



Transport – wyniki działalności w 2022 r.

Transport – activity results in 2022



Transport – wyniki działalności w 2022 r.

Transport – activity results in 2022

Główny Urząd Statystyczny Statistics Poland
Urząd Statystyczny w Szczecinie Statistical Office in Szczecin

Warszawa, Szczecin 2023

Opracowanie merytoryczne

Content-related works

Urząd Statystyczny w Szczecinie. Ośrodek Statystyki Transportu i Łączności, Ośrodek Statystyki Morskiej
Statistical Office in Szczecin. Centre for Transport and Communications Statistics, Maritime Statistics Centre

Zespół autorski

Editorial team

Pro memoria śp. Anna Bilska

Anna Andrychowska, Anna Bawelska, Katarzyna Bącela, Damian Budny, Robert Janicki, Jolanta Janik, Katarzyna Józwicka, Agnieszka Kamińska, Anna Konieczny, Iwona Krejner, Katarzyna Makiewicz, Magdalena Mojsiewicz, Artur Niewiarowski, Justyna Pawłowska, Izabela Próchnicka, Marzena Rodziewicz, Grzegorz Schodowski, Bożena Stochniałek, Dorota Wąsowska

Pod kierunkiem

Supervised by

Katarzyny Dmitrowicz-Życkiej

Prace redakcyjne

Editorial work

Beata Rzymek

Skład i opracowanie graficzne

Typesetting and graphics

Jerzy Karolak, Katarzyna Karolak

ISSN 1956–2953

Publikacja dostępna na stronie

Publication available on website

<http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-laczność/>
<http://stat.gov.pl/en/topics/transport-and-communication/>

Przy publikowaniu danych GUS prosimy o podanie źródła

When publishing Statistics Poland data – please indicate the source

Przedmowa

Prezentujemy Państwu kolejną edycję publikacji zawierającej podstawowe dane dotyczące wyników działalności sektora transportu. Celem opracowania jest przedstawienie sytuacji finansowej przedsiębiorstw z branży transportowej, jak również opis infrastruktury i działalności eksploatacyjnej sektora transportu.

Niniejsza publikacja zawiera informacje o przychodach, kosztach, wynikach finansowych, aktywach obrotowych, zatrudnieniu i wynagrodzeniach oraz o sieci komunikacyjnej, taborze transportowym, przewozach ładunków i pasażerów, przeładunkach w terminalach intermodalnych, obrotach ładunkowych w portach morskich oraz w portach lotniczych, statkach wchodzących do portów morskich, ruchu samolotów w portach lotniczych, ruchu pasażerów w portach lotniczych i morskich oraz o wypadkach drogowych.

Opracowanie zostało zrealizowane na podstawie wyników badań statystyki publicznej, przy wykorzystaniu danych administracyjnych Kancelarii Prezesa Rady Ministrów (Centralna Ewidencja Pojazdów), Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Komendy Głównej Policji oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a także danych Komisji Europejskiej i Europejskiego Urzędu Statystycznego (EUROSTAT).

Autorzy publikacji będą wdzięczni wszystkim osobom i instytucjom za przekazanie uwag, komentarzy oraz wniosków, które będą mogły być wykorzystane w doskonaleniu badań oraz prezentacji wyników o sektorze transportu w Polsce.

Dyrektor
Urzędu Statystycznego w Szczecinie


Magdalena Wegner

Prezes
Głównego Urzędu Statystycznego


dr Dominik Rozkrut

Szczecin, wrzesień 2023 r.

Preface

We would like to present you the next edition of the publication containing basic data on the results of the transport sector activity. The aim of this publication is to present the financial standing of the enterprises in the transport industry, as well as to describe the transport infrastructure and operating activities.

This publication contains information on the revenues, costs, financial results, current assets, employment, wages and salaries, as well as the transport infrastructure, equipment, the carriage of goods and passengers, transshipment in intermodal terminals, goods handled in seaports and airports, ship calls at seaports, aircraft traffic at airports, passenger traffic at airports and seaports as well as road accidents.

This publication has been prepared on the basis of the results of the public statistics surveys, with the use of administrative data of the Chancellery of the Prime Minister (the Central Register of Vehicles), the General Directorate for Public Roads and Motorways, the General Police Headquarters, and the Civil Aviation Office, as well as the data of the European Commission and the Statistical Office of the European Union (EUROSTAT).

The authors of this publication will be grateful to every person and institution for assistance in providing suggestions, comments and conclusions which can be used to improve the surveys and the presentation of the results of the transportation sector in Poland.

Director
of the Statistical Office in Szczecin



Magdalena Wegner, MSc.

President
Statistics Poland



Dominik Rozkrut, Ph.D.

Szczecin, September 2023

Spis treści

Contents

Str.
Page

Przedmowa	3
Preface	4
Objaśnienia znaków umownych. Ważniejsze skróty	6
Symbols. Major abbreviations	
Synteza	7
Executive summary	
Uwagi metodologiczne	27
Methodological notes	

Objaśnienia znaków umownych

Symbols

Symbol Symbol	Opis Description
Kreska (-)	oznacza, że zjawisko nie wystąpiło magnitude zero
Zero: (0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,5 magnitude not zero, but less than 0.5 of a unit
(0,0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,05 magnitude not zero, but less than 0.05 of a unit
Kropka (.)	oznacza: brak informacji, konieczność zachowania tajemnicy statystycznej lub że wypełnienie pozycji jest niemożliwe albo niecelowe data not available, classified data (statistical confidentiality) or providing data impossible or purposeless
„W tym” "Of which"	oznacza, że nie podaje się wszystkich składników sumy indicates that not all elements of the sum are given

Ważniejsze skróty

Major abbreviations

Skrót Abbreviation	Znaczenie Meaning
tys.	tysiąc
mln	milion
mlrd	miliard
zł PLN	złoty zloty
szt.	sztuka
cm ³ cm ³	centymetr sześcienny cubic centimetre
EUROSTAT	Urząd Statystyczny Unii Europejskiej Statistical Office of the European Union
UE EU	Unia Europejska European Union
Dz. U.	Dziennik Ustaw
p. proc.	punkt procentowy
poz.	pozycja
r.	rok

Synteza

Przychody ze sprzedaży usług¹ w jednostkach transportu w 2022 r. były większe o 25,0% w porównaniu z 2021 r. i wyniosły 415,0 mld zł (w sektorze publicznym wzrosły o 49,2%, a w sektorze prywatnym – o 22,1%). Udział przychodów przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 49 osób w przychodach ogółem wyniósł 47,3%, a sprzedaż usług w tych jednostkach zwiększyła się w skali roku o 28,1%.

Koszt własny sprzedanych usług¹ w jednostkach transportu w 2022 r. wyniósł 357,5 mld zł i w porównaniu z 2021 r. był większy o 21,2% (w sektorze publicznym wzrósł o 32,4%, a w sektorze prywatnym – o 19,6%). W jednostkach o liczbie pracujących powyżej 49 osób zwiększył się on o 26,0% (udział tych podmiotów w kosztach ogółem wyniósł 51,0%).

W strukturze rodzajowej kosztów w jednostkach tych odnotowano zwiększenie udziału zużycia materiałów i energii (o 2,9 p. proc.), przy spadku udziału wynagrodzeń brutto łącznie ze świadczeniami na rzecz pracowników (o 0,1 p. proc.), amortyzacji (o 1,1 p. proc.), podatków i opłat (o 0,2 p. proc.) oraz pozostałych kosztów (o 1,5 p. proc.).

Wynik finansowy brutto¹ osiągnięty przez jednostki o liczbie pracujących powyżej 49 osób w 2022 r. wyniósł 10 957,8 mln zł (wobec 8 866,5 mln zł w 2021 r.) i był o 23,6% większy niż przed rokiem; wynik finansowy netto zwiększył się z 7 017,5 mln zł w 2021 r. do 8 792,6 mln zł w 2022 r. (o 25,3%). Wskaźnik poziomu kosztów z całokształtu działalności nie uległ zmianie w porównaniu z 2021 r. i wyniósł 94,8%, natomiast zmniejszył się wskaźnik poziomu kosztów ze sprzedaży usług (z 98,2% do 96,6%). Wskaźnik rentowności obrotu brutto pozostał na tym samym poziomie (5,2%), a wskaźnik rentowności obrotu netto nieznacznie zwiększył się (z 4,1% do 4,2%).

Przeciętne zatrudnienie¹ na podstawie stosunku pracy w sektorze transportu w 2022 r. wyniosło 701,4 tys. osób i było o 1,4% większe w porównaniu z 2021 r. (w sektorze publicznym zmniejszyło się o 1,3%, a w sektorze prywatnym wzrosło o 2,2%).

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto¹ pracowników zatrudnionych na podstawie stosunku pracy w sektorze transportu w 2022 r. wyniosło 5 990,77 zł i w porównaniu z 2021 r. było wyższe o 25,0%.

Executive summary

In 2022, **revenues from the sale of services¹** in transport entities were higher by 25.0% in comparison with 2021 and amounted to PLN 415.0 billion (in the public sector increased by 49.2%, and in the private sector by 22.1%). The share of enterprises employing more than 49 persons accounted for 47.3% of total revenues and the sale of services in these entities were higher by 28.1% than in previous year.

In 2022, **prime costs of sold services¹** in transport entities amounted to PLN 357.5 billion and grew by 21.2% in comparison with 2021 (in the public sector increased by 32.4%, and in the private sector by 19.6%). It increased by 26.0% in entities employing more than 49 persons (the share of these entities in the total costs amounted to 51.0%).

In the total structure of costs by type, there are increase in the share of materials and energy consumption (by 2.9 percentage point) and a decrease in gross remuneration including employee benefits (by 0.1 percentage point), depreciation (by 1.1 percentage point), taxes and fees (by 0.2 percentage point) and other costs (by 1.5 percentage point).

The gross financial result¹ generated by entities employing more than 49 persons amounted to PLN 10 957.8 million in 2022, (compared to PLN 8 866.5 million in 2021) and it was 23.6% higher than last year and the net financial result increased from PLN 7 017.5 million in 2021 to PLN 8 792.6 million in 2022 (by 25.3%). The cost level indicator for total activity amounted to 94.8%. Cost level indicator from the sale of services increased from 98.2% in 2021 to 96.6% in 2022. While gross turnover profitability indicator increased from 5.2%, and net turnover profitability indicator – from 4.1% to 4.2%.

The average paid employment¹ based on employment contract amounted to 701.4 thousand persons in the transport sector in 2022 and was higher by 1.4% in comparison with 2021 (decreased by 1.3% in the public sector and increased by 2.2% in the private sector).

The average monthly gross wages and salaries¹ of persons employed based on employment contract in the transport sector in 2022 amounted to PLN 5 990.77 and were higher by 25.0% in comparison with 2021.

1. Dotyczy podmiotów zaliczonych do sekcji H „Transport i gospodarka magazynowa” (z wyłączeniem działu „Działalność pocztowa i kurierska”).

1. Data regarding economic entities classified into section H “Transportation and Storage” (with the exclusion of entities classified into division “Postal and Courier Activities”).

W 2022 r. **wszystkimi rodzajami transportu** przewieziono 2 277,1 mln ton **ładunków**, tj. o 1,1% więcej niż przed rokiem i wykonano pracę przewozową na poziomie 497,8 mld tonokilometrów, tj. o 1,3% większą niż przed rokiem. Zanotowano wzrost przewozów ładunków w transporcie samochodowym, rurociągowym oraz lotniczym. Spadek przewozów wystąpił w transporcie kolejowym, żegludzie morskiej oraz żegludzie śródlądowej. Spadek pracy przewozowej odnotowano jedynie w transporcie samochodowym i żegludzie śródlądowej.

In 2022, **all modes of transport** carried 2 277.1 million tonnes of **goods**, which is 1.1% more than in the previous year and the transport performance amounted to 497.8 billion tonne-kilometres, which is 1.3% more than in the last year. The increase of carriage of goods was noticed in road, pipeline and air transport. The decrease of carriage was observed in rail, maritime and inland waterways transport. The decrease of transport performance was only observed in road transport and inland waterways transport.

Tablica 1. Dynamika i struktura przewozów ładunków i pracy przewozowej
Table 1. Dynamics and structure of goods transport and transport performance

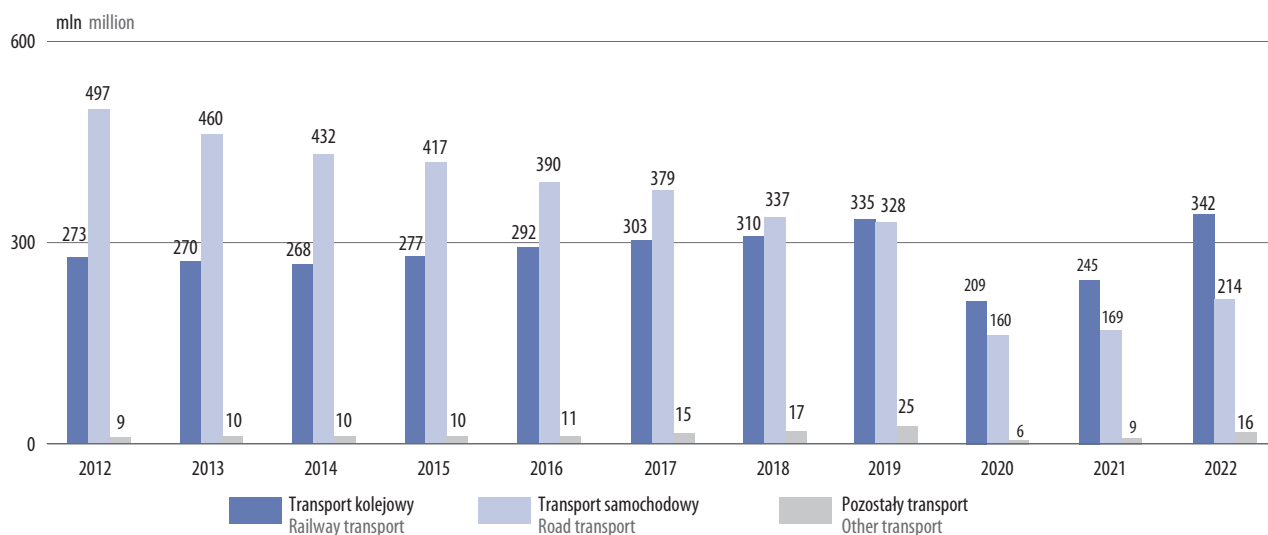
RODZAJE TRANSPORTU MODES OF TRANSPORT	2010	2015	2020	2021	2022	2010	2015	2020	2021	2022
	rok poprzedni=100 previous year=100					w odsetkach in percent				
PRZEWOZY TRANSPORT OF GOODS										
Ogółem^a Total ^a	104,8	98,0	99,1	102,4	101,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Transport kolejowy ^a Rail transport ^a	105,4	98,5	93,4	108,9	99,9	13,1	12,4	9,9	10,6	10,4
Transport samochodowy Road transport	104,7	97,3	99,9	101,7	101,2	83,1	83,5	87,2	86,6	86,8
Transport lotniczy ^b Air transport ^b	111,1	100,2	82,1	143,3	131,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport rurociągowy Pipeline transport	111,9	110,1	98,3	96,8	105,4	3,1	3,0	2,3	2,2	2,3
Żegluga śródlądowa Inland waterway transport	90,9	156,4	85,3	86,8	59,9	0,3	0,7	0,2	0,2	0,1
Żegluga morska Maritime transport	89,2	102,7	93,2	117,9	88,0	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
PRACA PRZEWOZOWA TRANSPORT PERFORMANCE										
Ogółem^a Total ^a	108,9	103,6	99,5	103,6	101,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Transport kolejowy ^a Rail transport ^a	112,0	101,1	93,6	106,4	109,0	15,8	14,0	9,5	11,1	11,9
Transport samochodowy Road transport	111,9	103,9	100,1	103,7	99,2	69,5	75,7	85,4	83,5	81,7
Transport lotniczy ^b Air transport ^b	134,8	106,5	60,7	150,1	130,6	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1
Transport rurociągowy Pipeline transport	105,5	106,3	105,4	90,2	103,8	7,9	6,1	3,8	3,7	3,9
Żegluga śródlądowa Inland waterway transport	101,0	280,9	78,7	95,5	90,3	0,3	0,6	0,1	0,1	0,1
Żegluga morska Maritime transport	82,9	93,5	97,5	113,5	153,6	6,4	3,5	1,2	1,5	2,3

a Bez przewozów manewrowych w transporcie kolejowym. b Dane dotyczą polskich przewoźników transportu lotniczego.
a Without shunting for rail transport. b Data refer to Polish carriers of air transport.

W 2022 r. poszczególnymi rodzajami transportu przewieziono² 572,0 mln pasażerów, tj. o 35,2% więcej niż przed rokiem. Wzrost przewozów odnotowano w większości rodzajów transportu, a największy – w transporcie lotniczym (o 84,3%), ponadto w transporcie kolejowym (o 39,7%), samochodowym (o 27,2%) i wodnym śródlądowym (o 11,6%). Spadek nastąpił jedynie w transporcie morskim (o 1,0%). Praca przewozowa wykonana przy przewozie pasażerów wyniosła 63,4 mld pasażerokilometrów i była większa o 73,0% niż przed rokiem.

In 2022, 572.0 million passengers were transported by various modes of transport², which is 35.2% more than in the previous year. The increase in the carriage of passengers was noted in the most kinds of modes of transport and the largest increase – in air transport (by 84.3%), as well as in railway transport (by 39.7%), road transport (by 27.2%) and inland waterway transport (by 11.6%). The decrease was only in maritime transport (by 1.0%). The performance of passenger transport amounted to 63.4 billion passengerkilometres and was higher by 73.0% compared to the previous year.

Wykres 1. Przewozy pasażerów według rodzajów transportu
Chart 1. Carriage of passengers by mode of transport



W 2022 r. na transport kolejowy w Polsce pozytywnie wpłynęło zniesienie większości ograniczeń epidemiologicznych po pandemii COVID-19 – w konsekwencji podróżni zdecydowanie chętniej wybierali ten środek transportu niż w latach poprzednich. Do wzrostu liczby pasażerów przyczynił się również gwałtowny napływ do Polski uchodźców z Ukrainy, po inwazji Federacji Rosyjskiej na ten kraj. Należy zauważyć, że po wybuchu wojny w Ukrainie, oferta polskich przewoźników kolejowych została tymczasowo poszerzona o bezpłatne bilety wydawane obywatelom tego kraju. Ponadto wiele przedsiębiorstw kolejowych wzięło udział w zorganizowaniu kolejowych przewozów humanitarnych (dane na temat takich przewozów nie zostały uwzględnione w niniejszej publikacji). Nałożenie sankcji na Federację Rosyjską i na Białoruś, dotyczących ruchu towarowego, a także sytuacja w Ukrainie, zmusiły wielu polskich kolejowych przewoźników towarowych do wprowadzenia zmian dotychczasowych tras przewozu. W efekcie doprowadziło to do spadku transportu towarowego w relacji z Federacją Rosyjską i Białorusią, a wzrostu – w relacji z Ukrainą. Ogółem zwiększyła się też praca przewozowa wykonana przy przewozie towarów. Jednocześnie w 2022 r. w Polsce kontynuowane były intensywne prace nad modernizacją infrastruktury kolejowej.

In 2022 rail transport in Poland was positively impacted by the abolition of most of the epidemiological restrictions after the COVID-19 pandemic – as a consequence, travellers were much more willing to choose this means of transport than in previous years. The increase in the number of passengers was also influenced by the rapid influx of refugees from Ukraine to Poland after the Russian Federation's invasion of this country. It is worth noticing that after the outbreak of war in Ukraine, the offer of Polish railway undertakings was temporarily extended by free tickets issued to citizens of this country. In addition, many railway companies participated in the organization of humanitarian rail transport (data on such transport are not included in the publication). The imposition of sanctions on the Russian Federation and Belarus, regarding transport of goods, as well as the situation in Ukraine, forced many Polish rail freight carriers to introduce changes to the previous transport routes. As a result, the transport of goods in relation with the Russian Federation and Belarus decreased, whereas in relation with Ukraine – increased. The overall tonne-kilometres performed rose as well. At the same time, during the year 2022 intensive work on the modernization of the railway infrastructure was carried out in Poland.

2. Transportem kolejowym, samochodowym, lotniczym, wodnym śródlądowym, morskim; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

2. By rail, road, air, inland waterway and maritime transport; without urban transport enterprises.

Długość **sieci kolejowej** ogółem, według stanu w dniu 31 grudnia 2022 r., wyniosła 19,4 tys. km (z czego 13,4 tys. km to linie o znaczeniu państwowym) i była o 68 km większa niż przed rokiem. W ogólnej długości linii kolejowych eksploatowanych normalnotorowych i szerokotorowych linie zelektryfikowane stanowiły 62,8%. W 2022 r. zostało zmodernizowanych 691 km torów (szlakowych i głównych zasadniczych), w tym 157 km torów na liniach dostosowanych do prędkości powyżej 160 km. Na sieci kolejowej w 2022 r. znajdowało się 1 340 stacji kolejowych, w tym 404 węzłowe (w 2021 r. – 1 336, w tym 405 węzłowych) oraz 635 czynnych dworców kolejowych (569 – dla których właścicielem lub zarządzającym były przedsiębiorstwa – podmioty gospodarki narodowej oraz 66 – dla których właścicielem lub zarządzającym były gminy). Liczba dworców przystosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych wzrosła z 378 w 2021 r. do 392 w 2022 r.

Ilostan inwentarzowy lokomotyw elektrycznych i spalinowych wyniósł 3,2 tys. szt. (w tym kilkadziesiąt sztuk to nowoczesne lokomotywy elektryczno-spalinowe, tzw. bimodalne) i był o 7,9% mniejszy niż w 2021 r. Liczba eksploatowanych wagonów towarowych zmniejszyła się o 1,3% i wyniosła 80,7 tys. szt. W transporcie pasażerskim zmniejszył się ilostan inwentarzowy pojazdów trakcyjnych (jednocześnie wzrósł udział elektryczno-spalinowych zespołów trakcyjnych w liczbie elektrycznych zespołów trakcyjnych). W skali roku liczba wagonów osobowych (wylączając wagony bagażowe i autokuszetki) wzrosła o 52 szt.

W 2022 r. **transportem kolejowym** przewieziono ogółem 237,6 mln ton **ładunków**, tj. o 0,1% mniej niż w 2021 r., a praca przewozowa osiągnęła poziom 59,3 mld tonokilometrów i była wyższa o 9,0%. Przewozy manewrowe wyniosły 20,4 mln ton (o 6,1% mniej) oraz 0,6 mld tonokilometrów (o 21,1% mniej).

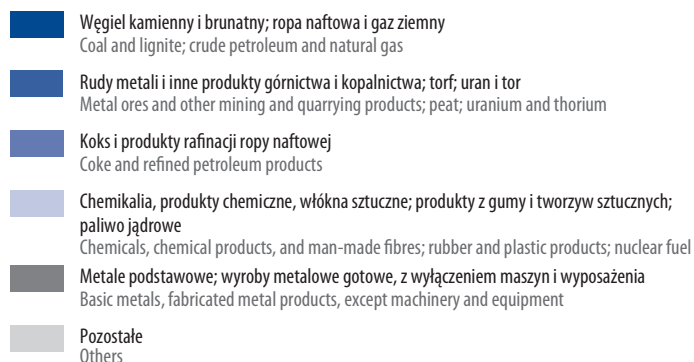
The length of the **railway network**, as of 31 December 2022, amounted to 19.4 thousand km (of which 13.4 thousand km are lines of national importance) and it was by 68 km higher than the last year. The electrified lines accounted for 62.8% in the total length of operated standard and large gauge railway lines. In 2022, 691 km of tracks (running tracks and the main tracks) were modernized, of which 157 km tracks adjusted to the speed above 160 km. In 2022 on the railway network there were 1 340 stations, of which 404 junction stations (in 2021 – 1 336, of which 405 junction stations) and 635 active passenger stations (569 owned or managed by the railway enterprises – the entities of the national economy, and 66 passenger stations owned or managed by the communes). The number of passenger stations adapted to the needs of the disabled grew from 378 in 2021 to 392 in 2022.

Inventory number of stock of electric and diesel locomotives amounted to 3.2 thousand units, of which several dozen of modern electro-diesel (so-called bimodal) locomotives, and it was by 7.9% less than in 2021. The number of operated freight wagons decreased by 1.3% and amounted to 80.7 thousand units. In the passenger transport the inventory number of tractive vehicles decreased (at the same time, the share of electric-diesel multiple units and trainsets in the number of electric multiple units and trainsets increased). During the year the number of passenger railway vehicles (excluding passenger rail vans and vans carrying accompanied road passenger vehicles) rose by 52 units.

In 2022, 237.6 million tonnes of **goods** were **transported by rail** in total, which is 0.1% less than in 2021, while the transport performance reached the level of 59.3 billion tonne-kilometres and increased by 9.0%. Shunting amounted to 20.4 million tonnes (less by 6.1%) and 0.6 billion tonne-kilometres (less by 21.1%).

Wykres 2. Struktura przewozów ładunków transportem kolejowym według grup ładunków w 2022 r. (na podstawie liczby ton)

Chart 2. Structure of rail freight transport by groups of goods in 2022 (based on the number of tonnes)



Poziom przewozów ładunków mierzony tonokilometrami lokuje polski transport kolejowy na drugim miejscu wśród 27 krajów UE³, za Niemcami, a przed Francją.

