



Transport intermodalny w latach 2020–2022

Intermodal transport in years 2020–2022



Transport intermodalny w latach 2020–2022

Intermodal transport in years 2020–2022

Opracowanie merytoryczne

Content-related works

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

Pod kierunkiem

Supervised by

Katarzyny Dmitrowicz-Życkiej

Zespół autorski

Editorial team

Anna Bawelska, Damian Budny, Justyna Pawłowska, Grzegorz Schodowski

Prace redakcyjne

Editorial work

Elżbieta Klimaszewska

Skład i opracowanie graficzne

Typesetting and graphics

Ireneusz Romanko

ISSN 2719-2644

Publikacja dostępna na stronie internetowej

Publication available on website

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

Przy publikowaniu danych GUS prosimy o podanie źródła

When publishing Statistics Poland data — please indicate the source

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

Przedmowa

Transport odgrywa istotną rolę w gospodarce narodowej. Dobrze rozwinięta infrastruktura i sprawnie działający system transportowy stanowią element jej siły i konkurencyjności. Odzwierciedleniem postępu technologicznego i organizacyjnego, jaki stale dokonuje się w transporcie znormalizowanych jednostek ładunkowych, stał się transport intermodalny.

Rozwój idei transportu intermodalnego w Europie przypadł na lata 60. i 70. XX wieku, co było wynikiem rosnącego natężenia ruchu drogowego oraz gwałtownego wzrostu cen ropy naftowej. Fakt ten spowodował wzrost konkurencyjności pozostałych gałęzi transportu, lecz nie zmienił dominującej roli transportu samochodowego w przewozach ładunków.

Z powodu rosnącego negatywnego wpływu towarowego transportu drogowego na środowisko, przy niewystarczającym wykorzystaniu istniejących możliwości innych gałęzi transportu (zwłaszcza transportu kolejowego), jednym z kierunków obecnej polityki transportowej Unii Europejskiej jest wprowadzanie zmian w podziale zadań przewozowych pomiędzy różne gałęzie transportu, promując te, które mają najmniejszy degradacyjny wpływ na środowisko naturalne.

Transport intermodalny jest jednym z alternatywnych rozwiązań w tworzeniu nowoczesnych łańcuchów transportowo-logistycznych łączących dwie lub więcej gałęzie transportu w jeden system. Problematyka dalszego rozwoju transportu intermodalnego coraz częściej koncentruje się na terminalach intermodalnych (określanych również jako terminale kontenerowe, z racji dominującej jednostki intermodalnej w strumieniu ładunków przez nie przepływających).

Przekazujemy Państwu kolejną edycję publikacji z zakresu tematyki transportu intermodalnego w Polsce. Prezentuje ona wyniki badań statystycznych dotyczące m. in. rozmieszczenia terminali morskich i lądowych, infrastruktury, wielkości przeładunków w terminalach, jak również wielkości i kierunków przewozów jednostek transportu intermodalnego realizowanych przez przewoźników i spedytorów w transporcie drogowym. Opracowanie zawiera komentarz analityczny wzbogacony tablicami, wykresami i mapami, a także zarys metodologiczny.

Przekazując niniejszą publikację wyrażamy nadzieję, iż spotka się ona z Państwa zainteresowaniem i okaże się przydatna w kształtowaniu polityki transportowej. Będziemy wdzięczni wszystkim osobom i instytucjom za uwagi dotyczące treści i zakresu opracowania, które zostaną uwzględnione w kolejnych edycjach.

Składamy serdeczne podziękowania wszystkim osobom i przedsiębiorstwom przekazującym informacje stanowiące podstawę do opracowania niniejszej publikacji, a szczególnie sprawozdawcom uczestniczącym w badaniach terminali transportu intermodalnego (formularz TTI) oraz przewozów intermodalnych realizowanych transportem drogowym (formularz TDI).

Dyrektor
Urzędu Statystycznego w Szczecinie


Magdalena Wegner

Prezes
Głównego Urzędu Statystycznego


dr Dominik Rozkrut

Szczecin, listopad 2023 r.

Preface

Transport fulfill an important role in the national economy. A well-developed infrastructure and an efficient transport system are part of its strength and competitiveness. Intermodal transport has become a reflection of the technological and organizational progress that is constantly being made in the transport of standardized loading units.

The development of the idea of intermodal transport in Europe took place in the 1960s and 1970s, which was the result of rising road traffic and the rapid increase in oil prices. This fact increased the competitiveness of other modes of transport, but did not change the dominant role of road transport in freight transport.

Due to the growing negative impact of road freight transport on the environment, with insufficient use of the existing capabilities of other modes of transport (especially rail transport), one of the directions of the current transport policy of the European Union is to introduce changes in the division of transport tasks between various modes of transport, promoting those that have the least degradative impact on the natural environment.

Intermodal transport is one of the alternative solutions in creating modern transport and logistics chains that connect two or more modes of transport into one system. The issues of further development of intermodal transport increasingly focus on intermodal terminals (also referred to as container terminals, due to the dominant intermodal unit in the stream of cargo flowing through them).

We present the next edition of the publication on the subject of intermodal transport in Poland. It contains the results of statistical surveys concerning, among others, location of sea and land terminals, infrastructure, volumes of transshipments in terminals, as well as volumes and directions of intermodal transport units carried out by carriers and forwarders in road transport. The study contains an analytical commentary enriched with tables, charts and maps, as well as the methodological notes.

Presenting this publication, we hope that it will meet your interest and will prove useful in shaping the transport policy. We will be grateful to all people and institutions for comments on the content and scope of the study, which will be taken into account in subsequent editions.

We would like to express our sincere thanks to all persons and companies that provided the information constituting the basis of this publication, in particular to the companies participating in the surveys on intermodal transport terminals (TTI form) and intermodal transport by road (TDI form).

Director
of the Statistical Office in Szczecin



Magdalena Wegner, MSc.

President
Statistics Poland



Dominik Rozkrut, Ph.D.

Spis treści

Contents

	Str. Page
Przedmowa	3
Preface	4
Spis treści	5
Contents	5
Spis tablic	7
List of tables	7
Spis wykresów	8
List of charts	8
Spis map	11
List of maps	11
Objaśnienia znaków umownych	13
Symbols	13
Ważniejsze skróty	13
Major abbreviations	13
Synteza	15
Executive summary	15
Transport drogowy	17
Road transport	17
Transport kolejowy	19
Rail transport	19
Transport morski	20
Maritime transport	20
Transport intermodalny	21
Intermodal transport	21
1. Infrastruktura transportu drogowego	23
1. Road transport infrastructure	23
1.1. Sieć drogową	23
1.1. Road network	23
1.2. Tabor samochodowy	27
1.2. Stock of goods vehicles	27
1.3. Tabor samochodowy przystosowany do przewozów intermodalnych	31
1.3. Stock of goods vehicles adapted to intermodal transport	31
1.4. Odległości w przewozie ładunków transportem samochodowym	33
1.4. Goods road transport distances	33
2. Transport kolejowy	35
2. Railway transport	35
2.1. Sieć kolejowa	35
2.1. Railway network	35

2.2. Tabor kolejowy	39
2.2. Railway rolling stock	39
2.3. Odległości w przewozie ładunków transportem kolejowym	40
2.3. Goods rail transport distances	40
2.4. Przewozy kontenerów w transporcie kolejowym	41
2.4. Container rail transport	41
2.5. Przewozy pozostałych jednostek intermodalnych w transporcie kolejowym	45
2.5. Rail transport of other intermodal units	45
3. Transport morski	47
3. Maritime transport	47
3.1. Flota morska będąca polską własnością lub współwłasnością	47
3.1. Sea fleet owned or jointly owned by Poland	47
3.2. Nabrzeża portów morskich	47
3.2. Quays of seaports	47
3.3. Obrót ładunków ogółem w portach morskich	48
3.3. Total cargo turnover in seaports	48
3.4. Obrót ładunków tranzytowych w portach morskich	49
3.4. Transit cargo turnover in seaports	49
4. Transport intermodalny	51
4. Intermodal transport	51
4.1. Infrastruktura terminali intermodalnych	52
4.1. Intermodal terminal infrastructure	52
4.2. Przeładunki w terminalach intermodalnych	56
4.2. Transhipments at intermodal terminals	56
5. Projekty inwestycyjne	67
5. Investment projects	67
5.1. Inwestycje drogowe	67
5.1. Road investments	67
5.2. Inwestycje kolejowe	71
5.2. Railway investments	71
5.3. Inwestycje morskie	74
5.3. Maritime investments	74
Uwagi metodologiczne	77
Methodological note	77
Aneks	81
Annex	81

