



NARODOWY  
BANK POLSKI

---

# Międzynarodowy handel usługami Polski w 2023 roku

Opracował:  
Departament Statystyki

Zespół autorski:  
Wojciech Mroczek  
Adam Panuciak  
Adam Skrepta

---

# Spis treści

Synteza	4
1. Saldo usług	6
2. Eksport usług	9
2.1. Struktura geograficzna eksportu	12
2.2. Charakterystyka eksportu poszczególnych kategorii usługowych	13
Ramka 1: Międzynarodowy handel usługami a międzynarodowe powiązania kapitałowe	17
3. Import usług	21
3.1. Struktura geograficzna importu	23
3.2. Charakterystyka importu poszczególnych kategorii usługowych	24
Ramka 2: Wpływ pandemii COVID-19 na podróże zagraniczne Polaków	26
Ramka 3: Handel zagraniczny według środków transportu	29
Spis wykresów i tabel	37
Aneks statystyczny	39

## Synteza

W 2023 r. saldo w międzynarodowym handlu usługami wyniosło 179,1 mld zł, co stanowiło 5,3% PKB. Była to kategoria o największym dodatnim saldzie obserwowanym na rachunku bieżącym polskiego bilansu płatniczego. W 2023 r. kształtowane było ono głównie przez: usługi transportowe (67,7 mld zł), pozostałe usługi (59,6 mld zł), usługi uszlachetniania (21,8 mld zł) oraz podróże zagraniczne (19,8 mld zł). Największy przyrost salda zaobserwowano w usługach transportowych (9,6 mld zł) oraz w pozostałych usługach (6,8 mld zł).

Wartość eksportu usług w 2023 r. wyniosła 456,7 mld zł, zaś importu – 277,5 mld zł. Przyrost eksportu był minimalnie niższy od przyrostu importu (odpowiednio 7,1 % r/r i 7,8% r/r). Zarówno do wzrostu eksportu i importu w największym stopniu przyczyniły się pozostałe usługi biznesowe oraz usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne.

Podobnie jak w latach poprzednich, najważniejszym partnerem w międzynarodowym handlu usługami były Niemcy. Na rzecz podmiotów z tego kraju polscy rezydenci sprzedali usługi o wartości 100,9 mld zł (wzrost o 10,5 mld zł r/r), przy jednoczesnym imporcie o wartości 50,8 mld zł (wzrost o 4,1 mld zł r/r). Dalsze miejsca w eksporcie zajmowały Stany Zjednoczone, Wielka Brytania, Szwajcaria oraz Holandia. W imporcie główną rolę, poza Niemcami, odgrywały Wielka Brytania, Irlandia, Stany Zjednoczone oraz Holandia.

W Ramce nr 1 przeanalizowano dane jednostkowe w podziale na firmy posiadające międzynarodowe powiązanie kapitałowe (firmy zagraniczne - FC) oraz firmy bez podobnej relacji (firmy krajowe - DC). W 2023 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). Stosunkowo duże znaczenie firm bez powiązania kapitałowego możemy odnotować w także w usługach transportowych.

W ramce nr 2 przeanalizowano wpływ pandemii COVID-19 na zagraniczne podróże Polaków, uwzględniając zmiany w liczbie wyjazdów i związanych z nimi wydatkach w latach 2019–2023. Największy spadek wydatków na podróże odnotowano w 2020 r., po czym nastąpiła ich stopniowa odbudowa. W 2023 r. liczba podróży Polaków niemal osiągnęła poziom sprzed pandemii, a wydatki przekroczyły wartości z 2019 r. Zidentyfikowano kluczowe kierunki wydatków Polaków przed pandemią i po niej, podkreślając rekordowy wzrost wydatków w Niemczech.

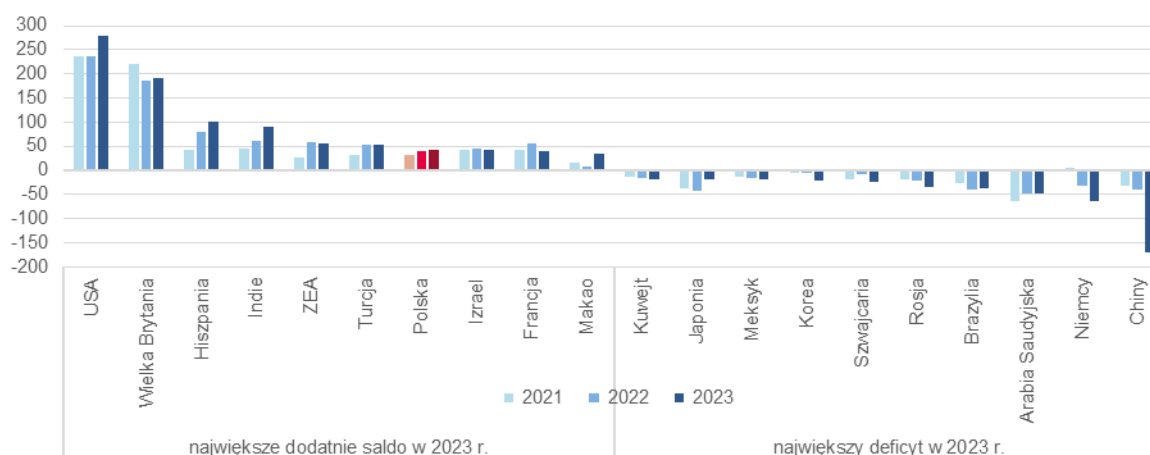
Obecną edycję raportu uzupełnia analiza międzynarodowego handlu towarami według środków transportu (patrz Ramka 3). Wskazuje ona z jednej strony na znaczenie poszczególnych środków transportu w eksporcie i imporcie, co w dużej mierze tłumaczy rolę poszczególnych kategorii usług transportu towarowego, z drugiej - główne czynniki determinujące zmiany ich wartości. W handlu z Unią Europejską zdecydowanie dominuje transport samochodowy. Stagnacja w handlu z UE mierzonym wielkością ładunków była jednym z istotnych powodów zahamowania wzrostowej tendencji przewozów drogowych. Z kolei w obrotach towarowych z krajami trzecimi kluczowe znaczenie ma transport morski. Jego rola istotnie wzrosła w ostatnich latach co w dużej mierze było spowodowane zmianami w strukturze geograficznej dostaw paliw, jaka nastąpiła zwłaszcza po rozpoczęciu wojny w Ukrainie.

# 1. Saldo usług

Prezentowany materiał dotyczy analizy polskiego międzynarodowego handlu usługami w latach 2010-2023. 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 2023 r. wartość eksportu usług wyniosła 456,7 mld zł (wzrost o 7,1 % r/r), zaś importu – 277,5 mld zł (wzrost o 7,8 % r/r). W wyniku tych transakcji saldo ukształtowało się na poziomie 179,1 mld zł, co oznacza wzrost o ponad 10,4 mld zł w stosunku do 2022 r. Rok 2023 był trzecim z kolei kiedy w Polsce odnotowano wzrost dodatniego salda w międzynarodowym handlu usługami. W wyniku tej tendencji nadwyżka w obrotach usługowych była siódmą najwyższą na świecie i drugą najwyższą spośród krajów Unii Europejskiej (wykres 1). Najwyższe dodatnie saldo w handlu usługami na świecie odnotowały tradycyjnie Stany Zjednoczone, a wśród gospodarek UE – Hiszpania. W Unii Europejskiej Polska w 2023 r. notowała najwyższe dodatnie saldo w usługach transportowych i budownictwie. Spośród unijnych gospodarek aż 22 charakteryzowała nadwyżka w obrotach usługowych, a w szesnastu z nich nastąpił wzrost dodatniego salda w porównaniu z rokiem poprzednim. Z kolei najgłębszy deficyt w UE notowały Niemcy (na co złożyła się głęboka nierównowaga w podróżach zagranicznych), a na świecie – Chiny, gdzie rozmiary ujemnego salda powróciły do poziomów obserwowanych przed pandemią.

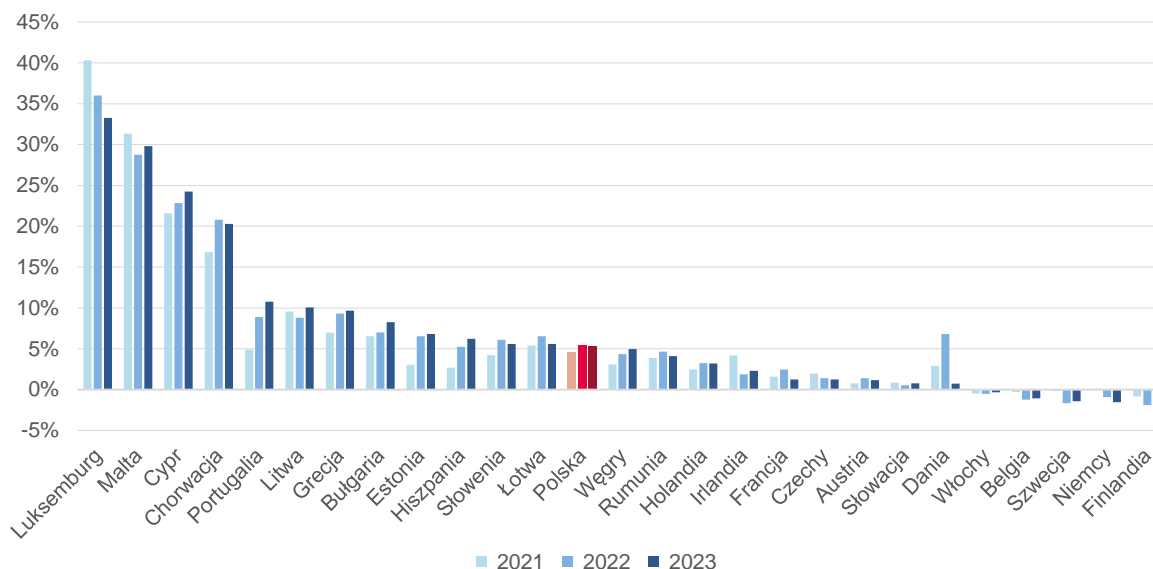
**Wykres 1: Kraje o największym dodatnim i ujemnym saldzie w handlu usługami w 2023 r. (w mld USD)**



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych WTO

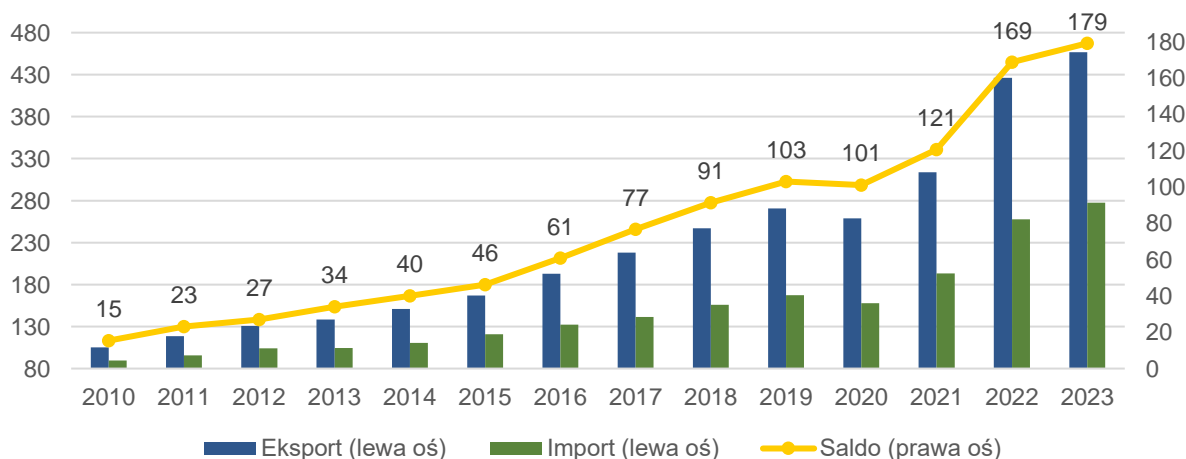
Saldo usług w relacji do Produktu Krajowego Brutto ukształtowało się na podobnym poziomie, jak w 2022 r. W analizowanym okresie nadwyżka w handlu usługami wyniosła 5,3% wartości PKB. Pod tym względem Polska plasowała się na 13. pozycji wśród krajów UE.

**Wykres 2: Saldo usług jako % PKB w krajach Unii Europejskiej**



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych Eurostatu

**Wykres 3: Międzynarodowy handel usługami w latach 2010–2023 (w mld zł)**

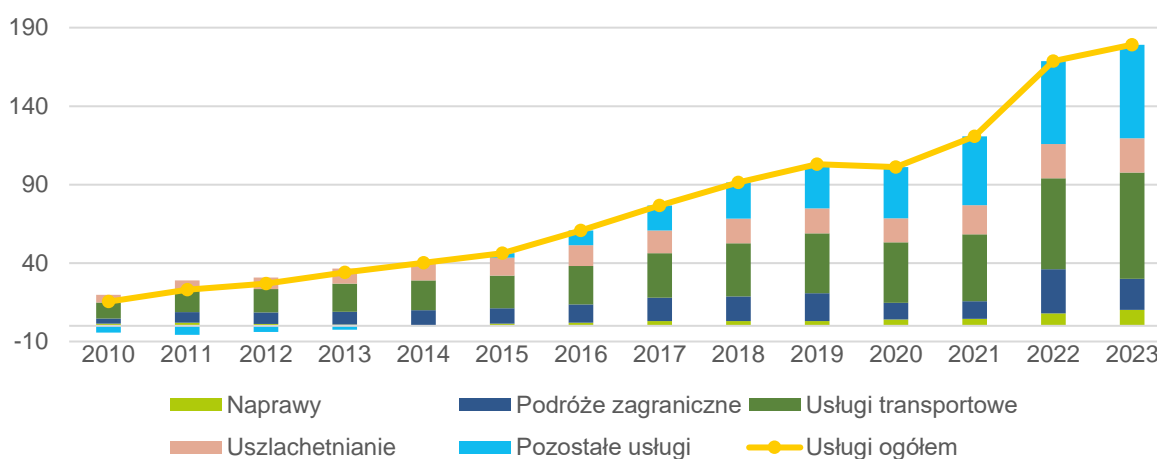


Źródło: Obliczenia NBP

Dodatnie saldo międzynarodowego handlu usługami w 2023 r. było kształtowane w głównej mierze przez: usługi transportowe (67,7 mld zł), pozostałe usługi (59,6 mld zł), uszlachetnianie (21,8 mld zł) oraz podróże zagraniczne (19,8 mld zł).

Do wzrostu dodatniego salda w międzynarodowym handlu usługami w 2023 r. przyczyniły się przede wszystkim wzrosty nadwyżek netto w kategorii usług transportowych (o 9,6 mld r/r) oraz pozostałych usług (o 6,8 mld r/r). Ujemny wpływ na wzrost salda miały natomiast podróże zagraniczne (spadek nadwyżki netto o 8,3 mld r/r, w tym o blisko 8,1 mld w kategorii podróże prywatne, w której uwzględniane są wydatki uchodźców z Ukrainy).