W 2022 r. w porównaniu z rokiem poprzednim spadek odnotowano w przewozach krajowych (o 1,6%), natomiast wzrost – w przewozach międzynarodowych (o 2,7%). W ramach kolejowej komunikacji międzynarodowej zwiększyły się zarówno przewozy ładunków importowanych (o 5,8%), jak i eksportowanych drogą lądową (o 2,7%). W relacji z portami morskimi spadł wywóz przez porty (o 13,2%), a wzrósł przywóz przez porty (o 47,7%). W odniesieniu do ładunków eksportowanych, największy udział w przewozach kolejowych miały przewozy do Niemiec, Czech, Ukrainy oraz Austrii, zaś w odniesieniu do ładunków importowanych – przewozy z Ukrainy, Niemiec, Rosji, Białorusi i Czech.

Based on the volume of goods carried by rail transport in tonne-kilometres, Poland is ranked on the second place among the EU–27 countries³ between Germany and France.

In 2022, in comparison with the previous year, a decrease was recorded in national transport (by 1.6%), whereas increase – in international transport (by 2.7%). As far as international rail transport is concerned, the mass of imported goods increased (by 5.8%) as well as the mass of exported goods carried by land (by 2.7%). In relation to the seaports – a decrease in export via ports (by 13.2%) and increase in import via ports (by 47.7%) was recorded. With regard to exported goods, the largest share in rail transport had transport to Germany, Czechia, Ukraine, and Austria, while with regard to imported goods – transport from Ukraine, Germany, Russian Federation, Belarus and Czechia.

Tablica 2. Struktura przewozów ładunków transportem kolejowym według kierunków komunikacji
Table 2. Structure of carriage of goods by railway transport by type of transport

KIERUNKI KOMUNIKACJI TYPE OF TRANSPORT	2019	2020	2021	2022
	w odsetkach in percent			
OGÓŁEM TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0
Komunikacja krajowa National transport	67,0	66,3	65,3	64,3
Komunikacja międzynarodowa International transport	33,0	33,7	34,7	35,7
eksport export	10,2	11,2	12,6	12,4
import import	19,8	19,2	19,1	20,3
tranzyt transit	3,0	3,3	3,0	3,0

W 2022 r. transportem kolejowym przewieziono 342,1 mln pasażerów, tj. o 39,7% więcej niż przed rokiem. Jednocześnie liczba pasażerów podróżujących koleją w 2022 r. o 2,1% przewyższyła liczbę z 2019 r., tj. sprzed wybuchu epidemii spowodowanej rozprzestrzenieniem się wirusa SARS-CoV-2. Na ogólny wzrost w skali roku wpłynęło zwiększenie zarówno przewozów z płatnymi biletami jednorazowymi (o 39,6%) i okresowymi (o 42,9%), jak również z biletami bezpłatnymi. Na podstawie biletów bezpłatnych wydanych przez przewoźników kolejowych w ramach specjalnej oferty dedykowanej obywatelom Ukrainy zrealizowano 3,9 mln przejazdów⁴,

In 2022, 342.1 million passengers were carried by rail, which is 39.7% more than in the previous year. Simultaneously, the number of passengers traveling by rail in 2022 exceeded by 2.1% the number in 2019, before the outbreak of the pandemic caused by the spread of the SARS-CoV-2 virus. In comparison with 2021 the growth of the total passenger transport was caused by the increase in the number of passengers with paid single use tickets (by 39.6%) and seasonal tickets (by 42.9%), as well as with free tickets. On the basis of free tickets issued by the Polish railway undertakings as part of a special offer dedicated to the citizens of Ukraine, 3.9 million journeys were made⁴,

3. Dane za 2022 r. (źródło: Eurostat – rail_go_total – stan na 23 sierpnia 2023 r.).

4. Dane obejmują wyłącznie przejazdy obywateli Ukrainy zrealizowane na podstawie bezpłatnych biletów wydanych przez polskich przewoźników kolejowych, nie obejmują natomiast nieewidencjonowanych bezpłatnych przejazdów obywateli Ukrainy, które tuż po wybuchu wojny w Ukrainie miały miejsce na terytorium Polski za zgodą przewoźników kolejowych bez wydawania biletów. Bez przewozów humanitarnych.

3. Data for 2022 (source: Eurostat – rail_go_total – as of 23 August 2023).

4. The data cover exclusively the transport of Ukraine citizens on the basis of free tickets issued by Polish railway undertakings, but they do not cover unregistered free transportation of Ukrainian citizens which just after the outbreak of the war in Ukraine took place on the territory of Poland with the consent of railway undertakings without issuing tickets. Excluding humanitarian transport.

tj. ok. 1,1% wszystkich przejazdów koleją w 2022 r. w Polsce. Średnia odległość przewozu na terenie Polski w ramach tej oferty wyniosła 194,8 km. Ogółem w 2022 r. większy przyrost liczby pasażerów w skali roku zaobserwowano w wagonach klasy 1 (71,7%) niż w wagonach klasy 2 (39,4%).

W porównaniu z 2021 r. przewozy w komunikacji krajowej wzrosły o 39,1% (pociągami regionalnymi – o 35,1%, pociągami międzywojewódzkimi – o 61,7%), a w komunikacji międzynarodowej – o 266,0% (w porównaniu z 2019 r. – o 26,3%). W komunikacji krajowej wzrost przewozów pasażerów zaobserwowano w pociągach osobowych – o 35,1%, pociągach pociągów – o 67,3% i ekspresowych (obejmujących również pociągi Express Intercity i Express Intercity Premium) – o 20,5%.

W 2022 r. pasażerowie podróżujący koleją przewieźli ok. 1,6 mln rowerów (co oznacza, że ok. 0,5% wszystkich podróżujących po kraju koleją przewiozło rower), z tego 46,2% to przewozy rowerów na podstawie biletów okresowych.

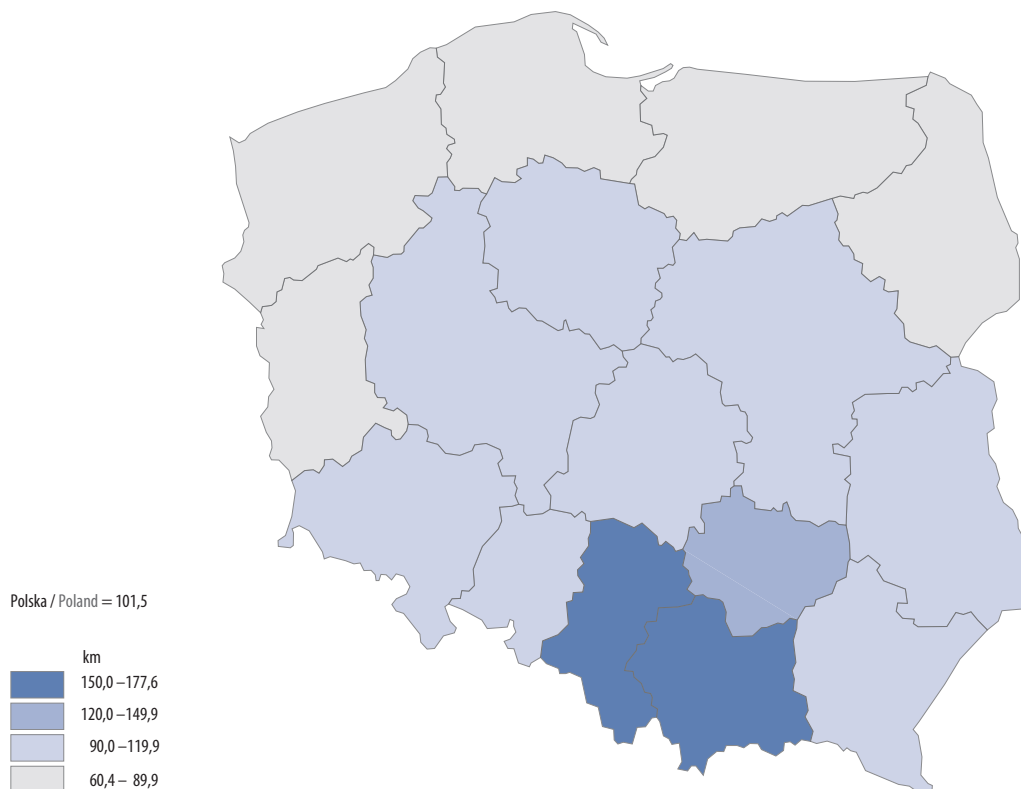
i.e. approx. 1.1% of all journeys by rail in 2022 in Poland. The average transport distance on the territory of Poland under this offer was 194.8 km. In 2022 in total a greater increase year-on-year in the number of passengers was recorded in the 1st class cars (71.7%) than in the 2nd class cars (39.4%).

National transport of passengers increased by 39.1% (regional trains – by 35.1% and inter-voivodship trains – by 61.7%), whereas international transport rose by 266.0% (i.e. 26.3% more in comparison with 2019). In national transport the increase in number of passengers was registered in slow trains (frequent-stop-trains) – by 35.1%, in fast trains – by 67.3% and in express trains (including the Intercity Express trains and the Intercity Express Premium) – by 20.5%.

In 2022 passengers travelling by rail carried about 1.6 million bicycles (i.e. about 0.5% of the total number of passengers travelling by rail carried a bicycle), 46.2% of bicycle transportation were performed on the basis of season tickets.

Mapa 1. Drogi publiczne o twardej nawierzchni na 100 km² powierzchni ogólnej w 2022 r. Stan w dniu 31 grudnia

Map 1. Hard surface public roads per 100 km² of total area in 2022 As of 31 December



W 2022 r. długość autostrad wzrosła w porównaniu z rokiem poprzednim o 41,3 km i w końcu roku wyniosła 1 801,8 km. Oznacza to, że na 1 000 km² powierzchni kraju przypadało 5,8 km autostrad, a na 100 tys. ludności – 4,8 km. W skali roku długość dróg ekspresowych (jedno i dwujezdniowych) wzrosła o 275,3 km i w końcu 2022 r. wyniosła 3 070,2 km.

Ogólna liczba **pojazdów samochodowych i ciągników zarejestrowanych** (według centralnej ewidencji pojazdów) według stanu w dniu 31 grudnia 2022 r. wyniosła 34,9 mln (przed rokiem – 34,0 mln).

Liczba pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium kraju (pojazdy nowe i używane sprowadzone z zagranicy) była o 13,2% niższa niż przed rokiem. Spadła liczba rejestracji większości rodzajów pojazdów, w tym: samochodów ciężarowych (o 18,0%), samochodów specjalnych (o 17,1%), samochodów osobowych (o 14,1%), ciągników siodłowych (o 6,6%), ciągników rolniczych (o 3,6%). Wzrosła liczba rejestracji autobusów (o 10,5%), motocykli (o 1,8%) oraz motorowerów (o 1,1%).

Liczba zarejestrowanych **samochodów osobowych** w końcu 2022 r. wyniosła 26,5 mln i była większa o 2,3% niż przed rokiem, przy czym liczba samochodów w wieku do 30 lat wyniosła 21,5 mln. Na 1 000 mieszkańców przypadało 701 samochodów (w 2021 r. – 682), w tym samochodów w wieku do 30 lat – 568 (w 2021 r. – 563). Udział samochodów osobowych w wieku do 5 lat nieznacznie zmniejszył się (z 11,1% w 2021 r. do 10,6% w 2022 r.), wzrósł – w przedziale wiekowym 16–30 lat (z 43,3% do 43,5%) oraz w wieku powyżej 30 lat (17,4% do 18,9%).

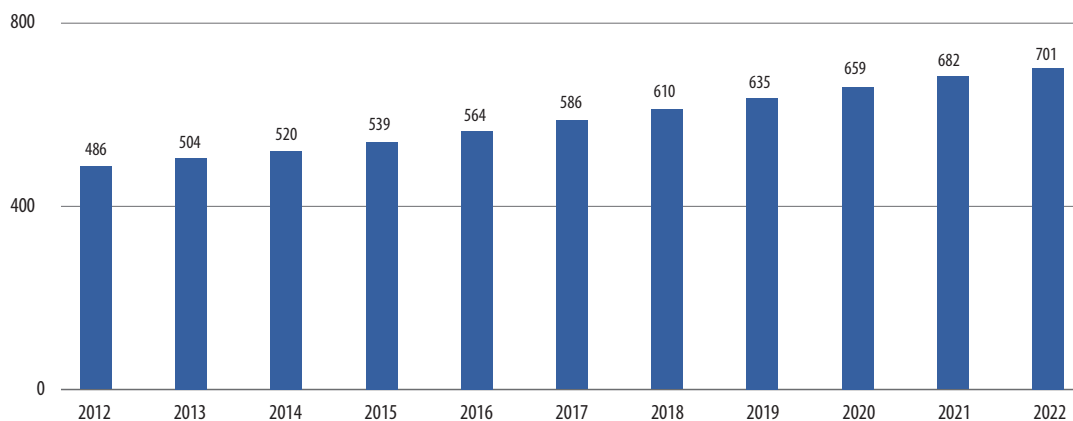
The length of motorways increased by 41.3 km and amounted to 1 801.8 km in 2022. It means that the length of motorways amounted to 5.8 km per 1 000 km² of area of Poland and 4.8 km per 100 thousand inhabitants. The length of expressways (single and dual carriageway) increased by 275.3 km in comparison with 2021 and amounted to 3 070.2 km at the end of 2022.

The total number of **registered motor road vehicles and road tractors** (according to central vehicle register) amounted to 34.9 million as of 31 December 2022 (34.0 million last year).

The number of road motor vehicles and tractors registered for the first time on the territory of Poland (brand new vehicles and used vehicles imported from abroad) was 13.2% lower than a year ago. The number of registrations decreased for the most kinds of vehicles, of which: lorries (by 18.0%), special purpose vehicles (by 17.1%), passenger cars (by 14.1%), road tractors (by 6.6%), agricultural tractors (by 3.6%). The number of registrations increased for buses (by 10.5%), motorcycles (by 1.8%) and mopeds (by 1.1%).

The number of registered **passenger cars** at the end of 2022 amounted to 26.5 million and was higher by 2.3% than the year before, of which number of cars up to 30 years old amounted to 21.5 million. There were 701 cars per 1 000 inhabitants (682 in 2021), of which those up to 30 years old – 568 (in 2021 – 563). The share of passenger cars up to 5 years old decreased from 11.1% in 2021 to 10.6% in 2022, in the age range from 16 to 30 years old – increased from 43.3% in 2021 to 43.5% in 2022, and cars above 30 years old – from 17.4% to 18.9%.

Wykres 3. Samochody osobowe na 1000 ludności
Chart 3. Passenger cars per 1000 inhabitants



W 2022 r. zaobserwowano zmiany w strukturze samochodów osobowych zarówno pod względem masy całkowitej pojazdów, jak i rodzaju stosowanego paliwa. W ogólnej liczbie zarejestrowanych samochodów osobowych wzrósł udział samochodów o masie 1 900 kg i więcej (z 31,4% w 2021 r. do 32,4% w 2022 r.). Udział samochodów o masie 1 650–1 899 kg pozostał na poziomie z 2021 r. i wyniósł 24,6%, spadł natomiast udział pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 1 399 kg (z 20,3% w 2021 r. do 19,7% w 2022 r.). Pod względem rodzajów stosowanego paliwa obniżył się udział samochodów z silnikami benzynowymi (z 52,0% do 51,8%), z silnikami wysokoprężnymi (z 31,5% na 31,3%) oraz na gaz ciekły LPG (z 13,2% do 13,0%).

Liczba **samochodów ciężarowych** (łącznie z ciężarowo-osobowymi) w końcu 2022 r. wyniosła 3,7 mln szt., tj. o 2,1% więcej niż przed rokiem, przy czym liczba pojazdów w wieku do 30 lat wyniosła 2,8 mln szt. Struktura samochodów ciężarowych pod względem wieku była zbliżona jak w roku poprzednim – 11,0% stanowiły pojazdy do 5 lat, a 37,8% – w przedziale wiekowym 16–30 lat. Udział zarejestrowanych samochodów ciężarowych powyżej 30 lat zwiększył się z 22,6% do 23,5%. Znotowano niewielki wzrost udziału samochodów o ładowności poniżej 1,5 tony (z 80,0% w 2021 r. do 80,1% w 2022 r.) oraz o ładowności 10 ton i więcej (z 4,2% do 4,3%). Z ogólnej liczby samochodów ciężarowych 70,3% przypadało na pojazdy z silnikami wysokoprężnymi (w 2021 r. – 69,7%), 16,4% – z silnikami benzynowymi (w 2021 r. – 16,8%) oraz 4,6% – na gaz ciekły LPG (w 2021 r. – 4,7%).

Liczba **ciągników siodłowych** w końcu 2022 r. wyniosła 469,5 tys. szt. i była o 6,2% większa niż przed rokiem. Zmniejszył się udział ciągników siodłowych w wieku do 5 lat (z 28,2% w 2021 r. do 26,9% w 2022 r.). Udział ciągników siodłowych w wieku 16–30 lat wyniósł jak przed rokiem 24,6%, zaś powyżej 30 lat zwiększył się z 6,9% do 7,4%.

W końcu 2022 r. zarejestrowanych było 128,7 tys. **autobusów** (o 1,7% więcej niż w 2021 r.). Autobusy o pojemności powyżej 45 miejsc stanowiły 59,8% ogólnego stanu tych pojazdów. Zmniejszył się udział autobusów w wieku do 5 lat (z 9,3% w 2021 r. do 8,5% w 2022 r.), natomiast wzrósł w wieku 16–30 lat (z 39,8% do 40,2%) oraz powyżej 30 lat (z 30,5% do 31,4%).

In 2022, the changes were observed in the structure of passenger cars in terms of both total weight of vehicles and in type of the fuel used. The share of passenger cars with the weight of 1 900 kg and more in the total number of cars increased from 31.4% in 2021 to 32.4% in 2022. The share of cars with the weight 1 650–1 899 kg just like in 2021 amounted to 24.6%. However, the share of cars with the maximum permissible laden weight of up to 1 399 kg decreased from 20.3% in 2021 to 19.7% in 2022. In terms of the types of fuel used, the share of cars with gasoline engines decreased (from 52.0% in 2021 to 51.8%), for liquefied gas LPG decreased from 13.2% in 2021 to 13.1% in 2022), while the share of cars with diesel engines decreased from 31.5% to 31.3%.

The number of **lorries** (including vans) at the end of 2022 amounted 3.7 million, which was 2.1% more than last year, of which number of lorries up to 30 years old amounted to 2.8 million. The structure of lorries in terms of age was similar to the previous year – 11.0% were vehicles up to 5 years old and 37.8% in the 16–30 age range. The share of lorries above 30 years old increase from 22.6% up to 23.5%. There was an increase in the share of lorries below 1.5 tonnes of load capacity from 80.0% to 80.1% in 2022 and of lorries with 10 and more tonnes of load capacity from 4.2% to 4.3%. In terms of fuel consumption, the share of lorries with diesel engine amounted to 70.3% (in 2021 – 69.7%), with petrol engine – 16.4% (in 2021 – 16.8%) and lorries for liquefied gas LPG – 4.6% (in 2021 – 4.7%).

In 2022, the number of **road tractors** amounted to 469.5 thousand units and was higher (by 6.2%) than last year. The share of road tractors up to 5 years old decreased from 28.2% in 2021 to 26.9% in 2022. The share of road tractors between 16 and 30 years old amounted 24.6% and the ones older than 30 years increased from 6.9% in 2021 to 7.4% in 2022.

At the end of 2022 there were 128.7 thousand registered **buses** (1.7% more than in 2021). The share of buses with total capacity of more than 45 seat places amounted to 59.8% in the total number of buses. The share of buses at the age up to 5 years decreased from 9.3% in 2021 to 8.5% in 2022 and the share of buses in the age range of 16–30 years old increased from 39.8% in 2021 to 40.2% in 2022. The share of registered buses above 30 years old amounted to 31.4% (in 2021 – 30.5%).

Transportem samochodowym w 2022 r. przewieziono 1 976,3 mln ton ładunków, tj. o 1,2% więcej niż w 2021 r. i wykonano pracę przewozową w tonokilometrach mniejszą o 0,8%. W ogólnych przewozach udział transportu zarobkowego wyniósł 59,8%, a transportu gospodarczego – 40,2% (w pracy przewozowej odpowiednio 86,7% i 13,3%). Transportem zarobkowym przewieziono 1 182,6 mln ton, tj. o 1,7% więcej niż przed rokiem i wykonano pracę przewozową w tonokilometrach mniejszą o 0,5%. Transportem gospodarczym dostarczono 793,7 mln ton ładunków, tj. o 5,9% więcej niż w 2021 r., a praca przewozowa zmniejszyła się o 2,9%.

W 2022 r. osiągnięta wielkość przewozów ładunków transportem samochodowym wyrażona w tonokilometrach stanowiła 20,1% ogólnych przewozów krajów Unii Europejskiej⁵, co lokowało Polskę wśród 27 krajów Unii Europejskiej na pierwszej pozycji. W przewozach międzynarodowych udział Polski również był najwyższy i stanowił jedną trzecią przewozów w krajach Unii Europejskiej ogółem.

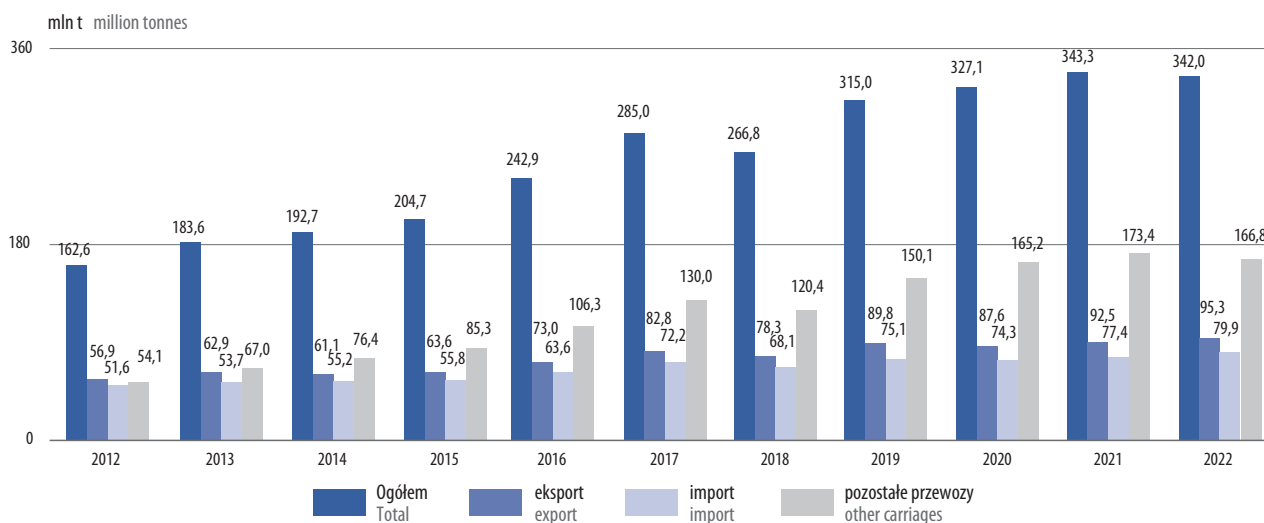
W 2022 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano wzrost przewozów krajowych⁶ (w tonach – o 1,2%, w tonokilometrach – o 1,4%), natomiast w przewozach międzynarodowych⁶ odnotowano spadek w tonach o 0,4%, a praca przewozowa kształtowała się na podobnym poziomie. Udział transportu międzynarodowego w ogólnych przewozach liczonych w tonach zmniejszył się z 21,7% w 2021 r. do 21,4% w 2022 r., natomiast w tonokilometrach – z 64,5% do 63,6%.

The **road transport** carried 1 976.3 million tonnes of goods in 2022, i.e. 1.2% more than in 2021 and transport performance in tonne-kilometres was lower by 0.8%. The share of hire or reward transport in the total transport amounted to 59.8%, while transport on own account – 40.2%. The share of hire or reward transport in the total road transport performance amounted to 86.7% and the share of own account transport – 13.3%. Hire or reward transport carried 1 182.6 million tonnes and transport performance in tonne-kilometres was lower by 0.5%. Transport on own account provided 793.7 million tonnes of goods (5.9% more than in 2021) and transport performance decreased by 2.9%.

In 2022 the achieved volume of goods carried in road transport in tonne-kilometres accounted for 20.1% of total road freight transport of European Union⁵ countries which ranked Poland in the first place among the 27 Member States of European Union. In international transport, Poland's share was also the highest and accounted for one third of transport in European Union countries.

In 2022, compared to the previous year, an increase by 1.2% in tonnes and by 1.4% in tonne-kilometres in carriage of goods in national transport⁶ was noted. International transport⁶ recorded a decrease in tonnes by 0.4%, transport performance remained at a similar level. In comparison with 2022, the share of international transport in total transport decreased from 21.7% up to 21.4% for tonnes and from 64.5% up to 63.6% for tonne-kilometres.