Spis tablic

List of tables

Str.
Page

1.	Infrastruktura transportu drogowego	
1.	Road transport infrastructure	
Tablica 1.	Drogi publiczne o twardej nawierzchni według kategorii	23
Table 1.	Hard surface public roads by category	23
Tablica 2.	Tabor samochodowy do przewozu ładunków	27
Table 2.	Goods transportation car fleet	27
Tablica 3.	Przewozy ładunków transportem samochodowym według stref odległości w transporcie krajowym	33
Table 3.	Domestic road transport by distance classes	33
2.	Transport kolejowy	
2.	Railway transport	
Tablica 1 (4).	Przewozy ładunków transportem kolejowym normalnotorowym według stref odległości	40
Table 1 (4).	Standard gauge railway transport of goods by distance classes	40
Tablica 2 (5).	Przewozy kontenerów wielkich transportem kolejowym normalnotorowym w latach 2020–2022	42
Table 2 (5).	Standard gauge railway transport of large containers in years 2020–2022	42
3.	Transport morski	
3.	Maritime transport	
Tablica 1 (6).	Międzynarodowy obrót morski w polskich portach według miejsca załadunku/wyładunku	48
Table 1 (6).	International sea turnover in Polish ports by place of loading/unloading	48
Tablica 2 (7).	Obrót ładunków tranzytowych w portach morskich	49
Table 2 (7).	Transit cargo turnover in seaports	49
4.	Transport intermodalny	
4.	Intermodal transport	
Tablica 1 (8).	Infrastruktura morskich terminali intermodalnych	53
Table 1 (8).	Infrastructure of sea intermodal terminals	53
Tablica 2 (9).	Infrastruktura lądowych terminali intermodalnych	54
Table 2 (9).	Infrastructure of land intermodal terminals	54
Tablica 3 (10).	Przeładunki kontenerów w terminalach intermodalnych	57
Table 3 (10).	Container transshipments at intermodal terminals	57
Tablica 4 (11).	Wywóz ładunków z terminali intermodalnych według grup ładunków	64
Table 4 (11).	Goods export from intermodal terminals by group of goods	64

Spis wykresów

List of charts

Str.
Page

Synteza

Executive summary

Wykres 1. Chart 1.	Drogi publiczne o twardej nawierzchni według kategorii	18
	Hard surface public roads by category	18
Wykres 2. Chart 2.	Udział nowo zarejestrowanych samochodów ciężarowych w liczbie wszystkich zarejestrowanych samochodów ciężarowych w 2022 r.	18
	Share of new registered lorries in the number of all registered lorries in 2022	18
Wykres 3. Chart 3.	Ciągniki siodłowe w 2022 r. według województw	19
	Road tractors in 2022 by voivodships	19
Wykres 4. Chart 4.	Tabor kolejowy	20
	Railway rolling stock	20
Wykres 5. Chart 5.	Udział długości nabrzeży w portach morskich w 2022 r.	21
	Share of the length of quays in seaports in 2022	21

1. Infrastruktura transportu drogowego

1. Road transport infrastructure

Wykres 1 (6). Chart 1 (6).	Gęstość sieci drogowej w wybranych krajach Unii Europejskiej w 2021 r.	24
	Road network density in selected European Union countries in 2021	24
Wykres 2 (7). Chart 2 (7).	Zmiany długości dróg publicznych o twardej nawierzchni (w porównaniu z rokiem poprzednim)	25
	Changes in the length of hard surface public roads (compared to the previous year)	25
Wykres 3 (8). Chart 3 (8).	Struktura przewozu ładunków transportem samochodowym według stref odległości w latach 2020–2022 (na podstawie liczby ton)	34
	Structure of goods road transport by distance classes in years 2020–2022 (based on tonnes)	34
Wykres 4 (9). Chart 4 (9).	Struktura pracy przewozowej w przewozie ładunków transportem samochodowym według stref odległości w latach 2020–2022	34
	Structure of goods road transport performance by distance classes in 2020–2022	34

2. Transport kolejowy

2. Railway transport

Wykres 1 (10). Chart 1 (10).	Gęstość sieci kolejowej w wybranych państwach Unii Europejskiej w 2022 r.	38
	Railway network density in selected European Union countries in 2022	38
Wykres 2 (11). Chart 2 (11).	Tabor kolejowy w 2022 r.	39
	Railway rolling stock in 2022.	39
Wykres 3 (12). Chart 3 (12).	Wagony towarowe w 2022 r.	39
	Freight wagons in 2022.	39

Wykres 4 (13).	Struktura przewozów ładunków transportem kolejowym wewnątrz kraju według stref odległości w latach 2020–2022 (na podstawie liczby ton)	41
Chart 4 (13).	Structure of rail transport by rail inside the country by distance classes in years 2020–2022	41
Wykres 5 (14).	Struktura pracy przewozowej w przewozie ładunków transportem kolejowym wewnątrz kraju według stref odległości w latach 2020–2022	41
Chart 5 (14).	Structure of rail inside the country transport performance by distance classes in years 2020–2022	41
Wykres 6 (15).	Kontenery przewiezione transportem kolejowym według wielkości kontenerów	43
Chart 6 (15).	Containers transported by rail by container size	43
Wykres 7 (16).	Liczba kontenerów przewiezionych transportem kolejowym według wielkości kontenerów	43
Chart 7 (16).	Number of containers transported by rail by container size	43
Wykres 8 (17).	Praca przewozowa wykonana przy przewozie kontenerów transportem kolejowym według wielkości kontenerów	44
Chart 8 (17).	Transport performance in container transport by rail by container size	44
Wykres 9 (18).	Kontenery przewiezione transportem kolejowym według wielkości kontenerów	44
Chart 9 (18).	Containers transported by rail by container size	44
Wykres 10 (19).	Liczba jednostek intermodalnych przewiezionych transportem kolejowym według rodzaju jednostki	45
Chart 10 (19).	Number of intermodal units transported by rail by units type	45
Wykres 11 (20).	Jednostki intermodalne przewiezione transportem kolejowym (tony) według rodzaju jednostki	45
Chart 11 (20).	Intermodal units transported by rail (tonnes) by units type	45
3.	Transport morski	
3.	Maritime transport	
Wykres 1 (21).	Nośność oraz pojemność brutto statków towarowych będących polską własnością lub współwłasnością	47
Chart 1 (21).	Deadweight and gross tonnage of cargo ships owned or jointly owned by Poland	47
Wykres 2 (22).	Długość nabrzeży w portach morskich nadających się do eksploatacji w 2022 r.	48
Chart 2 (22).	Length of the quays in seaports that are operational in 2022	48
Wykres 3 (23).	Obrót ładunków tranzytowych w kontenerach wielkich w portach morskich	49
Chart 3 (23).	Turnover of transit cargo in large containers in seaports	49
Wykres 4 (24).	Import kontenerów w obrotach ładunkowych portów morskich	50
Chart 4 (24).	Container import in cargo turnover in seaports	50
Wykres 5 (25).	Eksport kontenerów w obrotach ładunkowych portów morskich	50
Chart 5 (25).	Container export in cargo turnover in seaports	50

4.	Transport intermodalny	
4.	Intermodal transport	
Wykres 1 (26). Chart 1 (26).	Urządzenia przeładunkowe w morskich terminalach intermodalnych	55 55
	Reloading equipment in sea intermodal terminals	
Wykres 2 (27). Chart 2 (27).	Urządzenia przeładunkowe w lądowych terminalach intermodalnych	56 56
	Transshipment equipment in land intermodal terminals	
Wykres 3 (28). Chart 3 (28).	Masa kontenerów przywiezionych do terminali intermodalnych	58 58
	Weight of containers transported to the intermodal terminals	
Wykres 4 (29). Chart 4 (29).	Struktura wywozu kontenerów ładownych z terminali intermodalnych według wielkości kontenerów	58 58
	Structure of loaded container transport from intermodal terminals by container size	
Wykres 5 (30). Chart 5 (30).	Kontenery przywiezione do morskich terminali intermodalnych według wielkości kontenerów	59 59
	Containers imported to sea intermodal terminals by container size	
Wykres 6 (31). Chart 6 (31).	Struktura kontenerów wywiezionych z morskich terminali intermodalnych według wielkości kontenerów	60 60
	Structure of containers exported from sea intermodal terminals by container size	
Wykres 7 (32). Chart 7 (32).	Struktura kontenerów przywiezionych do lądowych terminali intermodalnych według wielkości kontenerów w 2022 r.	60 60
	Structure of containers imported to land intermodal terminals by container size in 2022	
Wykres 8 (33). Chart 8 (33).	Wywóz kontenerów z lądowych terminali intermodalnych w 2022 r.	61 61
	Container exports from land intermodal terminals in 2022	
Wykres 9 (34). Chart 9 (34).	Struktura towarów przeładowanych w terminalach intermodalnych według grup ładunków w 2022 r.	62 62
	Structure of goods transhipped at intermodal terminals by group of goods in 2022	
Wykres 10 (35). Chart 10 (35).	Przywóz produktów rolnictwa, łowiectwa i rybactwa do terminali intermodalnych	63 63
	Import of agricultural, hunting and fishing products to i ntermodal terminals	
Wykres 11 (36). Chart 11 (36).	Zmiany w przewozach ładunków transportem samochodowym według województw w 2022 r. (w porównaniu z rokiem poprzednim)	65 65
	Changes in goods road transport by voivodships in 2022 (compared to the previous year)	
Wykres 12 (37). Chart 12 (37).	Przywozy ładunków w kontenerach transportem samochodowym	66 66
	Goods import in containers by road transport	
Wykres 13 (38). Chart 13 (38).	Wywóz ładunków z terminali intermodalnych transportem samochodowym według województw w 2022 r.	66 66
	Goods transport from intermodal terminals by road transport by voivodships in 2022	