**Wykres 4: Saldo usług w podziale na kategorie w latach 2010–2023 (w mld zł)**



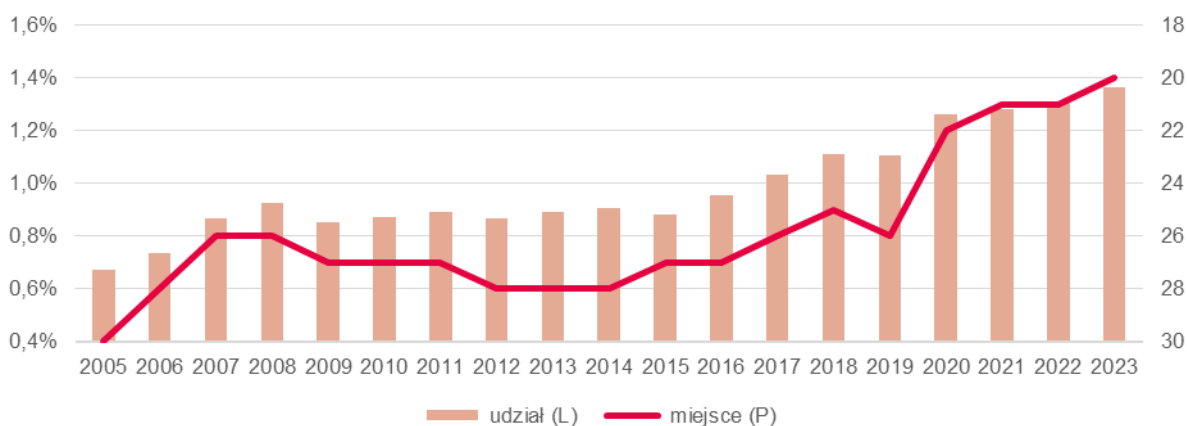
Źródło: Obliczenia NBP



## 2. Eksport usług

W 2023 r. wartość eksportu usług wyniosła 456,7 mld zł, co oznacza wzrost o 7,1 % w porównaniu z rokiem poprzednim. Rok ten charakteryzował się spowolnieniem w światowym eksporcie usług w porównaniu z dwoma poprzednimi latami. Według danych Światowej Organizacji Handlu (WTO) wartość światowego eksportu usług (wyrażona w dolarach amerykańskich) w okresie objętym analizą zwiększyła się o 8,3% wobec 20,3% w 2021 r. i 15,4% w 2022 r. Do osłabienia tendencji wzrostowej przyczynił się spadek wartości usług transportowych oraz niższa dynamika podróży zagranicznych. Natomiast w większości pozostałych kategorii usług wzrost okazał się silniejszy w porównaniu z 2022 r.

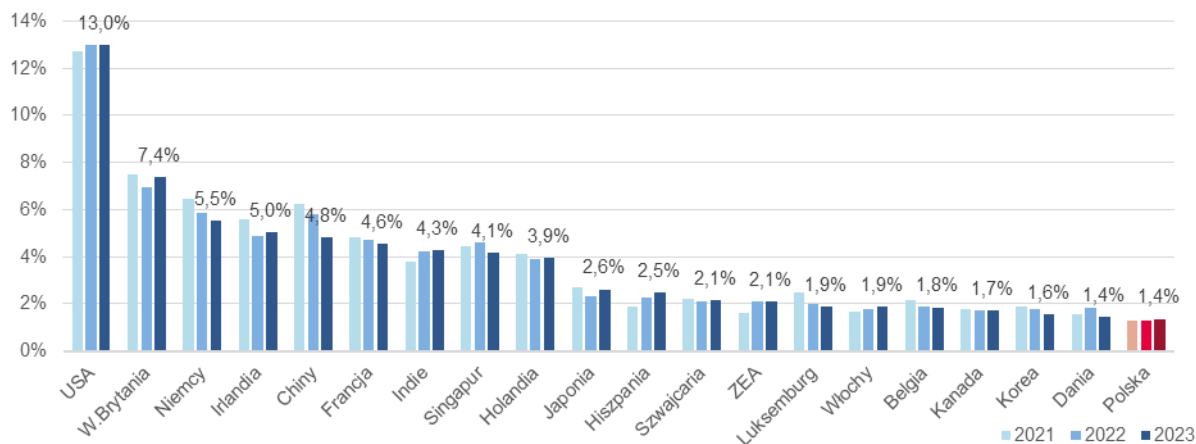
Wykres 5: Udział i miejsce Polski w światowym eksporcie usług



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych WTO

Eksport usług w Polsce ponownie rósł szybciej w porównaniu ze światowym eksportem oraz eksportem Unii Europejskiej. Znalazło to odzwierciedlenie w dalszym wzroście udziału Polski w światowym eksporcie usług. W 2023 r. zwiększył się on do 1,36% (z 1,31% w 2022 r.), osiągając kolejne maksimum. Jednocześnie wśród eksporterów usług Polska awansowała na 20. miejsce na świecie (o jedną pozycję wyższe niż w eksporcie towarów) i 10. w Unii Europejskiej, wyprzedzając pod względem wartości eksportowanych usług Szwecję.

Wykres 6: Najwięksi eksporterzy usług w 2023 r. (% światowego eksportu)



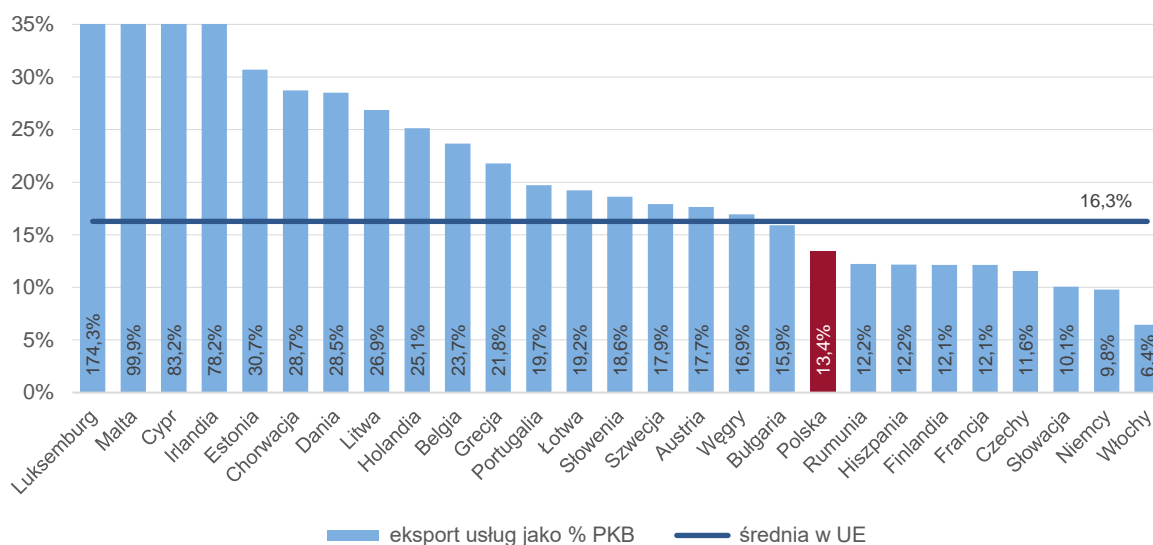
Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych WTO

Polska wśród krajów Unii najwyższe miejsca zajmowała w eksporcie kategorii usług obejmujących budownictwo oraz naprawy (czwarte), uszlachetnianie (piąte) oraz transport (szóste). Z drugiej strony znacznie mniejsze niż średnio w UE znaczenie miały usługi finansowe, ubezpieczeniowych oraz opłat z tytułu użytkowania własności intelektualnej. W tych trzech kategoriach udział Polski w eksporcie UE kształtował się w 2023 r. poniżej 1% (wobec 3,6% w eksporcie usług ogółem).

W 2023 r. zwiększyło się także znaczenie usług w wymianie międzynarodowej ogółem (łącznie towarów i usług). Zgodnie z trendami obserwowanymi w gospodarce światowej, w latach 2022-2023, podobnie jak w okresie 2012-2019 światowy eksport usług rósł szybciej w porównaniu z eksportem towarów. W 2023 r. udział usług w eksporcie ogółem w Polsce zwiększył się do 23,0%, tj. najwyższego poziomu co najmniej od 2004 r. Nadal jednak znaczenie usług w polskim eksporcie jest wyraźnie niższe niż średnio w UE (31,3%).

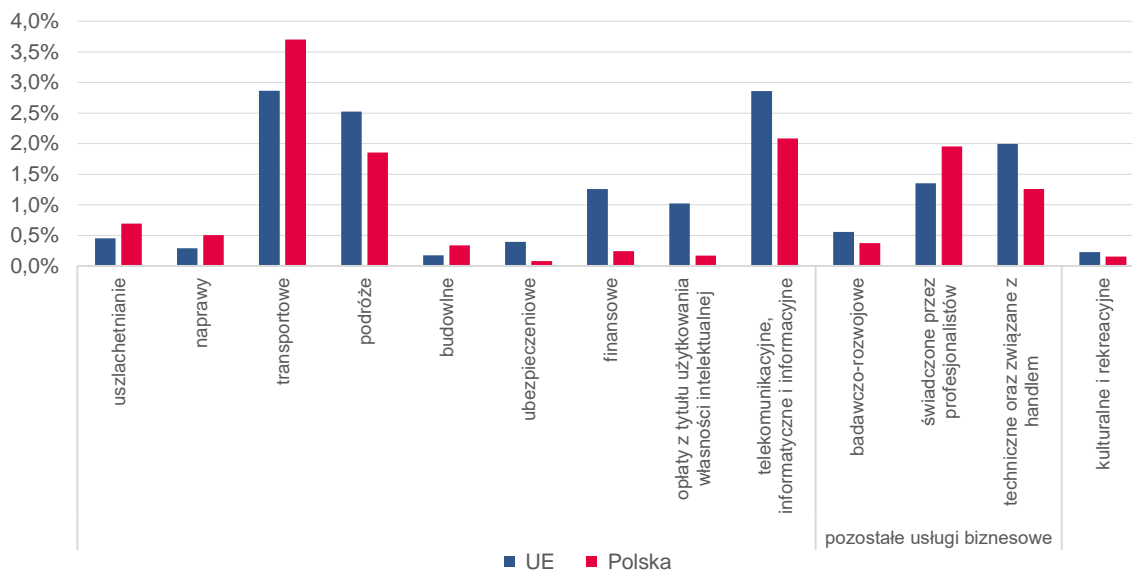
Natomiast wartość eksportu usług w relacji do PKB obniżyła się w Polsce w 2023 r. do poziomu 13,4% (wobec 13,7% w 2022 r. – patrz wykres 7). Pozostała ona na niższym poziomie niż średnio w Unii Europejskiej (16,3%). Negatywna różnica tego wskaźnika między Polską a UE jest względnie stała. Wynika ona przede wszystkim ze znacznie mniejszego niż średnio w pozostałych gospodarkach Unii znaczenia eksportu usług finansowych, opłat z tytułu użytkowania własności intelektualnej oraz usług telekomunikacyjnych, informatycznych i informacyjnych. Z kolei większe znaczenie w porównaniu z UE mają w Polsce usługi transportowe oraz usługi świadczone przez profesjonalistów. Wyraźnie wyższy udział tych kategorii w PKB Polski może świadczyć o specjalizacji w eksporcie.

Wykres 7: Wartość eksportu usług jako procent PKB w krajach Unii Europejskiej w 2023 r.



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych Eurostatu

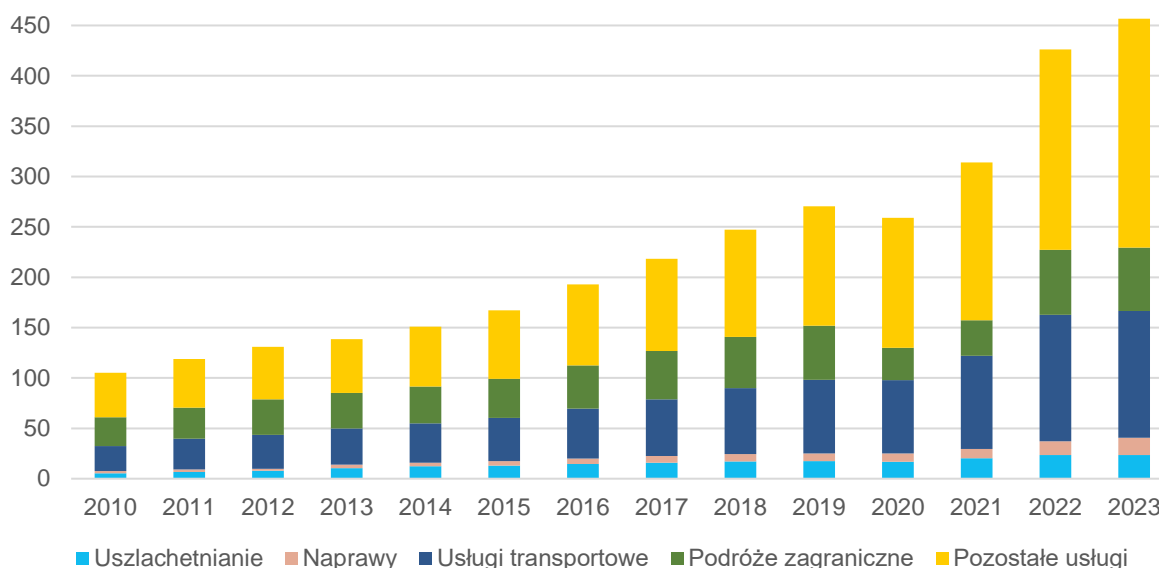
Wykres 8: Eksport usług jako procent PKB w Unii Europejskiej i Polsce w 2023 r., wg głównych kategorii



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych Eurostatu

Największy wpływ na zmianę wielkości eksportu usług w 2023 r. spośród głównych kategorii miały pozostałe usługi oraz naprawy. Szczególnie duży wzrost odnotowano w przypadku pierwszej grupy (28,2 mld zł r/r, tj. 14,2 %).

Wykres 9: Struktura przedmiotowa eksportu usług w latach 2010–2023 (w mld zł)



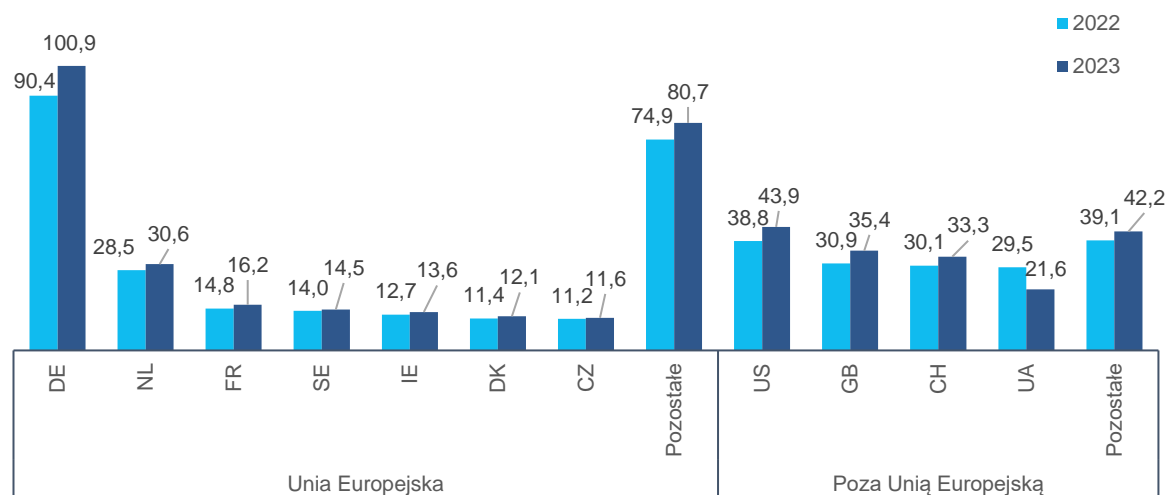
Źródło: Obliczenia NBP

## 2.1. Struktura geograficzna eksportu

Analiza struktury geograficznej wskazuje, że najważniejszym rynkiem eksportowym, podobnie jak w latach ubiegłych, były kraje Unii Europejskiej. W 2023 r. polscy rezydenci sprzedali tam usługi o wartości 280,4 mld zł (61,4% całości wyświadczonych usług – odsetek ten zmniejszył się o 0,9% r/r.). Dominującą grupą wewnątrz UE pozostawały kraje strefy euro – wartość eksportu wynosiła 233,8 mld zł, czyli 83,4% całości eksportu skierowanego do krajów wspólnoty. Wzrost wartości eksportu polskich usług do państw strefy euro wyniósł 10,1% r/r.