Wykres 4. Przewozy ładunków w międzynarodowym transporcie samochodowym
Chart 4. Transport of goods in international road transport



5. Dane za 2022 r. (źródło: Eurostat – road_go_ta_tott – stan na 19 września 2023 r.).

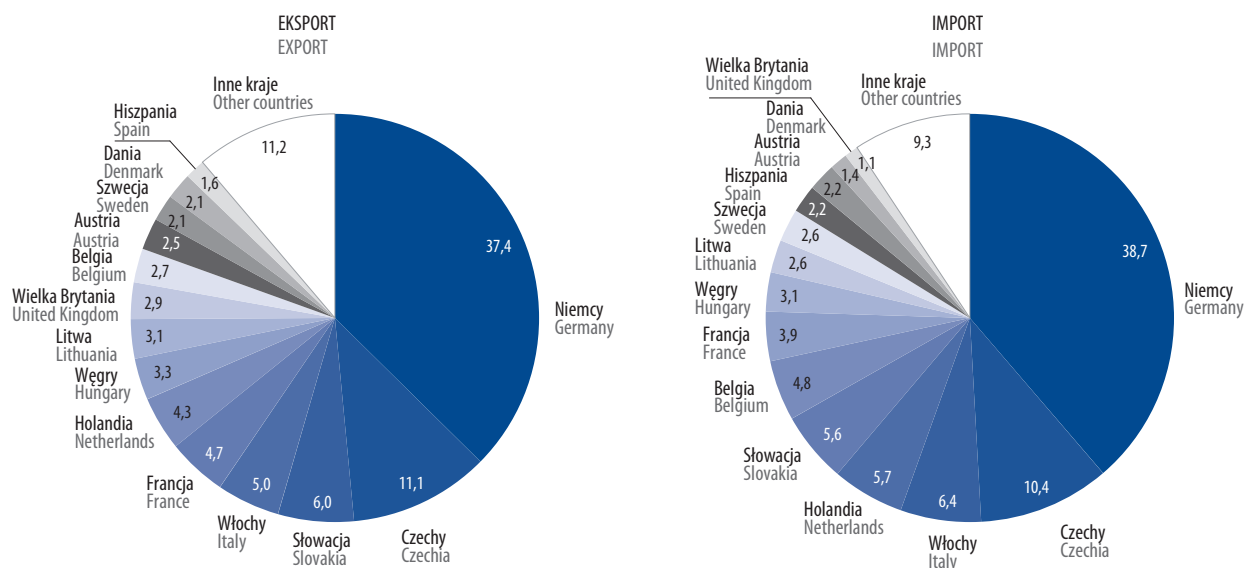
6. Ustalono na podstawie wyników badania reprezentacyjnego; patrz Uwagi metodologiczne, pkt. 20.

5. Data for 2022 (source: Eurostat – road_go_ta_tott – as of 19 August 2023).

6. On the basis of the results of a sample survey; see „Methodological notes”, paragraph 20.

Wykres 5. Struktura przewozów ładunków eksportowanych i importowanych według krajów w 2022 r. (na podstawie liczby ton)

Chart 5. Structure of export and import of goods by countries in 2022 (based on the number of tones)



Największy wzrost przewozów⁷ w transporcie samochodowym w stosunku do 2021 r. odnotowano w przewozach wyposażenia i materiałów wykorzystywanych w transporcie towarów (o 74,4%), mebli i innych wyrobów gdzie indziej niesklasyfikowanych (o 8,5%), surowców wtórnych, odpadów miejskich i innych odpadów (o 5,9%) oraz niemetalicznych wyrobów mineralnych (o 5,9%), w tym pozostałych materiałów budowlanych (o 18,2%). Największy spadek odnotowano w przewozach węgla kamiennego i brunatnego; ropy naftowej i gazu ziemnego (o 36,9%), sprzętu transportowego (o 22,4%), wyrobów włókienniczych i odzieżowych; skór i produktów skórzanych (o 17,2%), drewna i wyrobów z drewna oraz korka (o 16,6%).

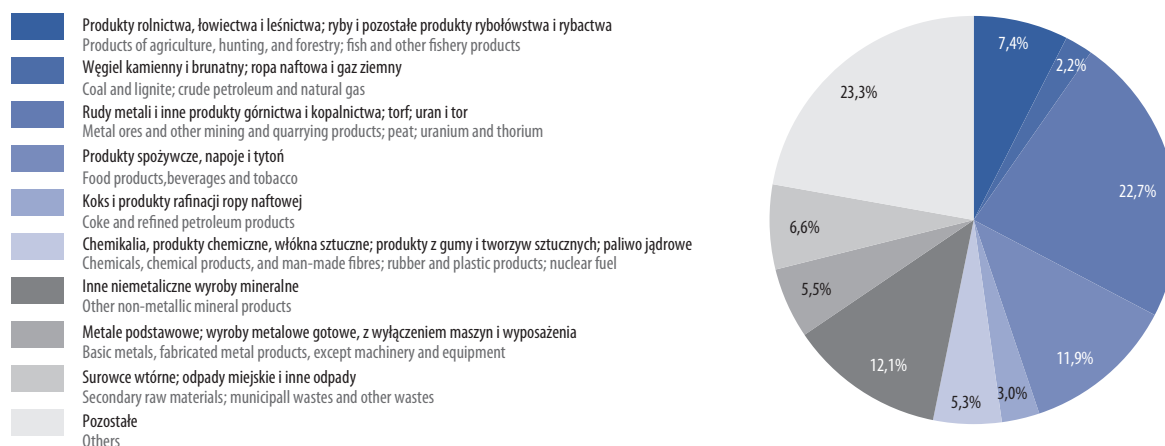
The largest increase in road transport⁷ in relation to 2021 was recorded in the transport of equipment and materials utilised in the transport of goods (by 74.4%), furniture; other manufactured foods n.e.c (by 8.5%), secondary raw materials, municipal wastes and other wastes (by 5.9%) and non-metallic mineral products (by 5.9%) of which other construction materials (by 18.2%). The largest decrease was recorded in the transport of coal and lignite; crude petroleum and natural gas (by 36.9%), transport equipment (by 22.4%), textiles and textile products; leather and leather products (by 17.2%), wood and products of wood and cork (by 16.6%).

7. Ustalono na podstawie wyników badania reprezentacyjnego; patrz Uwagi metodologiczne, pkt. 20.

7. On the basis of the results of a sample survey; see „Methodological notes”, paragraph 20.

Wykres 6. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według grup ładunków w 2022 r. (na podstawie liczby ton)

Chart 6. Structure of road freight transport by group of goods in 2022 (based on the number of tonnes)



W 2022 r. w transporcie samochodowym zarobkowym dominujący udział (75,1% wielkości przewozów w tonach oraz 87,4% – w tonokilometrach) posiadały przedsiębiorstwa zaliczane według Polskiej Klasyfikacji Działalności 2007 do sekcji H „Transport i gospodarka magazynowa”. Firmy te przewiozły 888,7 mln ton (o 6,4% mniej niż przed rokiem) i zrealizowały pracę przewozową na poziomie 308,4 mld tonokilometrów (o 0,5% mniejszą niż w 2021 r.).

Regularna **komunikacja autobusowa**⁸ prowadzona była na 9,3 tys. linii krajowych o ogólnej długości 394,4 tys. km (w 2021 r. – 398,9 tys. km) oraz na 100 liniach międzynarodowych o długości 86,1 tys. km (w 2021 r. – 93,5 tys. km). W ogólnej liczbie linii krajowych dominowały linie podmiejskie, które stanowiły 86,1% (w 2021 r. – 86,9%).

Liczba autobusów⁸ eksploatowanych przez jednostki transportu samochodowego zmniejszyła się wobec 2021 r. o 3,2% i wyniosła 11,5 tys. szt., a łączna pojemność (liczba miejsc pasażerskich) była mniejsza o 1,9%. Autobusy posiadające homologację EURO-3 i dalsze stanowiły 77,2% ogólnej liczby tych pojazdów (w 2021 r. – 70,1%).

W 2022 r. pozytywny wpływ na wyniki w transporcie drogowym miało zniesienie ograniczeń epidemiologicznych po pandemii COVID-19. Na skutek usunięcia restrykcji w podróżowaniu i przemieszczaniu się osób nastąpił wzrost w przewozach pasażerów transportem krajowym i międzynarodowym.

In 2022, the dominant share in road transport for hire or reward (75.1% in tonnes and 87.4% in tonne-kilometres) was observed in enterprises classified according to the Polish Classification of Activities 2007 into the Section H “Transportation and Storage”. Those entities carried 888.7 million tonnes (6.4% less than last year) and they carried out transport performance at the level of 308.4 billion tonne-kilometres (0.5% less than in 2021).

Scheduled **bus services**⁸ attended to 9.3 thousand national lines, with the total length of 394.4 thousand kilometres (398.9 thousand kilometres in 2021) and 100 international lines of the total length 86.1 thousand kilometres (in 2021 – 93.5 thousand kilometres). Among the national lines, suburban lines dominated, which represented 86.1% of the total number of lines (86.9% in previous year).

The number of buses⁸ used by the road transport entities decreased by 3.2% in comparison to 2021 and amounted to 11.5 thousand units, and the total capacity (number of passenger seats) was lower by 1.9%. Buses with homologation from EURO-3 and further constituted 77.2% of total number of these vehicles (in 2021 – 70.1%).

In 2022, the lifting of epidemiological restrictions after the COVID-19 pandemic had a positive impact on the results in road transport. As a result of the removal of restrictions on travel and movement of people, there was an increase in passenger transport by domestic and international transport.

8. Komunikacja w ruchu krajowym i międzynarodowym realizowana przez przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 9 osób; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

8. Bus service providing regular national and international traffic by entities employing more than 9 persons; excluding urban transport.

W 2022 r. transportem autobusowym⁸ przewieziono 214,4 mln pasażerów, tj. o 27,2% więcej niż przed rokiem, przy jednoczesnym wzroście pracy przewozowej w pasażerokilometrach o 56,0%. Zwiększyły się przewozy pasażerów w komunikacji regularnej (o 32,1%), regularnej specjalnej (o 6,6%) i przewozy pozostałe (o 49,8%). W ramach komunikacji regularnej wzrosły przewozy z biletami jednorazowymi (o 28,3%), miesięcznymi (o 34,7%), pracowniczymi (o 23,9%) oraz szkolnymi (o 36,7%).

Przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej były o 33,0% wyższe niż w 2021 r., a praca przewozowa w pasażerokilometrach zwiększyła się o 192,7%. Blisko 94% przewozów realizowanych było w ramach komunikacji regularnej, a około 6% stanowiły przewozy pozostałe (np. wycieczki). Największy udział w przewozach międzynarodowych w dalszym ciągu posiadały przewozy w relacjach z: Niemcami (50,9%), Czechami (15,6%), Francją (4,4%), a także Litwą i Słowacją (po 3,5%).

W przewozach z państwami Unii Europejskiej znaczny wzrost odnotowano w transporcie pasażerów do: Estonii (11-krotny), Litwy (8-krotny), Słowacji (7-krotny), Austrii (4-krotny), Danii (3-krotny), Węgier (3-krotny), Czech (3-krotny) i Niemiec (2-krotny). Zwiększyły się również przewozy do krajów spoza UE: Białorusi (o 61,3%), Norwegii (o 54,5%), Szwajcarii (o 51,2%), Wielkiej Brytanii (o 33,6%). Spadek przewozów pasażerów odnotowano jedynie w relacji z Rumunią (o 50,0%) i Słowenią (o 25,0%).

W transporcie autobusowym⁸ nadal największą rolę odgrywały przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób. W 2022 r. posiadały one 7,5 tys. autobusów o łącznej pojemności 455,5 tys. miejsc, co oznacza, że skupiały 65,1% autobusów oraz 70,7% pojemności tego taboru. Przedsiębiorstwa te przewiozły 156,3 mln pasażerów (o 26,3% więcej niż w 2021 r.) i wykonały pracę przewozową wynoszącą 5,6 mld pasażerokilometrów. W ramach komunikacji krajowej przedsiębiorstwa te przewiozły 155,9 mln pasażerów (o 26,2% więcej niż w roku poprzednim), a w komunikacji międzynarodowej tak, jak w 2021 r. – 0,4 mln pasażerów. Udział tych przedsiębiorstw w ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów wyniósł 72,9%, a w wykonanej pracy przewozowej – 48,1%.

In 2022, bus transport⁸ carried 214.4 million of passengers, which was 27.2% more than in the previous year, while the transport performance in passengerkilometres was higher by 56.0% in comparison with 2021. Scheduled services increased (by 32.1%), as well as special scheduled services (by 6.6%) and other carriage (by 49.8%). Within scheduled services the following services increased: carriage with single use tickets (by 28.3%), carriage with monthly tickets (by 34.7%), carriage with employee tickets (by 23.9%) and with school tickets (by 36.7%).

The carriage of passengers in international transport was 33.0% higher in comparison with 2021 and the transport performance in passengerkilometres increased by 192.7%. Almost 94% of bus transport was carried out as part of scheduled transport and about 6% within other carriage (i.e. excursions). The biggest share in total carriage of passengers in international transport was still in relation to: Germany (50.9%), Czechia (15.6%), France (4.4%) as well as Lithuania and Slovakia (3.5% each).

In transport with European Union countries, a significant increase was recorded in the transport of passengers to: Estonia (11 times), Lithuania (8 times), Slovakia (7 times), Austria (4 times), Denmark (3 times), Hungary (3 times), Czechia (3 times) and Germany (2 times). Transport to non-EU countries also increased: Belarus (by 61.3%), Norway (by 54.5%), Switzerland (by 51.2%) and Great Britain (by 33.6%). A decrease in passenger transport was recorded only in relation to Romania (by 50.0%) and Slovenia (by 25.0%).

Enterprises employing more than 49 persons still played the greatest role within bus transport⁸. They owned 7.5 thousand buses with total capacity of 455.5 thousand seats, which means that they concentrated 65.1% of bus fleet and 70.7% of total capacity. Those enterprises carried 156.3 million of passengers (26.3% more than the previous year) and reached transport performance of 5.6 billion of passenger kilometres. Within national transport these enterprises carried 155.9 million of passengers (i.e. 26.2% more than in the previous year) and in international transport, as in 2021 – 0.4 million passengers. The share of these enterprises in total transport amounted to 72.9% for the number of carried passengers and 48.1% for the transport performance.

8. Komunikacja w ruchu krajowym i międzynarodowym realizowana przez przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 9 osób; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

8. Bus service providing regular national and international traffic by entities employing more than 9 persons; excluding urban transport.

W 2022 r. **komunikacja miejska**⁹ realizowana była przez **przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej** na ogólnej długości linii komunikacyjnych wynoszącej 58,1 tys. km, tj. mniejszej o 2,8% niż w 2021 r. W skali roku zmniejszyła się liczba autobusów (o 5 szt.), tramwajów (o 13 szt.) i trolejbusów (o 6 szt.). Z ogólnej liczby autobusów 61,4% stanowiły pojazdy w wieku do 10 lat. Podmioty komunikacji miejskiej posiadały 2 140 autobusów na alternatywne paliwo (w 16 województwach), tj. 17,4% ogólnej liczby tych pojazdów, w tym najwięcej z nich użytkowano w województwach: mazowieckim (705 szt.), śląskim (411 szt.), małopolskim (183 szt.) i podkarpackim (173 szt.). Liczba autobusów komunikacji miejskiej przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych zwiększyła się o 0,3%, a ich udział w ogólnej liczbie autobusów wzrósł z 94,4% w 2021 r. do 94,8% w 2022 r. Wyższa była również liczba tramwajów przystosowanych do przewozu tych osób – o 6,7% (ich udział w ogólnej liczbie tramwajów zwiększył się z 45,7% do 49,0%).

Taborem komunikacji miejskiej przewieziono 3 059,8 mln pasażerów, tj. o 22,3% więcej niż w 2021 r. Ponadto przewozy w ramach komunikacji miejskiej w połowie województw świadczyły również przedsiębiorstwa komunikacji między-miastowej. Autobusami tych firm (0,1 tys. pojazdów) przewieziono 2,4 mln pasażerów, tj. o 20,0% więcej niż przed rokiem.

Dominującą pozycję w komunikacji miejskiej⁹ w 2022 r. posiadały nadal podmioty o liczbie pracujących powyżej 49 osób. Firmy te koncentrowały 93,3% ogólnej liczby autobusów (11,5 tys. o łącznej pojemności 1 217,3 tys. miejsc), 99,1% tramwajów (3,0 tys. szt. o liczbie miejsc 492,8 tys.) i 100,0% trolejbusów (0,2 tys. szt. o pojemności 23,7 tys. miejsc) oraz przewiozły 98,7% ogólnej liczby pasażerów (3 020,2 mln).

W 2022 r. długość linii **warszawskiego metra** zwiększyła się o 6 km wobec roku poprzedniego i wyniosła 42 kilometry. Metro dysponowało większą liczbą wagonów niż przed rokiem (486 szt.), a ich łączny przebieg był większy o 9,6%. Liczba przewiezionych pasażerów zwiększyła się o 41,0% wobec 2021 r. i wyniosła 165,0 mln.

In 2022, **public transport**⁹ was provided by **public transport enterprises** on the overall length of transportation network smaller by 2.8% than in 2021 and amounted to 58.1 thousand kilometres. The number of buses operated by the urban transport decreased annually by 5 vehicles, trams by 13 cars and trolleybuses by 6 vehicles. Vehicles aged 10 and less accounted for over 61.4% of total number of buses. Urban transport enterprises had 2 140 buses running on alternative fuels (in 16 voivodships), that means 17.4% of total amount of buses, of which the most of them was operated in Mazowieckie Voivodship (705 units), Śląskie (411 units), Małopolskie (183 units) and Podkarpackie (173 units). The number of buses adjusted to carrying the disabled increased by 0.3%, and its share in total amount of buses increased from 94.4% in 2021 to 94.8% in 2022. The number of trams adjusted to carrying the disabled was also higher – by 6.7% (its share in total number of trams increased from 45.7% in 2021 to 49.0% in 2022).

The urban transport fleet carried 3 059.8 million of passengers, which was 22.3% more than in 2021. Moreover the carriage of passengers in urban transport was carried out in half of the voivodships by enterprises carried out inter-urban transport as the main activity. Buses of these companies (0.1 thousand of vehicles) carried 2.4 million of passengers i.e. 20.0% more than in previous year).

Enterprises employing more than 49 persons still held the dominating position in urban transport⁹ in 2022. These enterprises concentrated 93.3% of total number of buses (11.5 thousand with the total capacity of 1 217.3 thousand seats), 99.1% of trams (3.0 thousand units with 492.8 thousand seats) and 100.0% of trolleybuses (0.2 thousand units with the capacity of 23.7 thousand seats) and carried 98.7% of the total number of passengers (3 020.2 million).

In 2022 the length of the **Warsaw metro** line increased by 6 km compared to the previous year and amounted to 42 kilometres. The higher number of railcars (486 units) remained at the metro disposal and total wagon-kilometres was higher by 9.6%. The number of carried passengers was 41.0% more than in 2021 and amounted to 165.0 million.

9. Prowadzona przez jednostki o liczbie pracujących powyżej 9 osób.

9. Entities employing more than 9 persons.

W 2022 r. na **transport lotniczy** w Polsce wpłynęły przede wszystkim dwa czynniki, tj. poprawa sytuacji epidemiologicznej po pandemii COVID-19 oraz inwazja Federacji Rosyjskiej na Ukrainę. Pierwszy z nich głównie spowodował wzrost liczby pasażerów podróżujących drogą lotniczą, w konsekwencji prowadząc w ciągu roku do wzmocnienia ruchu pasażerów we wszystkich polskich portach. Drugi z czynników wymusił na niektórych przewoźnikach lotniczych wprowadzenie zmian w siatce połączeń, m.in. w lutym 2022 r. zawieszono loty pomiędzy Polską a Ukrainą oraz – na skutek nałożonych na Federację Rosyjską sankcji – pomiędzy Polską a Federacją Rosyjską. Ponadto spowodował nadzwyczajny wzrost ruchu ładunków w portach położonych blisko granicy z Ukrainą.

Według ewidencji Urzędu Lotnictwa Cywilnego ogólna **liczba samolotów** zarejestrowanych w kraju w lotnictwie cywilnym w 2022 r. wynosiła 1 531 szt. i była większa o 51 szt. w porównaniu ze stanem notowanym przed rokiem. W skali roku zwiększyła się liczba samolotów śmigłowych (o 56 szt.) i odrzutowych (o 13 szt.), spadła natomiast liczba samolotów turbośmigłowych (o 18 szt.).

Transport lotniczy rozkładowy¹⁰, według stanu w dniu 31 grudnia 2022 r., dysponował 99 samolotami, tj. liczbą o 5 szt. większą niż przed rokiem. Ogólna liczba miejsc pasażerskich w tych samolotach zwiększyła się o 0,1%. Jednocześnie wyraźnie wzrósł współczynnik wykorzystania miejsc pasażerskich (z 68,6% w 2021 r. do 81,3% w 2022 r.) i współczynnik wykorzystania udźwigu handlowego (z 55,9% do 63,8%).

Regularny pasażerski transport lotniczy¹⁰ w 2022 r. prowadzony był na 175 trasach (23 krajowych i 152 międzynarodowych). Liczba państw, z którymi utrzymywana była regularna komunikacja lotnicza wyniosła 42 i była o 4 kraje większa niż w 2021 r.

W 2022 r. **transportem lotniczym**¹⁰ przewieziono 12 892,9 tys. **pasażerów**, tj. o 84,3% więcej niż przed rokiem. Odnotowano wzrost zarówno w przewozach międzynarodowych (o 82,3%), jak i krajowych (o 104,3%). Przewozy pasażerów wykonane przez polskich przewoźników transportu lotniczego rozkładowego (regularnego) zwiększyły się w skali roku o 92,6%, wzrósł też ich udział w przewozach pasażerów ogółem wykonanych przez polskich przewoźników lotniczych (z 59,4% do 62,1%).

Przewozy ładunków transportem lotniczym¹⁰ w 2022 r. wyniosły 119,0 tys. ton, tj. o 31,2% więcej niż przed rokiem i o 54,4% więcej niż w 2019 r. Wzrost w porównaniu z 2021 r.

In 2022 **air transport** was primarily affected by two factors, i.e. the improvement of the epidemiological situation after the COVID-19 pandemic, and the Russian Federation's invasion of Ukraine. The first of them mainly caused an increase in the number of passengers travelling by air, consequently leading to an annual growth in passenger traffic at all Polish airports. The second factor forced some air carriers to introduce changes in the air connection network, e.g. in February 2022 flights between Poland and Ukraine, and – as a result of the sanctions imposed on the Russian Federation – between Poland and the Russian Federation were suspended. In addition, it remarkably intensified cargo traffic at airports located close to the border with Ukraine.

According to the register of the Civil Aviation Authority the total **number of airplanes** registered in Polish civil aviation in 2022 amounted to 1 531 units and it was higher by 51 units than the figures noted in the previous year. In comparison to 2021 the growth was observed in the number of propeller aircraft (by 56 units) and jet aircraft (by 13 units), but the number of turboprop aircraft dropped (by 18 units).

Scheduled air transport¹⁰, as of 31 December 2022, had 99 aircraft at its disposal, i.e. 5 units more in comparison with the previous year. The total number of passenger seats in the aircraft increased by 0.1%. At the same time, the passenger load factor rose significantly (from 68.6% in 2021 to 81.3% in 2022) as well as weight load factor (from 55.9% to 63.8%).

In 2022 scheduled passenger air transport¹⁰ was carried out at 175 routes (23 domestic and 152 international). The number of countries with which scheduled air connections were maintained amounted to 42, growing by 4 compared to 2021.

In 2022 there were 12 892.9 thousand **passengers** carried by **air transport**¹⁰, i.e. 84.3% more than in the previous year. The rise was observed in international air transport (by 82.3%) as well as in domestic air transport (by 104.3%). Carriage of passengers by the Polish air carriers which provided scheduled (regular) air service increased by 92.6% and their share in the total carriage performed by the Polish air carriers went up (from 59.4% to 62.1%)

In 2022, 119.0 thousand tonnes of **freight/mail** were carried by **air transport**¹⁰, i.e. by 31.2% more than a year ago and by 54.4% more than in 2019. International transport of

10. Dotyczy polskich przewoźników.

10. With regard to Polish entities.

odnotowano w przewozach międzynarodowych (o 31,3%), natomiast niewielki spadek – w przewozach krajowych (o 1,7%). Udział przewozów ładunków przez polskich przewoźników transportu lotniczego rozkładowego (regularnego) w przewozach ładunków ogółem wykonanych przez polskich przewoźników lotniczych zmalał do 63,8% (przed rokiem wyniósł 79,5%).

Ruch samolotów w polskich portach lotniczych w 2022 r. był o 38,7% większy niż w 2021 r. Liczba startów i lądowań samolotów obcych zwiększyła się o 67,2%, a samolotów polskich – o 14,2%.