Spis map

List of maps

Str.
Page

Synteza

Executive summary

Mapa 1.	Rozmieszczenie terminali intermodalnych w Polsce w 2022 r.	22
Map 1.	Location of intermodal terminals in Poland in 2022	22

1. Infrastruktura transportu drogowego

1. Road transport infrastructure

Mapa 1 (2).	Zmiany długości dróg publicznych o twardej nawierzchni w latach 2020–2022	26
Map 1 (2).	Changes in the length of hard surface public roads in 2020–2022	26
Mapa 2 (3).	Zmiany gęstości sieci dróg publicznych o twardej nawierzchni w latach 2020–2022	26
Map 2 (3).	Changes in the density of the network of hard surface public roads in 2020–2022	26
Mapa 3 (4).	Zarejestrowane samochody ciężarowe w 2022 r.	28
Map 3 (4).	Registered lorries in 2022	28
Mapa 4 (5).	Zarejestrowane ciągniki siodłowe w 2022 r.	29
Map 4 (5).	Registered road tractors in 2022	29
Mapa 5 (6).	Zarejestrowane przyczepy ciężarowe w 2022 r.	30
Map 5 (6).	Registered trailers in 2022	30
Mapa 6 (7).	Zarejestrowane naczepy ciężarowe w 2022 r.	30
Map 6 (7).	Registered semi-trailers in 2022	30
Mapa 7 (8).	Zarejestrowane samochody ciężarowe przystosowane do przewozu kontenerów w 2022 r.	31
Map 7 (8).	Registered lorries adapted for containers transport in 2022	31
Mapa 8 (9).	Zarejestrowane przyczepy ciężarowe przystosowane do przewozu kontenerów w 2022 r.	32
Map 8 (9).	Registered trailers adapted for containers transport in 2022	32
Mapa 9 (10).	Zarejestrowane naczepy ciężarowe przystosowane do przewozu kontenerów w 2022 r.	33
Map 9 (10).	Registered semi-trailers adapted for containers transport in 2022	33

2.	Transport kolejowy	
2.	Railway transport	
Mapa 1 (11). Map 1 (11).	Linie kolejowe eksploatowane w 2022 r.	36
	Operated railway lines in 2022	36
Mapa 2 (12). Map 2 (12).	Gęstość sieci kolejowej oraz stopień jej zelektryfikowania w 2022 r.	37
	Railway network density and the degree of its electrification in 2022	37
5.	Projekty inwestycyjne	
5.	Investment projects	
Mapa 1 (13). Map 1 (13).	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)	68
	National Road Construction Program for 2014–2023 (with an outlook until 2025)	68
Mapa 2 (14). Map 2 (14).	Systemy Zarządzania Ruchem na drogach GDDKiA – stan realizacji	69
	Traffic management Systems on GDDKiA roads – implementation status	69
Mapa 3 (15). Map 3 (15).	Program budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030	70
	100 ring roads construction program for 2020–2030	70
Mapa 4 (16). Map 4 (16).	Plan rozbudowy sieci linii kolejowych w ramach programu Centralny Port Komunikacyjny	73
	Plan for the expansion of the railway network as part of the Central Communication Port program	73

Objaśnienia znaków umownych

Symbols

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

Ważniejsze skróty

Major abbreviations

Skrót	Znaczenie
Abbreviation	Meaning
tys.	tysiąc
mln	milion
mld	miliard
zł PLN	złoty zloty
m	metr metre
t	tona tonne
t-km tkm	tonokilometr tonne-kilometre
cd. cont.	ciąg dalszy continued
dok. cont.	dokończenie continued
Lp. No.	liczba porządkowa number
Dz. U.	Dziennik Ustaw Journal of Laws
poz.	pozycja position
r.	rok
CEPiK	Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców Central Evidence of Vehicles
Eurostat	Urząd Statystyczny Unii Europejskiej Statistical Office of the European Union
FAO	Organizacja Narodów Zjednoczonych do spraw Wyżywienia i Rolnictwa Food and Agriculture Organization of the United Nations

Ważniejsze skróty

Major abbreviations

Skrót Abbreviation	Znaczenie Meaning
OECD	Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju Organization for Economic Cooperation and Development
UE EU	Unia Europejska European Union
WNP CIS	Wspólnota Niepodległych Państw Commonwealth of Independent States

Synteza

Executive summary

Za transport intermodalny uważa się przewóz towarów więcej niż jednym rodzajem transportu, za pomocą intermodalnych jednostek ładunkowych, z których najpopularniejszą jest kontener.

Rynek przewozów intermodalnych w Polsce zyskuje popularność z roku na rok dzięki tworzeniu korzystnych warunków infrastrukturalnych, ekonomicznych i finansowych.

Przy znaczącym wpływie, jaki ten rodzaj transportu ma na rozwój społeczno-gospodarczy kraju warto wspomnieć, że jest on jednocześnie przyjazny dla środowiska naturalnego. Warto więc uwzględnić ten aspekt w prowadzeniu polityki zrównoważonego rozwoju transportu.

Na rozwój transportu intermodalnego kładzie nacisk projekt pod nazwą „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”.

Głównym celem projektu jest stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęzowej w polskim systemie transportowym i zwiększenie wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych.

W dokumencie wskazano również cele szczegółowe, których realizacja ma przyczynić się do realizacji celu głównego, są to:

- powstanie kompleksowych projektów wykorzystania transportu intermodalnego w łańcuchach dostaw,
- poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego,
- cyfryzacja transportu intermodalnego.

Cechą charakterystyczną transportu intermodalnego jest korzystanie z więcej niż jednego środka transportu w ramach różnych gałęzi transportu. Transport intermodalny wymaga węzłów logistycznych w postaci terminali intermodalnych, które łączą w jednym miejscu kilka rodzajów transportu. To właśnie w tych miejscach składa się jednostki ładunkowe. Terminale intermodalne są wyposażone w maszyny ułatwiające przeładunek jednostek ładunkowych. Aby transport intermodalny funkcjonował wydajnie, potrzebna jest również infrastruktura w postaci łańcucha logistycznego łączącego transport kolejowy, morski, samochodowy i wodny śródlądowy.

Położenie geograficzne Polski i istniejąca infrastruktura pozwalają na wykorzystywanie wszystkich gałęzi transportu, a więc także na transport intermodalny różnych kombinacji. Pomimo tego transport intermodalny opiera się głównie na kolei, a także na transporcie drogowym i morskim; przewozy intermodalne w Polsce wykorzystujące żeglugę śródlądową niemalże nie istnieją.

Intermodal transport is considered to be the conveyance of goods by more than one mode of transport, using intermodal loading units, the most popular of which is a container.

The intermodal transport market in Poland is gaining popularity year by year due to the creation of favourable infrastructural, economic and financial conditions.

This type of transport has a significant impact on social and economic development, and it is concomitantly environmentally friendly. Both aspects are worth taking into account when conducting the policy of sustainable transport development.

The project titled "Directions of Intermodal Transport Development until 2030 with a perspective until 2040" places emphasis on the development of intermodal transport.

The main goal of the project is to create optimal conditions for intermodal integration in the Polish transport system and to increase the use of railway in intermodal transport.

The document also indicates specific objectives, the implementation of which is to contribute to the achievement of the main goal, including:

- creation of comprehensive projects for the use of intermodal transport in supply chains,
- improving the competitiveness of intermodal transport,
- digitization of intermodal transport.

A characteristic feature of intermodal transport is the use of more than one means of transport within different modes of transport. Intermodal transport requires logistic nodes like intermodal terminals that connect several modes of transport in one place. The cargo units are stored in these places. Intermodal terminals are equipped with machines that facilitate the handling of loading units. For intermodal transport to function efficiently, an infrastructure is also needed in the form of a logistic chain linking rail, sea, road and inland waterways.

The geographical location of Poland and the existing infrastructure allow to use all modes of transport, also intermodal transport of various combinations. Despite this, intermodal transport is mainly based on railways, as well as on road and maritime transport; intermodal transport in Poland using inland waterway transport is almost non-existent.

Na rozwój transportu intermodalnego wpływ mają, oprócz uwarunkowań organizacyjno-prawnych i ekonomicznych, również czynniki infrastrukturalne. Największy udział w zaspokajaniu potrzeb transportowych w przewozach ładunków w Polsce mają dwie gałęzie transportu: samochodowy i kolejowy.

