3,9	4,2	4,0	4,8	6,8
Usługi finansowe													
Eksport	2,1	2,0	2,3	2,3	2,5	2,6	2,7	3,5	3,6	3,9	4,3	4,6	6,6
Import	5,0	5,2	5,1	3,7	3,7	3,7	3,9	3,6	3,8	3,6	3,8	4,6	5,9
Opłaty z tytułu użytkowania własności intelektualnej													
Eksport	0,7	0,8	0,7	1,0	1,1	1,6	1,8	2,2	2,2	2,5	4,3	5,6	5,5
Import	6,8	7,1	7,6	8,5	9,3	9,2	10,6	11,9	13,2	14,3	13,7	16,0	17,9
Usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne													
Eksport	6,1	7,7	9,4	10,8	13,4	16,6	21,0	24,0	28,9	33,1	36,7	44,8	60,2
Import	6,6	7,1	8,1	9,0	9,5	11,3	13,4	14,9	17,3	18,8	22,8	26,9	38,2
Pozostałe usługi biznesowe													
Eksport	29,1	29,4	31,9	31,0	34,0	37,5	42,8	48,9	57,7	65,2	70,6	84,2	105,7
Import	22,3	24,4	25,5	26,2	27,9	30,3	33,6	35,9	40,5	44,0	47,5	54,4	68,7
Usługi kulturalne i rekreacyjne													
Eksport	0,9	1,6	1,3	1,2	1,3	1,7	2,8	2,8	3,2	3,6	3,4	4,0	5,1
Import	2,9	4,7	3,7	2,4	2,6	2,7	3,1	3,1	2,3	2,4	2,1	2,5	3,4

Źródło: NBP

Tabela 9: Usługi transportowe w podziale na rodzaj transportu (w mld zł)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Przychody													
Usługi transportowe	25,1	30,4	33,7	36,0	39,1	42,8	49,8	56,3	65,7	73,1	72,9	92,4	125,4
Transport samochodowy	14,8	18,5	20,0	22,2	24,1	26,3	29,9	33,1	37,9	41,5	42,4	51,8	68,2
Pozostałe usługi transportowe	3,3	3,9	4,9	5,4	6,3	7,5	9,3	11,3	14,0	15,4	19,0	24,2	30,0
Transport lotniczy	3,3	4,1	4,2	4,6	4,7	4,8	6,2	7,3	8,8	10,5	4,9	7,9	13,9
Transport morski	1,1	1,3	1,5	1,6	1,7	1,7	1,8	1,9	1,9	2,1	2,6	3,8	5,6
Transport rurociągowy oraz przesył energii elektrycznej	2,1	2,2	2,4	1,3	1,5	1,7	1,6	1,4	1,5	1,9	1,2	1,1	3,0
Transport kolejowy	0,1	-0,1	0,4	0,5	0,3	0,3	0,3	0,6	0,4	0,5	1,0	1,3	1,8
Usługi kurierskie i pocztowe	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,5	0,6	0,6	1,0	1,1	1,6	2,1	2,7
Transport wodny śródlądowy	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2
Rozchody													
Usługi transportowe	15,0	16,2	18,8	18,1	20,1	22,0	25,3	28,0	31,9	35,0	34,3	49,9	67,3
Transport samochodowy	5,5	6,4	7,1	7,3	7,5	7,8	9,0	9,7	11,0	12,1	13,2	16,6	22,5
Transport morski	1,5	1,8	2,1	2,4	2,8	3,0	3,1	3,5	3,9	4,6	5,2	9,1	11,7
Transport lotniczy	2,8	3,1	3,3	3,0	4,1	4,5	5,7	6,0	6,9	7,0	4,0	5,2	7,6
Pozostałe usługi transportowe	3,1	3,1	3,8	4,0	4,5	5,4	6,1	6,5	7,7	8,6	9,2	14,1	20,1
Transport kolejowy	1,0	0,8	1,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,6	0,3	0,5	1,0
Usługi kurierskie i pocztowe	0,6	0,5	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	1,1	0,9	0,8	0,8	1,9	1,5
Transport wodny śródlądowy	0,3	0,4	0,3	0,5	0,4	0,6	0,6	0,9	1,1	1,2	1,4	2,1	2,4
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	0,2	0,4	0,6

Źródło: Obliczenia NBP

www.NBPpl