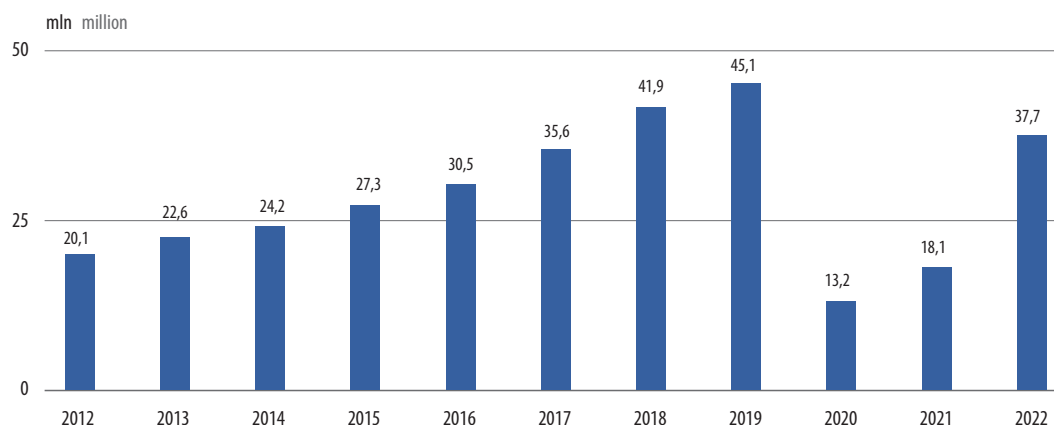
W 2022 r. **ruch pasażerów w polskich portach lotniczych** (nie licząc pasażerów tranzytowych) zwiększył się aż o 108,3% w porównaniu z 2021 r., jednak nie osiągnął on jeszcze poziomu sprzed pandemii COVID-19. W przewozach lotniczych międzynarodowych liczba obsługiwanych pasażerów była większa o 107,6%, a w przewozach lotniczych krajowych – o 116,8%. Samoloty polskie startujące lub lądujące w polskich portach lotniczych przewiozły 32,2% ogólnej liczby pasażerów (przed rokiem – 37,5%). We wszystkich polskich portach lotniczych odnotowano wzrost łącznej liczby pasażerów przybyłych i odprawionych, tj. w: Lublinie (o 204,0%), Rzeszowie (o 168,0%), Łodzi (o 158,8%), Bydgoszczy (o 155,1%), Olsztynie-Mazurach (o 141,2%), Krakowie (o 140,9%), Szczecinie (o 130,9%), Gdańsku (o 113,0%), Poznaniu (o 112,7%), Warszawie-Modlinie (o 112,2%), Wrocławiu (o 103,5%), Zielonej Górze (o 96,5%), Warszawie (o 93,4%) i Katowicach (o 90,5%). Port w Zielonej Górze jako jedyny w Polsce zarejestrował w 2022 r. większy ruch pasażerów niż w 2019 r. – przed pandemią (łączna liczba pasażerów przybyłych i odprawionych zwiększyła się o ok. 8 tys.).

freight/mail rose by 31.3%, whereas a slight decrease was noted in domestic transport – by 1.7% comparing to 2021. The share of freight/mail carriage performed by the Polish air carriers which provided scheduled (regular) air service in total freight/mail carriage performed by the Polish air carriers decreased to 63.8% (from 79.5% in the previous year).

Aircraft traffic at Polish airports was higher by 38.7% in 2022 in comparison with 2021. The number of take-offs and landings of foreign aircraft increased by 67.2%, whereas Polish aircraft – by 14.2%.

In 2022 **passenger traffic at Polish airports** (excluding direct transit passengers) increased markedly by 108.3% in comparison with 2021, but overall it has yet to reach pre-COVID-19 level. The number of passengers carried in international air transport rose by 107.6% and in domestic air transport – by 116.8%. The Polish aircraft taking-off or landing at the Polish airports carried 32.2% of the total number of passengers (37.5% in the previous year). All Polish airports recorded an increase in the total number of passenger arrivals and departures, i.e.: Lublin (by 204.0%), Rzeszów (by 168.0%), Łódź (by 158.8%), Bydgoszcz (by 155.1%), Olsztyn-Mazury (by 141.2%), Kraków (by 140.9%), Szczecin (by 130.9%), Gdańsk (by 113.0%), Poznań (by 112.7%), Warszawa-Modlin (by 112.2%), Wrocław (by 103.5%), Zielona Góra (by 96.5%), Warszawa (by 93.4%) and Katowice (by 90.5%). Zielona Góra airport was the only one in Poland to register higher passenger traffic in 2022 than in 2019 before the pandemic (the total number of passenger arrivals and departures at the airport boosted by approx. 8 thousand).

Wykres 7. Ruch międzynarodowy pasażerów w portach lotniczych (przyjazdy i wyjazdy)
Chart 7. International passenger traffic at airports (arrivals and departures)



W polskich portach lotniczych w 2022 r. przeładowano 204,0 tys. ton ładunków (łącznie z przesyłkami pocztowymi), tj. o 41,0% więcej niż w 2021 r. i o 40,6% więcej niż w 2019 r. W ruchu międzynarodowym masa ładunków przeładowanych wzrosła w porównaniu z rokiem poprzednim o 41,1%, przy czym masa ładunków załadowanych na samoloty odlatające do portów zagranicznych zwiększyła się o 14,8%, natomiast wyładowanych z samolotów przybywających z portów zagranicznych – aż o 64,4%. Największy przyrost w skali roku masy ładunków w ruchu międzynarodowym odnotowano w portach lotniczych w Lublinie (blisko 54-krotny) i Rzeszowie (blisko 38-krotny). Tym samym wolumen ładunków przetransportowanych do/z ww. portów drogą lotniczą w 2022 r. należy uznać za rekordowy w historii każdego z nich. Masa ładunków przeładowanych w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym zwiększyła się o 35,9%.

W 2022 r. żeglugą śródlądową przewieziono 2,1 mln ton ładunków, przy wykonanej pracy przewozowej wynoszącej 445,1 mln tonokilometrów. W porównaniu z 2021 r. przewozy były mniejsze o 40,1%, a praca przewozowa – o 9,7%. Przewozy ładunków w transporcie międzynarodowym zmniejszyły się o 19,4%; spadek przewozów ładunków importowanych (o 45,2%), których udział w ogólnych przewozach w transporcie międzynarodowym zmniejszył się z 4,8% w 2021 r. do 3,3% w 2022 r.; spadek eksportowanych (o 25,5%), których udział w przewozach ładunków w transporcie międzynarodowym zmniejszył się z 15,6% do 14,4%. Przewozy ładunków między portami zagranicznymi były mniejsze o 16,7%.

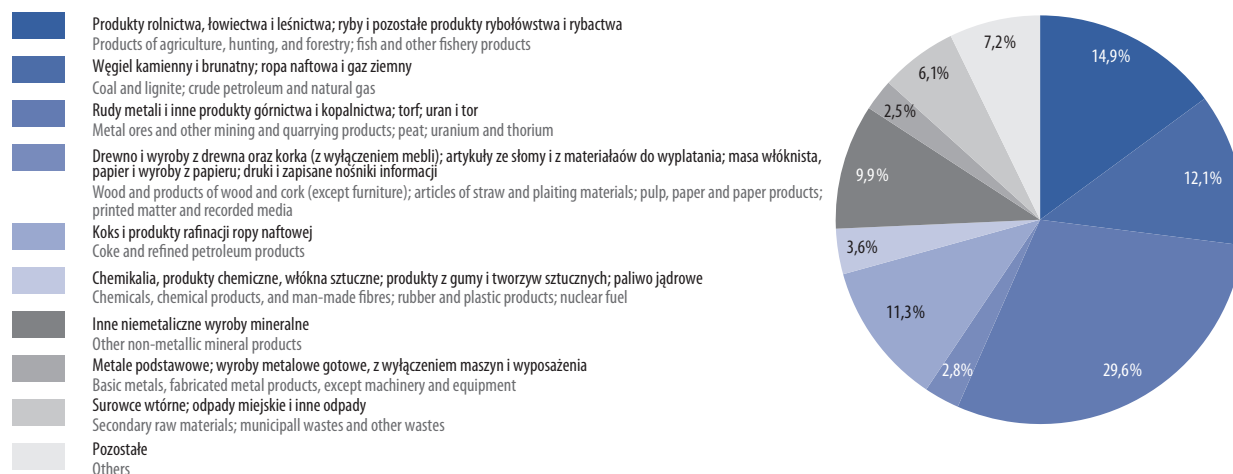
W transporcie krajowym odnotowano spadek przewozów ładunków (o 61,1%); ich udział w przewozach ładunków ogółem zmniejszył się z poziomu 49,5% w 2021 r. do 32,1% w 2022 r.

In 2022 the amount of **freight/mail loaded and unloaded at Polish airports** reached 204.0 thousand tonnes, i.e. by 41.0% more than in 2021 and by 40.6% more than in 2019. The freight/mail mass rose compared to the previous year by 41.1% in international traffic, i.e. the freight/mail mass loaded into the aircraft departing to foreign airports increased by 14.8% and the freight/mail mass unloaded from the aircraft arriving from foreign airports – markedly by 64.4%. The largest year-on-year growth in the mass of cargo in international traffic was recorded at Lublin and Rzeszów airports, i.e. compared to 2021 an approx. 54-fold increase in a total mass of freight/mail loaded and unloaded was noted at Lublin airport and an approx. 38-fold increase at Rzeszów airport. The amount of freight/mail transported by air from/to the above-mentioned airports in 2022, should be concomitantly considered record-breaking in the history of each of them. The freight/mail mass loaded and unloaded at Polish airports in domestic traffic went up by 35.9%.

In 2022, 2.1 million tonnes of goods were carried by inland waterway fleet, with a transport performance amounted to 445.1 million tonne-kilometres. In comparison to 2021, the carriage of goods was lower by 40.1%, and transport performance decreased by 9.7%. International transport of goods decreased by 19.4%. There was also a decrease in the imports of goods (by 45.2%) whose share in the total carriage of goods in international traffic shrank from 4.8% in 2021 to 3.3% in 2022; while the volume of exports was also lower (by 25.5%) and their share in the total carriage of goods in international traffic declined from 15.6% to 14.4%. The transport between inland ports abroad was lower by 16.7%.

Domestic transport of goods declined (by 61.1%), and its share in the total carriage of goods decreased from 49.5% in 2021 to 32.1% in 2022.

Wykres 8. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według grup ładunków w 2022 r.
Chart 8. Structure of goods transport by inland waterways by groups of goods in 2022



Największy udział w ogólnych przewozach ładunków żeglugą śródlądową miały przewozy rud metali i innych produktów górnictwa i kopalnictwa; torfu; uranu i toru.

Liczba pasażerów przewiezionych żeglugą śródlądową wyniosła 1 100,9 tys. i była większa o 11,6% niż w 2021 r. Wykonana przy przewozach pasażerów praca przewozowa w porównaniu z 2021 r. zwiększyła się o 4,8%. Podobnie jak przed rokiem wszystkie przewozy realizowane były w komunikacji krajowej, a średnia odległość na jaką przewieziono 1 pasażera wyniosła 12 km.

W 2022 r. żeglugą przybrzeżną przewieziono 739,9 tys. pasażerów, tj. o 9,1% mniej w stosunku do roku poprzedniego, przy jednoczesnym spadku pracy przewozowej o 7,1%. Wszystkie przewozy realizowane statkami morskiej przybrzeżnej floty transportowej odbywały się w komunikacji krajowej, a średnia odległość przewozu 1 pasażera wyniosła 11 km.

Morska flota transportowa polskich armatorów i operatorów na koniec 2022 r. liczyła 88 statków o łącznej nośności (DWT) 2 728,0 tys. ton (o 5,2% więcej niż w 2021 r.) i pojemności brutto (GT) 1 960,1 tys. (o 4,5% większej niż w 2021 r.). Średni wiek statku w 2022 r. wyniósł 19,0 lat (przed rokiem – 18,4 lat).

The largest share in total transport of goods by inland waterway had the carriage of metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium.

The number of passengers transported by inland waterway fleet amounted to 1 100.9 thousands and was higher by 11.6% than in 2021. The passenger transport performance increased by 4.8% compared to 2021. Following the previous year, all transport was carried out as part of domestic service, and the average distance per passenger was 12 km.

In 2022, coastal shipping companies carried 739.9 thousand passengers, i.e. 9.1% less than in the previous year, with a simultaneous decrease of 7.1% in the volume transport performance. All carriages by the coastal shipping fleet took place in domestic traffic, and the average distance travelled by 1 passenger amounted to 11 km.

At the end of 2022, maritime cargo-carrying fleet belonged to Polish owners and operated by Polish companies, comprised 88 ships with deadweight (DWT) of 2 728.0 thousand tonnes (i.e. 5.2% more than in 2021) and the gross tonnage (GT) of 1 960.1 thousand (an increase of 4.5% compared to 2021). In 2022, the average age of a ship was 19.0 years (18.4 years in the previous year).

Morską flotą transportową polscy przewoźnicy morscy przewieźli 8,4 mln ton ładunków, tj. o 12,0% mniej niż przed rokiem, natomiast praca przewozowa w tonokilometrach była większa o 53,6%. Żegluga regularną przewieziono 8,2 mln ton, notując spadek przewozów o 5,8% (praca przewozowa zwiększyła się o 65,2%). W żegludze nieregularnej przewieziono 0,2 mln ton ładunków, tj. o 75,6% mniej (praca przewozowa była mniejsza o 73,0%). W relacji z portami polskimi przewieziono 7,6 mln ton ładunków, tj. o 6,9% mniej niż w 2021 r., przy czym spadek dotyczył zarówno ładunków wywiezionych, jak i przywiezionych (odpowiednio o 4,4% i 9,5%). Pomędzy portami zagranicznymi przewozy zwiększyły się o 0,4%.

Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego zmniejszyły o 4,9%, a ich udział w całości przewozów zwiększył się z 23,0% w 2021 r. do 24,8% w 2022 r. Pomędzy portami polskimi w 2022 r. nie odnotowano przewozów ładunków polskiego handlu zagranicznego.

W 2022 r. żegluga morską przewieziono 732,3 tys. pasażerów, tj. o 8,7% więcej niż w 2021 r., przy jednoczesnym wzroście pracy przewozowej o 4,6%. Średnia odległość przewozu 1 pasażera wynosiła 216 km (w 2021 r. – 225 km). Zdecydowana większość przewozów (83,3%) realizowana była w żegludze promowej, w której zanotowano wzrost o 5,9% w stosunku do 2021 r.

Do polskich portów morskich w 2022 r. zawinęło 19,9 tys. statków (o 2,4% więcej niż w 2021 r.), o łącznej pojemności netto (NT) 122,5 mln ton, tj. o 15,8% większej niż przed rokiem. Łączna nośność tych statków wyniosła 217,1 mln ton i była o 20,8% większa niż w 2021 r. Podobnie jak przed rokiem najwięcej statków wpływało pod banderami: cypryjską (4,1 tys.), polską (3,9 tys.), niemiecką (1,8 tys.) i bahamską (1,6 tys.).

Polish sea carriers transported 8.4 million tonnes of freight with the maritime cargo-carrying fleet, i.e. 12.0% less than in the previous year, and the transport performance measured in tonne-kilometres increased by 53.6%. The freight carried as liner shipping service amounted to 8.2 million tonnes and decreased by 5.8% (the corresponding transport performance increased by 65.2%). The freight carried as tramp service amounted to 0.2 million tonnes, i.e. 75.6% less than in the previous year (the transport performance decreased by 73.0%). The freight carried between seaports in Poland totalled 7.6 million, i.e. 6.9% less than in 2021, in particular the decrease impacted both the cargo leaving those ports and the cargo transported to them (by 4.4% and 9.5%, respectively). The freight between the seaports abroad grew annually by 0.4%.

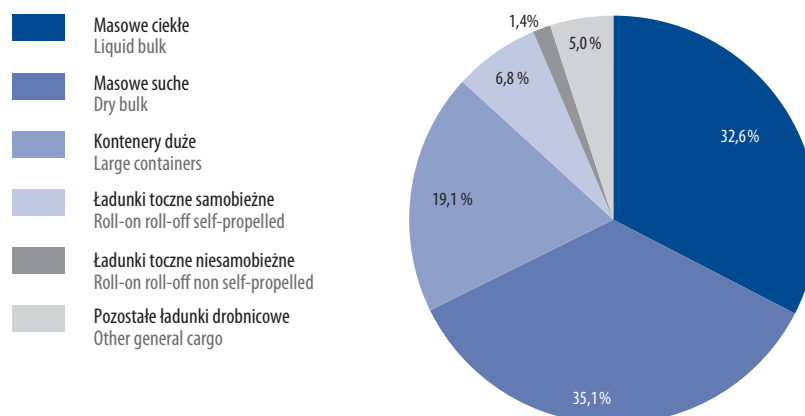
Foreign trade cargo transport decreased by 4.9% and its share in the total freight increased from 23.0% in 2021 to 24.8% in 2022. No freight of Polish foreign trade was reported between seaports in Poland in 2022.

In 2022, maritime shipping companies carried 732.3 thousand passengers i.e. 8.7% more than in 2021, which corresponded to an increase of 4.6% in the transport performance volume. The average distance travelled by 1 passenger amounted to 216 km (225 km – in 2021). The vast majority of journeys (83.3%) was carried out by ferry shipping, which increased by 5.9% compared to 2021.

In 2022, 19.9 thousand ships arrived at Polish seaports (2.4% more than in 2021) with a total net tonnage (NT) of 122.5 million tonnes, i.e. 15.8% more than in previous year. The total deadweight of these ships amounted to 217.1 million tonnes, i.e. 20.8% more than in 2021. Following the previous year's pattern, the largest number of vessels entered under the flags of: Cyprus (4.1 thousand), Poland (3.9 thousand), Germany (1.8 thousand) and Bahamas (1.6 thousand).

Wykres 9.
Chart 9.

Struktura obrotów ładunkowych w portach morskich według kategorii ładunkowych w 2022 r.
Structure of cargo traffic by groups of cargo in 2022



Obroty ładunkowe w polskich portach morskich (międzynarodowy obrót morski i kabotaż) w 2022 r. wyniosły 119,0 mln ton, tj. o 23,1% więcej niż w poprzednim roku. Wzrost obrotów zanotowano w następujących kategoriach ładunkowych: ładunki masowe suche (o 46,2%), ładunki masowe ciekłe (o 29,9%), ładunki toczne niesamobieżne (o 18,9%) i pozostałe ładunki drobnicowe (o 17,3%), a spadek w kategoriach ładunki toczne samobieżne (o 6,6%) i kontenery duże (o 1,6%).

W strukturze obrotów ładunkowych największy udział miały ładunki masowe suche – 35,1% (w 2021 r. – 29,5%) oraz ładunki masowe ciekłe – 32,6% (w 2021 r. – 30,9%), a także kontenery duże – 19,1% (w 2021 r. – 23,9%).

Śród portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, wzrost obrotów ładunkowych odnotowano w portach: Gdańsk (o 40,3%), Świnoujście (o 16,5%), Szczecin (o 13,2%) i Gdynia (o 1,5%). Spadek zanotowano w porcie Police (o 11,9%). Udział tych portów w ogólnych obrotach ładunkowych w 2022 r. kształtował się następująco: Gdańsk – 53,1%, Gdynia – 19,4%, Świnoujście – 16,8%, Szczecin – 9,4% oraz Police – 1,0%.

W międzynarodowym obrocie morskim w 2022 r. przeładowano łącznie 113,9 mln ton ładunków, tj. o 23,1% więcej niż w 2021 r. Dominujący udział miały obroty z krajami Europy, tj. 60,5% (w 2021 r. – 68,0%). Obroty z krajami Unii Europejskiej stanowiły 41,4% (w 2021 r. – 41,7%), z których największy udział w międzynarodowym obrocie morskim miały: Szwecja – 10,1%, Niemcy – 7,2%, Holandia – 5,9%. Z pozostałych europejskich krajów największy udział dotyczył Rosji – 7,8% oraz Norwegii – 5,8% i Wielkiej Brytanii – 5,5%. Z krajami Afryki obroty stanowiły 14,7% międzynarodowego obrotu morskiego portów polskich, obu Ameryk – 11,9%, Azji – 10,3% oraz Australii i Oceanii – 2,5%.

In 2022, cargo traffic at Polish seaports (international maritime traffic and cabotage) amounted to 119.0 million tonnes, i.e. 23.1% more than in previous year. Growth was recorded in the following cargo categories: dry bulk (by 46.2%), liquid bulk (by 29.9%), ro-ro non-self-propelled (by 18.9%) and other general cargo (by 17.3%), while a decrease was recorded in the following cargo groups: ro-ro self-propelled (by 6.6%) and large containers (by 1.6%).

The breakdown of cargo traffic was predominated by: dry bulk – 35.1% (29.5% in 2021), liquid bulk – 32.6% (30.9% in 2021) and large containers – 19.1% (23.9% in 2021).

Among the Polish seaports of basic importance for the national economy, an increase of cargo traffic was reported in the following seaports: Gdańsk (by 40.3%), Świnoujście (by 16.5%), Szczecin (by 13.2%), Gdynia (by 1.5%). A decrease was recorded in the port of Police (by 11.9%). The share of these ports in total cargo traffic in 2022 was as follows: Gdańsk – 53.1%, Gdynia – 19.4%, Świnoujście – 16.8%, Szczecin – 9.4% and Police – 1.0%.

A total of 113.9 million tonnes of freight was handled of as part of international maritime traffic in 2022, 23.1% more than in 2021. The dominant share was with the European countries, i.e. 60.5% (68.0% in 2021). The traffic with the EU members accounted for 41.4% (41.7% in 2021), of which the largest commitment had: Sweden – 10.1%, Germany – 7.2%, Netherlands – 5.9%. Of the remaining European countries, Russia – 7.8%, Norway – 5.8% and the UK – 5.5% were the prevailing ones. The cargo handled in relation with partner ports in Africa accounted for 14.7% of the international maritime freight through Polish ports, Americas – 11.9%, Asia – 10.3%, Australia and Oceania – 2.5%.

W 2022 r. obroty ładunkami tranzytowymi wyniosły 16,2 mln ton i był wyższy o 12,9% niż w 2021 r. Wzrost obrotu zanotowano w grupach ładunki masowe ciekłe (o 242,2%), których udział w ogólnych obrotach ładunkami tranzytowymi wzrósł z 11,0% w 2021 r. do 33,4% w 2022 r. oraz pozostałe ładunki drobnicowe (o 56,6%). Spadek odnotowano w grupach: toczne samobieżne (o 90,0%), których udział w ogólnych obrotach ładunkami tranzytowymi spadł z 4,7% w 2021 r. do 0,4% w 2022 r., kontenery duże (o 22,3%), toczne niesamobieżne (o 6,9%) i masowe suche (o 1,5%).

Wzrost obrotów ładunkami tranzytowymi odnotowano w głównych polskich portach: Gdyni (o 46,4%), Szczecinie (o 11,8%), Gdańsku (o 11,3%) oraz Świnoujściu (o 9,0%). Podobnie jak przed rokiem, w Elblągu nie odnotowano obrotów tranzytowych. W 2022 r. port Gdańsk utrzymał największy udział w obrocie ładunkami tranzytowymi ogółem (79,3% wobec 80,4% w 2021 r.).

W 2022 r. w **terminalach intermodalnych** zlokalizowanych na terenie Polski przeładowano łącznie 5,6 mln szt. kontenerów, z czego ponad 57,2% obsłużono w terminalach morskich. Dominowały kontenery 40', których udział wyniósł 65,1%. W ogólnej liczbie przeładunków udział poszczególnych gałęzi transportu kształtował się następująco: transport morski – 35,1%, transport samochodowy – 31,1%, transport kolejowy – 33,8%. W terminalach morskich w transporcie lądowym dominował transport samochodowy, w którym przeładowano ponad 70,8% kontenerów obsłużonych w ramach ich działalności. Z ponad 84,6 mln ton ładunków skonteneryzowanych przeładowanych w terminalach intermodalnych, największy udział stanowiła grupa towary nieznane (61,6%).

W 2022 r. transportem samochodowym intermodalnym przewieziono 26,3 mln ton ładunków w kontenerach. Udział przewozów krajowych wyniósł 98,6%. Najwięcej ładunków transportem samochodowym intermodalnym krajowym przewieziono do/z województw łódzkiego (26,4%) i pomorskiego (15,1%).

W ramach **transportu intermodalnego transportem kolejowym** przewieziono o 3,4% kontenerów (z ładunkami i pustych) mniej niż w 2021 r., przy czym wzrosła liczba kontenerów w komunikacji krajowej (o 4,4%), spadła natomiast w komunikacji międzynarodowej (o 5,6%). Udział komunikacji międzynarodowej w liczbie przewiezionych kontenerów spadł z 77,9% w 2021 r. do 76,2% w 2022 r. Masa przewiezionych ładunków w kontenerach była mniejsza o 2,2% niż w 2021 r. (w komunikacji międzynarodowej – o 3,4%). Liczba przewiezionych nadwozi samochodowych „swap body” spadła o 49,6%, a liczba naczep ciężarowych – o 63,3%. Udział masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewiezionych transportem kolejowym wyniósł 9,9% (w 2021 r. – 10,4%).

In 2022, the transit freight through the ports amounted to 16.2 million tonnes and was higher by 12.9% than in 2021. A growth was recorded in the groups of: liquid bulk (by 242.2%), the contribution of which to the total transit traffic increased from 11.0% in 2021 to 33.4% in 2022, and other general cargo (by 56.6%). A decrease was recorded in the groups of: ro-ro self-propelled (by 90.0%), the contribution of which fell from 4.7% in 2021 to 0.4% in 2022, large containers (by 22.3%), ro-ro non-self-propelled units (by 6.9%) and dry bulk (by 1.5%).

Growths of the transit freight were recorded at the major ports in Poland: Gdynia (by 46.4%), Szczecin (by 11.8%), Gdańsk (by 11.3%) and Świnoujście (by 9.0%). Similarly to the previous year, no transit cargo freight was recorded in the port of Elbląg. In addition, following the preceding year, the port of Gdańsk continued to be the leader in the share of the total transit freight, i.e. 79.3% against 80.4% in 2021.

In 2022, out of 5.6 million containers transshipped in **intermodal terminals** located in Poland, 57.2% were handled in maritime terminals. 40' containers predominated, with a share of 65.1%. In total number of transshipments following transport modes constituted: maritime transport – 35.1%, road transport – 31.1%, rail transport – 33.8%. Road transport was the dominant mode in the land traffic through the maritime terminals, and 70.8% containers were transshipped as part that activity. Out of 84.6 million tonnes of containerized loads transshipped in intermodal terminals, the largest share was constituted by the group of unknown (61.6%).

In 2022, 26.3 million tonnes of cargo in containers were carried in intermodal road transport. National transport constituted 98.6%. The largest amount of cargoes carried by national intermodal road transport was transported to/from Łódzkie Voivodship (26.4%) and Pomorskie Voivodship (15.1%).