Transport samochodowy odgrywa w Polsce bardzo duże znaczenie, ponieważ niemal 90% ładunków przewożonych jest pojazdami ciężarowymi. Oprócz tego przez Polskę przemieszcza się wiele pojazdów w ruchu tranzytowym między Europą Zachodnią i Południową oraz krajami wschodniej części kontynentu. Przyczyną tak powszechnego wykorzystywania transportu samochodowego do przewozów ładunków upatrywać należy w cechach wyróżniających tę gałąź transportu na tle innych gałęzi – szybkości i elastyczności wynikających między innymi z dużej dostępności infrastruktury punktowej i liniowej. Dobrze rozwinięta sieć drogowa służy jej użytkownikom dodatkowo jako fundament wygodnego transportu.

W 2022 r. w Polsce kierowcy mieli do dyspozycji 1 801,8 km autostrad i 3 070,2 km dróg ekspresowych, tj. więcej odpowiednio o 5,2% i 20,5% niż w 2020 r. W 2022 r. w porównaniu z rokiem 2020, długość dróg publicznych o twardej nawierzchni wzrosła o 3,9 tys. kilometrów.

Obecna polityka europejska rozwoju infrastruktury transportu jest nakierowana na ograniczanie udziału transportu drogowego oraz na rozbudowę paneuropejskiej sieci korytarzy transportowych, co stanowi jeden z elementów globalizacji transportu. Priorytetem jest maksymalne wykorzystanie każdego środka transportu z jak najmniejszym wydatkowaniem energii oraz pozostałych zasobów. Takie podejście daje gwarancję jednoczesnego podniesienia poziomu mobilności i ochrony środowiska oraz jest szansą na zmianę dotychczasowej struktury gałęziowej transportu, w której dąży się do zwiększenia udziału kolei.

W porównaniu z innymi państwami Unii Europejskiej Polska posiada jedną z najdłuższych sieci kolejowych w Europie (po Niemczech i Francji). Według stanu na 31 grudnia 2022 r. na terenie Polski czynnych było 19,4 tys. km linii kolejowych. Najmniejszą długością linii kolejowych w Europie charakteryzują się: Luksemburg, Słowenia i Estonia, czyli państwa o stosunkowo niedużym terytorium. Największą gęstością sieci dysponują: Czechy, Belgia, Niemcy i Luksemburg, natomiast najmniejszą Finlandia i Grecja. Polska lokuje się na 9. pozycji.

Polska sieć kolejowa, ze względu na położenie geograficzne, odgrywa w Europie ważną rolę w tranzytowych przewozach towarów. Niemniej znaczenie transportu kolejowego w polskim systemie transportu intermodalnego jest mniejsze niż w systemach intermodalnych krajów zachodniej Europy.

In addition to organizational, legal and economic conditions, the development of intermodal transport is also influenced by infrastructure factors. Two modes of transport have the largest share in fulfilling the cargo transport needs in Poland: road and rail.

Road transport constitutes a very important role in Poland, as almost 90% of goods is transported by lorries. In addition, many vehicles in transit traffic between Western and Southern Europe and the countries of the eastern part of the continent pass through Poland. The reasons for such a widespread use of road transport for goods transportation should be seen in the features distinguishing this branch of transport from others – speed and flexibility resulting, among others, from the high availability of point and line infrastructure. Well-developed road network serves its users as a foundation for convenient transport.

In 2022 drivers in Poland had 1,801.8 km of highways and 3,070.2 km of expressways at their disposal, i.e. more by 5.2% and 20.5%, respectively, than in 2020. In 2022, compared to 2020, the length of public roads with hard surfaces increased by 3.9 thousand kilometres.

The current European policy for the development of transport infrastructure is aimed at limiting the share of road transport and at expanding the pan-European network of transport corridors, which is one of the elements of transport globalization. The priority is the maximum use of each mode of transport, with the least possible expenditure of energy and other resources. Such an approach guarantees a simultaneous increase in the level of mobility and environmental protection and it is an opportunity to change the current branch structure of transport, in which there will be a greater share of railways.

Compared to other European Union countries, Poland has one of the longest rail networks in Europe (following Germany and France). As of 31 December 2022, 19.4 thousand km of railway lines were operated in Poland. The shortest railway lines in Europe are located in: Luxembourg, Slovenia and Estonia, i.e. in the countries with a relatively small territory. The highest rail network density are in: Czechia, Belgium, Germany and Luxembourg, while the lowest density – in Finland and Greece. Poland ranks 9th.

Due to its geographic location, the Polish railway network plays an important role in the transit of goods in Europe. However, the rail transport in the Polish intermodal transport system is less significant than in the intermodal systems of Western European countries.

Istotnym wyzwaniem dla zapewnienia rozwoju transportu intermodalnego w Polsce jest kontynuowanie działań inwestycyjnych nie tylko związanych z budową nowych dróg, ale również zmierzających w kierunku zapewnienia połączeń na głównych ciągach dróg z punktami styku z innymi rodzajami transportu, w tym portami, lotniskami, terminalami intermodalnymi.

An important challenge to ensure the development of intermodal transport in Poland is to continue investment activities not only in connection with the construction of new roads but also to ensure connections on the main road lines with other modes of transport, including ports, airports and intermodal terminals.

Transport drogowy Road transport

Drogi publiczne w Polsce podzielone są na klasy, które uwzględniają ich wymagania techniczne i użytkowe. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124), w celu określenia wymagań technicznych i użytkowych wprowadza się następujące klasy dróg oraz ich hierarchię, zaczynając od dróg o najwyższych parametrach:

- autostrady (oznaczone symbolem A),
- drogi ekspresowe (oznaczone symbolem S),
- drogi główne ruchu przyspieszonego (oznaczone symbolem GP),
- drogi główne (oznaczone symbolem G),
- drogi zbiorcze (oznaczone symbolem Z),
- drogi lokalne (oznaczone symbolem L),
- drogi dojazdowe (oznaczone symbolem D).

Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz.U. z 2018 r. poz. 2068, z późn. zm.) dzieli drogi ze względu na ich funkcje w sieci drogowej na następujące kategorie:

- drogi krajowe – klasy A, S, GP,
- drogi wojewódzkie – klasy GP lub G,
- drogi powiatowe – klasy GP, G, Z,
- drogi gminne – GP, G, Z, L, D.

W 2022 r. w porównaniu z 2020 r. długość dróg ekspresowych wzrosła o 20,5%, autostrad – o 5,2%, dróg gminnych – o 2,2% wojewódzkich – o 1,5%, powiatowych – o 0,3%; długość dróg krajowych uległa skróceniu o 0,1%. Drogi publiczne krajowe o twardej nawierzchni w 2022 r. stanowiły 6,1% dróg ogółem, wojewódzkie – 9,3%, powiatowe – 36,4%, a gminne – 48,2%.

Public roads in Poland are divided into classes, which take into account to their technical and operational requirements. According to the Regulation of the Minister of Transport and Maritime Economy of 2 March 1999 on the technical conditions of public roads and their locations (Journal of Laws of 2016, item 124), in order to define the technical and operational requirements, introduced the following road classes and their hierarchy, starting from the road type with the highest parameters:

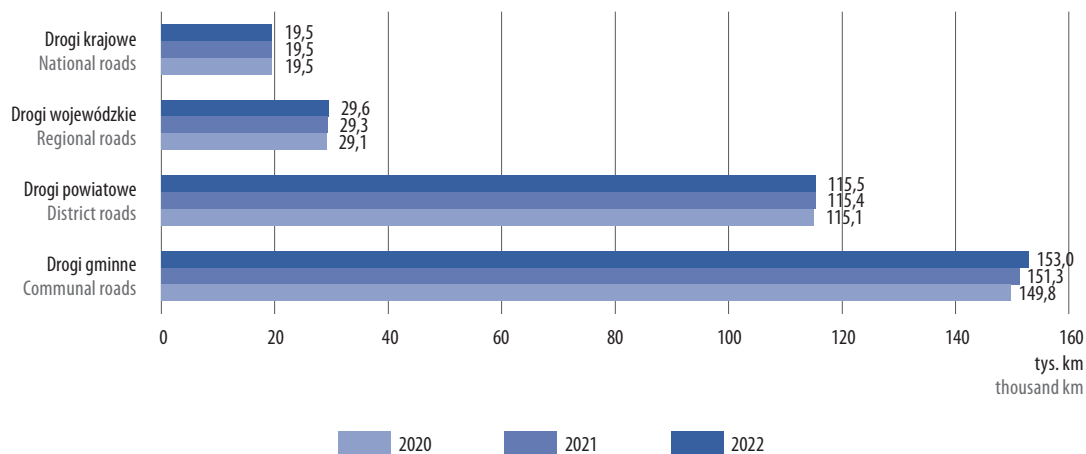
- motorways (marked with the symbol A),
- expressways (marked with the symbol S),
- main roads of accelerated traffic (marked with the symbol GP),
- main roads (marked with the symbol G),
- collective roads (marked with the symbol Z),
- local roads (marked with the symbol L),
- access roads (marked with the symbol D).

The Act of 21 March 1985 on public roads (Journal of Laws of 2018, item 2068, as amended) divides roads due to their functions in the road network into the following categories:

- national roads – classes A, S, GP,
- regional roads – GP or G class,
- district roads – classes GP, G, Z,
- communal roads – GP, G, Z, L, D.