W polskim eksporcie usług można wyróżnić jedenaście głównych kierunków (Wykres 10). Podobnie jak w latach ubiegłych, najważniejszym partnerem w międzynarodowym handlu usługami pozostawały Niemcy. W 2023 r. polscy rezydenci wyeksportowali do tego kraju usługi o wartości 100,9 mld zł (co stanowi 22,1% całości eksportu usług oraz 36,0% do krajów Unii Europejskiej). W porównaniu do ubiegłego roku jest to wzrost o 10,5 mld zł, tj. o 11,6%. Największe znaczenie w eksporcie do Niemiec miały pozostałe usługi, których wartość wyniosła 39,5 mld, tj. 39,1% całości eksportu usług do tego kraju. W obrębie tej grupy na uwagę zasługują m.in.: usługi informatyczne (10,2 mld zł), usługi doradztwa gospodarczego oraz public relations (3,7 mld) a także usługi księgowo, audytowe oraz konsultacji podatkowej (2,9 mld zł). Drugą pod względem wartości kategorią usług eksportowanych do Niemiec stanowiły usługi transportowe (33,5 mld zł, 33,2% eksportu), trzecią natomiast podróże zagraniczne (15,8 mld zł, 15,7% eksportu).

Wykres 10: Struktura geograficzna eksportu usług w latach 2022–2023 (w mld zł)



Źródło: Obliczenia NBP

Podobnie jak w ubiegłym roku, drugim pod względem wagi kierunkiem polskiego eksportu były Stany Zjednoczone. W 2023 r. wartość wyeksportowanych tam usług wyniosła 43,9 mld zł (wzrost o 13,1%). Na tę kwotę składały się głównie usługi informatyczne (14,5 mld zł – największy zagraniczny odbiorca usług świadczonych przez polskich rezydentów w tej kategorii), usługi świadczone przez profesjonalistów (7,1 mld zł) a także usługi techniczne, związane z handlem (7,1 mld zł) oraz usługi transportowe (5,3 mld zł).

Wielka Brytania była trzecim kierunkiem pod względem wartości eksportu polskich usług (35,4 mld zł, wzrost o 14,6% r/r). Najważniejsze kategorie stanowiły usługi informatyczne (9,7 mld zł), usługi świadczone przez profesjonalistów (9,0 mld zł) oraz usługi transportowe (5,1 mld zł).

Na czwartym miejscu w eksporcie polskich usług była Szwajcaria (33,3 mld zł, wzrost o 11,0%).

## 2.2. Charakterystyka eksportu poszczególnych kategorii usługowych

### 2.2.1. Usługi transportowe

Wartość eksportu usług transportowych w 2023 r. wyniosła 125,9 mld zł., co stanowi wzrost o 0,4 % względem roku poprzedniego. Oznacza to wyraźne wyhamowanie wysokiej dynamiki wzrostu w tej kategorii, która była notowana w ubiegłych latach. Głównym kierunkiem sprzedaży usług transportowych świadczonych przez polskie podmioty były kraje Unii Europejskiej (w 2023 r. wartość eksportu wyniosła 98,9 mld zł – 78,6% całości eksportu w tej kategorii).

Najważniejszymi nabywcami polskich usług transportowych były: Niemcy – 33,5 mld zł, (tj. 26,6% całości eksportu w tej kategorii – wzrost o 1% r/r), Holandia – 11,2 mld zł (8,9 % - spadek o 0,7%), Luksemburg – 6,3 mld (5,0% - spadek o 1,3%) a także Francja (6,1mld zł) oraz Litwa (6,0 mld zł). W przypadku tego ostatniego państwa odnotowano dynamiczny wzrost eksportu usług transportowych w wysokości 20,0 % r/r.

W usługach przewozowych świadczonych przez polskie podmioty dominował transport towarowy – jego wartość w 2023 r. wynosiła 76,5 mld zł. Stanowiło to 60,8 % całości wyeksportowanych usług transportowych, co oznacza niewielki spadek (o 2,4%) w porównaniu z ubiegłym rokiem. Najistotniejszą rolę odgrywał towarowy transport samochodowy (65,9 mld zł – 52,3 % przychodów z całości usług transportowych), choć w porównaniu do roku 2022 udział ten zmniejszył się o 2,1 %.

Wartość usług transportu pasażerskiego wyniosła 10,6 mld zł (wzrost o 19,1 % r/r).. W tej grupie usług dominującą rolę odgrywały usługi transportu lotniczego (10,1 mld zł).

**Tabela 1: Wartość eksportu usług transportowych w latach 2013–2023 (w mld zł)**

Transport	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ogółem	36,0	39,1	42,8	49,8	56,3	65,7	73,1	72,9	92,4	125,4	125,9
Towarowy	24,5	26,6	29,1	32,9	36,3	41,2	45,0	47,1	58,5	79,2	76,5
Pozostały	8,1	9,1	10,4	12,7	15,1	18,3	20,4	23,4	29,8	37,3	38,8
Pasażerski	3,4	3,4	3,3	4,2	4,9	6,2	7,7	2,4	4,1	8,9	10,6

Źródło: Obliczenia NBP

Pozostałe usługi transportowe zawierają usługi takie jak: sprzątanie specjalistyczne, wynajem środków transportu bez załogi, usługi pocztowe i kurierskie itp. W 2023 r. kategoria ta wyniosła 38,8 mld zł (wzrost o 4 % r/r.) i była odpowiedzialna za 30,8% 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 2023 r. wyniosła 23,5 mld zł. W tym samym czasie sprzedaż usług z tytułu napraw była równa 17,0 mld zł. Wartość eksportu usług uszlachetniania rok do roku pozostała praktycznie bez zmian, natomiast w przypadku kategorii naprawy zanotowano wzrost o 3,3 mld zł, tj. 23,7%.

Głównymi odbiorcami usług uszlachetniania w 2023 r. pozostawała Szwajcaria (7,4 mld zł, wzrost o 2,8 % r/r). Wśród krajów Unii Europejskiej na pierwszym miejscu uplasowały się

Niemcy (4,8 mld zł), które były także najważniejszym kierunkiem sprzedaży zagranicznej polskich usług napraw i konserwacji. W 2023 r. wartość eksportu w tej kategorii do Niemiec wzrosła 28% r/r i wyniosła 7,4 mld zł.

### 2.2.3. Podróże zagraniczne

Wartość wydatków cudzoziemców przyjeżdżających do Polski w 2023 r. wyniosła 63,1 mld zł. W porównaniu do poprzedniego roku oznacza to spadek w wysokości 1,6 mld zł. W tym kontekście należy mieć na uwadze znaczny wzrost w tej kategorii, który odnotowano pomiędzy 2021 i 2022 r (z 35,2 mld zł do 64,7 mld zł, tj. o 83,8%). Tak duża zmiana w istotnej mierze wynikała z napływu uchodźców wojennych pochodzących z Ukrainy.

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 2023 r. wynosiły 41,8 mld zł (spadek o 6,1% r/r), pozostałą część stanowiły wydatki poniesione w trakcie podróży służbowych.

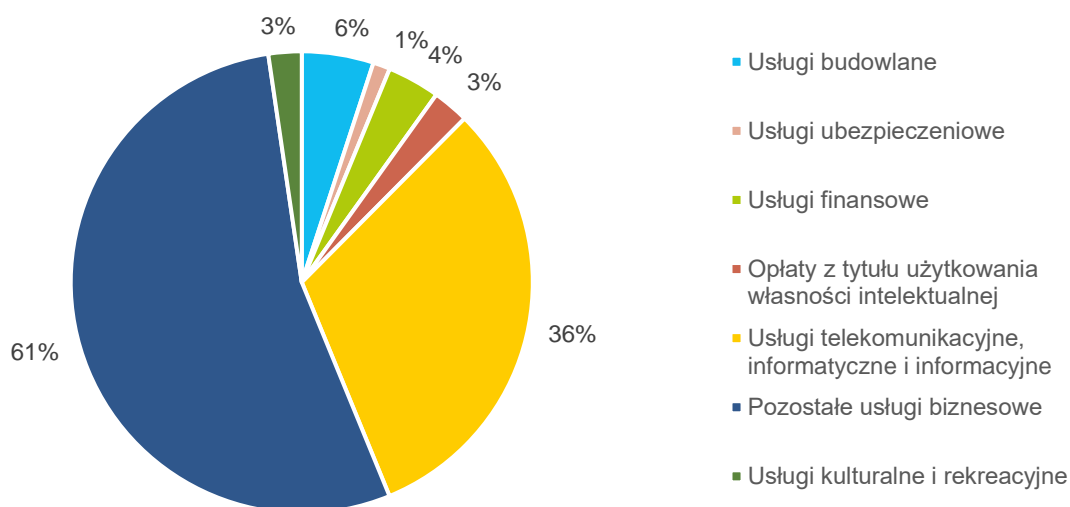
W 2023 r., podobnie jak w latach ubiegłych, największa wartość wydatków poniesionych w Polsce przypadała na nierezydentów pochodzących z krajów ościennych. Największą wartość wydatków odnotowano wśród obywateli Ukrainy – 19,4 mld zł, jednak w porównaniu do roku 2022 oznacza to spadek o 8,6 mld zł, tj. o 30,7%. Taka zmiana może wskazywać na pewną stabilizację sytuacji związanej z napływem uchodźców wojennych z Ukrainy. Na drugim miejscu pod względem wydatków poniesionych w Polsce uplasowali się podróżni z Niemiec (15,8 mld zł – wzrost o 11,3% r/r), Czech (3,9 mld zł – wzrost o 11,4% r/r) oraz Białorusi (3,9 mld zł – wzrost o 34,5% r/r).

### 2.2.4. Pozostałe usługi

Wartość eksportu pozostałych usług w 2023 r. wyniosła ponad 227,2 mld zł (wzrost o 28,2 mld zł r/r, tj. o 14,2%). 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 121,5 mld zł (wzrost o 14,9% w odniesieniu do poprzedniego roku). Kolejną istotną grupę stanowiły usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne – wartość eksportu wyniosła 70,7 mld zł (wzrost o 10,5 mld zł, tj. o 17,5% r/r). W obrębie tej kategorii kluczowym komponentem były usługi informatyczne (64,7 mld zł – 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 2023 r. wyniosła 11,3 mld zł (wzrost o 0,26 mld zł r/r, tj. o 2,4%).

Głównymi odbiorcami pozostałych usług wyeksportowanych przez polskie podmioty były państwa Unii Europejskiej (125,0 mld zł), których udział w omawianej kategorii wyniósł 55,0% w 2023 r. Najważniejszymi gospodarkami importującymi pozostałe usługi z Polski były: Niemcy – 39,5 mld zł (tj. 17,4% całej kategorii), USA 35,5 mld zł (tj. 15,6%) oraz Wielka Brytania - 27,3 mld zł (tj. 12,0%).

Wykres 11: Struktura eksportu w kategorii pozostałe usługi w 2023 r. w ujęciu procentowym



Źródło: Obliczenia NBP



### Ramka 1: Międzynarodowy handel usługami a międzynarodowe powiązania kapitałowe

W poniższej ramce zaprezentowana została analiza międzynarodowego handlu usługami w 2023 r. w podziale na firmy posiadające powiązania z kapitałem zagranicznym (FC)<sup>1</sup> oraz firmy, które nie posiadają powiązań kapitałowych z zagranicą (firmy krajowe - DC)<sup>2</sup>.

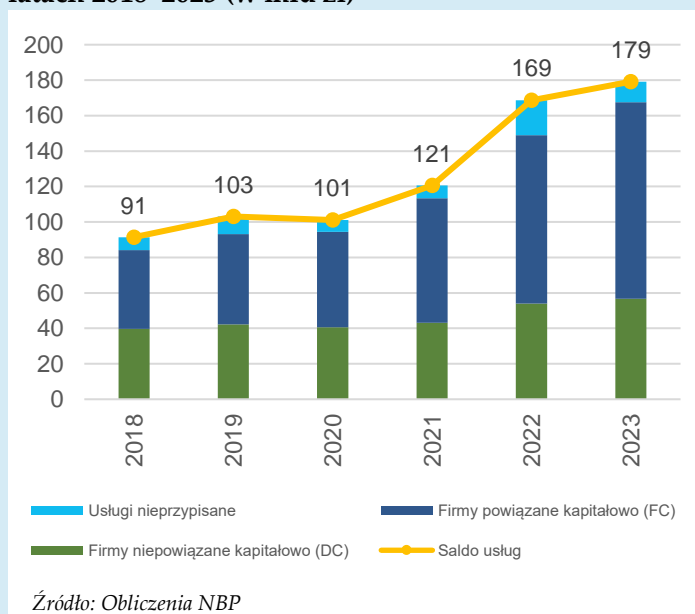
Od wielu lat Polska odnotowuje nadwyżkę netto w międzynarodowym handlu usługami. Do dodatniego salda w obrotach usługowych przyczyniają się zarówno transakcje podmiotów z powiązaniem kapitałowym z zagranicą, jak i podmiotów krajowych. W 2023 r. saldo tworzone przez firmy powiązane kapitałowo wyniosło 110,8 mld zł (wzrost o 15,9 mld zł rok do roku, tj. o 16,7%). W tym samym czasie nadwyżka firm niepowiązanych kapitałowo wyniosła 56,7 mld zł (spadek o 2,8 mld zł rok do roku, tj. o 5,1%). Jednocześnie wartość salda usług nieprzypisanych<sup>3</sup> wynosiła 11,6 mld zł.

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

W 2023 r. podmioty z zagranicznym powiązaniem kapitałowym odgrywały większą rolę w kreowaniu nadwyżki handlowej niż firmy bez takiego powiązania. Począwszy od wybuchu pandemii COVID-19 w 2020 r., zaobserwować można wyraźnie wyższą dynamikę wzrostu dodatniego salda kreowanego przez firmy FC w porównaniu do firm krajowych (Wykres 12). W latach 2021–2023 średni wzrost rok do roku w przypadku firm posiadających międzynarodowe powiązania kapitałowe wyniósł 27,5%, podczas gdy w przypadku firm DC korespondująca wartość wyniosła 12,2 %.

Dominacja podmiotów powiązanych kapitałowo jest widoczna zarówno w eksporcie jak i imporcie usług. Wynikać to może z faktu, iż firmy FC posiadają dużo łatwiejszy dostęp do rynków zagranicznych, finansowania zewnętrznego itp. W 2023 r., przełożyło się to na eksport w wysokości 239,4 mld zł (tj. 70,2% całego eksportu polskich podmiotów). Wartość ta tworzona była przez 24,3% ogólnej liczby firm eksportujących usługi. Względem lat poprzednich widać rosnącą koncentrację polskiego eksportu w obrębie niewielkiej liczby firm. Jednocześnie FC charakteryzowały się także znacznym udziałem w nabywaniu usług z zagranicy. Koncentracja aktywności importowej wśród firm z zagranicznym powiązaniem kapitałowym była większa niż ich działalność eksportowa i wyniosła 128,6 mld zł, tj. 74,2% całości obrotów.

**Wykres 12: Saldo z międzynarodowego handlu usługami w podziale na rodzaj powiązania kapitałowego w latach 2018–2023 (w 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).