As part of **intermodal transport**, 3.4% less containers (loaded and empty) were carried by **railway transport** compared to 2021, with an increase in the number of containers in national transport by 4.4% and decrease in international transport by 5.6%. The share of international transport in total number of containers decreased from 77.9% in 2021 to 76.2% in 2022. The weight of transported goods in containers was lower by 2.2% than in 2021 (in international transport by 3.4%). The number of carried swap bodies decreased by 49.6%, and the number of carried semi-trailers by 63.3%. The share of the intermodal transport of cargo weight in total weight of cargo carried by rail transport amounted to 9.9% (in 2021 – 10.4%).

Uwagi metodologiczne

1. Publikacja zawiera dane statystyczne za 2022 r. charakteryzujące wyniki działalności podmiotów gospodarczych prowadzących:

- działalność związaną z zapewnieniem transportu pasażerskiego lub towarowego, rozkładowego lub nierozkładowego, koleją, rurociągami, drogą lądową, wodną lub powietrzną;
- działalność wspomagającą, taką jak np.: przeładunek towarów, magazynowanie, konserwacja oraz drobne naprawy środków transportu innych niż samochody, usługi portowe i parkingowe;
- wynajem sprzętu transportowego wraz z kierowcą lub operatorem.

Dane zamieszczone w niniejszej publikacji dotyczą podmiotów gospodarczych zaliczonych, zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności 2007 (PKD 2007) do sekcji H „Transport i gospodarka magazynowa”, z wyłączeniem jednostek zaliczonych do działu „Działalność pocztowa i kurierska”.

Ponadto w publikacji zamieszczono informacje o:

- drogach publicznych, pojazdach samochodowych i ciągnikach, ruchu drogowym oraz wypadkach drogowych;
- przewozach dokonanych transportem samochodowym zarobkowym przez podmioty spoza sekcji H oraz transportem samochodowym gospodarczym;
- taborze lotniczym zarejestrowanym w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego.

W szczególności publikacja prezentuje informacje o: przychodach, kosztach, wynikach finansowych, majątku obrotowym, zatrudnieniu i wynagrodzeniach oraz o sieci komunikacyjnej, taborze transportowym, przewozach ładunków i pasażerów, przeładunkach w portach morskich oraz w portach lotniczych, statkach wchodzących do portów morskich, ruchu samolotów w portach lotniczych, ruchu pasażerów w portach lotniczych i morskich.

Ponadto w publikacji zamieszczono wybrane dane o krajach Unii Europejskiej.

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

- drogach publicznych i obiektach mostowych oraz ruchu drogowym pozyskiwanych z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad;
- pojazdach samochodowych i ciągnikach pozyskiwanych z centralnej ewidencji pojazdów prowadzonej przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów (Cyfryzacja KPRM); wypadkach drogowych – z systemu SEWiK prowadzonego przez Komendę Główną Policji;

Methodological notes

1. This publication contains statistical data for 2022, characterising activity results of economic entities which run:

- an activity connected with the provision of goods or passenger transport, scheduled or non-scheduled, by rail, pipelines, road, water or air;
- a supportive activity, such as e.g.: handling of goods, storing, maintenance, and small repairs of means of transport other than road motor vehicles, port and parking services;
- renting transport equipment with a driver or operator.

The data contained in the present publication regard economic entities classified according to the Polish Classification of Activities 2007 (PKD 2007) into section H “Transportation and Storage”, with the exclusion of entities classified into division “Postal and Courier Activities”.

Moreover, there is information on:

- public roads, road motor vehicles and tractors, traffic and road accidents;
- road transport of goods for hire or reward carried out by entities from outside of section H and own account road transport;
- stock of aircrafts registered in the Civil Aviation Authority.

The publication presents in particular information on: revenues, costs, financial results, current assets, employment, wages and salaries, as well as the transport infrastructure, the rolling stock, transport of goods and passengers, handling of goods at seaports and airports, ships arrived in seaports, aircraft traffic at airports, passenger traffic at airports and seaports.

Moreover, the publication includes selected data about European Union countries.

2. Data contained in the publication come from the Statistics Poland reporting, with the exception of data on:

- public roads and bridges, as well as road traffic acquired from the General Directorate for Public Roads and Motorways;
- road motor vehicles and tractors acquired from the Central Register of Vehicles maintained by the Chancellery of the Prime Minister (Digitization KPRM), road accidents – from the SEWiK system kept by the General Police Headquarters;

- portach morskich (z wyłączeniem tablic 1(134), 7(140) i 8(141)) pochodzących od przedstawicieli statków zawiązujących do portów morskich i pozyskiwanych za pośrednictwem urzędów morskich – kapitanatów lub bosmanatów.

Dane dotyczące jednostek małych odnośnie przychodów, kosztów, przeciętnego zatrudnienia i przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego zostały oszacowane na podstawie wyników badania reprezentacyjnego.

Dane prezentowane w dziale I w tablicach 1–3 obejmują wyniki wszystkich jednostek transportu, a w tablicach od 4 do 8 – jednostek o liczbie pracujących powyżej 49 osób. Źródłem informacji finansowej są sprawozdania na formularzu F-01/I-01, SP i SP-3 oraz T-02.

Dane zamieszczone w tablicach pozostałych działów dotyczą wszystkich jednostek transportu, o ile nie zaznaczono inaczej.

W dziale „Przegląd międzynarodowy” przedstawiono wybrane dane dotyczące krajów Unii Europejskiej na podstawie bazy danych oraz publikacji Komisji Europejskiej i Europejskiego Urzędu Statystycznego (EUROSTAT).

3. Przychody z całokształtu działalności (przychody ogółem) obejmują przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów, pozostałe przychody operacyjne oraz przychody finansowe.

Przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów to przychody netto ze sprzedaży w kraju i na eksport wytworzonych przez jednostkę produktów (wyrobów gotowych, półfabrykatów oraz usług), a także opakowań, wyposażenia i usług obcych, jeżeli są one fakturowane odbiorcom łącznie z produktami; oraz przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów, tj. nabyte w celu odsprzedaży w stanie nieprzetworzonym rzeczowe aktywa obrotowe oraz produkty wytworzone przez jednostkę, jeśli sprzedawane są one w sieci własnych sklepów obok towarów obcej produkcji, jak również kwoty należne za sprzedane towary i materiały, niezależnie od tego, czy zostały zapłacone.

Pozostałe przychody operacyjne to przychody związane pośrednio z działalnością operacyjną jednostki, a w szczególności: zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych (środków trwałych, środków trwałych w budowie, wartości niematerialnych i prawnych, inwestycji w nieruchomości i prawa), otrzymane nieodpłatnie (w tym w drodze darowizny) aktywa (środki pieniężne), odszkodowania, rozwiązane rezerwy, korekty odpisów aktualizujących wartość aktywów niefinansowych, przychody z działalności socjalnej, przychody z najmu lub dzierżawy środków trwałych albo inwestycji w nieruchomości i prawa, przychody związane ze zdarzeniami losowymi.

seaports (excluding tables 1(134), 7(140) and 8(141)) coming from representatives of ships entering Polish seaports and received from maritime offices – harbour master’s offices.

Data concerning small units as regards revenues, costs, average paid employment and average monthly wages and salaries has been calculated on the basis of the results of a sample survey.

Data contained in section I table 1–3 include results of all transport entities, whereas in tables 4 to 8 – entities employing more than 49 employees. Forms F-01/I-01, SP and SP-3 and T-02 are the source of financial information.

Data included in tables in the rest of the sections regard all transport units, unless it is stated otherwise.

In the section “International review” selected data concerning European Union countries are presented according to the database and data disseminated by the European Commission and Statistical Office of the European Union (EUROSTAT).

3. Revenues from the whole activity (total revenues) include net revenues from sales of products, goods and materials, other operating revenues as well as financial revenues.

Net revenues from sale of products, goods and materials are net revenues from domestic and export sales of products (finished, semi-finished and services) manufactured by the unit, as well as packaging, equipment and external services, if invoiced to customers along with products; and net revenues from sales of goods and materials, i.e. tangible current assets, purchased for resale in the same condition as received and products manufactured by the unit, if they are sold in a chain of own stores along with the external party goods, as well as amounts due for goods and materials sold, regardless of whether or not they have been paid.

Other operating revenues are revenues indirectly related to the unit’s operating activities, in particular: profit from the disposal of non-financial fixed assets (fixed assets, fixed assets under construction, intangible assets, investments in real property and rights), obtained free of charge (including donations) assets (cash), damages, reversed provision, adjustments of write-offs revaluing non-financial assets, revenues from social welfare activities, income from rent or lease of fixed assets or investments in real property and rights, revenues associated with extraordinary events.

Przychody finansowe to m.in. kwoty należne z tytułu dywidend i udziałów w zysku, odsetki od udzielanych pożyczek, odsetki od lokat terminowych, odsetki za zwłokę, zysk ze zbycia inwestycji (sprzedaży), zmniejszenia odpisów aktualizacyjnych wartości inwestycji wobec całkowitego lub częściowego ustania przyczyn powodujących trwałą utratę ich wartości, nadwyżka dodatnich różnic kursowych nad ujemnymi.

Przychody ze sprzedaży usług obejmują wpływy za: przewozy ładunków, pasażerów, bagażu i poczty oraz wpływy za przeładunki, spedycję, składowanie i magazynowanie ładunków oraz inne usługi związane z obsługą transportu, a także wpływy z działalności biur podróży, pilotów wycieczek, przewodników turystycznych.

Przychody z tytułu przewozów ładunków i pasażerów to wpływy za świadczone usługi przewozowe przez transport kolejowy, samochodowy, komunikację miejską (autobusową, tramwajową, trolejbusową i metro), transport rurociągowy, lotniczy, żegludę śródlądową i morską wyrażone w rzeczywistych cenach sprzedaży z uwzględnieniem upustów, rabatów i bonifikat.

- a. W transporcie kolejowym – wpływy za przewozy ładunków i pasażerów kolejami normalnotorowymi (łącznie z szerokotorowymi), bez kolei wąskotorowych, które od 2016 r. nie wykonywały przewozów.
- b. W transporcie samochodowym towarowym – wpływy za przewozy ładunków realizowane we własnym zakresie przez przewoźnika oraz za wynajem taboru łącznie z kierowcą.
- c. W transporcie samochodowym pasażerskim – wpływy za przewozy pasażerów dotyczą wpływów z tytułu przewozów pasażerów z biletami jednorazowymi, miesięcznymi i innymi wieloprzejazdowymi (komunikacja regularna) oraz za przewozy w ramach komunikacji regularnej specjalnej (np. przewozy pracownicze na podstawie umów z zakładami pracy) i za przewozy pozostałe (np. wycieczkowe).
- d. W transporcie rurociągowym – wpływy za przetłoczenie ropy i produktów naftowych oraz gazu ziemnego.
- e. W transporcie lotniczym – wpływy za przewozy ładunków (tj. przesyłki towarowe, pocztowe i bagaż płatny) i pasażerów przewiezionych w lotach rozkładowych, dodatkowych i wynajętych na liniach krajowych oraz zagranicznych.
- f. W żegludzie śródlądowej – wpływy za przewozy ładunków i pasażerów taborem pływającym żegludgi śródlądowej po drogach wodnych polskich i obcych.
- g. W żegludzie morskiej – wpływy za przewozy ładunków i pasażerów w rejsach zakończonych morskiej floty transportowej (towarowymi, pasażerskimi, promami oraz od 2016 r. jachtami morskimi komercyjnymi) własnymi i dzierżawionymi od innych armatorów.

Financial revenues, that is e.g. amounts due from dividends and profit sharing, interest from the loans granted, interest on term deposits, default interest, profit on disposal of investment (sale), reduction of revaluation write-offs of investment values in relation to the total or partial termination of causes resulting in permanent loss of their value, surplus of positive exchange differences over negative.

Revenues from the sale of services include receipts from: transport of goods, passengers, luggage and mail, as well as receipts from handling of goods, freight, storage and warehousing of goods and other services connected with transport supporting activities, as well as revenues from the activities of travel agencies, tour operators and tour guides.

Goods and passenger transport revenues are revenues on transport services provided by railway transport, road transport, urban transport (buses, trams, trolley buses and metro), pipeline, air, inland waterways and maritime transport expressed in actual prices of sale taking into account all discounts, rebates and reductions.

- a. In railway transport – revenues from cargo and passengers transport by standard gauge (including large gauge railway) excluding narrow gauge railway, due to lack of carriage from 2016 by this type of railway.
- b. In goods road transport – revenues from goods transport include revenues from transport of goods for hire or reward.
- c. In passenger road transport and urban transport – revenues from carriage of passengers regard revenues from transport of passengers with single use, monthly and multiple used tickets (scheduled services) as well as from carriage within special scheduled services (e.g. employee transport based on contracts with enterprises) and from other carriages (e.g. holiday trips).
- d. In pipeline transport – revenues from pumping crude oil and petroleum products as well as natural gas.
- e. In air transport – revenues from freight transport (i.e. transport of goods, postal parcels and paid luggage) and passengers carried in scheduled flights, additional and rented domestic and international lines.
- f. In inland waterway transport – revenues from goods and passenger transport by inland waterway fleet in inland waters in Poland and abroad.
- g. In maritime transport – revenues from cargo and passenger transport in finished journeys by the maritime transport fleet (cargo-carrying, passenger ships, ferries, and commercial sea-going yachts since 2016) owned or leased from other ship owners.

4. Koszty uzyskania przychodów z całokształtu działalności (koszty ogółem) obejmują koszty sprzedanych produktów, towarów i materiałów, pozostałe koszty operacyjne oraz koszty finansowe.

Koszty sprzedanych produktów, towarów i materiałów obejmują koszt własny sprzedanych produktów (tj. koszty podstawowej działalności operacyjnej pomniejszone o koszty wytworzenia świadczeń na własne potrzeby jednostki i skorygowane o zmianę stanu produktów) oraz wartość sprzedanych towarów i materiałów według cen zakupu lub nabycia.

Pozostałe koszty operacyjne to koszty związane pośrednio z działalnością operacyjną jednostki, a w szczególności: strata ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych i środków trwałych w budowie, amortyzacja oddanych w dzierżawę lub najem środków trwałych, nieplanowane odpisy amortyzacyjne (odpisy z tytułu trwałej utraty wartości), poniesione kary, grzywny, odszkodowania, odpisane w części lub w całości wierzytelności w związku z postępowaniem upadłościowym, układowym i naprawczym, utworzone rezerwy na pewne lub o dużym stopniu prawdopodobieństwa przyszłe zobowiązania (straty z transakcji gospodarczych w toku), odpisy aktualizujące wartość aktywów niefinansowych, koszty utrzymania obiektów działalności socjalnej, darowizny lub nieodpłatnie przekazane aktywa trwałe, straty związane ze zdarzeniami losowymi.

Koszty finansowe to m.in. odsetki od zaciągniętych kredytów i pożyczek, odsetki i dyskonto od wyemitowanych przez jednostkę obligacji, odsetki za zwłokę, strata ze zbycia inwestycji, odpisy z tytułu aktualizacji wartości inwestycji, nadwyżka ujemnych różnic kursowych nad dodatnimi.

Koszty w układzie rodzajowym obejmują koszty działalności eksploatacyjnej, poniesione w okresie sprawozdawczym, zgrupowane według układu rodzajowego.

5. Wynik finansowy brutto oblicza się jako różnicę przychodów ogółem i kosztów ogółem – w przypadku nadwyżki kosztów ogółem nad przychodami ogółem wynik finansowy zapisuje się ze znakiem (–).

Obowiązkowe obciążenia wyniku finansowego brutto obejmują podatek dochodowy od osób prawnych i fizycznych oraz inne płatności wynikające z odrębnych przepisów. Wpływający na wynik finansowy podatek dochodowy obejmuje część bieżącą i część odroczoną. Część odroczona stanowi różnicę między stanem rezerw i aktywów z tytułu podatku odroczonego (w związku z przejściowymi różnicami między wynikiem finansowym brutto, a podstawą opodatkowania, wynikającymi z odmienności momentu ujęcia przychodu i kosztu zgodnie z przepisami o rachunkowości a przepisami podatkowymi) na koniec i początek okresu sprawozdawczego.

4. Costs of obtaining revenues from the whole activity (total costs) include costs of products, goods and materials sold, other operating and financial costs.

Costs of products, goods and materials sold include cost of products sold (i.e. basic operation costs reduced by manufacturing cost of products for internal purpose and adjusted by change in the balance of products) and value of goods and materials sold according to procurement or purchase prices.

Other operating costs are costs indirectly related to the unit's operating activity, in particular: loss on disposal of non-financial fixed assets and fixed assets under construction, depreciation of leased or rented fixed assets, unplanned depreciation (impairment charges), penalties, fines, damages, receivables written off in part or in full as a result of bankruptcy, composition or restructuring proceeding, provisions created for certain or highly probable future liabilities (loss on economic transactions in progress), write-offs revaluing non-financial assets, costs of maintaining social facilities, donations or free of charge transferred fixed assets, losses related to extraordinary events.

Financial costs, that is e.g. interest on bank credits and loans, interest and discount on bonds issued by the unit, default interest, loss on disposal of investments, revaluation write-offs of investment values, surplus of negative exchange differences over positive.

Costs by type comprise the costs of exploitation activities, incurred within the reporting period, grouped by type of costs.

5. Gross financial result is calculated as the difference between total revenues and total costs – in case of surplus of total costs over total revenues, the financial result is recorded with the sign (–).

Obligatory encumbrances on gross financial result include corporate and personal income tax and other payments under separate regulations. The income tax affecting the financial result includes current and deferred part. The deferred part is the difference between deferred income tax provisions and deferred income tax assets (due to temporary differences between gross financial result and taxable base, resulting from differences in the time of recognition of revenue and cost in accordance with accounting and tax provisions regulations) as of the end and beginning of the reporting period.

Wynik finansowy netto to wynik finansowy brutto pomniejszony o obowiązkowe obciążenia.

6. Wskaźnik poziomu kosztów z całokształtu działalności to relacja kosztów ogółem do przychodów ogółem.

Wskaźnik ze sprzedaży produktów (wyrobów, robót i usług) – relacja kosztów sprzedaży własnej produkcji i usług do przychodów ze sprzedaży własnej produkcji i usług.

7. Wskaźnik rentowności obrotu brutto to relacja wyniku finansowego brutto do przychodów ogółem.

8. Wskaźnik rentowności obrotu netto to relacja wyniku finansowego netto do przychodów ogółem.

9. Aktywa obrotowe są częścią kontrolowanych przez jednostkę zasobów majątkowych wykorzystywanych w działalności operacyjnej o wiarygodnie określonej wartości, powstałych w wyniku przeszłych zdarzeń, które spowodują w przyszłości wpływ do jednostki korzyści ekonomicznych. Obejmują zapasy (rzeczowe aktywa obrotowe) oraz krótkoterminowe: należności, inwestycje oraz rozliczenia międzyokresowe.

Zapasy to rzeczowe składniki aktywów obrotowych, do których zalicza się: materiały – surowce, materiały podstawowe i pomocnicze, półfabrykaty obcej produkcji, opakowania, części zamienne i odpady; produkty gotowe – wyroby gotowe, wykonane usługi, zakończone roboty, w tym także budowlano-montażowe, prace naukowo-badawcze, prace projektowe, geodezyjno-kartograficzne, itp.; półprodukty i produkty w toku – produkcję niezakończoną, tj. produkcję (usługi, w tym roboty budowlane) w toku oraz półfabrykaty (półprodukty) własnej produkcji; towary – rzeczowe składniki majątku obrotowego nabyte w celu odsprzedaży w niezmienionej postaci; zaliczki na poczet dostaw zapasów.

Należności krótkoterminowe obejmują ogół należności z tytułu dostaw i usług (bez względu na termin ich zapłaty) oraz całość lub część należności z innych tytułów nie zaliczanych do aktywów finansowych, które stają się wymagalne w ciągu 12 miesięcy od dnia bilansowego.

Inwestycje krótkoterminowe obejmują krótkoterminowe (obrotowe) aktywa finansowe, w szczególności udziały i akcje, inne papiery wartościowe, udzielone pożyczki, inne krótkoterminowe aktywa finansowe, środki pieniężne i inne aktywa pieniężne; oraz inne inwestycje krótkoterminowe.

10. Zobowiązania krótkoterminowe (bez funduszy specjalnych) obejmują ogół zobowiązań z tytułu dostaw i usług, a także całość lub tę część pozostałych zobowiązań, które stają się wymagalne w ciągu 12 miesięcy od dnia bilansowego.

Net financial result is a gross financial result reduced by obligatory encumbrances.

6. Cost level indicator from total activity is the relation of total costs to total revenues.

Index on sales of products (products, works and services) – relation of the costs of selling own production and services to revenues from the sale of own production and services.

7. Gross turnover profitability indicator is the relation of gross financial result to total revenues.

8. Net turnover profitability indicator is the relation of net financial result to total revenues.

9. Current assets are part of unit-controlled property resources used in operating activities of a reliably determined fair value, arising from past events that will provide the unit with economic benefits in the future. They include inventory (current tangible assets) and short-term: receivables, investments and prepayments and accruals.

Inventory are tangible current assets, which include: materials – raw materials, primary and auxiliary materials, semi-finished external party products, packaging, spare parts and waste; finished products – final articles, performed services, completed works, including construction and assembly works, research and development works, design works, geodetic and cartographic works, etc.; semi-finished products and work in progress – unfinished production, i.e. production (services, including construction works) in progress and semi-finished products of own production; goods for resale – tangible current assets acquired for resealing in unchanged form; advances for deliveries.

Short-term receivables cover total trade receivables (regardless of their payment date) and the whole or part of other receivables not included in financial assets that become due within 12 months from the balance sheet date.

Short-term investments cover short-term (current) financial assets, in particular shares, other securities, loans granted, other short-term financial assets, cash and other monetary assets; and other short-term investments.

10. Short-term liabilities (excluding special funds) include all trade liabilities and all or part of other liabilities due within 12 months after the balance sheet date.

Zobowiązania długoterminowe powstałe z innych tytułów niż dostawy i usługi obejmują zobowiązania, których termin płatności w całości lub części przypada powyżej 12 miesięcy po dniu bilansowym.

11. Dane o przeciętnym zatrudnieniu i przeciętnym wynagrodzeniu dotyczą pracowników najemnych, tj. osób zatrudnionych na podstawie stosunku pracy (umowa o pracę, powołanie, mianowanie lub wybór) i obejmują pracowników pełnozatrudnionych oraz niepełnozatrudnionych w przeliczeniu na pełnozatrudnionych.

Uczniowie są to osoby, z którymi zakłady pracy zawarły umowę o naukę zawodu lub przyuczenia do określonej pracy, opłacane według stawek uczniowskich. Uczniowie nie są zaliczani do zatrudnionych.

12. Do wynagrodzeń zalicza się: wynagrodzenia osobowe, wynagrodzenia bezosobowe, wynagrodzenia agencji-prowizyjne, honoraria, wypłaty z zysku do podziału i z nadwyżki bilansowej w spółdzielniach, nagrody z zakładowego funduszu nagród oraz wynagrodzenia uczniów.

Do wynagrodzeń osobowych zaliczono wypłaty pieniężne oraz wartość świadczeń w naturze należne pracownikom z tytułu zatrudnienia na podstawie stosunku pracy, osób wykonujących pracę nakładczą oraz uczniów, którzy zawarli z zakładem pracy umowę o pracę w celu przygotowania zawodowego, a mianowicie:

- wynagrodzenia zasadnicze;
- premie i nagrody oraz dodatki stałe i przejściowe (np. za pracę w warunkach szkodliwych dla zdrowia, za staż pracy, za pełnienie funkcji kierowniczych);
- wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych;
- wynagrodzenia za czas urlopów, za czas przestojów płatnych;
- zasiłki chorobowe (wypłacane ze środków zakładu pracy), świadczenia deputatowe, odszkodowawcze i inne.

Do obliczenia **przeciętnych wynagrodzeń miesięcznych** przyjęto wynagrodzenia osobowe (bez wynagrodzeń osób wykonujących pracę nakładczą oraz uczniów, a także osób zatrudnionych za granicą) łącznie z wypłatami z zysku do podziału i nadwyżki bilansowej w spółdzielniach, dodatkowymi wynagrodzeniami rocznymi dla pracowników jednostek sfery budżetowej oraz wynagrodzeniami z funduszu honorariów wypłacanymi pracownikom własnym na podstawie umowy zlecenia lub umowy o dzieło mające charakter wynagrodzenia pracowniczego.

Wynagrodzenia w ujęciu brutto obejmują zaliczki na poczet podatku dochodowego od osób fizycznych oraz składki na obowiązkowe ubezpieczenia społeczne (emerytalne, rentowe i chorobowe) płacone przez ubezpieczonego pracownika.

Long-term liabilities other than liabilities from deliveries and services, include liabilities which become due fully or partially more than 12 months after the balance sheet date.

11. Data on the average paid employment and the average wages and salaries concerns hired workers, i.e. persons employed on the basis of an employment contract (employment contract, posting, appointment or election) and include full-time workers and part-time workers converted to full-time work.

Apprentices are people who have entered into contracts with employers which concern studying a particular job or apprenticeship training, paid according to apprentices' rates. Apprentices are not counted as employees.

12. Wages and salaries include: personal wages and salaries, supplementary payrolls, agency and commission wages and salaries, fees, payments from a share in profit and in the balance surplus of co-operatives, rewards from company bonus funds, and trainee or apprentice payments.

Personal wages and salaries include monetary payments as well as the value of benefits in kind due to employees hired on the basis of employment contract, wages and salaries of persons engaged in outwork as well as apprentices who concluded a employment contract with an employer for the purpose of vocational training, in particular:

- basic wages and salaries;
- premiums and prizes, permanent and temporary bonuses (e.g. for working in unhealthy conditions, for seniority, for serving in management positions);
- wages and salaries for working overtime;
- wages and salaries during holidays, paid lay-offs;
- wages and salaries during illnesses (paid from employer's resources), allowances and claim benefits and others.