In 2022, length of expressways compared to 2020 increased by 20.5%, motorways – by 5.2%, communal roads – by 2.2%, regional roads – by 1.5%, district roads – by 0.3%; length of national roads was lower by 0.1%. National public hard surface roads accounted for 6.1% of the total road length, regional hard surface roads – 9.3%, district hard surface roads – 36.4% and communal hard surface roads – 48.2%.

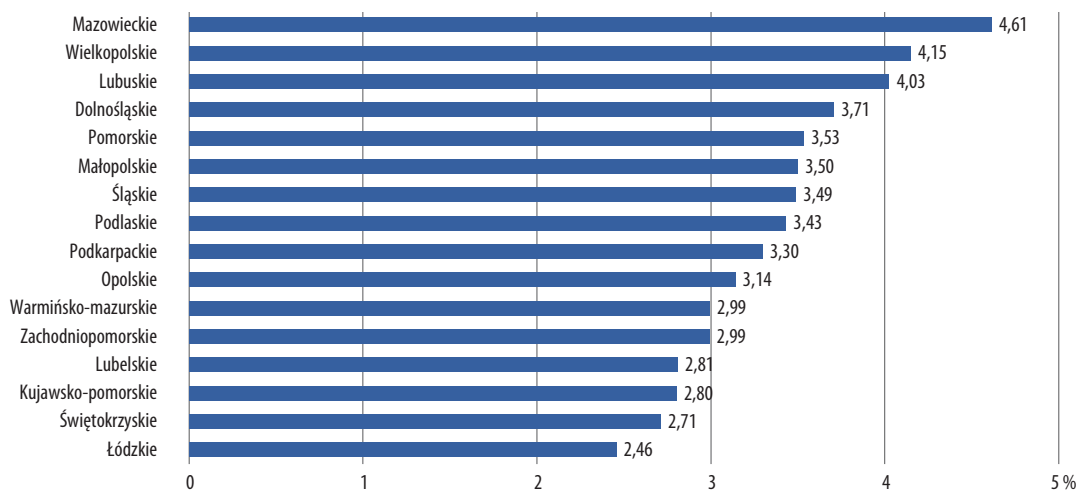
Wykres 1. Drogi publiczne o twardej nawierzchni według kategorii
Chart 1. Hard surface public roads by category



Liczba samochodów ciężarowych (łącznie z ciężarowo-osobowymi) na koniec 2022 r. wyniosła 3,7 mln szt., tj. więcej o 2,2% niż przed rokiem oraz o 5,2% niż w 2020 r. W latach 2020–2022 najwięcej pojazdów ciężarowych przybyło w województwach: mazowieckim (34,0 tys.), wielkopolskim (20,6 tys.) oraz małopolskim (16,9 tys.).

The number of lorries (including vans) at the end of 2022 amounted to 3.7 million units, i.e. more by 2.2% than in the previous year and by 5.2% than in 2020. Between 2020 and 2022 the largest increase in the number of lorries was recorded in the following voivodships: Mazowieckie (34.0 thousand vehicles), Wielkopolskie (20.6 thousand vehicles) and Małopolskie (16.9 thousand vehicles).

Wykres 2. Udział nowo zarejestrowanych samochodów ciężarowych w liczbie wszystkich zarejestrowanych samochodów ciężarowych w 2022 r.
Chart 2. Share of new registered lorries in the number of all registered lorries in 2022

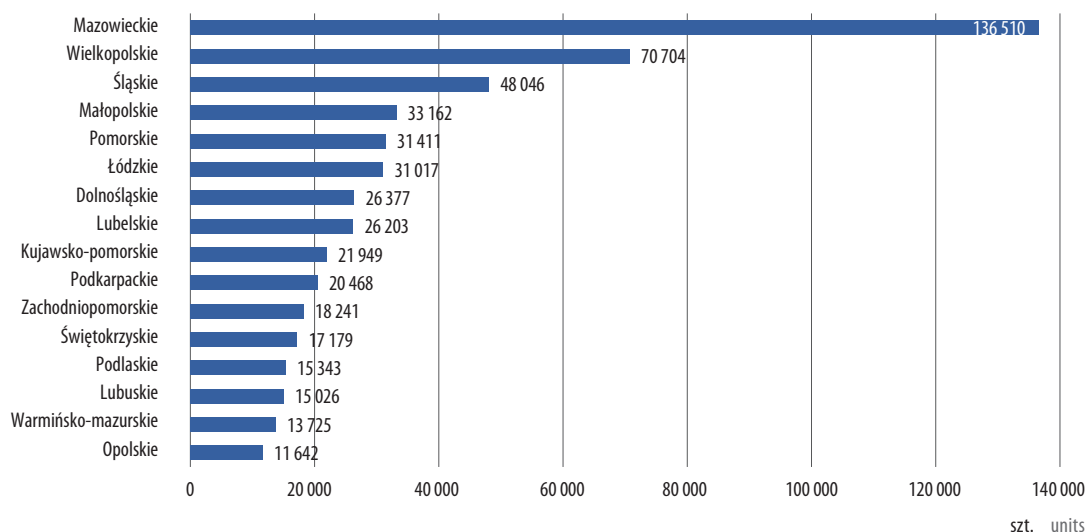


Liczba ciągników siodłowych pod koniec 2022 r. wyniosła 537,0 tys. szt. i była większa o 6,2% niż przed rokiem oraz o 14,4% niż w 2020 r. Największy wzrost liczby pojazdów w porównaniu z 2020 r. odnotowano w województwach: podlaskim (o 22,4%), warmińsko-mazurskim (o 22,2%) oraz lubelskim (o 19,0%).

The number of road tractors at the end of 2022 amounted to 537.0 thousand units and was higher by 6.2% than in the previous year and by 14.4% than in 2020. In comparison to 2020, the largest increase in the number of vehicles was recorded in the voivodships: Podlaskie (by 22.4%), Warmińsko-Mazurskie (by 22.2%) and Lubelskie (by 19.0%).

Wykres 3. Ciągniki siodłowe w 2022 r. według województw Stan w dniu 31 grudnia

Chart 3. Road tractors in 2022 by voivodships
As of 31 December



Transport kolejowy Rail transport

Linie kolejowe klasyfikowane mogą być według ich właściwości, parametrów technicznych lub pełnionych funkcji.

Dzielimy je ze względu na:

- szerokość toru:
 - normalnotorowe (o rozstawie szyn między wewnętrznymi krawędziami toków szynowych 1 435 mm),
 - szerokotorowe (o szerokości większej niż 1435 mm, np. 1 520 mm – Rosja, Ukraina, Białoruś i inne kraje WNP, 1 600 mm – Irlandia lub 1 676 mm – Hiszpania, Portugalia),
 - wąskotorowe (o szerokości mniejszej niż 1 435 mm, np. 1 067 mm, 1 000 mm, 785 mm, 750 mm i 600 mm);
- liczbę torów:
 - jednotorowe,
 - dwutorowe,
 - wielotorowe;
- rodzaj trakcji:
 - zelektryfikowane,
 - niezelektryfikowane.

Railway lines can be classified according to their properties, technical parameters or functions.

We divide them according to:

- track gauge:
 - standard gauge (with a track gauge between the inner edges of the rails of 1,435 mm),
 - broad gauge (broader than 1,435 mm, e.g. 1,520 mm – Russia, Ukraine, Belarus and other CIS countries, 1,600 mm – Ireland or 1,676 mm – Spain, Portugal),
 - narrow gauge (less than 1,435 mm wide, e.g. 1,067 mm, 1,000 mm, 785 mm, 750 mm and 600 mm);
- number of tracks:
 - single-track,
 - two-track,
 - multi-track;
- type of traction:
 - electrified,
 - non-electrified.

Łączna długość linii kolejowych eksploatowanych w Polsce według stanu na 31 grudnia 2022 r. wyniosła 19,4 tys. km (z czego 13,3 tys. km to linie o znaczeniu państwowym) i była dłuższa o 68 km niż w 2021 r., ale krótsza o 28 km w porównaniu z 2020 r. Największy wzrost długości linii kolejowych w latach 2020–2022 odnotowano w województwach dolnośląskim (o 62 km) i mazowieckim (o 10 km).