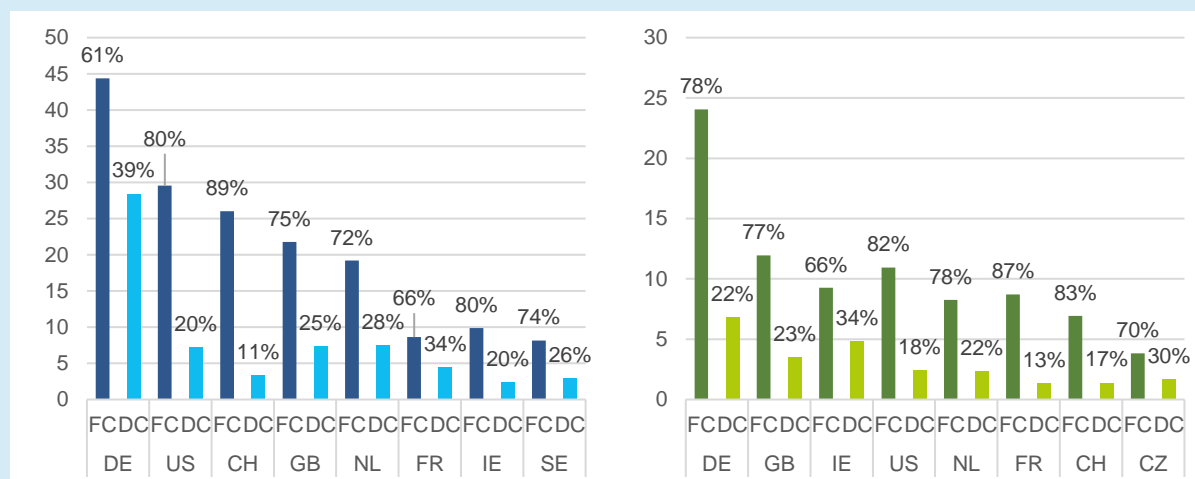
W 2023 r. w eksporcie firm powiązanych kapitałowo można wyróżnić osiem głównych kierunków: Niemcy, Stany Zjednoczone, Szwajcarię, Wielką Brytanię, Holandię, Francję, Irlandię oraz Szwecję (Wykres 13). Największy udział procentowy eksportu firm powiązanych kapitałowo zanotowano w handlu pomiędzy Polską a Szwajcarią (handel FC stanowił 89% całości sprzedaży usług do tego kraju, tj. 26 mld zł). Pod względem wartości eksportu, należy także zwrócić uwagę na stosunkowo duży stopień koncentracji w obrębie firm FC w handlu ze Stanami Zjednoczonymi (80%, tj. 29,5 mld) a także Wielką Brytanią (75 %, tj. 21,8 mld zł).

Wartościowo, zarówno w przypadku FC jak i DC, najważniejszym rynkiem eksportowym usług były Niemcy. W 2023 r. rezydenci tego państwa nabyli od polskich firm powiązanych kapitałowo usługi o wartości 44,4 mld zł. W tym samym czasie wartość eksportu usług zrealizowanego przez polskie przedsiębiorstwa krajowe wyniosła 28,9 mld zł (różnica pomiędzy FC a DC wyniosła 15,5 mld zł). Dla porównania w 2022 r. wartość eksportu usług do Niemiec zrealizowanego przez podmioty FC osiągnęła 38,4 mld zł (58,5 % całości sprzedaży), natomiast przez podmioty DC – 27,2 mld zł.

**Wykres 13: Struktura geograficzna eksportu usług w 2023 r. w podziale na firmy krajowe oraz powiązane kapitałowo z zagranicą**

**Wykres 14: Struktura geograficzna importu usług w 2023 r. w podziale na firmy krajowe oraz powiązane kapitałowo z zagranicą**

Skala wykresów w mld zł



FC – firmy z zagranicznym powiązaniem kapitałowym ; DC – firmy krajowe

Źródło: Obliczenia NBP

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

<sup>2</sup> Jako firmy krajowe określane są podmioty nie posiadające powiązania kapitałowego z zagranicą.

<sup>3</sup> Jako usługi nieprzypisane rozumiane są tutaj usługi nieprzypisane do danych jednostkowych np. podróże zagraniczne, doszacowania takie FISIM, FOB, doszacowania transakcji podprogowych, brakujących sprawozdań itp.

Jak można zaobserwować na Wykresie 14, głównymi nabywcami usług z zagranicy były podmioty posiadające międzynarodowe powiązania kapitałowe. Analizując rozchody w tej kategorii, można wyróżnić osiem istotnych krajów, z których polskie firmy z powiązaniem kapitałowym nabywały usługi. Najważniejszym rynkiem, podobnie jak w przypadku eksportu, były Niemcy – wartość importu wyniosła 30,9 mld zł, z czego 24,0 mld zł (77,8% całości nabytych usług z tego kraju) przypadło na firmy z powiązaniem kapitałowym. Następnym krajem pod względem wartości importu usług była Wielka Brytania (15,4 mld zł). W tym przypadku powiązane kapitałowo z nierezydentami odpowiadały za 77,4 % importu usług, tj. 11,9 mld zł. Na kolejnych miejscach uplasowały się Irlandia (14,1 mld, w tym 9,3 mld firmy FC), Stany Zjednoczone (odpowiednio 13,4 i 10,9 mld zł), Holandia (10,6 i 8,3 mld zł), Francja (10,0 i 8,7 mld zł), Szwajcaria (8,3 i 6,5 mld zł) oraz Czechy (5,5 i 3,8 mld zł).

**Tabela 2: Rodzajowy podział usług w 2023 r. 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	17,7	3,1	85,2%	1,2	0,2	83,7%
Konserwacje i naprawy	11,3	3,9	74,4%	4,5	1,3	77,4%
Usługi transportowe	65,1	48,4	57,4%	30,6	13,3	69,7%
Usługi budowlane	3,7	5,7	39,3%	1,4	2,2	38,5%
Usługi finansowe	4,5	0,4	91,1%	3,3	0,4	88,3%
Opłaty z tytułu użytkowania własności intelektualnej	3,4	1,6	67,6%	14,6	2,3	86,2%
Usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne	45,7	15,6	74,5%	19,6	7,5	72,3%
Pozostałe usługi gospodarcze	85,4	19,6	81,3%	51,8	14,7	77,9%
Usługi kulturalne i rekreacyjne	1,4	2,9	31,7%	0,9	1,9	32,5%

Źródło: Obliczenia NBP

Analiza porównawcza poszczególnych rodzajów świadczonych usług wskazuje, że najważniejszą kategorią usług eksportowanych przez polskie firmy posiadające zagraniczne powiązanie kapitałowe były pozostałe usługi gospodarcze (zaliczają się do niej bardzo różne usługi, m.in.: księgowo,

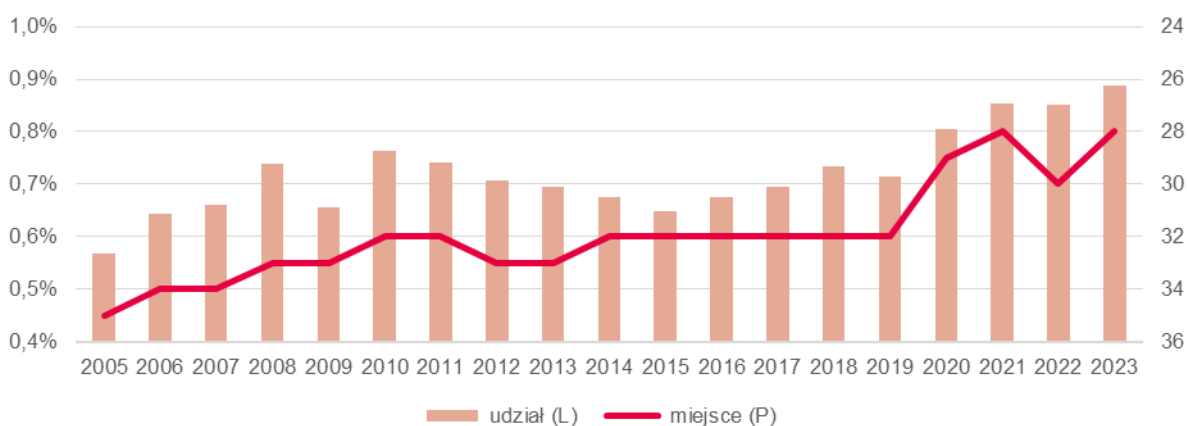
prawnicze, doradztwo gospodarcze, usługi inżynierskie). W 2023 r. łączna wartość eksportu w tej kategorii wyniosła 105,0 mld zł, z czego 85,4 mld zł przypadło na firmy FC. Kolejnymi usługami z dominującą rolą firm powiązanych kapitałowo z nierezydentami był transport - 65,1 mld zł. W tym przypadku relatywnie istotny pozostaje jednak udział firm krajowych. Kolejnymi pod względem wielkości eksportu kategoriami były usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne (łącznie 61,3 mld zł, z czego udział firm FC wyniósł 45,7 mld zł) oraz usługi uszlachetniania (odpowiednio 20,8 i 17,7 mld zł).

Kategoriami usług, w eksporcie których dominowały polskie firmy nie posiadające zagranicznego powiązania kapitałowego były usługi budowlane (60,7% udziału podmiotów DC) oraz usługi kulturalne i rekreacyjne (68,3%). W imporcie usług, analogicznie jak w przypadku eksportu, najistotniejszymi kategoriami dla firm powiązanych kapitałowo z nierezydentami były pozostałe usługi gospodarcze (łączna wartość importu 66,5 mld zł, w tym 51,8 mld przypadającego na podmioty FC), usługi transportowe (odpowiednio 43,9 i 30,6 mld zł) oraz i usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne (27,1 i 19,6 mld zł). Firmy krajowe miały natomiast dominujący udział w imporcie usług budowlanych oraz kulturalnych i rekreacyjnych.

### 3. Import usług

W 2023 r. wartość importu usług wyniosła 277,5 mld zł, co oznacza wzrost o 7,8% w porównaniu z poprzednim rokiem. Podobnie, jak eksport, również polski import usług rósł w 2023 r. szybciej niż handel światowy oraz importu w UE. Udział Polski w światowym imporcie usług zwiększył się do 0,89% (wobec 0,85% w 2022 r.). Pod względem wartości importowanych usług w 2023 r. Polska zajmowała 28 miejsce na świecie (awans z 30) i 12 miejsce wśród gospodarek Unii Europejskiej. W porównaniu z pozostałymi krajami UE mniejsze znaczenie w polskim imporcie miały usługi finansowe, opłaty z tytułu użytkowania własności intelektualnej oraz usługi badawczo-rozwojowe. Z drugiej strony większe znaczenie dla Polski miał import usług telekomunikacyjnych, transportowych oraz usług świadczonych przez profesjonalistów.

**Wykres 15: Udział i miejsce Polski w światowym imporcie usług**



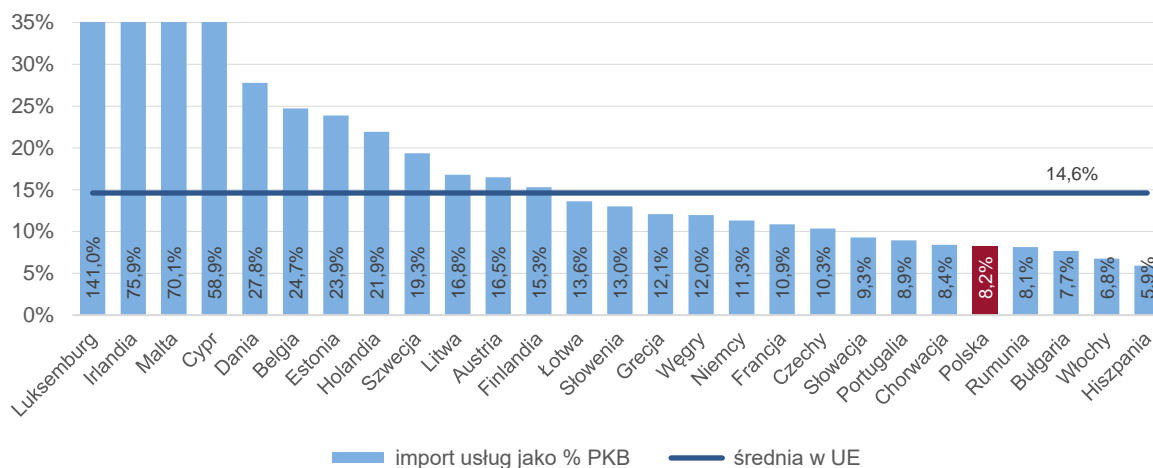
Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych WTO

Tak, jak w eksporcie, również wartość importu usług rosła szybciej niż wartość importu towarów. Wpłynęło to na zwiększenie się udziału usług w imporcie ogółem do 15,6%. Pomimo najwyższego, jak dotąd wzrostu udziału usług w imporcie (o 1,9 pkt proc. w porównaniu z 2022 r.), pozostaje on prawie dwukrotnie niższy w porównaniu ze średnią dla Unii Europejskiej (30,3%).

W 2023 r. wartość importu usług stanowiła 8,2% Produktu Krajowego Brutto, podczas gdy średnio w krajach UE – 14,6% (Wykres 16). W UE udział wszystkich kategorii usług w PKB był wyższy niż w Polsce. Największe różnice dotyczyły opłat z tytułu użytkowania usług technicznych, transportowych, podróży zagranicznych oraz usług badawczo-rozwojowych (Wykres 17). We wszystkich tych kategoriach wynosiła ona ok. 1 pkt proc. Jedynie w dwóch kategoriach znaczenie importowanych usług było podobne w Polsce i krajach UE, tj. w usługach

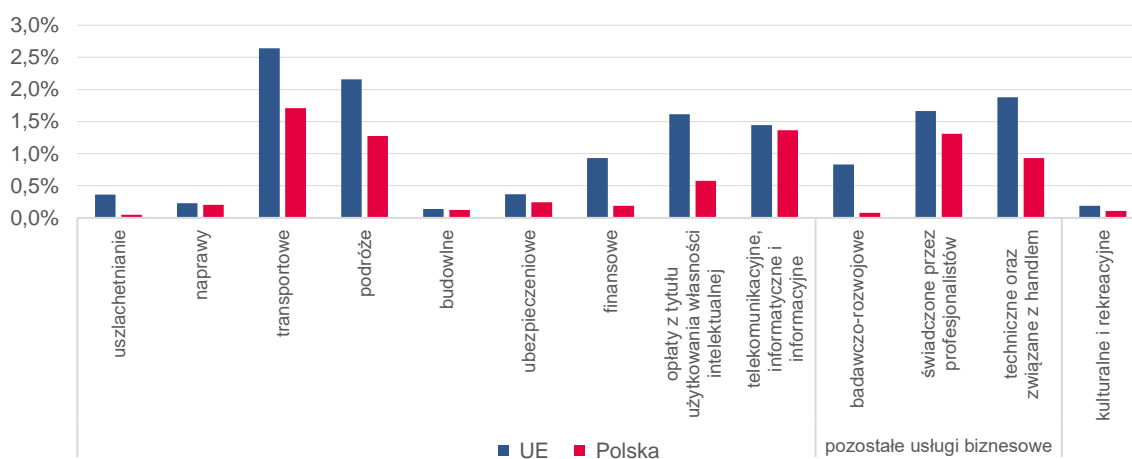
budowlanych oraz w naprawach. Wartość wskaźnika importu usług do PKB podobnie, jak w poprzednich latach, należał w Polsce do najniższych spośród krajów UE. Niższa relacja importu usług do PKB w 2023 r. charakteryzowała jedynie gospodarki Rumunii, Bułgarii, Włoch oraz Hiszpanii.