The average monthly wages and salaries were calculated assuming personal wages and salaries (excluding wages and salaries of persons engaged in outwork as well as apprentices and persons employed abroad) together with payments from a share in profit and in the balance surplus of co-operatives, annual extra wages and salaries for employees of budgetary sphere entities, and wages and salaries from a fee fund paid to own employees on the basis of a contract – commission or contract for performing a specified task, which have the form of employee benefit.

Wages and salaries in gross terms comprise deductions for personal income taxes and employee's contribution to compulsory social security (retirement, pension and illness).

13. Dane o przewozach ładunków transportem kolejowym, samochodowym, żeglugą śródlądową i transportem morskim w podziale na grupy towarowe podano zgodnie z klasyfikacją NST 2007 (stosowaną we wszystkich krajach Unii Europejskiej) wprowadzoną rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1304/2007 z dnia listopada 2007 r. zmieniającym dyrektywę Rady 95/64/WE, rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98, rozporządzenia (WE) nr 91/2003 i (WE) nr 1365/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w celu ustanowienia NST 2007 jako jedynej klasyfikacji w odniesieniu do towarów transportowanych pewnymi środkami transportu.

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

Dane o sieci kolejowej pochodzą od zarządców infrastruktury kolejowej posiadających autoryzację bezpieczeństwa lub świadectwo bezpieczeństwa¹ w zakresie elementów infrastruktury kolejowej, którymi zarządzają, w tym łączących funkcję zarządcy i przewoźnika kolejowego. Wyłącza się przedsiębiorstwa, które zarządzają jedynie infrastrukturą metra lub linii tramwajowych, jedynie infrastrukturą nieczynną, jedynie infrastrukturą prywatną (tj. wykorzystywaną wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób) lub jedynie infrastrukturą kolejową na terenie portów. Wyłącza się przedsiębiorstwa będące zarządcami jedynie bocznic kolejowych (tzw. użytkowników bocznic kolejowych). Wyłącza się również przedsiębiorstwa, które zarządzają drogami kolejowymi zabytkowymi lub eksploatowanymi jedynie w celach wykonywania przewozów turystycznych.

Dane o taborze kolejowym nie obejmują pojazdów wykorzystywanych wyłącznie do transportu wewnątrzzakładowego.

13. Data concerning carriage of goods by rail, road, inland waterways and sea by groups of goods are presented according to the NST 2007 classification (used in all countries of European Union) which was implemented by Commission Regulation (EC) No. 1304/2007 of 7 November 2007 amending Council Directive 95/64/EC, Council Regulation (EC) No. 1172/98, Regulations (EC) No. 91/2003 and (EC) No. 1365/2006 of the European Parliament and of the Council with respect to the establishment of NST 2007 as the unique classification for transported goods in certain transport modes.

14. The total length of railway lines operated on 31 December was established as the sum of the construction length of standard gauge and large gauge railway lines (the length of these lines is included in the length of standard gauge lines) operated on that day. The construction length of railway line is understood as the distance between its extremes measured on single-track lines – along the axis of the track, and on multi-track lines – along the axis of the longest track. A railway line is an element of the railway network between two junction stations (or terminal stations).

As to the railway network, the data are collected from the railway infrastructure managers with a safety authorization or a safety certificate¹ for the railway infrastructure elements they manage, including those combining the functions of a railway manager and a railway transport operator. Enterprises which only manage metro or tram lines infrastructure, only closed infrastructure, only private infrastructure (i.e. used exclusively for the owner's or its manager's own needs, other than passenger transport) or only harbour railway infrastructure are excluded. Enterprises which are only managers of railway sidings (so-called users of railway sidings) are excluded, and enterprises that manage heritage railways or those operated solely for the purpose of tourist transport are also excluded.

Data on rolling stock do not include the rail vehicles used exclusively for in-house transport.

¹ Lub innych dokumentów właściwych dla okresu sprawozdawczego, dla którego prezentowane są dane.

¹ Or other documents appropriate for the reporting period for which the data are presented.

15. Dane o **przewozach ładunków transportem kolejowym** dotyczą przewozów dokonanych: do 2000 r. przez przedsiębiorstwo PKP, w 2001 r. – przez spółki przewozowe PKP powstałe w wyniku restrukturyzacji tego przedsiębiorstwa, a od 2002 r. – przez podmioty gospodarki narodowej uprawnione do wykonywania przewozów kolejowych ładunków na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, w tym przedsiębiorców świadczących wyłącznie usługę trakcyjną, lub przedsiębiorców uprawnionych do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa². Dane te obejmują sumę masy brutto-brutto wszystkich przesyłek handlowych i służbowych (tj. bez masy wagonów, ale łącznie z wagą opakowań, a w przypadku przewozów w kontenerach, na paletach, w towarowych pojazdach drogowych lub w innych jednostkach transportowanych koleją, również łącznie z wagą kontenerów, palet, pojazdów drogowych i tych jednostek) przewiezionych w wagonach towarowych w komunikacji wewnętrznej (krajowej) i międzynarodowej wszystkimi rodzajami pociągów. Do przesyłek przewożonych w komunikacji wewnętrznej (krajowej) zaliczono wszystkie przesyłki handlowe i służbowe, wagonowe i drobne, z wyjątkiem przesyłek przewożonych w komunikacji międzynarodowej. W tablicy I od 2005 r. w liczniku podano wielkość przewozów ładunków bez przewozów manewrowych, a w mianowniku – łącznie z przewozami manewrowymi, tj. przewozami wykonywanymi na krótkie odległości, polegającymi głównie na przemieszczaniu wagonów z kopalń na tory i punkty zdawczo-odbiorcze.

Do **przesyłek** przewożonych w **komunikacji międzynarodowej** zaliczono:

- nadane do przewozu za granicę (eksport) drogą lądową lub przez morskie porty handlowe (łącznie z przeładowywanymi w portach);
- przyjęte z zagranicy (import) drogą lądową lub przez morskie porty handlowe (łącznie z przeładowywanymi w portach) do dalszego przewozu do stacji docelowej położonej na terenie kraju;
- przewożone w ramach tranzytu bezpośredniego (tj. bez przeładunku na terytorium kraju) oraz przesyłki tranzytowe przeładowywane w portach morskich.

15. Data on **railway transport of goods** refer to the transport carried out: until 2000 – by the PKP company, in 2001 – by transport enterprises of PKP created as a result of restructuring of the company, and since 2002 – by the entities of the national economy authorised to perform goods rail transport services, including those providing solely traction service, on the basis of a license and a single safety certificate, or the undertakings authorised to perform rail transport services on the basis of a safety attestation². The data include the sum of the gross-gross weight of all commercial and official consignments (i.e. excluding the mass of wagons but including the weight of the packages, and in the case of transport of goods in containers, on pallets, in road goods vehicles or in other units carried by rail – including the tare weight of the containers, the pallets, the road goods vehicles or the units, appropriately) transported in wagons in national and international transport by all types of trains. Consignments in national transport include all commercial and official consignments, wagonloads and small parcels, with the exception of consignments in international transport. In table I, from 2005 onwards, the nominators represent the volume of goods without shunting while the figures in denominators include the shunting, i.e. the carriage on short distances, that in principal involve the movements of wagons from mines to railway network, as well as to delivery and collection points.

Consignments carried by international transport include:

- goods sent abroad (export) by land or via commercial seaports (including goods handled in seaports);
- goods received from abroad (import) by land or via commercial seaports (including goods transhipped in ports) for further transportation to a destination station located on the territory of Poland;
- goods carried within direct transit (i.e. without transhipment on the territory of Poland) and transit parcels unloaded and loaded in seaports.

² Lub innych dokumentów właściwych dla okresu sprawozdawczego, dla którego prezentowane są dane, uprawniających do przewozu kolejowego ładunków.

² Or other documents appropriate for the reporting period for which the data are presented, entitling to rail transport of goods.

Uwaga: Niektóre ww. przesyłki według metodologii Eurostatu – Rozporządzenie (WE) nr 643/2018 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 kwietnia 2018 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego dotyczące przewozów ładunków, pasażerów i wypadków (Dz. Urz. WE L 112 z 2 maja 2018 r. z późn. zm.) nie są zaliczane do komunikacji międzynarodowej (transportu międzynarodowego). Zgodnie z ww. rozporządzeniem, podstawą do określenia rodzaju transportu (krajowy, międzynarodowy) jest informacja o stacji początkowej i końcowej na liście przewozowym, na podstawie którego przewoźnik kolejowy realizuje transport. Przez pojęcie transport międzynarodowy według tej metodologii rozumie się tylko przesyłki przewożone przez kraj pojazdem kolejowym pomiędzy dwiema stacjami, z których co najmniej jedna położona jest poza granicami kraju, a które wskazane są jako miejsce załadunku i wyładunku na liście przewozowym, na podstawie którego przewoźnik realizuje transport. Wyróżnia się: przywóz, gdy stacja załadunku położona jest poza granicami kraju, a stacja wyładunku – na terenie kraju, wywóz, gdy stacja załadunku położona jest na terenie kraju, a stacja wyładunku – poza granicami kraju, a także tranzyt, gdy transport kolejowy odbywa się przez kraj, ale obie stacje (załadunku, wyładunku) znajdują się poza jego granicami. W szczególności za tranzyt nie uznaje się działań przewozowych, które obejmują załadunek mający miejsce na granicy kraju, do pojazdu kolejowego z innego rodzaju transportu, lub rozładunek mający miejsce na granicy kraju, z pojazdu kolejowego na inny środek transportu, np. zmiana środka transportu kolejowego na środek transportu morskiego w portach.

Do **przesyłek handlowych** zaliczono:

- przesyłki wagonowe, zarówno zwyczajne jak i pospieszne nadane na terenie kraju i przekazane z zagranicy do przewozu za listem przewozowym handlowym;
- przesyłki wojskowe na terenie kraju i przekazane z zagranicy do przewozu za zleceniami – wojskowymi listami przewozowymi;
- przesyłki stacyjne, tj. przesyłki przewożone w granicach tej samej stacji za listem przewozowym handlowym.

Do **przesyłek służbowych** zaliczono przesyłki wagonowe nadane za listem przewozowym służbowym.

Dane o przewozach ładunków transportem kolejowym nie obejmują bagażu i przesyłek ekspresowych, przewożonych pociągami pasażerskimi.

Note: Some of consignments, mentioned above, are not included in international transport by Eurostat's methodology – Council Regulation (EC) No. 643/2018 of the European Parliament and of the Council of 18 April 2018 on railway transport statistics – the passenger and goods carriage and fatalities (OJ L 112 of 2 May 2018, with later amendments). According to the Regulation the main source of information on a type of transport (national, international) is the rail waybill on the basis of which the rail undertaking performs the transport, and the origin and destination station indicated in it should be used to determine the type. Eurostat's methodology understands consignments in international transport as all consignments transported through a country by a rail vehicle between two stations, of which at least one is located outside the border of the country, and which are indicated as places of loading and unloading in the rail waybill on the basis of which the rail undertaking performs the transport. One distinguishes: transport-incoming if the station of loading is placed in another country and the station of unloading in the country, transport-outgoing if the station of loading is placed in the country and the station of unloading in another country, and transit if transport by rail is through the country but both stations (loading and unloading) are outside the country's border. In particular, transport operations involving loading or unloading of goods at the border of the country from or onto another mode of transport, e.g. a change of mode from a rail vehicle to a ferry, are not considered as transit.

Commercial consignments include:

- full wagon load, both ordinary and urgent, sent from Poland and transferred from abroad for transport with a commercial bill of lading;
- military consignments on the territory of Poland and transferred from abroad for transport with commissions – military bills of lading;
- station consignments, i.e. parcels transported within the boundaries of the same station with a commercial bill of lading.

Official consignments include full wagon load sent with an official bill of lading.

Data on railway transport of goods does not include luggage and express consignments which are carried by passenger trains.

16. Dane o przewozach pasażerów transportem kolejowym dotyczą przewozów dokonanych: do 2000 r. – przez przedsiębiorstwo PKP, w 2001 r. – przez spółki przewozowe PKP powstałe w wyniku restrukturyzacji tego przedsiębiorstwa, a od 2002 r. – przez podmioty gospodarki narodowej uprawnione do wykonywania przewozów kolejowych pasażerów na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, w tym przedsiębiorców świadczących wyłącznie usługę trakcyjną, lub przedsiębiorców uprawnionych do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa³. Wyłącza się przedsiębiorstwa, które dostarczają usługi przewozu pasażerów jedynie metrem lub tramwajem, lub głównie są dostawcą usług turystycznych, np. lokalne przewozy zabytkową kolejką, parowozem, kolejami linowymi. Uwzględnieni są pasażerowie podróżujący pociągami osobowymi, pospieszonymi i ekspresowymi (łącznie z pasażerami przewiezionymi w wagonach sypialnych i w wagonach z miejscami do leżenia) z biletami płatnymi oraz pasażerowie korzystający z bezpłatnych przejazdów na podstawie odpowiednich przepisów w ramach komunikacji wewnętrznej (krajowej) i międzynarodowej.

- a. Liczbę pasażerów przewiezionych w komunikacji wewnętrznej (krajowej) ustala się na podstawie liczby sprzedanych biletów uprawniających do przejazdów.
- b. Liczbę pasażerów przewiezionych w komunikacji międzynarodowej ustala się:
 - przy wyjeździe z Polski za granicę z bezpośrednimi biletami komunikacji międzynarodowej – na podstawie sprzedanych biletów;
 - przy przyjeździe do Polski z zagranicy i przy przejeździe przez terytorium Polski tranzytem z bezpośrednimi biletami komunikacji międzynarodowej, nabytymi poza granicami Polski – na podstawie odpowiednich dokumentów nadesłanych przez zarządy kolei zagranicznych tych krajów, na terenie których były nabyte przez pasażerów odpowiednie bilety.

Przy ustalaniu liczby pasażerów przewiezionych w komunikacji krajowej lub międzynarodowej, każdy bilet przyjmuje się za tylu pasażerów, dla ilu został on wystawiony.

16. Data on railway transport of passengers refer to the transport carried: until 2000 – by the PKP company, in 2001 – by transport enterprises of PKP created as a result of restructuring of the company, and from 2002 – by the entities of the national economy authorised to perform passenger rail transport services, including those providing solely traction service, on the basis of a license and a single safety certificate, or the undertakings authorised to perform rail transport services on the basis of a safety attestation³. The enterprises which offer passenger transport services only by metro or tram, or those being mainly a tourist service providers, e.g. local transport by heritage railways, steam train or funicular railways, are excluded. Included are passengers travelling by slow trains (i.e. frequent-stop-trains), fast and express trains (passengers transported in sleeping cars and in other cars with berths, as well) with paid tickets, and passengers travelling free of charge on the basis of relevant regulations as part of national and international transport.

- a. The number of passengers transported in national transport is determined based on the number of sold trip tickets.
- b. The number of passengers transported in international transport is determined:
 - on departure from Poland with direct tickets on international transport – based on the number of sold tickets;
 - on arrival in Poland from abroad and on travelling through the territory of Poland in transit, with international direct tickets, purchased abroad – based on respective documents sent in by the managing boards of foreign railways of the countries in which the respective tickets were purchased by passengers.

When determining the number of passengers transported in national or international transport, every ticket is calculated for as many passengers as it has been issued for.

³ Lub innych dokumentów właściwych dla okresu sprawozdawczego, dla którego prezentowane są dane, uprawniających do przewozu kolejowego pasażerów.

³ Or other documents appropriate for the reporting period for which the data are presented, entitling to rail transport of passengers.

Praca przewozowa przy przewozie pasażerów transportem kolejowym to suma pracy przewozowej wykonanej przy przewozie pasażerów z biletami płatnymi w komunikacji wewnętrznej (krajowej) i komunikacji międzynarodowej oraz przy przewozach pasażerów korzystających z bezpłatnych przejazdów na podstawie odpowiednich przepisów.

Wielkość pracy przewozowej ustala się:

- przy przewozie pasażerów z biletami płatnymi w komunikacji wewnętrznej (krajowej) jako sumę iloczynów liczby pasażerów przewiezionych w poszczególnych relacjach i taryfowych odległości ich przejazdu;
- przy przewozie pasażerów z biletami płatnymi w komunikacji międzynarodowej jako sumę iloczynów liczby pasażerów przewiezionych na terytorium Polski w komunikacji międzynarodowej w poszczególnych relacjach przejazdów na terytorium Polski i taryfowych odległości tych relacji.

Za taryfową odległość przejazdu pasażerów na terytorium Polski w komunikacji międzynarodowej przyjmuje się:

- przy wyjeździe z Polski za granicę – odległość taryfową od stacji wyjazdu wymienionej w bilecie komunikacji międzynarodowej do punktu granicznego wyjazdu;
- przy przyjeździe do Polski z zagranicy – odległość taryfową od punktu granicznego wjazdu do stacji docelowej, wymienionej w bilecie komunikacji międzynarodowej;
- przy przejeździe przez terytorium Polski tranzytem – odległość taryfową pomiędzy punktami granicznymi wjazdu i wyjazdu, przy uwzględnieniu drogi przejazdu, wymienione w bilecie komunikacji międzynarodowej.

Dane o **przewozach rowerów transportem kolejowym** dotyczą rowerów niezłożonych, przewożonych na podstawie biletów płatnych lub bezpłatnych, lub których transport w inny sposób był rejestrowany przez przewoźników (np. informacja na bilecie w ofercie „Wspólny bilet”). Liczba przewozów nie obejmuje rowerów transportowanych w postaci złożonej w pokrowcach ani rowerów niezłożonych transportowanych w ramach oferty bezpłatnych nieewidencjonowanych przewozów. W przypadku biletów okresowych na przewóz rowerów, liczba przewozów została oszacowana przez przewoźników na podstawie liczby sprzedanych przez nich biletów, według przyjętej w ich przedsiębiorstwie metody.

17. Ogólne dane o **długości dróg publicznych** obejmują dane o drogach w granicach administracyjnych miast i poza granicami administracyjnymi miast (określonych w tablicach jako „drogi miejskie” i „drogi zamiejskie”) o nawierzchni twardej i gruntowej.

Passenger-kilometres by rail are the sum of passenger-kilometres performed in national and international transport of passengers with paid tickets, and free of charge passenger transport based on appropriate provisions of law.

The amount of passenger-kilometres is calculated:

- for national transport of passengers with paid tickets, as the sum of products of the number of passengers transported in individual relations and the tariff distances of their trips;
- for international transport of passengers with paid tickets, as the sum of products of the number of passengers transported in the territory of Poland in international transport in individual relations in the territory of Poland and tariff distances of these relations.

The tariff distance of passenger travel in the territory of Poland in international transport is assumed as:

- when departing from Poland – tariff distance from departure station specified in international transport ticket to the border point of departure;
- when arriving in Poland from abroad – the tariff distance from the border point of departure to destination station specified in international transport ticket;
- when travelling through the territory of Poland in transit – the tariff distance between border points of arrival and departure, accounting for travel distance, specified in international transport ticket.

Data on the **transport of bicycles by rail** relate to non-folded bicycles, carried on the basis of paid or free tickets, or the conveyance of which was otherwise registered by the railway undertakings (e.g. information on a ticket within the “Common ticket” offer). The number of movements does not include folded bicycles in protective carrying cases, nor non-folded bicycles carried as part of the offer of free, unregistered transportation. In the case of season tickets for bicycles, the number of movements was estimated by railway undertakings on the basis of the number of tickets sold by them, according to the method adopted in their company.

17. Data on the total **length of public roads** includes data on roads within administration borders of cities and outside administrative borders of cities (referred to in the tables as “urban roads” and “non-urban roads”) with hard surface and unsurfaced.

Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się według przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 645) na następujące kategorie:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,
- drogi gminne.

Do **dróg krajowych** zalicza się:

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

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

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

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

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

Public roads are divided according to the function they have in the road network, in accordance with the provisions of the Act of 21 March 1985 concerning public roads (OJ of 2023 item 645), into the following categories:

- national roads,
- regional roads,
- district roads,
- communal road.

National roads include:

- motorways and expressways, as well as roads which are designated to be upgraded to motorway or expressway status;
- international roads;
- roads constituting other links to ensure continuity of the national road network;
- access roads leading to generally accessible border crossings serving passenger and freight transport without any limits as to the total weight of vehicles (groups of vehicles) or only freight transport without any limits as to the total weight of vehicles (groups of vehicles);
- roads which are an alternative to toll motorways;
- roads which are bypasses around large urban agglomerations.

A road is classified in the category of national roads by means of a regulation issued by the Minister appropriate for transport in agreement with the ministers appropriate for public administration, internal affairs and the Minister of National Defence.

Regional roads include roads other than those presented above, which are links between cities, have a great significance for the voivodship. A road is classified in the category of regional roads by means of a resolution of a voivodship parliament in agreement with ministers appropriate for transport and national defence.

District roads include roads other than those mentioned above, which link powiat capital cities with gmina capital cities and gmina capital cities with other such cities. a road is classified in the category of district roads by means of a resolution of the powiat council in agreement with the voivodship board.

Communal roads include roads with a local significance not included in the other categories, which supplement the network of roads servicing local needs, excluding internal roads. a road is classified in the category of communal roads by means of a resolution of the municipal council.

Do **dróg o nawierzchni twardej** zalicza się drogi o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamienno-betonowych, bitumu) oraz drogi o nawierzchni nieulepszonej (o nawierzchni tłuczniowej i brukowej).

Do **dróg o nawierzchni gruntowej** zalicza się drogi o nawierzchni z gruntu rodzimego oraz utrwalone w wyniku specjalnych zabiegów i preparacji gruntu rodzimego przy pomocy mieszanin wykonanych z gliny, żwiru, żużla, itp.

18. Dane o pojazdach samochodowych i ciągnikach, motorowerach oraz pojazdach bezsilnikowych zarejestrowanych według stanu w dniu 31 grudnia prezentowane są do 2001 r. według ewidencji prowadzonej przez wojewodów, w latach 2002-2008 – przez starostów, prezydentów miast i burmistrzów, od 2009 r. według centralnej ewidencji pojazdów (CEPiK) prowadzonej przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów (Cyfryzacja KPRM) (do 26 listopada 2016 r. – Ministerstwo Spraw Wewnętrznych). Dane nie obejmują pojazdów wyrejestrowanych, a do 2010 r. – również pojazdów posiadających pozwolenie czasowe wydawane w końcu danego roku.

Pozwolenie czasowe wydawane jest na okres do około 30 dni w celu załatwienia wszystkich formalności związanych z rejestracją pojazdu i niezbędnych do otrzymania docelowego dowodu rejestracyjnego.

Pojazdy samochodowe i ciągniki prezentowane w pozycji „Ogółem” obejmują zarejestrowane motocykle, samochody osobowe, autobusy, trolejbusy, samochody ciężarowe, samochody specjalne, ciągniki samochodowe (siodłowe i balastowe) oraz ciągniki rolnicze; bez pojazdów wolnobieżnych wchodzących w skład kolejki turystycznej i pojazdów określanych jako rodzaj pojazdu: „samochodowy inny” („czterokołowce” i „czterokołowce lekkie”). Pojęcie to nie obejmuje motorowerów oraz pojazdów bezsilnikowych, tj. przyczep i naczep.

19. Dane o wypadkach drogowych obejmują zdarzenia mające związek z ruchem pojazdów na drogach publicznych, w wyniku których nastąpiła śmierć lub uszkodzenie ciała osób.

Za śmiertelną ofiarę wypadku drogowego uznano osobę zmarłą (w wyniku doznanych obrażeń) na miejscu lub w ciągu 30 dni.

Za ranną ofiarę wypadku drogowego uznano osobę, która doznała obrażeń ciała i otrzymała pomoc lekarską.

20. Dane o przewozach ładunków transportem samochodowym dotyczą całego transportu samochodowego, tj. zarobkowego i gospodarczego w sektorze publicznym i prywatnym, chyba że w tablicach zaznaczono inaczej.

Hard surface roads are roads with improved hard surface (cobble stone, clinker, concrete, stone and concrete slabs, bitumen) and roads with unimproved surface (with macadam or cobbled surface).

Unsurfaced roads include roads on virgin soil surface and roads fixed by means of special procedures and preparation of virgin soil using mixtures made of clay, gravel, cinder, etc.

18. Data on road motor vehicles and tractors, mopeds as well as non-motor vehicles registered as of 31 December have been presented until 2001 according to the register maintained by voivodes, while between 2002 and 2008 – by starosts, presidents of cities and mayors, since 2009 – according to central vehicle register maintained by the Chancellery of the Prime Minister (Digitization KPRM) (until 26 November 2016 – the Ministry of Interior). Data does not include vehicles being devoid of car registration, and up to 2010 – also vehicles having temporary permission given by the end of reference year.

Temporary permission is passed by about 30 daily period with the aim of take care of formality be connected with vehicle registration and received ordinary registration book.

Road motor vehicles and tractors presented in the position „Total” includes registered motorcycles, passenger cars, buses, trolleybuses, lorries, special purpose vehicles, road tractors (road and ballast) as well as agricultural tractors; excluding slow moving vehicles being part of tourist road train and vehicles described as type of vehicle “road other” (quad bike and light quad bike). This item does not include mopeds as well as non-motor vehicles, i.e. trailers and semi-trailers.

19. Data regarding road accidents cover the events connected with the movement of vehicles on public roads as a result of which death or injury occurred.

A fatal road accident victim is understood as a person who died (as a result of injuries incurred) at the scene of the accident or in the course of 30 days.

A road accident injury is understood as a person who incurred injuries and received medical attention.