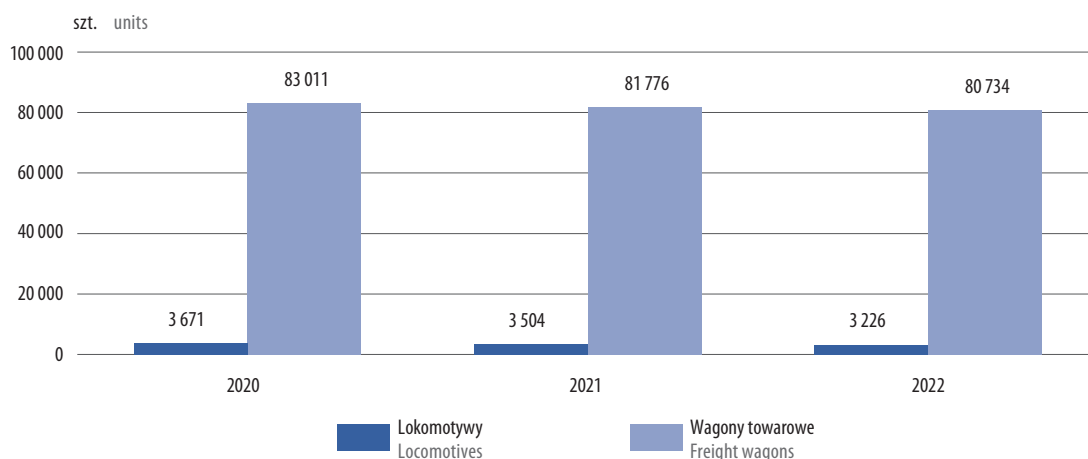
W 2022 r. stan inwentarzowy lokomotyw elektrycznych i spalinowych wyniósł 3,2 tys. szt., tj. o 12,1% mniej niż w 2020 r., natomiast ilość wagonów towarowych – 80,7 tys. szt., tj. o 2,7% mniej.

The total length of railway lines operated in Poland as of 31 December 2022 was 19.4 thousand km (incl. 13.3 thousand km of national importance) and was longer by 68 km than in 2021 but shorter by 28 km compared to 2020. The highest growth in the length of railway lines between 2020 and 2022 was recorded in the following voivodships Dolnośląskie (by 62 kilometres) and Mazowieckie (by 10 kilometres).

The number of electric and diesel locomotives in 2022 amounted to 3.2 thousand units, i.e. by 12.1% less than in 2020, while the number of freight wagons – 80.7 thousand units, i.e. less by 2.7%.

Wykres 4. Tabor kolejowy
W dniu 31 grudnia
Railway rolling stock
As of 31 December

Chart 4.



Transport morski Maritime transport

Morska flota transportowa składa się przede wszystkim ze statków towarowych, pasażerskich, promów, jachtów morskich oraz barek morskich.

Statki towarowe można podzielić na następujące kategorie:

- masowce,
- kontenerowce,
- ro-ro,
- pozostałe drobnicowce,
- zbiornikowce.

The maritime transport fleet mainly consists of cargo ships, passenger ships, ferries, sea yachts and sea barges.

Cargo ships can be divided into the following categories:

- bulk carriers,
- container ships,
- ro-ro,
- other general cargo,
- tankers.

Morska flota transportowa polskich armatorów i operatorów na koniec 2022 r. liczyła 71 statków o nośności (DWT) 2 675,1 tys. ton (większej o 5,3% niż w 2021 r. i o 3,0% niż w 2020 r.) oraz pojemności brutto (GT) – 1 735,7 tys. (większej odpowiednio o 5,1% i 2,2%).

Maritime transport fleet of Polish ship owners and operators at the end of 2022 amounted to 71 vessels with a carrying capacity (DWT) of 2,675.1 thousand tonnes (the capacity was by 5.3% higher than in 2021 and by 3.0% higher than in 2020) and with a gross tonnage (GT) – 1,735.7 thousand (higher by 5.1% and 2.2%, respectively).

Łączna długość nabrzeży w portach morskich w 2022 r. wyniosła 98,1 tys. m i była krótsza o 1,8% niż w 2020 r. Największy wzrost długości nabrzeży odnotowano w Policach (o 39,5%).

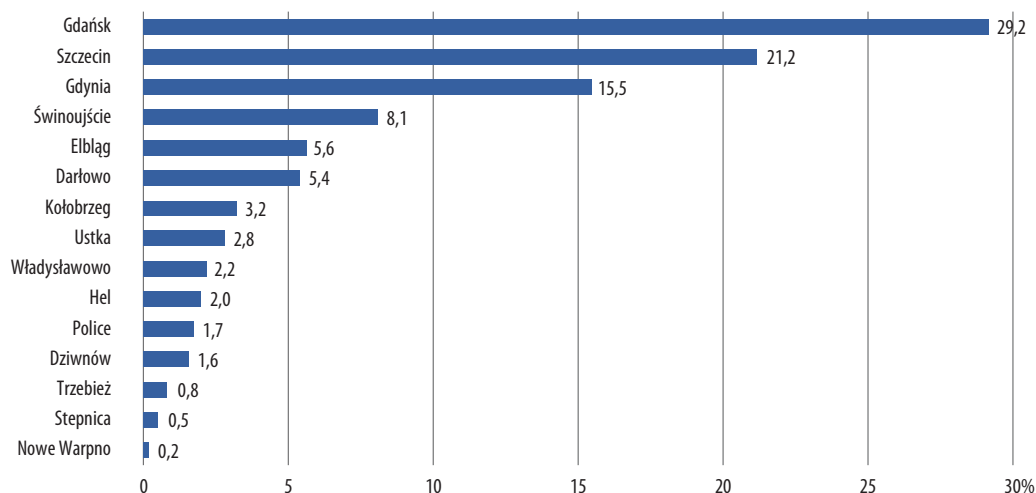
Total length of the quays in seaports in 2022 was 98.1 meters and was shorter by 1.8% than in 2020. The greatest increase in the length of the quays was noted in Police (by 39.5%).

Wykres 5.

Udział długości nabrzeży w portach morskich w 2022 r.

Chart 5.

Share of the length of quays in seaports in 2022



Transport intermodalny

Intermodal transport

Terminale intermodalne w Polsce dzielą się według gałęzi transportu, które obsługują na terminale lądowe (transport drogowy i kolejowy) oraz terminale morskie (transport drogowy, kolejowy i morski).

Intermodal terminals in Poland are divided by according to the modes of transport they serve, i.e. land terminals (road and rail transport) and sea terminals (road, rail and sea transport).

Kontener to intermodalna jednostka ładunkowa, która z uwagi na swoją konstrukcję może mieć różne rozmiary. W transporcie intermodalnym użytkowane są kontenery o standardowych rozmiarach:

Container is an intermodal loading unit which, due to its design, can be of different sizes. In intermodal transport, one uses containers of standard sizes:

- 20' – odpowiednik 1 TEU,
- 30' – odpowiednik 1,5 TEU,
- 40' – odpowiednik 2 TEU,
- 45' i większe – odpowiednik 2,25 TEU.

20'- equivalent to 1 TEU,

30'- equivalent to 1.5 TEU,

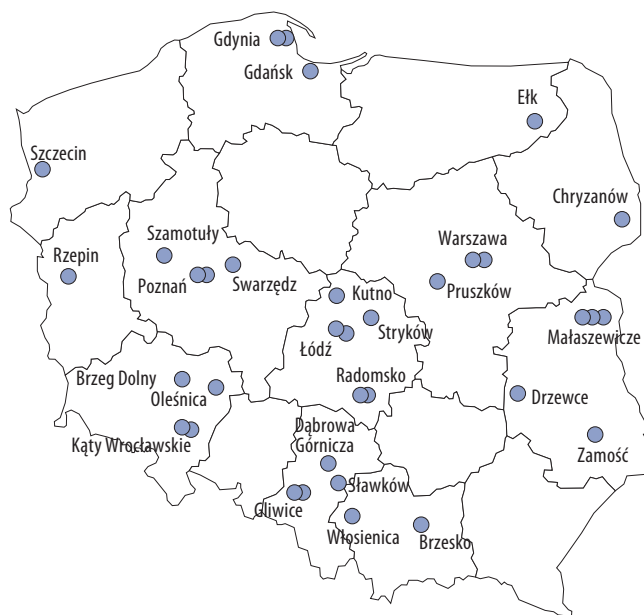
40'- equivalent to 2 TEU,

45' and greater - equivalent to 2.25 TEU.

Liczba aktywnych terminali w Polsce w 2022 r. wyniosła 35 (wobec 39 – w 2021 r. i 34 – w 2020 r.).

In 2022 the number of active terminals in Poland amounted to 35 (compared to 39 – in 2021 and 34 – in 2020).

Mapa 1. Rozmieszczenie terminali intermodalnych w Polsce w 2022 r.
Map 1. Location of intermodal terminals in Poland in 2022



W 2022 r. masa przeładowanych kontenerów (pustych i ładownych) wyniosła 84,5 mln ton i była większa o 3,0% w porównaniu z rokiem poprzednim oraz o 8,5% niż w 2020 r. Liczba przeładowanych kontenerów wyniosła 5,6 mln szt. i zwiększyła się odpowiednio o 3,7% i 13,0%. Przeładunek kontenerów wyrażony w TEU osiągnął poziom 9,8 mln, co oznacza wzrost w skali roku o 2,4%, a w stosunku do 2020 r. – o 12,0%.

The mass of reloaded (empty and with a cargo) containers amounted to 84.5 million tonnes in 2022, i.e. it was higher by 3.0% compared to the previous year and by 8.5% than in 2020. The number of reloaded containers amounted to 5.6 million units and increased by 3.7% compared to 2021 and by 13.0% compared to 2020. Container handling, expressed in TEU, reached the number of 9.8 million, which means an increase on an annual basis by 2.4%, whereas in relation to 2020 – by 12.0%.