**Wykres 16: Wartość importu usług jako procent PKB w krajach Unii Europejskiej w 2023 r.**



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych Eurostatu

**Wykres 17: Import usług jako procent PKB w Unii Europejskiej i Polsce w 2023 r., wg głównych kategorii**

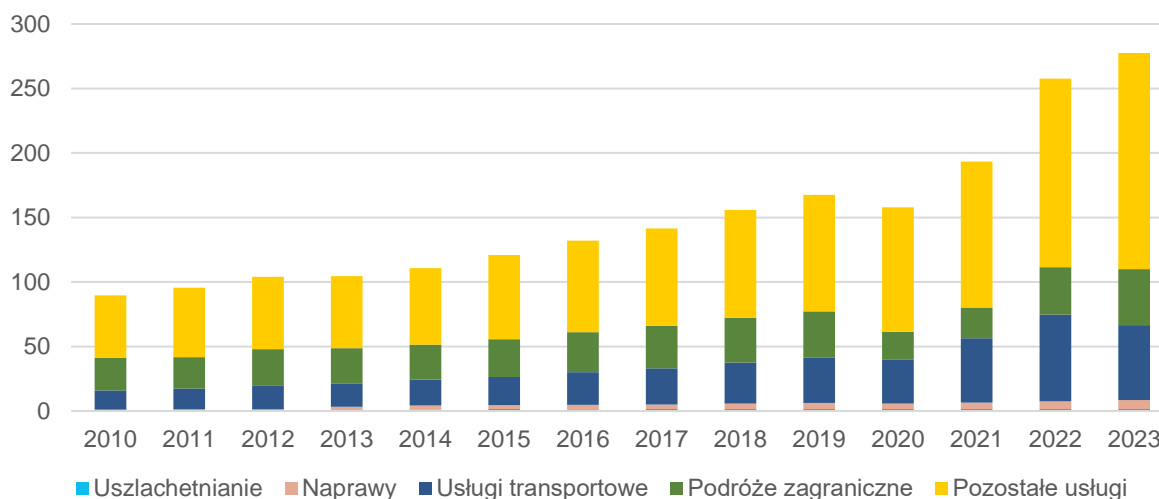


Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych Eurostatu

W 2023 r. największy wzrost zakupionych usług wyrażony w wartościach bezwzględnych odnotowano w kategorii pozostałe usługi – 21,4 mld zł, tj. 14,6% r/r. Istotnie wzrosły także wydatki Polaków na podróże zagraniczne (o 6,7 mld zł, tj. o 18,4% r/r). Największe spadki w

importcie usług przez polskich rezydentów zaobserwowano w kategorii usługi transportowe (o 9,1 mld zł, tj. 13,5 %). Ujemna była również dynamika wzrostu usług budowlanych (-12,0% r/r).

**Wykres 18: Struktura przedmiotowa importu usług w 2023 r. (w mld zł)**



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 2023 r. wyniósł 167,6 mld zł. Import usług przewozowych w 2023 r. wyniósł 58,2 mld zł, natomiast wartość wydatków polskich rezydentów z tytułu podróży zagranicznych wyniosła 43,3 mld zł.

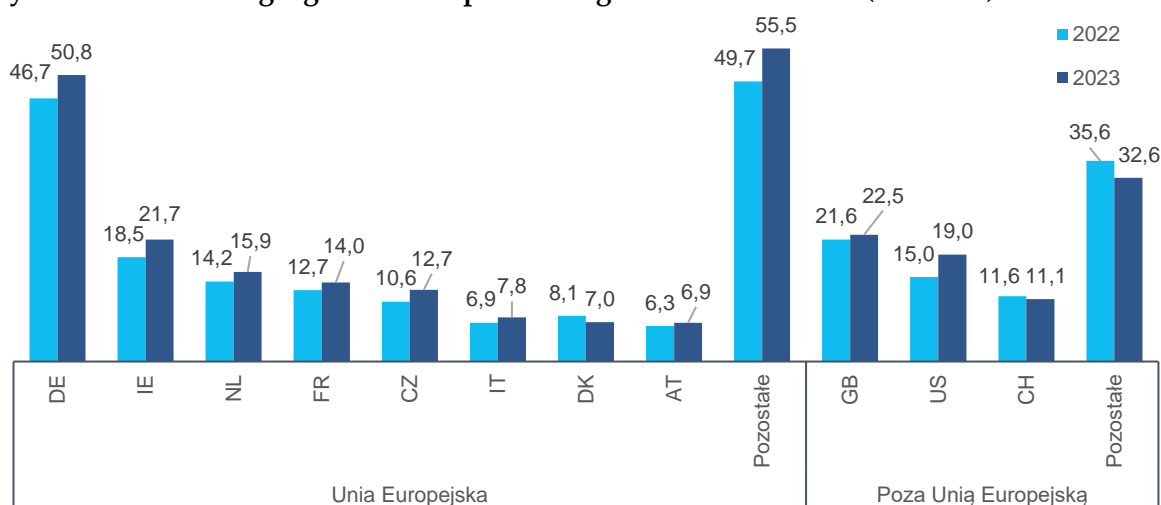
### 3.1. Struktura geograficzna importu

Podobnie jak w przypadku eksportu usług, kluczową rolę odgrywały państwa Unii Europejskiej. Polscy rezydenci w 2023 r. nabyli z rynku wspólnoty usługi o łącznej wartości 192,4 mld zł (69,3% całości eksportu usług, wzrost udziału o 1,8% r/r). Dominującą grupą wewnątrz UE były kraje strefy euro. Wartość zakupionych tam usług wynosiła 159,0 mld zł tj. 82,6% całości importu pochodzącego z krajów Unii Europejskiej.

W imporcie usług wyróżnić można kilka głównych kierunków (wykres nr 17). Podobnie jak w eksporcie najważniejszym z nich były Niemcy. W 2023 r. wartość importu z tego kraju wyniosła 50,8 mld zł (wzrost o 8,8% r/r). Spośród głównych kategorii usług, największy udział w wydatkach polskich podmiotów na usługi miały: pozostałe usługi – 27,1 mld zł w 2023 r. (wzrost o 17,3% r/r), w tym m.in.: usługi techniczne, związane z handlem (7,2 mld zł), usługi

świadczone przez profesjonalistów (6,9 mld zł) a także usługi informatyczne (6,5 mld zł). Następnymi znaczącymi kategoriami były podróże (11,0 mld zł, wzrost o 9,6% r/r) a także usługi transportowe (10,4 mld zł, spadek o 9,8% r/r). Drugim pod względem wartości importu usług krajem w 2023 r. była Wielka Brytania – 22,5 mld zł (wzrost o 0,9 mld zł, tj. o 4,0 %). Podobnie jak w przypadku Niemiec, główną kategorią o największym udziale w wydatkach polskich rezydentów były pozostałe usługi (17,6 mld zł, w tym m.in. usługi świadczone przez profesjonalistów – 4,8 mld zł, usługi informatyczne – 3,7 mld, usługi techniczne, związane z handlem – 3,2 mld zł a także podróże – 2,5 mld zł).

**Wykres 19: Struktura geograficzna importu usług w latach 2022–2023 (w mld zł)**



Źródło: Obliczenia NBP

Do krajów, z których polskie podmioty najczęściej nabywały usługi zaliczały się również Irlandia (21,7 mld zł), Stany Zjednoczone (19,0 mld zł), Holandia (15,9 mld zł), Francja (14,0 mld zł), Czechy (12,7 mld zł), Szwajcaria (11,1 mld zł), Włochy (7,8 mld zł), Dania (7,0 mld zł) oraz Austria (6,9 mld zł).

## 3.2. Charakterystyka importu poszczególnych kategorii usługowych

### 3.2.1. Usługi transportowe

Wartość importu usług transportowych w 2023 r. wyniosła 58,2 mld zł. Oznacza to spadek względem 2022 r. o 9,1 mld zł, tj. o 13,5%. Analogicznie do lat poprzednich, w 2023 r. polscy rezydenci nabyli najwięcej usług transportowych z krajów Unii Europejskiej – 37,8 mld zł, tj. 65,0% całości importu w tej kategorii, w tym z państw strefy euro – 29,1 mld zł. Najważniejszym partnerem handlowym w tej kategorii pozostały Niemcy – 10,4 mld zł (spadek o 1,1 mld



zł, tj. o 9,6 %). Na kolejnych miejscach odnotowano Stany Zjednoczone (4,9 mld zł), Holandię (3,6 mld zł) a także Danię (2,8 mld zł).

W usługach transportowych nabywanych przez polskie podmioty dominowały, podobnie jak w przypadku eksportu, usługi transportu towarowego – jego wartość (37,6 mld zł) odpowiadała za 64,6 % ogółu usług transportowych nabytych przez polskich rezydentów. Najważniejszą kategorię wśród nabytych usług dostarczania towarów stanowił samochodowy transport towarowy (było to 57,7% całości omawianej kategorii, czyli 21,7 mld zł). Drugą pod względem ważności pod-kategorię stanowił transport morski (31,5 % całości, tj. 11,8 mld zł).

**Tabela 3: Wartość importu usług transportowych w latach 2013–2023 (w mld zł)**

Transport	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ogółem	18,1	20,1	22,0	25,3	28,0	31,9	35,0	34,3	49,9	67,3	58,2
Towarowy	11,6	12,2	13,6	15,5	17,3	19,5	21,1	22,7	32,7	44,2	37,6
Pozostały	5,5	5,8	6,2	7,3	8,1	9,2	10,3	10,3	15,8	20,4	17,0
Pasażerski	1,0	2,1	2,2	2,5	2,6	3,2	3,6	1,3	1,4	2,7	3,6

Źródło: Obliczenia NBP

W 2023 r. import pozostałych usług transportowych wyniósł 17,0 mld zł. W omawianym okresie kategoria ta była odpowiedzialna za 29,2% wszystkich usług transportowych świadczonych na rzecz polskich podmiotów. Najniższą wartość osiągnęły zakupy usług przewozu pasażerskiego, które wyniosły 3,6 mld zł. Dominującą rolę odegrał transport lotniczy, które odpowiadał za 93,2% nabytych usług w tej kategorii.

### 3.2.2. Usługi uszlachetniania oraz napraw

Usługi uszlachetniania oraz napraw odgrywają stosunkowo niewielką rolę w strukturze polskiego importu. W przypadku pierwszej z kategorii wartość zakupów dokonanych przez krajowych rezydentów wyniosła zaledwie 1,64 mld zł (wzrost o 1,5% r/r). Wartość importowanych usług z tytułu napraw i konserwacji w 2023 r. wyniosła 6,8 mld zł, co oznacza wzrost o 15,3% r/r. Głównymi kierunkami importu w tej kategorii były Usługi napraw i konserwacji kupowane były przez polskie podmioty głównie z Niemiec (1,8 mld zł) oraz ze Szwajcarii (0,8 mld zł).

### 3.2.3. Podróże zagraniczne

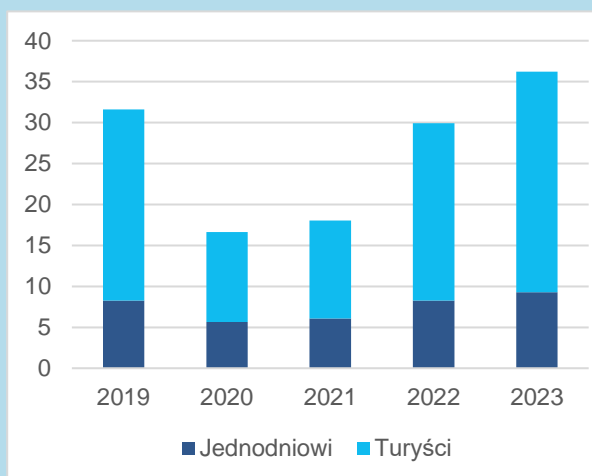
Wartość wydatków poniesionych przez polskich rezydentów w czasie podróży zagranicznych w 2023 r. wyniosła 43,3 mld zł. W porównaniu do 2022 r. oznacza to wzrost wydatków o 6,7 mld zł, tj. o 18,4 %. W przypadku wydatków Polaków za granicą dominowały podróże prywatne i w 2023 r. wynosiły one 31,8 mld zł. W wydatkach Polaków z tytułu podróży

służbowych, przeważały wydatki pracowników sezonowych (61,7% całości podróży służbowych). W 2022 r. Polacy wydali najwięcej pieniędzy podczas wyjazdów do Niemiec (11,0 mld zł), Czech (4,3 mld zł) oraz Włoch (2,6 mld zł).

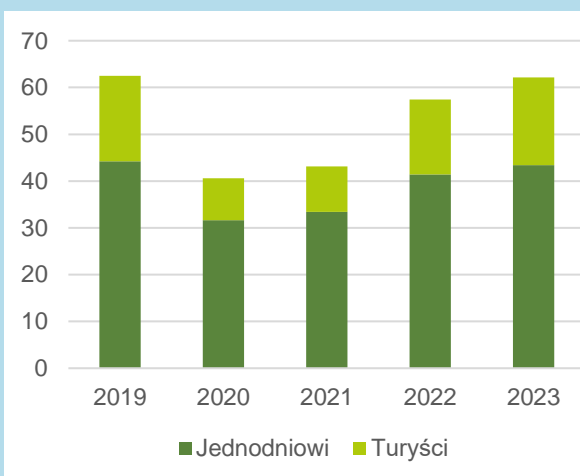
## Ramka 2: Wpływ pandemii COVID-19 na podróże zagraniczne Polaków<sup>4</sup>

Pandemia COVID-19 miała znaczący wpływ na wyjazdy zagraniczne Polaków. Wprowadzenie ograniczeń w poruszaniu się oraz obawy o zdrowie przyczyniły się do znacznego spadku wydatków (Wykres 20) i liczby podróży Polaków w latach 2020–2022 (Wykres 21). Przed wybuchem pandemii wydatki Polaków na podróże zagraniczne systematycznie rosły z roku na rok. Okres bezpośrednio poprzedzający pandemię charakteryzował się stabilnością gospodarczą, co sprzyjało wzmożonej aktywności turystycznej. W efekcie wydatki na podróże zagraniczne w 2019 r. osiągnęły wyższe poziomy w porównaniu z latami wcześniejszymi.

Wykres 20: Wydatki na podróże zagraniczne Polaków w latach 2019–2023 (w mld zł)



Wykres 21: Liczba podróży zagranicznych Polaków w latach 2019–2023 (w mln)



Źródło: Obliczenia NBP

Dane wskazują, że wydatki Polaków za granicą w 2019 r. wyniosły 31,6 mld zł, z czego około 8,3 mld zł dotyczyło wydatków osób podróżujących jednodniowo (bez noclegu), a 23,3 mld zł dotyczyło wydatków turystów podróżujących z przynajmniej jednym noclegiem<sup>5</sup>. Wydatki podróżujących polskich turystów miały dominujący udział (74% w 2019 r.) w strukturze wydatków na podróże ogółem, pomimo stosunkowo niewysokiej liczby podróży (około 18 mln podróży w 2019 r., co stanowi 29% całkowitej liczby podróży).

<sup>4</sup> Bez wydatków pracowników sezonowych i przygranicznych

<sup>5</sup> Celem podróży na jeden dzień są przeważnie zakupy lub potrzeba tranzytu z jednego kraju do drugiego. W rozumieniu bilansu płatniczego podróże zagraniczne turystyczne odnoszą się do wydatków osób fizycznych z przynajmniej jednym noclegiem w celach wypoczynkowych, biznesowych lub innym (np. edukacja, zdrowie).