20. Data concerning goods road transport regards total road transport, i.e. both for hire or reward and on own account, in public and private sectors, unless it is stated otherwise in the tables.

Przez **transport samochodowy zarobkowy** rozumie się świadczenie usług przewozowych za opłatą, a przez **transport samochodowy gospodarczy** – wykonywanie przewozów ładunków na własne potrzeby, tj. bez opłaty (wliczanych w koszt przedsiębiorstwa).

Do 2003 r. za **transport samochodowy zarobkowy** uważano transport, w którym usługi transportu samochodowego stanowiły podstawową działalność gospodarczą. Natomiast przez **transport samochodowy gospodarczy** rozumiano transport na własne potrzeby (sporadycznie na rzecz innych podmiotów) wykonywany przez jednostki, których podstawowa działalność była inna niż usługi transportu samochodowego.

Dane o **przewozach ładunków** obejmują przewozy realizowane przez polskich przewoźników w transporcie krajowym i w transporcie międzynarodowym. Za przewozy ładunków w transporcie krajowym uważa się przewozy, w których zarówno załadunek ładunków jak i ich wyładunek miał miejsce wyłącznie na terytorium Polski.

Do przewozów ładunków w transporcie międzynarodowym zalicza się przewozy ładunków:

- eksportowanych, tj. ładunków załadowanych w kraju na pojazdy samochodowe, przewiezionych na tych pojazdach i wyładowanych zagranicą;
- importowanych, tj. ładunków załadowanych zagranicą na pojazdy samochodowe, przewiezionych na tych pojazdach i wyładowanych w kraju;
- pomiędzy obcymi krajami, tj. przewozy ładunków, których miejsce załadunku i wyładunku znajduje się na terenie dwóch różnych krajów innych niż Polska. W danych tych ujęte są również przewozy, dla których część trasy przebiega przez Polskę (tj. tranzyt przez Polskę);
- w ramach kabotażu, tj. przewozy ładunków, których miejsce załadunku i wyładunku znajduje się na terenie tego samego kraju innego niż Polska.

Masa przewiezionych ładunków w tonach to waga brutto towarów wraz z opakowaniem, a dla przewozów w kontenerach – waga brutto wraz z opakowaniem łącznie z wagą kontenera.

Ogólne dane dotyczące transportu samochodowego (tabl. 32(66)) są danymi częściowo szacunkowymi. Oszacowano wielkości przewozów ładunków transportem samochodowym zarobkowym i gospodarczym w tonach i w tonokilometrach dla pojazdów, które nie były objęte badaniem reprezentacyjnym, tj. dla samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony włącznie oraz dla ciągników siodłowych i samochodów ciężarowych (o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony) w wieku powyżej 25 lat.

Road transport for hire or reward is understood as providing paid transport services and **road transport on own account** as carriage of goods on own needs, i.e. without payment (calculated into the costs of a business enterprise).

Until 2003, **road transport for hire or reward** was understood as transport, in which road transport services were the basic economic activity. **Road transport on own account** was understood as transport on own needs (occasionally on account of other entities) carried out by entities, whose main economic activity was other than road transport services.

Data concerning **transport of goods** includes national and international transport carried out by Polish carriers. National goods road transport is understood as transport, in which both the loading of goods and their unloading took place on the territory of Poland.

International goods road transport includes the carriage of:

- exported goods, i.e. goods loaded in Poland onto motor vehicles, carried on the vehicles and unloaded abroad;
- imported goods, i.e. goods loaded abroad onto motor vehicles, carried on the vehicles and unloaded in Poland;
- goods within cross-trade, i.e. carriage of goods, whose place of loading and unloading is located on the territories of two different countries, other than Poland. The data include also carriage, whose journey runs partially through the territory of Poland (i.e. transit via Poland);
- goods within cabotage, i.e. carriage of goods, whose place of loading and unloading is located on the territory of the same country, other than Poland.

The weight of transported goods in tonnes is the gross weight of goods together with packages, and for transport in containers – the gross weight together with the packages and the weight of the container.

General data concerning road transport (table 32(66)) is partially estimated. The volume of goods road transport for hire or reward and on own account in tonnes and tonne-kilometres has been estimated for vehicles which had not been considered in a sample survey, i.e. lorries with the maximum permissible laden weight of up to 3.5 tonnes and road tractors and lorries (with the maximum permissible laden weight of more than 3.5 tonnes) older than 25 years.

Dane o przewozach ładunków transportem samochodowym nie obejmują przewozów ładunków ciągnikami rolniczymi, taborem technologicznym, pojazdami samochodowymi Ministerstwa Obrony Narodowej i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

W tablicach 33(67)–51(85) zamieszczone są **wyniki badania reprezentacyjnego**. Publikowane są wyniki z uogólnionymi danymi według określonych grupowań w przypadku, gdy dla danej agregacji (np. przewozy ładunków według grup towarowych lub według krajów) uzyskano informacje w odniesieniu do co najmniej 10 pojazdów.

W tablicach 52(86)–54(88) zastosowano doszacowanie za pomocą imputacji.

Badanie prowadzone metodą reprezentacyjną realizowane było zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z dnia 18 stycznia 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy (wersja przekształcona) – Dz. Urz. UE L 32 z 3 lutego 2012 r. – zastępującego rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98 i objęło obserwacją statystyczną zarejestrowane na terenie wszystkich województw samochody ciężarowe (o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony) i ciągniki siodłowe w wieku do 25 lat wylosowane dla zbadania ich wykorzystania w określonym tygodniu w roku. Badanie trwało 52 tygodnie w roku w okresie od 3 stycznia 2022 r. do 1 stycznia 2023 r. Informacje pozyskiwane były na formularzu o symbolu TD-E „Kwestionariusz tygodniowy o przewozach ładunków pojazdem samochodowym”.

Operat losowania pojazdów na rok 2022 był przygotowywany w oparciu o otrzymane wyciągi z centralnej ewidencji pojazdów według stanu na koniec września i grudnia 2021 r. oraz marca i czerwca 2022 r.

Losowanie próby do badania odbywało się 4 razy w roku. Badana populacja została podzielona na warstwy. Kryteriami warstwowania były województwo oraz 12 kategorii pojazdów:

- 8 kategorii samochodów ciężarowych, tj. samochody ciężarowe w czterech grupach wiekowych i w podziale na ładowność poniżej 6 ton oraz 6 ton i więcej;
- 4 kategorie ciągników siodłowych, tj. ciągniki siodłowe w czterech grupach wiekowych.

W ten sposób otrzymano 192 warstwy.

Data concerning goods road transport does not include carriage of goods by agricultural tractors, technological stock, motor vehicles of the Ministry of National Defence and the Ministry of Interior Affairs and Administration.

Tables 33(67)–51(85) present the **results of a sample survey**. The published results contain aggregated data according to particular groupings in a case, when the information obtained for the whole aggregation (e.g. goods road transport by group of goods or by country) regarded at least 10 vehicles.

In tables 52(86)–54(88) used estimation by imputation.

The sample survey was carried out in accordance with the Regulation (EU) No 70/2012 of the European Parliament and of the Council of 18 January 2012 on statistical returns in respect of the carriage of goods by road (recast) – OJ L 32 of 3 February 2012 – replaced the Council Regulation (EC) No. 1172/98 and had in its scope of observation registered on the territories of all voivodships lorries (with the maximum permissible laden weight of more than 3.5 tonnes) and road tractors not older than 25 years randomly selected to observe their activity during one week in a year. The survey lasted 52 weeks from 3 January 2022 to 1 January 2023. Information was obtained on the form TD-E “Weekly questionnaire on carriage of goods by the road motor vehicle”.

The frame of vehicles for 2022 was prepared on the basis of received extract from central vehicle register as of the end of September and of December 2021 as well as of March and of June 2022.

Sampling of vehicles took place four times a year. The frame was divided into the strata. The criteria of strata were voivodship and 12 categories of vehicles:

- 8 categories of lorries, i.e. lorries in four age groups divided into load capacity of less than 6 tonnes and more than 6 tonnes;
- 4 categories of road tractors, i.e. road tractors in four age groups.

In this way sample had 192 strata.

Próba o liczebności 12,5 tys. pojazdów ciężarowych dla każdego kwartału została rozłożona na 12 kategorii pojazdów tak, aby dla samochodów ciężarowych zapewnić dwukrotnie większą liczbę pojazdów młodszych niż starszych, jak i pojazdów cięższych niż lżejszych, a dla ciągników siodłowych ponad trzykrotnie większą liczbę ciągników w wieku do 10 lat niż ciągników starszych. Reprezentacja ciągników siodłowych i samochodów ciężarowych stanowiła równomiernie po 50,0% udziału w próbie. Próba pojazdów została zaalokowana proporcjonalnie do pierwiastka z liczby pojazdów danej kategorii w danym województwie. Po wylosowaniu, próba dla każdego kwartału została podzielona losowo równomiernie na 13 tygodni.

W 2022 r. próba liczyła 50,0 tys. pojazdów, tj. po 25,0 tys. samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych, co stanowiło około 7,5% ogólnej liczby pojazdów w operacie.

W próbie zaobserwowano, że:

- 37,0% stanowiły pojazdy zbadane i użytkowane w tygodniu sprawozdawczym;
- 16,9% stanowiły pojazdy zbadane, ale nieużytkowane w tygodniu sprawozdawczym z powodu naprawy, braku kierowcy czy ładunku lub innych przyczyn);
- 13,6% stanowiły przypadki wynikające z wadliwego operatu, tj. pojazdy nieprzystosowane do przewozu ładunków (1,0%), pojazdy zezłomowane (1,6%), pojazdy w posiadaniu nieznanego użytkownika (9,9%) oraz kwestionariusze zwrócone przez pocztę (1,1%);
- 32,5% stanowiły pojazdy, dla których właściciele lub użytkownicy odmówili udziału w badaniu lub nie było z nimi kontaktu.

W 2022 r. wskaźnik odpowiedzi⁴ kształtował się na poziomie 67,5%, a wskaźnik jakości rejestru⁵ (który umożliwia oszacowanie błędu nadmiernego pokrycia) wyniósł 78,1%.

Uogólnienie wyników polega na tym, że wagę początkową stanowiącą odwrotność prawdopodobieństwa wylosowania danego pojazdu koryguje się ze względu na braki odpowiedzi⁶ oraz błędy operatu. Uogólnione wyniki prezentują aktywność pojazdów użytkowanych w okresie sprawozdawczym.

4 „Wskaźnik odpowiedzi” oznacza udział liczby pojazdów wylosowanych do badania pomniejszonych o sumę odmów i braku kontaktu z respondentem (licznik) w liczbie pojazdów wylosowanych do badania (mianownik).

5 „Wskaźnik jakości rejestru” stanowi udział pojazdów użytkowanych i nieużytkowanych (licznik) w liczbie pojazdów wylosowanych do badania, która została pomniejszona o sumę odmów i braku kontaktu z respondentem (mianownik).

6 Przy wyliczeniu wag pojazdy w leasingu (dla których nie można ustalić użytkownika) zaliczane są jako brak informacji od respondenta.

The selected sample constituted of approximately 12.5 thousand road motor vehicles for each quarter. It was broken down into 12 categories of vehicles, so as to ensure twice as many younger than older lorries, as well as twice as many heavier than lighter, and for road tractors above three times more vehicles at the age of not more than ten years than older ones. The representation of lorries and of road tractors evenly accounted for 50.0% of the share in the sample. The selected sample of vehicles was distributed in proportion to root of number of vehicles in the particular stratum in the given voivodship. After sampling, the sample for each quarter was evenly divided into 13 weeks at random.

In 2022, the sample numbered 50.0 thousand vehicles, i.e. 25.0 thousand lorries and 25.0 thousand road tractors. It accounted for above 7.5% of the total number of vehicles in the frame.

It was noted in the sample, that:

- 37.0% was represented by vehicles observed and used in the reporting week;
- 16.9% was represented vehicles observed, but not used in the reporting week because of temporary repair, no driver or no work as well as other reasons;
- 13.6% was represented cases resulting from wrong information in the frame i.e. vehicles not adjusted to carrying goods (1.0%), scrapped vehicles (1.6%), vehicles with unknown user (9.9%) and questionnaires returned by the post (1.1%);
- 32.5% was represented vehicles, for which the owners or users refused to participate in the survey or it was not in touch with them.

In 2022, the response rate⁴ reached 67.5%, and register quality rate⁵ (which enables to estimate overcoverage error) amounted to 78.1%.

The generalization of results consists of two steps. Firstly, the primary weighting factors were calculated as the reciprocal of probability of selecting the particular vehicle. Next, they were revised on the basis of the lack of contact with respondents⁶ as well as of frame errors. Aggregated data present the activity of vehicles used during the reporting period.

4 “Response rate” constitutes the share of vehicles selected to the survey which was diminished by refusals and lack of contact with the respondents (numerator) in the total number of vehicles selected for the survey (denominator).

5 “Register quality rate” constitutes the share of used and not used vehicles (numerator) in the total number of vehicles selected for the survey, which was diminished by refusals and lack of contact with the respondents (denominator).

6 By calculating revised weighting factors, vehicles being in leasing (which have unknown users) are classified as lack of contact with the respondents.

Precyzja wyników

Dla estymatorów wartości globalnych poszczególnych zmiennych oszacowano błędy standardowe. Następnie bezwzględny błąd standardowy został podzielony przez wartość estymatora i w ten sposób otrzymano względny błąd standardowy zwany inaczej współczynnikiem zmienności (CV).

Względny błąd standardowy wyrażony w procentach pomnożony został przez 1,96, czyli długość jednostronnego przedziału ufności dla poziomu ufności $\alpha=95\%$.

Precyzję dla estymatorów badania w 2022 r. prezentuje poniższa tablica:

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Estymator Estimator		
	tony tonnes	tonokilometry tonne-kilometres	wozokilometry (ładowne) vehicle-kilometres (loaded)
	w % in %		
Transport ogółem Total transport	4,1	1,6	1,3
Transport krajowy National transport	5,3	3,2	2,6
Transport międzynarodowy International transport	2,6	2,4	2,1

Dodatkowo obliczona została precyzja na poziomie wojewódzkim:

- a. w ogólnych przewozach ładunków transportem samochodowym:
 - dla ton od 7,7% (w województwie pomorskim) do 13,9% (w województwie lubelskim),
 - dla tonokilometrów – od 3,7% (w województwie mazowieckim) do 7,5% (w województwie lubelskim),
 - dla wozokilometrów (ładownych) – od 3,1% w województwie mazowieckim i wielkopolskim do 6,2% w województwie zachodniopomorskim);
- b. w przewozach ładunków transportem samochodowym w transporcie krajowym:
 - dla ton – od 10,1% (w województwie łódzkim) do 22,8% (w województwie podkarpackim),
 - dla tonokilometrów – od 8,5% (w województwie kujawsko-pomorskim) do 14,6% (w województwie lubuskim),
 - dla wozokilometrów (ładownych) – od 7,0% (w województwie wielkopolskim) do 13,8% (w województwie zachodniopomorskim);

Precision of results

Standard errors were estimated for parameters of the global values of the particular variables. In the following stage the absolute standard error was divided by value of estimator to calculate the relative standard error called the coefficient of variation (CV).

The relative standard error in % was multiplied by 1.96, i.e. the length of the one-tailed confidence, the interval for confidence level $\alpha=95\%$.

The precision for survey parameters in 2022 is presented in the following table:

The precision was also calculated at the level of voivodships:

- a. in total road transport:
 - for tonnes – from 7.7% (in the Pomorskie Voivodships) to 13.9% (in the Lubelskie Voivodship),
 - for tonne-kilometres – from 3.7% (in the Mazowieckie Voivodship) to 7.5% (in the Lubelskie Voivodship),
 - for vehicle-kilometres (loaded) – from 3.1% (in the Mazowieckie and Wielkopolskie Voivodship) to 6.2% (in the Zachodniopomorskie Voivodship);
- b. in national road goods transport:
 - for tonnes – from 10.1% (in the Łódzkie Voivodships) to 22.8% (in the Podkarpackie Voivodship),
 - for tonne-kilometres – from 8.5% (in the Kujawsko-Pomorskie Voivodship) to 14.6% (in the Lubuskie Voivodship),
 - for vehicle-kilometres (loaded) – from 7.0% (in the Wielkopolskie Voivodship) to 13.8% (in the Zachodniopomorskie Voivodship);

c. w przewozach ładunków transportem samochodowym w transporcie międzynarodowym:

- dla ton – od 5,3% (w województwie mazowieckim) do 18,8% (w województwie świętokrzyskim),
- dla tonokilometrów – od 5,1% (w województwie mazowieckim) do 17,6% (w województwie świętokrzyskim),
- dla wozokilometrów (ładownych) – od 4,5% (w województwie mazowieckim) do 15,9% (w województwie świętokrzyskim).

Estymator uważa się za wiarygodny, jeżeli przyjmuje wartości 10% i mniej.

W tabl. 52(86)–56(90) zamieszczono dane podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących powyżej 9 osób badanych metodą pełną, wykonujących transport samochodowy zarobkowy i zaliczonych według Polskiej Klasyfikacji Działalności 2007 do sekcji H „Transport i gospodarka magazynowa”.

21. Dane dotyczące stanu **taboru samochodowego** określonej grupy (samochody ciężarowe, ciągniki przyczepy ciężarowe, naczepy i autobusy), w tabl. 53(87)–54(88) i 57(91) obejmują wszystkie pojazdy samochodowe składające się na tę grupę, które w dniu 31 grudnia znajdowały się w dyspozycji przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 9 osób zaliczanego według Polskiej Klasyfikacji Działalności 2007 do sekcji H „Transport i gospodarka magazynowa” (jednostki równorzędnej), bez względu na ich aktualny stan techniczny (łącznie z pojazdami oddanymi do naprawy poza miejscem stałego garażowania). Dane te obejmują pojazdy znajdujące się w dyspozycji przedsiębiorstw, tj. tabor własny (bez taboru przekazanego innym podmiotom) łącznie z pojazdami innych jednostek eksploatowanymi na podstawie umowy agencyjnej, zlecenia, dzierżawy, leasingu.

22. Dane o **liniach regularnej komunikacji autobusowej** obejmują:

- linie miejskie, tj. linie w obrębie miast z ewentualnym przekroczeniem granic miasta do najbliższej strefy ciążenia o długości od 5 do 10 km;
- linie podmiejskie, tj. linie w granicach do 50–60 km łączące osiedla wiejskie z ośrodkami gminnymi, powiatowymi i wojewódzkimi;
- linie regionalne, tj. linie w granicach powyżej 50–60 km do 160 km obejmujące obszar kilku stycznych województw, łączące ośrodki gminne i mniejsze miasta z ważniejszymi ośrodkami miejsko-przemysłowymi regionu;

c. in international goods road transport:

- for tonnes – from 5.3% (in the Mazowieckie Voivodship) to 18.8% (in the Świętokrzyskie Voivodship),
- for tonne-kilometres – from 5.1% (in the Mazowieckie Voivodship) to 17.6% (in the Świętokrzyskie Voivodship),
- for vehicle-kilometres (loaded) – from 4.5% (in the Mazowieckie Voivodship) to 15.9% (in the Świętokrzyskim Voivodship).

It is considered that parameter is reliable, if its values amount to 10% and less than 10%.

In tables 52(86)–56(90) there are presented data from economic entities employing more than 9 persons surveyed with the use of the full method, which provide hire or reward road transport services and are classified according to the Polish Classification of Activities 2007 (PKD 2007) into the section H “Transportation and storage”.

21. The data concerning the inventory number of the **stock vehicles** of the particular group (lorries, semitrailers, trailers, tractors and buses) in tables 53(87)–54(88) and table 57(91) regard all road motor vehicles comprised in the group, which on 31 of December were at the disposal of the enterprise employing more than 9 persons classified according to the Polish Classification of Activities 2007 into the section H “Transportation and storage” (equivalent unit), without regard to their actual technical condition (including vehicles under repair outside of the usual parking place). The data include vehicles being at enterprises’ disposal, i.e. own vehicles (without vehicles given other entities) together with vehicles of other entities used on the basis of an agency agreement, commitment, rent, or lease.

22. Data concerning **line of scheduled bus communication** includes:

- urban lines, i.e. lines within cities, possibly with crossing the boundaries of the town into the nearest gravitation area, of the length of 5 to 10 km;
- suburban lines, i.e. lines of the length of 50 to 60 km, which connect villages with commune, powiat or voivodship centres;
- regional lines, i.e. lines of the length of more than 50–60 km up to 160 km, going through several adjacent voivodships, connecting commune centres and smaller towns with more important urban and industrial centres of the region;

- linie dalekobieżne, tj. linie powyżej 160 km obejmujące swym zasięgiem obszar dwóch lub więcej regionów, łączące miasta wojewódzkie oraz ważniejsze ośrodki przemysłowe, kulturalne i turystyczno-uzdrowiskowe z dużymi aglomeracjami miejsko-przemysłowymi kraju;
- linie międzynarodowe, tj. linie wybiegające poza granice państwa.

Linia autobusowa jest stałym połączeniem drogowym dwóch krańcowych miejscowości oraz wybranych miejscowości pośrednich przy użyciu jednego lub kilku autobusów regularnie kursujących między tymi miejscowościami według ogłoszonego rozkładu.

Długość linii autobusowej jest to długość trasy w km pomiędzy dwiema krańcowymi miejscowościami niezależnie od ilości kursów autobusów odbywających się na tej linii.

Długość linii regularnej komunikacji autobusowej to suma długości linii autobusowych.

Dane te pochodzą z przedsiębiorstw prowadzących regularną komunikację autobusową krajową i międzynarodową i nie obejmują linii prowadzonych przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej.

23. Dane o przewozach pasażerów transportem samochodowym nie obejmują przewozów osób taborem autobusowym przedsiębiorstw komunikacji miejskiej, przedsiębiorstw obsługi ruchu turystycznego oraz taborem autobusowym będącym w transporcie samochodowym gospodarczym.

Przewozy pasażerów taborem autobusowym to suma pasażerów przewiezionych w komunikacji krajowej i międzynarodowej autobusami w ramach komunikacji regularnej (tj. na podstawie rozkładu jazdy), regularnej specjalnej (np. przewozy pracownicze, szkolne) oraz w przewozach pozostałych (np. wycieczkowe).

- Liczbę pasażerów ustala się na podstawie liczby sprzedanych biletów jednorazowych (z pominięciem biletów wyrównawczych, tj. dodatkowych do biletu zasadniczego).
- W przypadku przewozów pasażerów z biletami miesięcznymi lub innymi wieloprzejazdowymi biletami miesięcznymi liczbę pasażerów ustala się mnożąc liczbę sprzedanych biletów przez średnią liczbę przejazdów danego pasażera w okresie sprawozdawczym.
- Liczbę pasażerów przewiezionych z biletami rocznymi i liczbę pasażerów korzystających z bezpłatnych przejazdów (np. posłowie) ustala się na podstawie zapisów w diagramach kas biletowych.

- long-distance lines, i.e. lines of the length of more than 160 km, going through two or more regions, connecting voivodship capital cities and more important industrial, cultural and tourist centres with large urban and industrial agglomerations of the country;
- international lines, i.e. lines reaching outside national borders.

A **bus line** is a permanent road connection between two extreme localities as well as between selected intermediate localities which involves using one or several buses travelling between these localities according to a defined schedule.

The length of a bus line is the length of the route, given in kilometres, between two extreme localities, regardless of the number of journeys carried out by buses on that line.

Length of bus regular traffic lines is the total length of bus lines.

The data comes from enterprises carrying out national and international scheduled services and does not include lines serviced by urban public transport enterprises.

23. Data on road transport of passengers does not include transport of persons by buses: of urban public transport enterprises, enterprises carrying out tourist services and transport of persons by buses on own account.

Road transport of passengers is the total number of passengers carried by scheduled daytime services (according to timetable), special scheduled services (e.g. carriage of employees, to school) and other carriage (e.g. holiday trips) in national and international transport.

- The number of passengers is calculated on the basis of the number of sold single use tickets (excluding compensatory tickets, i.e. in addition to the main ticket).
- As regards transport of passengers with monthly tickets or other multiple use monthly tickets, the number of passengers is determined by multiplying the number of sold tickets by the average number of trips of a passenger in the reporting period.
- The number of passengers transported with yearly tickets and the number of passengers travelling free of charge (e.g. Members of Parliament) is determined by records in ticket office diagrams.

- d. Przy przewozach pracowniczych wykonywanych na podstawie umów z zakładami pracy liczbę przewiezionych pasażerów ustala się mnożąc liczbę wydanych w danym okresie (np. miesiącu) kart przejazdu przez średnią liczbę przejazdów jednego pasażera w tym okresie.
- e. Przy przewozach wycieczkowych (wynajem) liczbę przewiezionych pasażerów ustala się przyjmując umownie, że liczba przewiezionych pasażerów równa się liczbie miejsc pasażerskich w autobusach użytych do przewozu w poszczególnych kursach wycieczkowych. W przewozach wycieczkowych (wynajmowanych) w celu zwiedzenia miasta, w których nie występuje wymiana pasażerów, cały przebieg autobusu liczy się jako jeden kurs.

Praca przewozowa przy przewozie pasażerów transportem autobusowym to suma prac przewozowych wykonanych przy przewozie pasażerów z biletami jednorazowymi, miesięcznymi i innymi wieloprzejazdowymi oraz przy przewozach pracowniczych (szkolnych) na podstawie umów z zakładami pracy (gminami) i przewozach pozostałych (np. wycieczkowych).