1. Infrastruktura transportu drogowego

1. Road transport infrastructure

Transport samochodowy odgrywa w Polsce bardzo istotną rolę, ponieważ znaczna część ładunków (86,8%) przewożonych jest pojazdami ciężarowymi. Ponadto środkowoeuropejskie położenie Polski intensyfikuje tranzytowy ruch pojazdów między Europą Zachodnią i Południową oraz krajami wschodniej części kontynentu. Na powszechność wykorzystywania transportu samochodowego do przewozów ładunków wpływają również cechy wyróżniające tę gałąź transportu: szybkość i elastyczność wynikające z dużej dostępności infrastruktury punktowej i liniowej. Struktura drogowa służy jej użytkownikom jako fundament wygodnego i szybkiego transportu.

Road transport is very important in Poland, because a significant part of the cargo (86.8%) is transported by lorries. In addition, the Central European location of Poland intensifies the transit traffic of vehicles between Western and Southern Europe and the countries of the eastern part of the continent. The universal role of road transport for freight transport is also influenced by the distinguishing features of this type of transport: speed and flexibility, resulting, among others, from the high availability of point and line infrastructure. The road structure serves as a foundation for convenient and fast transport.

1.1. Sieć drogowa

1.1. Road network

W Polsce przeznaczonych do użytkowania w 2022 r. było łącznie ponad 317,5 tys. km dróg publicznych o utwardzonej nawierzchni. Według kategorii dróg największy udział miały drogi gminne – 48,2% oraz drogi powiatowe – 36,4%. Drogi wojewódzkie stanowiły 9,3% dróg publicznych o twardej nawierzchni, natomiast drogi krajowe – 6,1%. Autostrady oraz drogi ekspresowe stanowiły 1,5% długości dróg publicznych o twardej nawierzchni.

In 2022, there were over 317.5 thousand km of hard-surfaced public roads in Poland. According to category, the highest share had communal roads – 48.2% and district roads – 36.4%. Voivodship roads accounted for 9.3% of public roads with hard surface, while national roads – 6.1%. Motorways and expressways accounted for 1.5% of the length of public roads with hard surface.

Tablica 1.
Table 1.

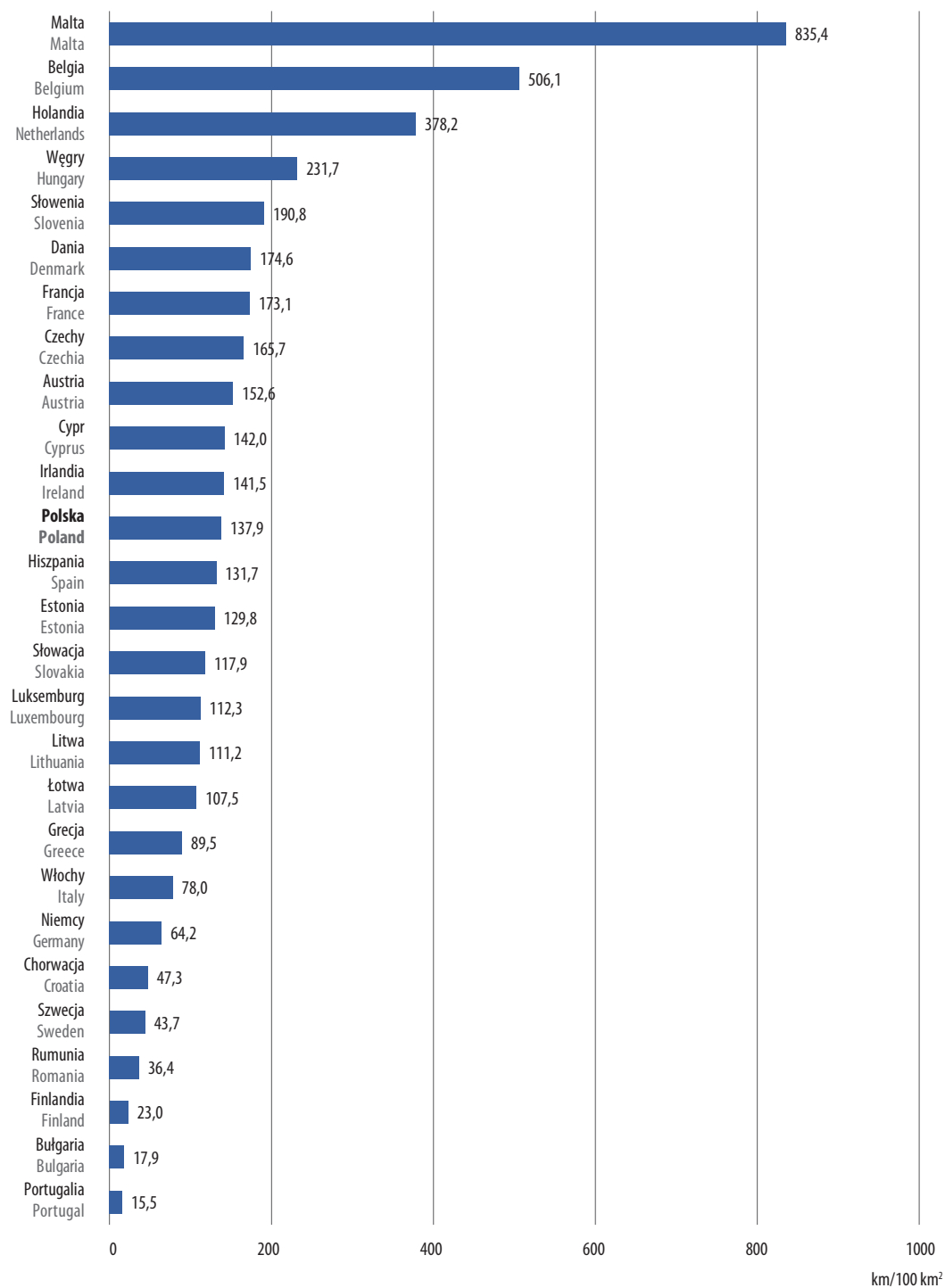
Drogi publiczne o twardej nawierzchni według kategorii
Hard surface public roads by category

DROGI ROAD	2020	2021	2022
	w kilometrach in kilometres		
OGÓŁEM TOTAL	313 548,9	315 513,1	317 529,3
w tym: of which:			
autostrady motorways	1 712,2	1 760,5	1 801,8
drogi ekspresowe expressways	2 548,5	2 794,9	3 070,2
Krajowe National	19 477,2	19 498,1	19 459,3
Wojewódzkie Voivodship	29 126,7	29 347,4	29 562,7
Powiatowe Powiat	115 131,5	115 385,8	115 461,2
Gminne Gmina	149 813,5	151 281,8	153 046,1

Źródło: dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
Source: data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

**Wykres 1 (6). Gęstość sieci drogowej w wybranych krajach Unii Europejskiej w 2021 r.
Stan w dniu 31 grudnia**

Chart 1 (6). Road network density in selected European Union countries in 2021
As of 31 December



Źródło: Eurostat (reg_area3, road_if_roadsc - stan na 25 października 2023).
Source: Eurostat (reg_area3, road_if_roadsc - as of 25th October 2023).

Pod względem gęstości sieci dróg wśród krajów europejskich Polska zajmuje środkową pozycję. W 2020 r. do krajów o największej gęstości dróg należały m.in. Belgia i Holandia, posiadające odpowiednio blisko 4- i 3-krotnie lepiej rozwiniętą sieć drogową niż Polska. Większą gęstość sieci drogowej odnotowano również na Węgrzech, Słowenii, w Danii, Francji, Czechach i Austrii. Kraje o najniższej gęstości dróg to Portugalia i Bułgaria.

Dla transportu samochodowego istotna jest również dynamika, w jakiej powstają drogi. W 2021 r. w Polsce przybyło 1 964,2 km dróg publicznych o twardej nawierzchni (wzrost w skali roku o 0,6%), a w 2022 r. długość dróg zwiększyła się o kolejne 2 016,2 km (o 0,6%). W 2022 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddała do użytku 316,6 km nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych.