Wybuch pandemii COVID-19 pod koniec 2019 r. miał istotny wpływ na zmniejszenie się wydatków na podróże zagraniczne, co potwierdzają dane z 2020 r. kiedy miał miejsce najbardziej dynamiczny spadek (o 47,4% do 16,6 mld zł) w porównaniu do roku poprzedniego. Było to wynikiem znaczącego ograniczenia liczby wyjazdów (o 35% do 40,6 mln podróży w 2020 r.). Dodatkowo, w 2020 r. w porównaniu do 2019 r., odnotowano zmianę struktury wyjazdów: wzrósł udział wydatków na podróże jednodniowe (bez noclegu) z 26% do 34%, a zmniejszył się udział wydatków na wyjazdy turystyczne z 74% do 66%.

Tendencja spadkowa podróży zagranicznych była zauważalna nie tylko w Polsce, ale również w krajach Unii Europejskiej i na świecie. Światowa Rada ds. Podróży i Turystyki (WTCC) wraz z dostawcą usług turystycznych Trip.com podała, że w 2020 r. globalne wydatki na podróże spadły o 69,4%<sup>6</sup>.

Od 2021 r., wraz z łagodzeniem restrykcji i wzrostem poczucia bezpieczeństwa zdrowotnego, zaobserwowano stopniowy wzrost wydatków i liczby wyjazdów. Wyraźne ożywienie nastąpiło w 2022 r. po zniesieniu większości ograniczeń w podróżowaniu, co zachęciło Polaków do wznowienia wyjazdów zagranicznych. Popyt na podróże zagraniczne w 2022 r. był na tyle silny, że pomimo spadku kursu polskiego złotego względem głównych zagranicznych walut (euro, dolara amerykańskiego, funta brytyjskiego), wydatki Polaków wzrosły o 65% w porównaniu do roku poprzedniego.

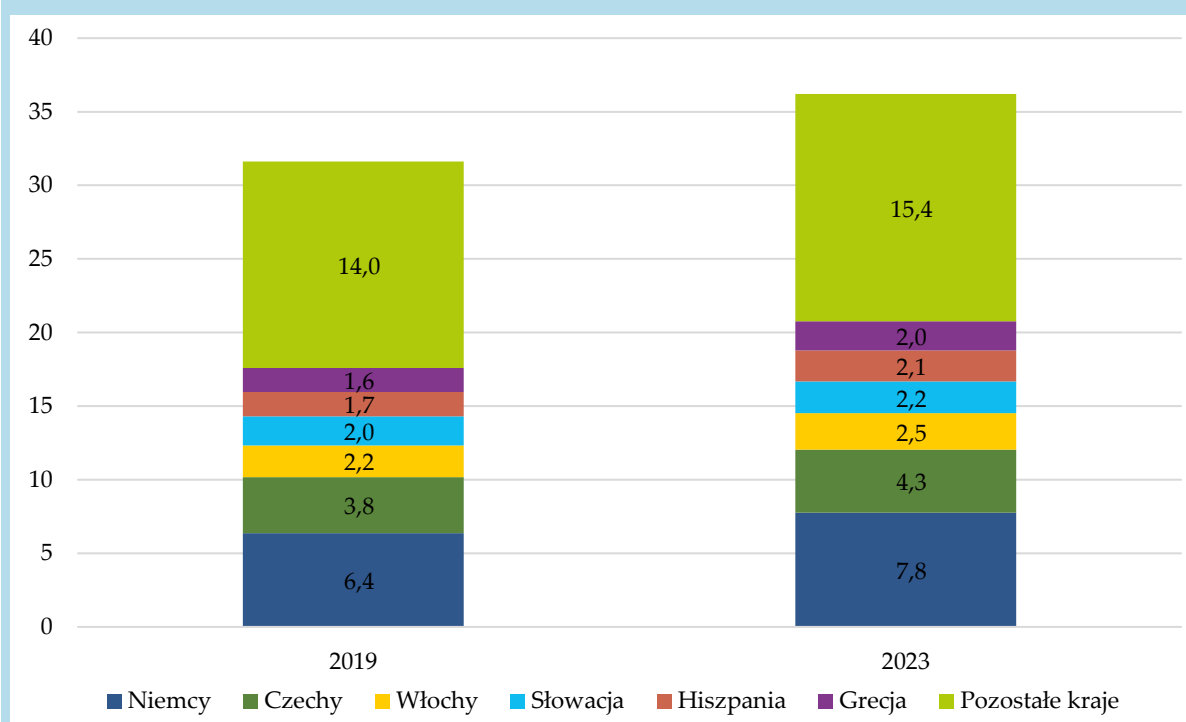
Od 2023 r. liczba i wydatki poniesione na podróże zagraniczne zbliżyły się do poziomu sprzed pandemii, a nawet w niektórych kategoriach je przekroczyły. Liczba podróży wyniosła 62,1 mln wobec 62,5 mln w 2019 r. Natomiast wydatki wzrosły do 36,2 mld zł, przewyższając wartość z 2019 r. o 4,6 mld zł. Struktura wydatków na podróże turystyczne i jednodniowe powróciła do poziomów z 2019 r. Udział wydatków na podróże jednodniowe wyniósł 26%, a turystyczne 74%.

Dane wskazują, że przed pandemią Polacy najwięcej wydawali w krajach sąsiadujących z Polską tzn. w Niemczech, Czechach i Słowacji oraz w typowo turystycznych krajach Unii Europejskiej, tj. we Włoszech, Hiszpanii i Grecji (Wykres 22). Struktura głównych kierunków podróży nie uległa istotnym zmianom w 2023 r. – Polacy nadal najwięcej wydawali w Niemczech, Czechach i Włoszech. Wydatki Polaków w Niemczech po pandemii wyniosły 7,8 mld zł, przy czym udział wydatków na podróże jednodniowe stanowił 47%. Nominalny przyrost wydatków w Niemczech wyniósł 1,4 mld zł i był to rekordowy przyrost na tle innych kierunków wyjazdów. W kategorii „pozostałe kraje” po pandemii największe nominalne wzrosty można było zaobserwować w podróżach do Turcji (wzrost o 0,7 mld zł do 1,4 mld zł w 2023 r.). Nieznacznie spadły na znaczeniu wydatki Polaków w Wielkiej Brytanii (z 1,5 mld zł w 2019 r. do 1,4 mld zł w 2023 r.).

Pomimo powrotu wydatków na podróże zagraniczne do poziomów sprzed pandemii, rynek wyjazdów zagranicznych nadal stoi przed wyzwaniem, takimi jak wzrost kosztów podróży, wysoka inflacja czy ryzyko geopolityczne. Jednak na podstawie dynamiki wzrostu wydatków w 2023 r. można przypuszczać, że zainteresowanie Polaków podróżami zagranicznymi będzie rosło, zwłaszcza w krajach o stabilnych uwarunkowaniach zdrowotnych i politycznych.

<sup>6</sup> <https://wtcc.org/mwg-internal/de5fs23hu73ds/progress?id=BqF4ARe0XDcZMmISXhbZRERssX0kL3nyEU3YngQax9A>, data dostępu 10.11.2024 r.

Wykres 22: Wydatki Polaków za granicą z tytułu podróży zagranicznych (w mld zł)



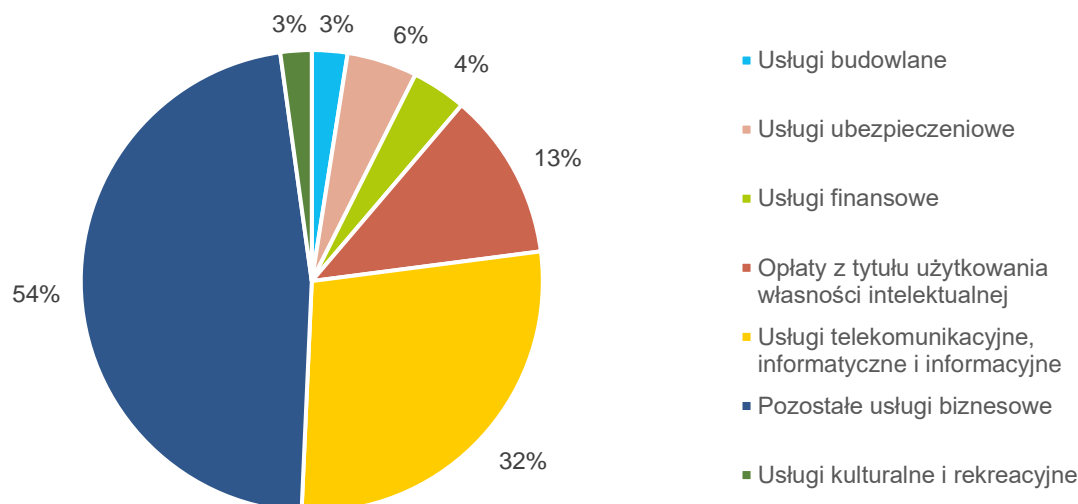
Źródło: Obliczenia NBP

### 3.2.4. Pozostałe usługi

Wartość importu w kategorii pozostałe usługi w 2023 r. wyniosła 167,6 mld zł (wzrost o 21,4 mld zł, tj. o 14,6%). Podobnie jak po stronie przychodów, najważniejszą kategorią były pozostałe usługi biznesowe, których import osiągnął poziom 78,6 mld zł (wzrost o 9,9 mld zł r/r, tj. o 14,5%). W ramach tej kategorii największą rolę w imporcie odgrywały usługi świadczone przez profesjonalistów (44,4 mld zł, wzrost o 12,8 % r/r) oraz usługi techniczne, związane z handlem (31,6 mld zł – wzrost o 14,2% r/r). Istotną pod-kategorię w ramach importu pozostałych usług stanowiły także usługi informatyczne, których zakupy zrealizowane przez polskich rezydentów osiągnęły wartość 41,2 mld zł (dynamiczny wzrost o 8,2 mld zł r/r, tj. o 24,9%).

Największy spadek w ujęciu rocznym (-12,0%) miał miejsce w usługach budowlanych, których wartość zmalała o 0,5 mld zł osiągając poziom 4,2 mld zł.

Wykres 23: Struktura importu w kategorii pozostałe usługi w 2023 r. w ujęciu procentowym



Źródło: Obliczenia NBP

Grupą krajów, od których polskie podmioty najczęściej nabywały pozostałe usługi były, podobnie jak w poprzednich latach, państwa Unii Europejskiej. W 2023 r. w tej kategorii wyniosła 115,2 mld zł – 68,7% całości zakupów. W podziale na poszczególne kraje, największa część importu w 2023 r. pochodziła z Niemiec (27,1 mld zł), Irlandii (20,3 mld zł), Wielkiej Brytanii (17,6 mld zł), Stanów Zjednoczonych (12,7 mld zł) oraz Holandii (10,9 mld zł).

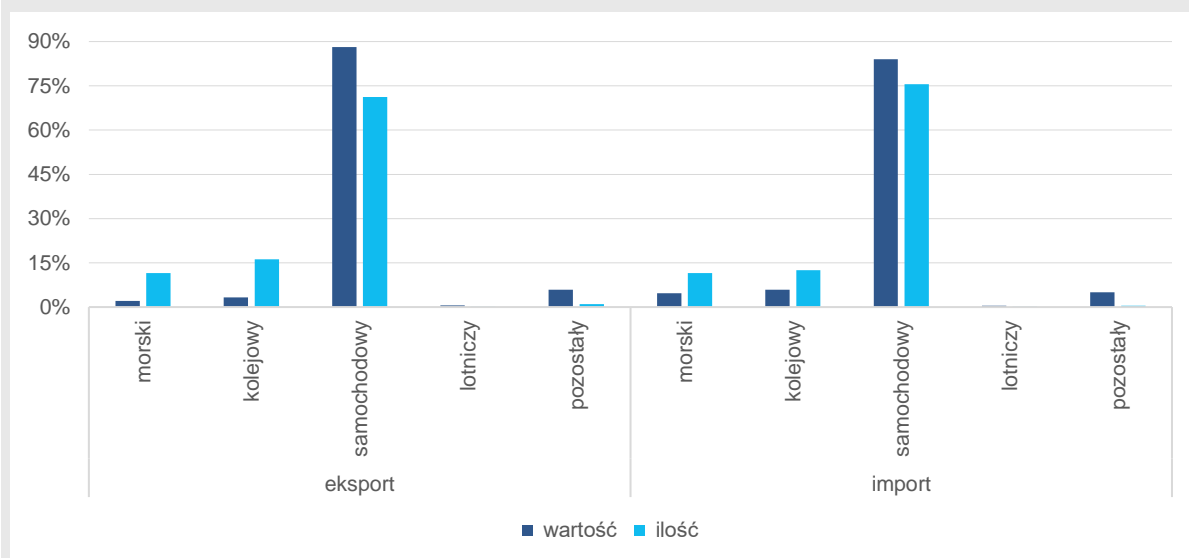
### Ramka 3: Handel zagraniczny według środków transportu

Statystyki handlu zagranicznego towarami, oprócz licznych klasyfikacji przedmiotowych, publikowane są także w podziale na środki transportu, którymi przewożone są produkty w eksporcie oraz imporcie. Ujęcie to pozwala ocenić rolę poszczególnych usług transportowych w wymianie z zagranicą. Takie dane w odniesieniu do Polski publikuje Europejskie Biuro Statystyczne Eurostat. Ze względu na różnice w zakresach sprawozdawczości obrotów z Unią Europejską oraz pozostałymi krajami dane dotyczące handlu zagranicznego w podziale na środki transportu przedstawiane są osobno.

Zdecydowanie największe znaczenie w eksporcie i imporcie towarów ma w Polsce transport drogowy. W 2023 r. na przewozy drogowe przypadało 88,2% wartości eksportu do Unii Europejskiej i 84,0% wartości importu. Dominacji przewozów samochodowych sprzyja zarówno struktura geograficzna obrotów towarowych, które skoncentrowane są głównie relatywnie bliskich krajach, jak i rozległa sieć autostrad w Unii Europejskiej. Jednocześnie dodatkowym atutem

transportu samochodowego jest płynne przekraczanie granic państwowych w ramach jednolitego rynku. Czynniki te wpływają na wysoką konkurencyjność transportu drogowego względem pozostałych środków transportu.

**Wykres 24: Struktura eksportu i importu towarów z Unii Europejskiej wg środków transportu w 2023 r.**



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych Eurostatu

Biorąc pod uwagę jednostki fizyczne przewozy drogowy miały nieco mniejsze znaczenie - 71,2% w eksporcie i 75,6% w imporcie. Różnica w udziałach w ujęciu wartości i masy obrotów wynika z tego, że transportem samochodowym przewożone są towary o wyższych wartościach jednostkowych w porównaniu z tymi, które przewożone są w transporcie morskim czy kolejowym. W 2023 r. wielkość ładunków eksportowanych do krajów UE transportem drogowym zmniejszyła się o 1,7% w porównaniu z rokiem poprzednim, a w imporcie z krajów UE o 1,8%, co wynika z ogólnej tendencji do spowolnienia w handlu międzynarodowym.