- a. Dla przewozów pasażerów z biletami jednorazowymi pracę przewozową ustala się, dzieląc sumę wpływów uzyskanych z tytułu przewozów w ramach poszczególnych rodzajów ruchu (podmiejski, międzymiastowy normalny i międzymiastowy pospieszny) przez średnią stawkę taryfową za 1 pasażerokilometr ustaloną dla danego rodzaju ruchu po uprzednim pomniejszeniu tej stawki o 7% (zmniejszenie stawki uzasadnione jest tym, że część pasażerów korzysta z biletów ulgowych i bezpłatnych przejazdów).
- b. Dla przewozów pasażerów z biletami miesięcznymi i innymi wieloprzejazdowymi pracę przewozową ustala się dzieląc sumę wpływów uzyskanych z tytułu tych przewozów przez średnią stawkę taryfową za 1 pasażerokilometr obliczoną dla każdego rodzaju biletów oddzielnie.
- c. Dla przewozów z biletami rocznymi i dla przejazdów bezpłatnych dla każdej relacji – liczbę wpisanych w diagramach pasażerów korzystających z biletów rocznych i bezpłatnych mnoży się przez długość (w km) danej relacji.
- d. Dla przewozów pracowniczych wykonanych na podstawie umów z zakładami pracy pracę przewozową oblicza się jako sumę pasażerokilometrów wykonanych w poszczególnych relacjach przewozu, przy czym liczbę pasażerokilometrów wykonanych w określonej relacji przewozu oblicza się jako iloczyn danej relacji (w km) i liczby kart przejazdu wydanych w danym okresie przez średnią liczbę przejazdów jednego pasażera w tym okresie.

- d. In transport of employees performed based on contracts with enterprises, the number of transported passengers is determined by multiplying the number of tickets valid for a given period (e.g. a month) by the average number of travels of one passenger in that period.
- e. In holiday trips (chartered), the number of transported passengers is determined assuming by convention that the number of transported passengers equals the number of passenger seats in the buses used for transport in individual holiday trips. In holiday trips (chartered) in order to visit a town, in which passengers are not exchanged, the whole route of the bus is counted as one course.

Passenger-kilometres by road transport is the sum of passenger-kilometres by road transport, when transporting passengers with single use, monthly and other multiple use tickets and carriage of employees (carriage to schools) based on contracts with enterprises (communes) and other carriage (e.g. holiday trips).

- a. For transport of passengers with single use tickets, passenger-kilometres are calculated dividing the sum of revenues obtained on transport as a part of individual types of traffic (suburban, inter-city regular and inter-city fast) by the average tariff rate per one passenger-kilometre set for a given type of traffic, following reducing this rate by 7% (rate reduction is done on the grounds that some of the passengers use half-fare tickets and free charge tickets).
- b. For transport of passengers with monthly and multiuse tickets, passenger-kilometres are calculated by dividing the sum of revenues obtained on this carriage by average tariff rate per 1 passenger-kilometre, calculated for each type of ticket separately.
- c. For carriage of passengers with yearly tickets and free charge tickets, for each relation – the number of passengers entered in diagrams, holding yearly and free charge tickets is multiplied by the distance (in km) of a given relation.
- d. In carriage of employees based on contracts with enterprises, passenger-kilometres are calculated as the sum of passenger-kilometres carried on in individual transport relations, while the number of passenger-kilometres performed in particular relation is calculated as the product of a given relation (in km) and the number of tickets valid for a given period by the average number of passes of one passenger in that period.

- e. Dla przewozów wycieczkowych pracę przewoźną oblicza się mnożąc liczbę miejsc pasażerskich w autobusach użytych do przewozu w danym kursie wycieczkowym (przyjętych umownie jako liczba przewiezionych pasażerów) przez przebieg (w km) wykonany przez ten tabor.

24. Dane o sieci komunikacji miejskiej dotyczą komunikacji autobusowej (łącznie z autobusami pospieszными), tramwajowej i trolejbusowej w miastach – łącznie z obsługą ruchu podmiejskiego i międzymiastowego pozostającego w gestii zakładów komunikacji miejskiej oraz zakładów prywatnych obsługujących niektóre miasta lub określone linie.

Linia komunikacyjna jest to trasa łącząca krańcowe punkty przebiegu wozów oznaczonych numerem lub znakiem literowym.

Dane dotyczące długości linii komunikacyjnych stanowią sumę długości wszystkich stałych dziennych linii autobusowych, tramwajowych i trolejbusowych, po których kursują wozy oznaczone odrębnymi numerami lub znakami literowymi.

25. Przewozy pasażerów komunikacją miejską to suma pasażerów przewiezionych wszystkimi środkami komunikacji miejskiej powszechnie dostępnymi dla ludności, tj. autobusami, tramwajami i trolejbusami.

- Za przewiezionego pasażera środkami komunikacji miejskiej uważa się jednokrotny przejazd.
- Liczbę pasażerów ustala się szacunkowo na podstawie liczby sprzedanych biletów jednorazowych i wieloprzejazdowych z uwzględnieniem przyjętych przez zakłady komunikacji miejskiej norm dotyczących liczby przejazdów na dany bilet wieloprzejazdowy.

26. Dane o transporcie rurociągowym zamieszczone w tabl. I „Podstawowe informacje o transporcie” oraz w tabl. 9 i 10 obejmują ropę naftową i produkty naftowe przetłoczone rurociągami magistralnymi na potrzeby wewnętrzne kraju (w tym z importu) i tranzytem przez terytorium kraju.

Ilość ropy naftowej (produktów naftowych) ustala się jako sumę masy netto poszczególnych partii ropy (produktów) przyjętych do zbiorników odbiorcy zgodnie z protokołami zdawczo-odbiorczymi.

Praca przewoźna stanowi sumę prac przewoźnych wykonanych przy przetłaczaniu ropy i produktów naftowych.

- e. For holiday trips, passenger-kilometres are calculated by multiplying the number of passenger seats in the buses used for transport in a holiday trip (by convention accepted as the number of passengers carried) by vehicle-kilometre of that fleet of vehicles.

24. Data concerning urban public transport network regards bus (including high-speed buses), tram and trolleybus transport in the cities – including suburban and intercity service, which is the responsibility of urban transport enterprises and private enterprises that provide services for some cities or particular lines.

A **transport line** is a route connecting the extreme points of the route of vehicles designated with the same number or a letter.

Data concerning the length of the transport lines are the sum of the length of all of the scheduled daytime bus, tram and trolleybus lines used by vehicles marked with separate numbers or letters.

25. Transport of passengers by urban transport is the total number of passengers transported on all vehicles of urban transport generally available to the population, i.e. buses, trams and trolley-buses.

- One passenger transported on means of public transport is assumed as a single trip.
- The number of passengers is estimated on the basis of the number of sold single use and sold multiple use tickets, taking into account standards of the number of trips per given multiple use ticket, accepted by public transport establishments.

26. Data concerning the pipeline transport contained in table I „Essential information on transport” and tables 9 and 10 includes crude oil and crude oil products pumped through major pipelines to the domestic demand (including imported) and transit through the territory of Poland.

The amount of crude oil (crude oil products) is the sum of net weights of individual lots of crude oil (products) received to client's tanks upon delivery-acceptance protocols.

Tonne-kilometres by pipeline are the sum of tonne-kilometres carried out by pumping of crude oil and oil products via pipelines.

Pracę przewozową przy przetłaczaniu ropy (produktów naftowych) ustala się, mnożąc ilość (w tonach) ropy (produktów naftowych) przetłoczonej rurociągami magistralnymi przez długość eksploatacyjną (w km) poszczególnych odcinków rurociągów magistralnych, którymi odbywało się przetłoczenie ropy (produktów naftowych).

27. Przez pojęcie „**trasa lotnicza**” (tabl. 1(101)) rozumie się trasę lotu od portu lotniczego początkowego do portu lotniczego końcowego (docelowego) liczoną „po wielkim łuku”, zgodnie z przepisami międzynarodowymi IATA.

28. Dane dotyczące **taboru lotniczego** zamieszczone w tabl. 2(102) i 3(103) obejmują wszystkie samoloty i śmigłowce w Polsce, posiadające cywilne znaki rozpoznawcze, zarejestrowane w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Dane te obejmują tabor wykorzystywany do celów transportowych, usług agrolotniczych, lotnictwa sanitarnego, celów szkoleniowych oraz do celów prywatnych.

W tabelicy 4(104) zaprezentowano dane dotyczące samolotów cywilnych eksploatowanych (własnych i dzierżawionych) przez polskich przewoźników transportu lotniczego rozkładowego (regularnego).

Transport lotniczy rozkładowy (regularny) to handlowe usługi lotnicze, których celem jest transport publiczny pasażerów i/lub ładunków (towarów i/lub przesyłek pocztowych), a wykonywane są w oparciu o publikowany rozkład lotów lub z taką częstotliwością, że tworzą łatwo rozpoznawalną systematyczną serię lotów.

29. Dane o **przewozach lotniczych ładunków i pasażerów** obejmują ładunki (towary i/lub przesyłki pocztowe) i pasażerów przewiezionych w rozkładowych i pozarozkładowych handlowych usługach lotniczych przez polskich przewoźników lotniczych działających na trasach krajowych i międzynarodowych.

Masę **przewiezionych ładunków** ustala się jako sumę wagi brutto przesyłek towarowych i pocztowych.

Współczynnik wykorzystania udźwigu handlowego zdefiniowany jest jako relacja całkowitej pracy przewozowej wykonanej do całkowitej pracy przewozowej oferowanej. Całkowita praca przewozowa wyrażona jest w tonokilometrach i uwzględnia masę pasażerów i ich bagaży, a także towarów i przesyłek pocztowych.

Praca przewozowa przy przewozie ładunków transportem lotniczym to suma tonokilometrów wykonanych przez samoloty własne lub dzierżawione (wynajęte) przez polskich przewoźników lotniczych we wszystkich lotach przewozowych.

Tonne-kilometres carried out by pumping of crude oil (oil products) by pipelines are the amount of crude oil (oil products) (defined in tonnes) pumped through major pipelines multiplied by the operating length (in km) of the individual pie sections through which crude oil (oil products) were pumped.

27. The concept of the “**air route**” (table 1(101)) is understood as the route of an aircraft from the airport it departs from to the airport it arrives in (destination) calculated on the basis of the “great circle distance”, in accordance with IATA international regulations.

28. Data on **the aircraft fleet** contained in tables 2(102) and 3(103) includes all airplanes and helicopters in Poland, which have civil identification marks, registered at the Civil Aviation Authority. The data includes the fleet used for the purposes of air transport, agricultural aviation services, medical aviation services, trainings and private usage.

Table 4(104) presents data on the civil airplanes (own and leased) operated by the Polish air carriers which provided scheduled (regular) air service.

Scheduled (regular) air service is a commercial air service for the public transport of passengers and/or freight and mail, operated according to a published timetable, or with such a regular frequency that it constitutes an easily recognizable systematic series of flights.

29. Data on **air transport of freight/mail and passengers** concerns freight/mail and passengers carried on scheduled and non-scheduled commercial air services by Polish air carriers operating domestic and international routes.

Mass of **freight/mail transported** is the total gross weight of all goods and mail.

Weight load factor is defined as the total tonne-kilometres performed expressed as a percentage of the total tonne-kilometres available. To calculate the total tonne-kilometres one takes into account passenger mass and that of their luggage as well as freight and mail mass.

Tonne-kilometres by air is the sum of tonne-kilometres performed by aircraft owned or leased (rented) by the Polish air carriers on all transport flights.

Tonokilometry wykonane przez 1 samolot w danym locie to iloczyn łącznej masy (wagi) przewiezionych ładunków (tj. towarów i/lub przesyłek pocztowych) i długości (w km) trasy tego lotu.

Współczynnik wykorzystania miejsc pasażerskich określa relację pracy przewozowej wykonanej przy przewozie pasażerów do pracy przewozowej oferowanej przy przewozie pasażerów. Praca przewozowa oferowana wyrażona jest w pasażerokilometrach i obliczana jako suma dla wszystkich lotów iloczynów dostępnych miejsc pasażerskich w danym locie przez długość trasy tego lotu.

Liczbę przewiezionych pasażerów ustala się na podstawie imiennych list pasażerów zajmujących miejsca w samolocie, przy czym dziecko posiadające bilet uważa się za jednego pasażera bez względu na wiek.

Liczbę pasażerów przewiezionych w przewozach lotniczych międzynarodowych ustala się jako sumę wszystkich pasażerów wyjeżdżających z kraju za granicę i przyjeżdżających z zagranicy do kraju oraz przewiezionych między portami lotniczymi poza granicami kraju w ramach handlowych usług lotniczych.

Liczbę pasażerów przewiezionych w przewozach lotniczych krajowych ustala się jako sumę wszystkich pasażerów przewiezionych pomiędzy portami lotniczymi na terytorium kraju w ramach handlowych usług lotniczych.

Nie uwzględnia się osób przewiezionych samolotami lotnictwa specjalnego przeznaczenia (np. aeroklubów, lotnictwa sanitarnego, agrolotnictwa).

Praca przewozowa przy przewozie pasażerów transportem lotniczym to suma pasażerokilometrów wykonanych przez samoloty własne lub dzierżawione (wynajęte) przez polskich przewoźników lotniczych.

Pasażerokilometry wykonane przez 1 samolot w danym locie to iloczyn liczby przewiezionych pasażerów i długości (w km) trasy tego lotu.

30. Ruch samolotów w portach lotniczych obejmuje liczbę startów i lądowań samolotów w polskich portach lotniczych w ramach handlowych usług lotniczych (tj. transportu publicznego pasażerów i/lub ładunków (towarów i/lub przesyłek pocztowych) wykonywanego odpłatnie lub w ramach najmu) oraz lotnictwa ogólnego (general aviation) w lotach i operacjach lotniczych krajowych i międzynarodowych.

31. Ruch pasażerów w portach lotniczych obejmuje pasażerów:

- przybyłych, tj. pasażerów, dla których określony port krajowy jest portem zakończenia podróży rozpoczętej w porcie krajowym lub zagranicznym;

Tonne-kilometres performed by 1 aircraft on a flight are the product of the mass (weight) of the carried freight/mail and the flight distance (in km).

Passenger load factor is expressed as a percentage of passenger-kilometres performed over seat-kilometres available. Seat-kilometres available are equal to the sum of the products obtained by multiplying the number of passenger seats available for sale on flight by the flight distance.

The number of passengers transported is determined based on registered lists of passengers occupying seats in an airplane; a child with a ticket is counted as a passenger regardless of age.

The number of passengers transported in international air transport is defined as the sum of all the passengers leaving Poland and arriving in Poland and transported between airports outside the territory of Poland in commercial air service.

The number of passengers transported in domestic transport is defined as the sum of all the passengers transported between airports in the territory of Poland in commercial air service.

Persons carried by special purpose aircraft (e.g. aero clubs, medical aviation, agricultural aviation) are excluded.

Passenger-kilometres by air is the sum of passenger-kilometres performed by own or leased (rented) aircraft by Polish air carriers.

Passenger-kilometres performed by 1 aircraft on a flight are the product of the total number of the carried passengers and the flight distance (in km).

30. Aircraft traffic at airports includes the number of take-offs and landings made by the aircraft at the Polish airports within commercial air service (i.e. public transport of passengers and/or freight/mail for remuneration or for hire) and general aviation in domestic and international flights and operations.

31. Passenger traffic at airports includes passenger:

- arrivals, i.e. passengers for whom the given national airport is the final destination point of a journey initiated at a national or foreign airport;

- odprawionych, tj. pasażerów, dla których określony port krajowy jest portem rozpoczęcia podróży kończącej się w porcie krajowym lub zagranicznym;
- w transzycie bezpośrednim, tj. pasażerów, którzy przybywają do portu lotniczego i po krótkiej przerwie kontynuują podróż tym samym statkiem powietrznym z tym samym numerem lotu, którym przybyli do tego portu.

32. Dane o przewozach taborem żeglugi śródlądowej odnoszą się do taboru będącego w eksploatacji polskich przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej oraz od 2001 r. również podmiotów, których podstawowa działalność jest inna niż świadczenie tych usług.

Dane o przewozach ładunków żeglugą śródlądową nie obejmują ładunków przewożonych w przesyłkach drobnych na statkach pasażerskich.

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

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

Przeciętny wiek statków morskiej oraz przybrzeżnej floty transportowej ustalono jako średnią arytmetyczną ważoną wieku poszczególnych statków. Przy ustalaniu wieku poszczególnych statków przyjęto za podstawę rok ich budowy.

34. Przez „żeglugę morską oraz przybrzeżną” rozumie się polskie przedsiębiorstwa i spółki żeglugi morskiej oraz przybrzeżnej, Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A. oraz Koreańsko-Polskie Towarzystwo Żeglugowe Sp. z o.o., w części przypadającej na rzecz strony polskiej, zgodnie z obowiązującą umową w tym zakresie. Dane dotyczące przewozów ładunków i pasażerów transportem morskim i przybrzeżnym obejmują przewozy statkami morskiej oraz przybrzeżnej floty transportowej (towarowymi, pasażerskimi, promami oraz od 2016 r. jachtami morskimi komercyjnymi) własnymi i dzierżawionymi od innych armatorów – w rejsach zakończonych.

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

- departures, i.e. passengers for whom the given national airport is the starting point of a journey terminating at a national or foreign airport;
- direct transit passengers, i.e. passengers who arrive at the airport and, after a short stop, continue their journey on the same aircraft on a flight having the same flight number as the flight on which they arrived.

32. Data concerning transport by inland waterway fleet refers to the fleet operated by Polish inland waterway transport enterprises and, since 2001, also entities whose main activity differs from those services.

The data concerning carriage of goods by inland waterways does not include small consignments carried by passenger vessels.

33. Data on the maritime and coastal transport fleet concerns ships of the Polish property, joint ownership or share, whatever flag they hoist.

The ships of the Polish maritime and coastal fleet include ships owned by Polish maritime transport enterprises, ships rented from a ship-owner companies with Polish shareholders, and ships operated by Polish entities, owned by capital companies (with Polish shareholders) having their seats abroad.

The average age of the ships of the maritime and coastal transport fleet was defined as the weighted arithmetic average of the age of particular ships. The basis for the estimation of the ship age was the year of their construction.

34. The “maritime and coastal transport” concept is understood as Polish maritime and coastal shipping enterprises and companies, as well as Chinsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A. and Koreańsko-Polskie Towarzystwo Żeglugowe sp. z o.o., in the part falling to the Polish party, in accordance with the binding agreement in this respect. Data concerning the transport of cargo and passengers by maritime and coastal transport include the goods and passengers carried in completed voyages by the maritime transport ships (cargo-carrying, passenger ships, ferries and, from 2016 onwards, commercial sea-going yachts) owned or leased from other ships owners.

35. Data on the length of quays at seaports concern (transshipment, berths and other) terminals recorded in the inventory filing system of companies that handle cargo in seaports.

36. Dane o ogólnej wielkości **obrotów ładunkowych w portach morskich** (przeładunków w morskich portach handlowych) prezentowane dla 2000 r. oraz 2005 r. (licznik) w tablicy I obejmują przeładunki ładunków obrotu morskiego i wewnątrz krajowego (łącznie z bunkrem – paliwo dla statków, ładunkami ryb wyładowanych ze statków rybackich niebędących przedmiotem międzynarodowej wymiany handlowej, ładunkami przewiezionymi do portów środkami transportu lądowego w celu magazynowania na terenie portów) dokonane przez wszystkie podmioty działające na terenie portów morskich.

Informacje prezentowane w tablicy I dla 2005 r. (mianownik) i następujących lat oraz w tablicach działu VIII Porty morskie (z wyjątkiem tablic 1(134), 7(140) i 8(141)) pochodzą od przedstawicieli statków zawijających do portów morskich i pozyskiwane są za pośrednictwem urzędów morskich – kapitanatów lub bosmanatów w zakresie wymaganym Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/42/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (Dz. Urz. WE L 141 z 6 czerwca 2009 r.)⁷.

Dane te nie uwzględniają:

- statków o pojemności brutto (GT) mniejszej niż 100, jednak w przypadkach uzasadnionych względami statystycznymi (np. duża częstotliwość ruchu lub znaczna waga ładunku transportowanego) powinny być ujęte w badaniu);
- załadunku bunkru, (wykazywany jest tylko wtedy, gdy statki dokonują jego przewozu pomiędzy portami lub z portu do statku zacumowanego na otwartym morzu);
- obrotu wewnątrz krajowego, z wyjątkiem kabotażu (tj. ładunków przewożonych drogą morską pomiędzy polskimi portamiorskimi);
- wagi własnej załadowanych i wyładowanych jednostek ładunkowych (np. kontenerów oraz samochodów i wagonów przewożonych w ruchu promowym).

Dane te obejmują ładunki przywiezione i wywiezione do/z portów morskich wszystkimi statkami (polskimi i obcymi) w ramach międzynarodowego obrotu morskiego (w relacjach z portami zagranicznymi) oraz krajowego obrotu morskiego (kabotażu).

36. The total data regarding **goods loaded and unloaded at seaports** (transhipments in commercial seaports) for the years 2000 and 2005, presented in table I (the numerator) include total and domestic cargo traffic (including bunker – fuel for ships, fish unloaded out of fishing boats other than those being the subject of the international trade, cargo transported by land to be stored in the ports), performed by every entity acting in the territory of those seaports.

Information presented in table I for the year 2005 (the denominator) and the following years, as well as the Section VIII Seaports (excluding tables 1(134), 7(140) and 8(141)), is provided by the representatives of ships entering in Polish seaports and is obtained from maritime offices – harbour masters' offices in the scope required by Directive 2009/42/EC of the European Parliament and of the Council of 6 May 2009 on statistical returns in respect of carriage of goods and passengers by sea (OJ EC L 141 of 6 June 2009)⁷.

Data does not cover:

- ships of gross tonnage (GT) less than 100; however they should be included when statistically appropriate (e.g. in the case of high frequency of ship traffic, considerably high weight of cargo);
- loading of bunker (reported only when carried by ships between ports or from ships at open sea berths);
- domestic cargo traffic excluding cabotage (i.e. seaborne cargo traffic between Polish seaports);
- the tare weight of cargo units (e.g. of containers as well of motor vehicles and wagons, that are carried by ferry traffic).

Data include cargos carried to and from seaports by all ships (Polish and foreign) within international maritime traffic (in relation with foreign ports) and national maritime cargo traffic (cabotage).

⁷ Tekst jednolity Dyrektywy Rady 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską.

⁷ Consolidated text of Council Directive 95/64/EC of 8 December 1995 on statistical returns in respect of carriage of goods and passengers by sea.

37. Dane o obrotach ładunków tranzytowych (tablice 7(140) i 8(141)) obejmują przeładunki ładunków tranzytu morskiego, morsko-ładowego oraz łądowo-morskiego dokonane przez podmioty działające na terenie portów morskich.

38. Dane na temat przeładunków kontenerów w transporcie intermodalnym dotyczą działalności terminali intermodalnych zlokalizowanych na terenie Polski. Do terminali nie zalicza się hubów przeładunkowych oraz placów celnych.

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

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

1 kontener 30' = 1,5 TEU,

1 kontener 40' = 2 TEU,

1 kontener 45' = 2,25 TEU.

Dane o **przeładunkach ładunków w kontenerach w terminalach intermodalnych** w podziale na **grupy towarowe** podano zgodnie z klasyfikacją NST 2007 (stosowaną we wszystkich krajach Unii Europejskiej) wprowadzoną rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1304/2007 z dnia 7 listopada 2007 r. zmieniającym dyrektywę Rady 95/64/WE, rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98, rozporządzenia (WE) nr 91/2003 i (WE) nr 1365/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w celu ustanowienia NST 2007 jako jedynej klasyfikacji w odniesieniu do towarów transportowanych pewnymi środkami transportu.

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

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

39. Od 2020 r. bazą wyjściową bilansu stanu ludności są wyniki NSP 2021. W związku z tym wskaźniki odnoszące się do liczby ludności od 2020 r. zostały przeliczone zgodnie z bilansem przygotowanym w oparciu o wyniki NSP 2021.

40. Niektóre dane zawarte w publikacji mają charakter wstępny i mogą zostać uściślone w późniejszych publikacjach GUS, np. w Roczniku Statystycznym Rzeczypospolitej Polskiej.

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

37. Data concerning cargo transit traffic at seaports (tables 7(140) i 8(141)) include goods handled as part of seaborne transit, sea-to-land and land-to sea transit, accomplished by entities operating on the territory of seaports.

38. Container transshipment data in intermodal transport relates to the activity of intermodal terminals located in Poland. Terminals do not include reloading hubs and custom yards.

Weight of the loaded container in the total weight of the empty container and the weight of the load.

1 TEU is a load unit that corresponds to one 20' container. TEU conversion factor was applied in a similar way to other container sizes:

1 container 30' = 1.5 TEU,

1 container 40' = 2 TEU,

1 container 45' = 2.25 TEU.

Data concerning transshipment of goods in containers at intermodal terminals by groups of goods according to the NST 2007 classification (used in all countries of European Union) which was implemented by were presented Commission Regulation (EC) No 1304/2007 of 7 November 2007 amending Council Directive 95/64/EC, Council Regulation (EC) No 1172/98, Regulations (EC) No 91/2003 and (EC) No 1365/2006 of the European Parliament and of the Council with respect to the establishment of NST 2007 as the unique classification for transported goods in certain transport modes.

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

Land terminals are all inland terminals that have no access to the sea and internal sea waters.

39. From 2020, the results of the National Population and Housing Census 2021 have been the basis for the population balance. Therefore, the indicators relating to the size of the population from 2020 have been recalculated in accordance with the balance prepared on the basis of the results of the Census 2021.

40. Some data included in the publication are preliminary and may be revised in further publications by the CSO e.g. Statistical Yearbook of the Republic of Poland.

Note: Due to the electronic technique of data processing, the sums of elements may in some cases be different from the mentioned "total".