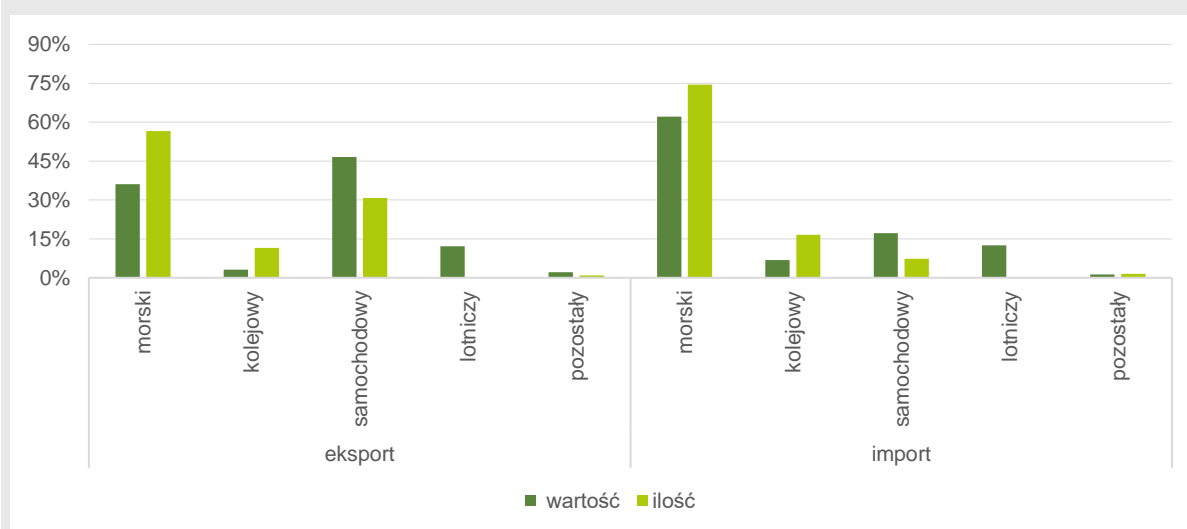
Pozostałe środki transportu mają zdecydowanie mniejsze znaczenie w handlu z krajami Unii. W 2023 r. na transport kolejowy przypadało 3,3% wartości eksportu do UE (i 16,2% eksportu w jednostkach fizycznych), a na transport morski 2,0% (11,5%). Przewozy kolejowe mają największe znaczenie w eksporcie do Austrii (obejmowały one 12,4% wartości eksportu), co wynika z relatywnie dużego udziału produktów masowych w eksporcie do tego kraju, a także do Włoch (6,5%) i Czech (6,2%). W liczbach bezwzględnych najwięcej ładunków koleją eksportowanych jest do Czech (3,4 mln ton), Niemiec (3 mln) i Austrii (2,1 mln ton). Na te trzy kraje przypadało blisko 80% eksportu za pośrednictwem kolei.

W imporcie na transport kolejowy przypadało 5,8% wartości importu (i 12,5% masy importu), a na transport morski 4,7% wartości (i 11,5% masy ładunków). Import kolejowy ma największe znaczenie w dostawach z Litwy (20,7%) oraz Czech (17,3%). Biorąc pod uwagę wielkość importowanych ładunków import kolejowy skoncentrowany był głównie na dostawach z Niemiec (2,9 mln ton) i Czech (1,4 mln ton). Trzecie miejsce zajmowała Litwa (0,7 mln ton).

## Handel z krajami trzecimi

Struktura obrotów towarowych z krajami trzecimi według środków transportu jest bardziej zróżnicowana w porównaniu z handlem z Unią Europejską. Wynika to zarówno ze znacznie większych odległości jakie przemierzają ładunki w eksporcie i imporcie oraz większego zróżnicowania produktów, na co wskazują duże różnice wartości jednostkowych głównych pozycji. Z jednej strony są to np. ropa naftowa i węgiel, z drugiej części elektroniczne oraz produkty farmaceutyczne.

**Wykres 25: Struktura eksportu i importu towarów z krajów trzecich wg środków transportu w 2023 r.**



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych Eurostatu

Pod względem wartości obrotów największe znaczenie w eksporcie do krajów trzecich ma transport drogowy, a w imporcie – zdecydowanie transport morski. Biorąc pod uwagę masę ładunków transport morski odgrywa kluczową rolę zarówno w eksporcie, jak i imporcie. Ze względu na dużą specyfikę towarów przewożonych poszczególnymi środkami transportu ich udziały różnią się w zależności od tego czy prezentowane są według wartości czy według wielkości transportu (masy). Szczególnie duże różnice charakteryzują transport lotniczy, co wynika z faktu, że drogą powietrzną przewożone są towary o wysokich wartościach jednostkowych.

### Transport drogowy

Z wymienionych wyżej względów transport drogowy ma mniejsze znaczenie w handlu z krajami trzecimi. W 2023 r. na transport drogowy przypadało 46,6% wartości eksportu oraz 17,2% wartości importu. Jednakże w porównaniu z innymi unijnymi gospodarkami, w handlu Polski z krajami trzecimi transport samochodowy ma relatywnie duże znaczenie. Wynika to przede wszystkim z dużego udziału krajów europejskich w handlu z krajami trzecimi, zwłaszcza w eksporcie.

W eksporcie realizowanym przez transport drogowy największe znaczenie odgrywają dostawy do Wielkiej Brytanii oraz Ukrainy, które należą do najważniejszych partnerów handlowych Polski. Szczególnie duże znaczenie przewozy drogowe miały w 2023 r. w eksporcie do Ukrainy, na



które przypadało ponad 80% wartości eksportowanych produktów do południowo-wschodniego sąsiada. Natomiast udział transportu drogowego w eksporcie do Wielkiej Brytanii kształtował się na poziomie 55% wartości. Silne zwiększenie eksportu do Ukrainy zrekompensowało w dużej mierze ograniczenie dostaw do Rosji i Białorusi, jakie nastąpiło po wybuch wojny w Ukrainie. Jednocześnie w tym samym czasie nastąpił wzrost eksportu drogowego do Turcji.

Natomiast w imporcie, najwięcej towarów transportem samochodowym w 2023 r. zostało dostarczonych z Turcji oraz Chin. W przypadku dostaw z pierwszego kraju transport samochodowy odgrywa kluczową rolę. W 2023 r. w ten sposób dostarczono do Polski 80% wartości produktów pochodzących z Turcji. Natomiast w imporcie z Chin na transport drogowy przypadało niespełna 10% wartości wszystkich przywożonych towarów z tego kraju. W tym przypadku obserwowany jest stopniowy wzrost znaczenia transportu drogowego, głównie kosztem transportu kolejowego. Zmiana ta prawdopodobnie została wymuszona przez wojnę rosyjsko-ukraińską. Importowi drogowemu sprzyjało także wydłużenie czasu dostaw drogą wodną w związku z atakami Huti na statki przepływające Morzem Czerwonym.

### **Transport morski**

W 2023 r. statkami dostarczono do partnerów handlowych spoza UE 36% wartości eksportu i jednocześnie sprowadzono 62% importu. W ostatnich latach znaczenie transportu morskiego systematycznie się powiększa, co odzwierciedla duży wzrost eksportu i importu w ujęciu ilościowym. W 2023 r. wielkość eksportu osiągnęła poziom 17,6 mln ton (wzrost o 24,3% w porównaniu z 2022 r.), a wielkość importu – 59,6 mln ton (wzrost o 15,5%). Były to więc najwyższe wielkości odnotowane przez statystykę handlu zagranicznego (tj. co najmniej od 2002 r.). Oprócz rekordowych poziomów uwagę zwraca także duży wzrost znaczenia transportu morskiego w imporcie do Polski, jaki nastąpił w ostatnich dwóch latach. Biorąc pod uwagę import w jednostkach fizycznych udział transportu morskiego w dostawach z krajów trzecich zwiększył się z 49,9% w 2021 r. do 74,4% w 2023 r. Tak duża zmiana była głównie wynikiem zastąpienia dostaw paliw z Rosji, realizowanych w dużej mierze transportem rurociągowym i kolejowym przez dostawy drogą morską z innych krajów. Wzrost ten był mniejszy w ujęciu wartościowym, co związane było z obniżeniem się cen paliw w 2023 r. Z kolei do wzrostu eksportu przyczynił się przede wszystkim wywóz pszenicy. W analizowanym okresie eksport pszenicy wzrósł do rekordowego poziomu 4,7 mln ton (ponad dwukrotny wzrost w porównaniu z rokiem poprzednim). Głównymi kierunkami jej eksportu były Nigeria (1,5 mln ton) oraz Afryka Południowa (0,8 mln ton).

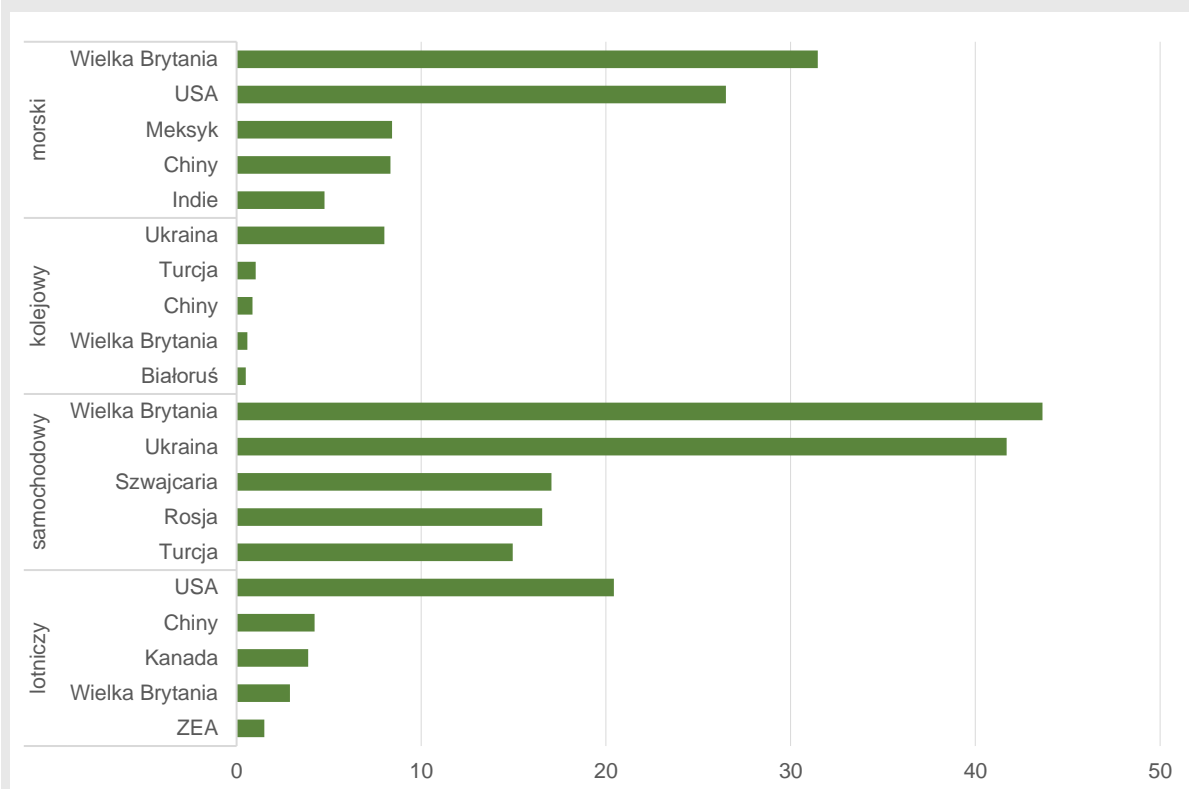
Eksport transportem morskim ma mniejsze znaczenie niż import, co wynika z różnic w strukturze geograficznej eksportu i importu. W 2023 r. na kraje pozaeuropejskie przypadało 10,5% wartości eksportu, podczas gdy w imporcie ich udział wyniósł 23,8%. Jeszcze większa jest różnica między eksportem a importem wyrażonymi w jednostkach fizycznych (odpowiednio 11,5% i 29,4%). Z tego też względu udział transportu morskiego w eksporcie, jest w Polsce niższy niż średnio w krajach Unii Europejskiej. W 2023 r. na transport morski przypadało 43,9% wartości unijnego eksportu do krajów trzecich.

Najważniejszymi kierunkami eksportu drogą morską w 2023 r., biorąc pod uwagę jego wartość, były Wielka Brytania, Stany Zjednoczone, Meksyk, Chiny oraz Indie. Największe znaczenie w eksporcie do Wielkiej Brytanii miały produkty branży motoryzacyjnej – zwłaszcza auta osobowe, samochody dostawcze oraz części samochodowe, meble i sprzęt gospodarstwa domowego. W eksporcie do USA oraz Meksyku najważniejszą pozycją były akumulatory elektryczne. W



eksportcie drogą morską do Chin dominowały miedź rafinowana, części samochodowe oraz surowe drewno. Natomiast największe znaczenie w eksporcie do Indii miały koks oraz odpady i złom z żelaza i stali.

**Wykres 26: Wartość eksportu do krajów trzecich wg środków transportu w 2023 r. (w mld zł)**



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych Eurostatu

Z kolei największe znaczenie w imporcie drogą morską miały dostawy z Chin, Arabii Saudyjskiej, Norwegii, Korei oraz Stanów Zjednoczonych. Pod względem wartości w imporcie transportem morskim dominował przywóz z Chin. Na kraj ten przypadało 32,6% wartości importu statkami do Polski. Jednocześnie transport morski był zdecydowanie najważniejszym środkiem transportu w imporcie z Chin – w ten sposób do Polski dotarło ponad 70% towarów wysłanych z tego kraju. Największe znaczenie w imporcie z Chin miały części do montażu odbiorników telewizyjnych, akumulatory elektryczne, półprzewodniki, części motoryzacyjne oraz odbiorniki TV.

W imporcie z Arabii Saudyjskiej, Norwegii oraz USA dominowały paliwa. Ropa naftowa stanowiła 94% dostaw z Arabii Saudyjskiej oraz 86% dostaw z Norwegii. Natomiast w imporcie ze Stanów Zjednoczonych obok ropy, duże znaczenie miały dostawy produktów naftowych oraz węgla. Podobnie, jak w imporcie z Chin, większość dostaw z Korei stanowiły produkty przetworzone. Najważniejszymi pozycjami w imporcie morskim z tego kraju były sole tlenowych i nad-tlenowych kwasów metalicznych (główny składnik do produkcji baterii litowo-jonowych), auta osobowe oraz sprzęt wojskowy.

## Transport lotniczy

Podobnie, jak transport morski, także transport lotniczy koncentruje się przede wszystkim na wymianie z krajami trzecimi. W 2023 r. 90,7% wartości eksportu i 94,6% importu drogą powietrzną stanowiły obroty z krajami spoza UE. Samoloty są trzecim, pod względem wartości eksportu i importu z krajów trzecich, środkiem transportu w przewozach towarów. W 2023 r. na transport lotniczy przypadało 12,1% wartości eksportu i 12,5% importu z krajów spoza Unii Europejskiej. Cechą charakterystyczną tego środka transportu jest przewóz towarów o wysokich wartościach jednostkowych.

Na niższy udział transportu lotniczego w porównaniu z większością krajów UE (średnio w UE na przewozy lotnicze przypadało 26,2% wartości eksportu i 17,4% importu) obok mniejszego znaczenia w handlu zagranicznym Polski gospodarek pozaeuropejskich, składa się stosunkowo niewielki udział w strukturze towarowej produktów o wysokich wartościach jednostkowych. W transporcie lotniczym wartość 1 tony importowanych towarów wyniosła w 2023 r. 692 tys. zł (wobec średniej w imporcie 6,3 tys. zł/t), natomiast towarów eksportowanych - 573 tys. zł/t (wobec średniej 12,9 tys. zł/t).

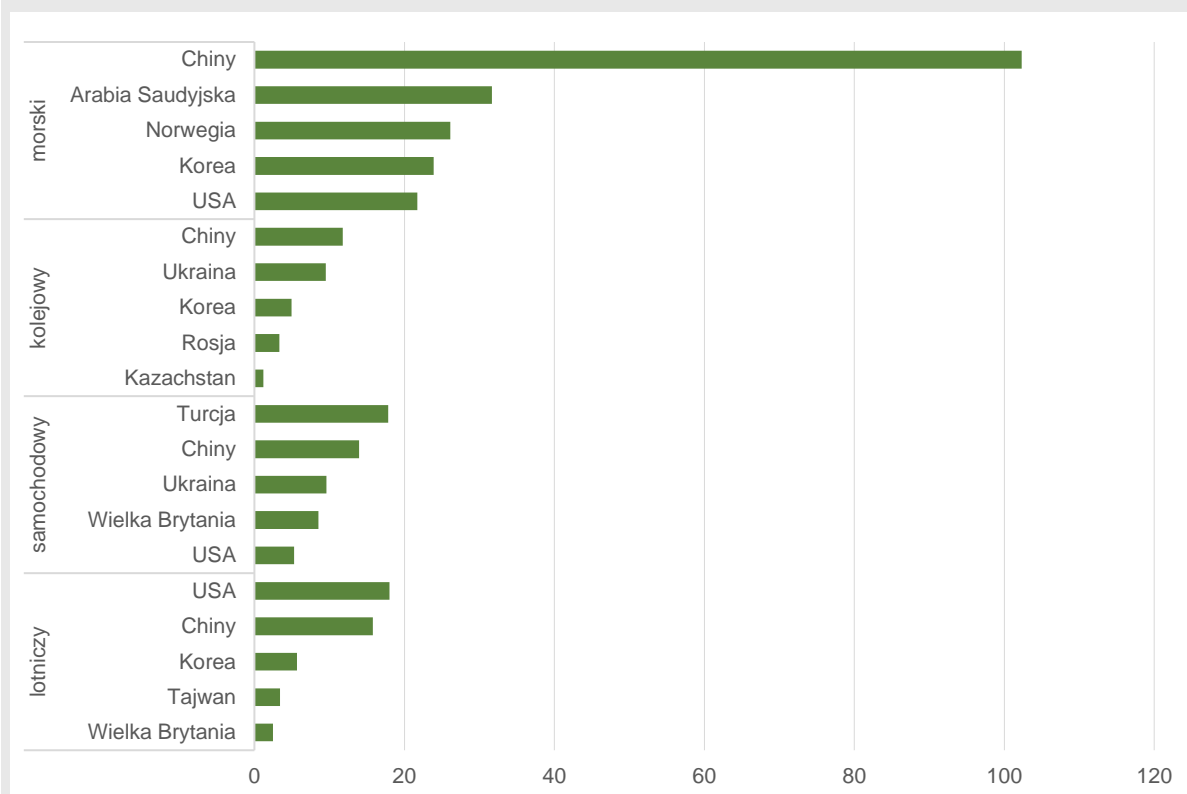
Znaczenie transportu lotniczego stopniowo zwiększało się do roku 2019. Ze względu, że część przewozów realizowana jest w ramach rejsów pasażerskich, tendencja ta została przerwana w wyniku wybuchu pandemii Covid-19. Obecnie transport lotniczy odbudowuje swoją pozycję na rynku przewozów towarowych. Obok krótkich terminów dostaw i bezpieczeństwa ładunków, istotnym atutem transportu lotniczego w porównaniu z innymi środkami transportu jest rozległa siatka połączeń umożliwiająca dotarcie do znacznie większej liczby miejsc niż w przypadku pozostałych środków transportu. Świadczy o tym dłuższa lista krajów do których eksportowane i z których importowane są ładunki transportem lotniczym w porównaniu z innymi rodzajami transportu. W 2023 r. lista odbiorców towarów z Polski drogą powietrzną obejmowała 201 krajów, a lista dostawców - 186, podczas gdy w transporcie morskim liczba krajów wyniosła odpowiednio 192 i 142.

W eksporcie lotniczym zdecydowanie największe znaczenie mają dostawy do Stanów Zjednoczonych. Można powiedzieć, że znaczenie transportu lotniczego zwiększa się wraz z udziałem USA w polskim handlu. W 2023 r. na USA przypadało 41,6% eksportu transportem lotniczym. Eksport lotniczy do USA wyniósł w 2023 r. 20,4 mld zł, co oznacza, że tym środkiem transportu zrealizowano ponad 40% dostaw do najważniejszego partnera handlowego Polski spośród krajów pozaeuropejskich. Zdecydowanie największe znaczenie w dostawach lotniczych do USA miały części silników lotniczych oraz aparaty słuchowe co może wskazywać, że są to produkty firm z amerykańskim kapitałem. Pozostałe kraje miały zdecydowanie mniejsze znaczenie, wartość eksportu do kolejnego kraju, tj. Chin była prawie pięciokrotnie mniejsza niż do Stanów Zjednoczonych. Listę towarów eksportowanych transportem lotniczym do Chin także otwierały części silników samolotowych. Oprócz nich największą wartość stanowiły przekształtniki elektryczne oraz przenośne komputery.

Podobnie, jak w eksporcie również w imporcie z wykorzystaniem transportu lotniczego największe znaczenie mają dostawy z USA oraz Chin. Na oba kraje przypadało w 2023 r. 53% wartości ładunków dostarczanych na pokładach samolotów. W 2023 r. 38,1% ogólnej wartości importu ze Stanów Zjednoczonych dotarło do Polski transportem lotniczym, na co złożyły się przede wszystkim dostawy części silników do samolotów, gotowych silników oraz aparatury radarowej.

Natomiast z Chin na pokładach samolotów dostarczane były przede wszystkim smartfony, komputery przenośne, urządzenia routingowe oraz obwody drukowane.

**Wykres 27: Wartość importu do krajów trzecich wg środków transportu w 2023 r. (w mld zł)**



Źródło: Obliczenia NBP na podstawie danych Eurostatu

### Transport kolejowy

Zdecydowanie najmniejsze znaczenie w handlu z krajami trzecimi ma obecnie transport kolejowy. W 2023 r. na kolej przypadało jedynie 3,1% wartości eksportu do krajów trzecich i 6,8% wartości importu. Ze względu na to, że koleją przewożone są głównie ładunki masowe, które charakteryzują się zdecydowanie najniższymi wartościami jednostkowymi spośród wszystkich środków transportu ( w 2023 r. tona eksportu do krajów trzecich przewożona koleją miała średnią wartość 3520 zł, a w imporcie 2580 zł), znaczenie kolei większe jest w jednostkach fizycznych. Biorąc pod uwagę masę przewożonych towarów, znaczenie transportu kolejowego wzrośnie do 11,5% w eksporcie i do 16,6% w imporcie.

W 2023 r. koleją przewieziono 3,6 mln ton towarów o wartości 12,6 mld zł eksportu do krajów trzecich oraz 13,3 mln ton o wartości 34,3 mld zł w imporcie. Poziom przewozów w eksporcie był najwyższy, jaki rejestrują statystyki handlu zagranicznego. Przyczynił się do tego rekordowy transport towarów koleją do Ukrainy. W ciągu dwóch kolejnych lat wielkość przewozów zwiększała się o ponad 0,5 mln ton rocznie, osiągając w 2023 r. poziom 2,9 mln ton. W wyniku tego wzrostu eksport do Ukrainy zdominował statystykę przewozów kolejowych do krajów trzecich. Na Ukrainę przypada obecnie ponad 80% ładunków eksportowanych koleją poza UE. Na eksport

do Ukrainy składały się przede wszystkim dostawy produktów naftowych, nawozów oraz koksu.

Natomiast w przypadku eksportu do pozostałych krajów w ostatnich latach obserwowana była stopniowa tendencja spadkowa. Wzrost eksportu do Białorusi nie zrekompensował spadków w przewozach do Chin, Rosji oraz Serbii.

Z kolei w imporcie głębokie spadki przewozów były konsekwencją wojny w Ukrainie. W ciągu ostatnich dwóch lat przewozy zmniejszyły się o 9,8 mln ton (42,5%), na co złożył się silny spadek ładunków pochodzących z Rosji (o 8,9 mln ton) i Białorusi (o 2,5 mln ton). Dodatkowo w 2023 r. nastąpił spadek importu z Ukrainy ze względu na ograniczenia importu produktów rolnych. Spadkowy trend był obserwowany także w imporcie z Chin. Wszystkie te czynniki spowodowały, że wielkość importu kolejowego w 2023 r. zmniejszyła się do najniższego poziomu co najmniej od 2002 r.

Po tym, jak w 2021 r. import transportem kolejowym z Chin osiągnął rekordowe rozmiary – 22,1 mld zł (co stanowiło wówczas 42,5% całości importu koleją z krajów trzecich), w następnych dwóch latach przewozy kolejowe z tego kraju uległy wyraźnemu zmniejszeniu. Spadek ten okazał się znacznie głębszy niż mogłoby to wynikać tylko z ogólnego obniżenia importu z tego kraju. W 2023 r. największe znaczenie w imporcie koleją z Chin miały sole tlenowych i nadtlenowych kwasów metalicznych, części odbiorników telewizyjnych, półprzewodniki oraz odbiorniki TV. We wszystkich tych pozycjach nastąpiły spadki wartości importu.

# Spis wykresów i tabel

## Spis wykresów:

Wykres 1: Kraje o największym dodatnim i ujemnym saldzie w handlu usługami w 2023 r. (w mld USD) .....	6
Wykres 2: Saldo usług jako % PKB w krajach Unii Europejskiej.....	7
Wykres 3: Międzynarodowy handel usługami w latach 2010–2023 (w mld zł).....	7
Wykres 4: Saldo usług w podziale na kategorie w latach 2010–2023 (w mld zł) .....	8
Wykres 5: Udział i miejsce Polski w światowym eksporcie usług .....	9
Wykres 6: Najwięksi eksporterzy usług w 2023 r. (% światowego eksportu) .....	10
Wykres 7: Wartość eksportu usług jako procent PKB w krajach Unii Europejskiej w 2023 r. ....	11
Wykres 8: Eksport usług jako procent PKB w Unii Europejskiej i Polsce w 2023 r., wg głównych kategorii.....	11
Wykres 9: Struktura przedmiotowa eksportu usług w latach 2010–2023 (w mld zł) .....	12
Wykres 10: Struktura geograficzna eksportu usług w latach 2022–2023 (w mld zł) .....	13
Wykres 11: Struktura eksportu w kategorii pozostałe usługi w 2023 r. w ujęciu procentowym....	16
Wykres 12: Saldo z międzynarodowego handlu usługami w podziale na rodzaj powiązania kapitałowego w latach 2018–2023 (w mld zł) .....	17
Wykres 13: Struktura geograficzna eksportu usług w 2023 r. w podziale na firmy krajowe oraz powiązane kapitałowo z zagranicą.....	18
Wykres 14: Struktura geograficzna importu usług w 2023 r. w podziale na firmy krajowe oraz powiązane kapitałowo z zagranicą.....	18
Wykres 15: Udział i miejsce Polski w światowym imporcie usług .....	21
Wykres 16: Wartość importu usług jako procent PKB w krajach Unii Europejskiej w 2023 r.....	22
Wykres 17: Import usług jako procent PKB w Unii Europejskiej i Polsce w 2023 r., wg głównych kategorii.....	22
Wykres 18: Struktura przedmiotowa importu usług w 2023 r. (w mld zł) .....	23
Wykres 19: Struktura geograficzna importu usług w latach 2022–2023 (w mld zł) .....	24
Wykres 20: Wydatki na podróże zagraniczne Polaków w latach 2019–2023 (w mld zł) .....	26
Wykres 21: Liczba podróży zagranicznych Polaków w latach 2019–2023 (w mln) .....	26
Wykres 22: Wydatki Polaków za granicą z tytułu podróży zagranicznych (w mld zł) .....	28
Wykres 23: Struktura importu w kategorii pozostałe usługi w 2023 r. w ujęciu procentowym....	29
Wykres 24: Struktura eksportu i importu towarów z Unii Europejskiej wg środków transportu w 2023 r. ....	30
Wykres 25: Struktura eksportu i importu towarów z krajów trzecich wg środków transportu w 2023 r. ....	31
Wykres 26: Wartość eksportu do krajów trzecich wg środków transportu w 2023 r. (w mld zł)....	33
Wykres 27: Wartość importu do krajów trzecich wg środków transportu w 2023 r. (w mld zł)....	35

**Spis tabel:**

Tabela 1: Wartość eksportu usług transportowych w latach 2013–2023 (w mld zł) .....	14
Tabela 2: Rodzajowy podział usług w 2023 r. z uwzględnieniem powiązania kapitałowego (w mld zł) .....	19
Tabela 3: Wartość importu usług transportowych w latach 2013–2023 (w mld zł) .....	25
Tabela 4: Eksport i import usług w podziale na główne komponenty w latach 2010–2023 (w mld zł) .....	39
Tabela 5: Eksport i import pozostałych usług w podziale na komponenty w latach 2010–2023 (w mld zł) .....	40
Tabela 6: Eksport i import usług transportowych w podziale na rodzaj transportu w latach 2010–2023 (w mld zł).....	41

# Aneks statystyczny

Tabela 4: Eksport i import usług w podziale na główne komponenty w latach 2010–2023 (w mld zł)

Nazwa usługi	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Usługi ogółem (S)</b>														
Eksport	105,1	118,7	130,9	138,4	150,8	167,0	192,9	218,2	247,2	270,6	259,0	313,9	426,2	456,7
Import	89,7	95,6	104,0	104,5	110,7	120,8	132,1	141,5	155,8	167,5	157,9	193,3	257,5	277,5
<b>Uszlachetnianie (SA)</b>														
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	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	1,6
<b>Naprawy (SB)</b>														
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	17,0
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	6,8
<b>Usługi transportowe (SC)</b>														
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	125,9
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	58,2
<b>Podróże zagraniczne (SD)</b>														
Eksport	28,6	31,1	35,3	35,4	36,6	38,8	42,8	48,0	50,7	53,9	32,0	35,2	64,7	63,1
Import	25,4	24,4	27,9	27,3	26,8	29,1	31,0	33,2	34,8	36,1	21,5	23,9	36,6	43,3
<b>Pozostałe usługi (SEL)</b>														
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	227,2
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	146,2	167,6

Źródło: Obliczenia NBP

Tabela 5: Eksport i import pozostałych usług w podziale na komponenty w latach 2010–2023 (w mld zł)

Nazwa usługi	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Pozostałe usługi</b>														
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	227,2
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	146,2	167,6
<b>Usługi budowlane</b>														
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	11,3
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	4,2
<b>Usługi ubezpieczeniowe</b>														
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	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	8,2
<b>Usługi finansowe</b>														
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	8,3
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	6,0	6,4
<b>Opłaty z tytułu użytkowania własności intelektualnej</b>														
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	5,7
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	19,6
<b>Usługi telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne</b>														
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	70,7
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	46,3
<b>Pozostałe usługi biznesowe</b>														
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	121,5
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	78,6
<b>Usługi kulturalne i rekreacyjne</b>														
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	5,2
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	3,7

Źródło: Obliczenia NBP



Tabela 6: Eksport i import usług transportowych w podziale na rodzaj transportu w latach 2010–2023 (w mld zł)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Eksport</b>														
Usługi transportowe łącznie	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	125,9
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	67,9
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	30,4
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	15,2
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	4,3
Transport rurociągowy oraz przesył energii elektr.	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	2,2
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	2,5
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	3,2
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	0,2
<b>Import</b>														
Usługi transportowe łącznie	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	58,2
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	23,4
Pozostałe usługi transportowe	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	8,1
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	8,4
Transport morski	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	12,8
Transport rurociągowy oraz przesył energii elektr.	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	0,8
Transport kolejowy	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	1,5
Usługi kurierskie i pocztowe	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	2,6
Transport wodny śródlądowy	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	0,4

Źródło: Obliczenia NBP

---

[www.nbp.pl](http://www.nbp.pl)