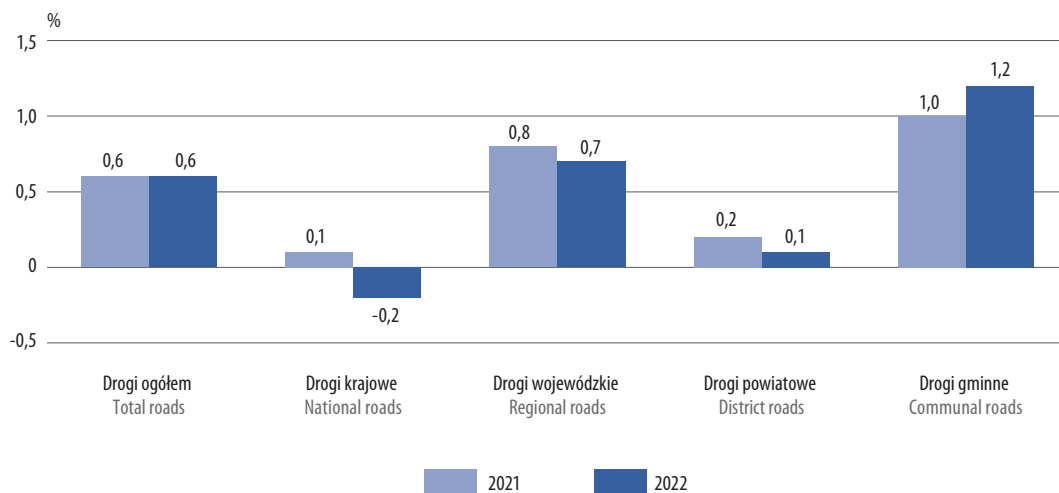
W 2022 r. długość autostrad wzrosła o 41,3 km i w końcu roku wyniosła 1 801,8 km. Oznacza to, że na 1 000 km² powierzchni kraju przypadało 5,8 km autostrad. Drogi ekspresowe (jedno i dwujezdniowe) wydłużyły się w skali roku o 275,3 km do 3 070,2 km.

In terms of the density of the road network among European countries, Poland ranks in the middle. In 2020, the countries with the highest road density e.g. Belgium and the Netherlands, had almost four and three times better developed road network than Poland, respectively. Higher road network density was also recorded in Hungary, Slovenia, Denmark, France, Czechia and the Austria. The countries with the lowest road density are Portugal and Bulgaria.

The dynamics of roads building is also important for road transport. In 2021, 1,964.2 km of public roads with hard surface were completed in Poland (an annual increase by 0.6%), and in 2022 the length of roads increased by 2,016.2 km (0.6%). In 2022, the General Directorate for National Roads and Motorways commissioned 316,6 km of new sections of motorways and expressways.

Length of motorways increased by 41.3 km in 2022 and amounted to 1,801.8 km at the end of the year. This means that there were 5.8 km of motorways per 1,000 km² of the country. Expressways (single and dual carriageways) have been extended per year by 275.3 km to 3,070.2 km.

Wykres 2 (7). Zmiany długości dróg publicznych o twardej nawierzchni (w porównaniu z rokiem poprzednim)
Chart 2 (7). Changes in the length of hard surface public roads (compared to the previous year)

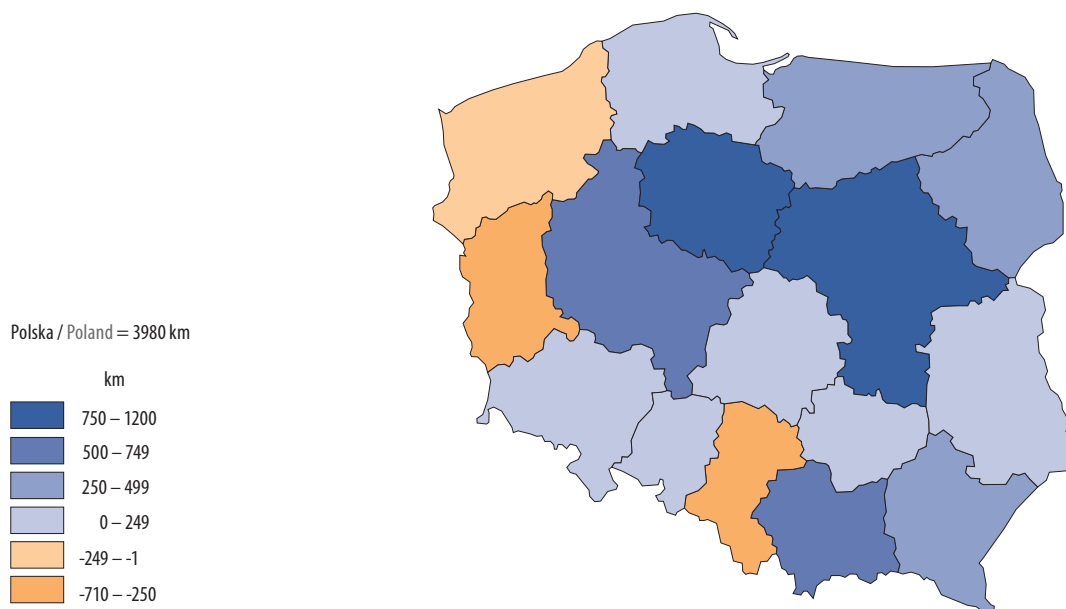


W ciągu dwóch lat najwięcej dróg przybyło w województwach: mazowieckim, kujawsko-pomorskim oraz wielkopolskim (powyżej 700 km), natomiast najmniej – w lubelskim oraz świętokrzyskim (poniżej 100 km). W 2022 r. w województwach zachodniopomorskim, śląskim i lubuskim długość dróg w porównaniu z 2020 r. uległa skróceniu (w wyniku inwentaryzacji dróg przeprowadzonej przez poszczególne gminy).

In last two years, the largest number of roads increased in the: Mazowieckie, Kujawsko-Pomorskie and Wielkopolskie voivodships (over 700 km), while the least – in Lubelskie and Świętokrzyskie (less than 100 km). In 2022, in the Zachodniopomorskie, Śląskie and Lubuskie voivodships, the length of roads compared to 2020 was shortened (as a result of road inventory carried out by individual communes).

Mapa 1 (2).
Map 1 (2).

Zmiany długości dróg publicznych o twardej nawierzchni w latach 2020–2022
Changes in the length of hard surface public roads in 2020–2022

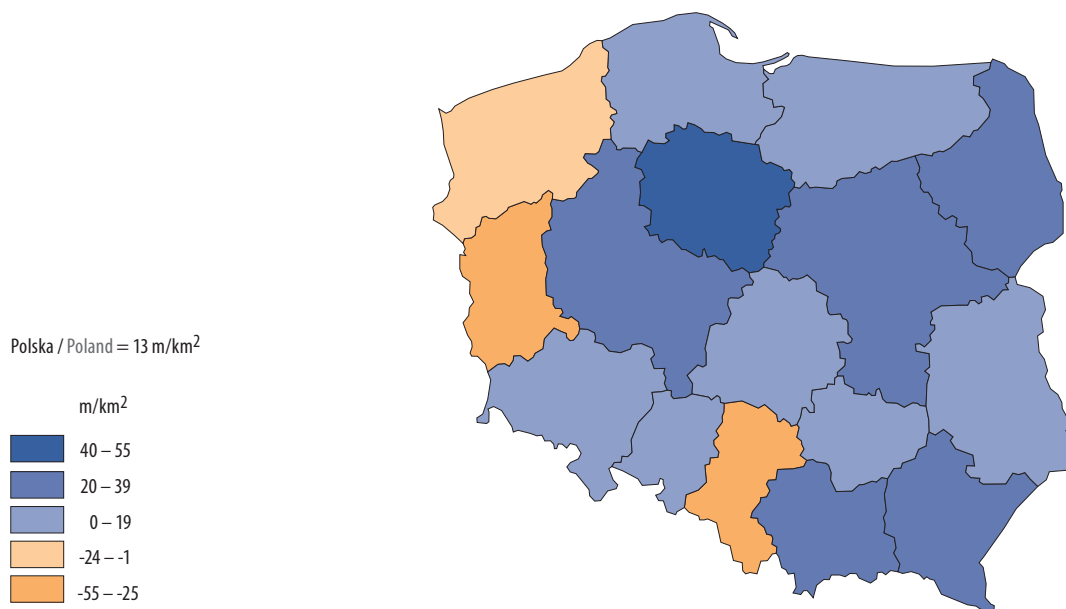


W 2022 r. w porównaniu z 2020 r. gęstość sieci dróg publicznych o twardej nawierzchni wzrosła średnio o 23,7 m/km².

Compared to 2020, the density of the public road network with hard surface increased by an average of 23.7 m/km² in 2022.

Mapa 2 (3).
Map 2 (3).

Zmiany gęstości sieci dróg publicznych o twardej nawierzchni w latach 2020–2022
Changes in the density of the network of hard surface public roads in 2020–2022



1.2. Tabor samochodowy

1.2. Stock of goods vehicles

Tabor samochodowy przeznaczony do przewozu ładunków dzieli się na samochody ciężarowe i ciągniki siodłowe. W 2022 r. samochody ciężarowe stanowiły 87,4% wszystkich pojazdów, a pozostałe 12,6% to ciągniki siodłowe.

Vehicle fleet intended for carriage of goods shall be divided into lorries and road tractors. In 2022, lorries accounted for 87.4% of all vehicles and road tractors constituted 12.6%.

W 2022 r. wśród samochodów ciężarowych przeważały pojazdy w wieku 31 lat i więcej, a w przypadku ciągników siodłowych – pojazdy w wieku 12-15 lat.

In 2022, the most common lorries were vehicles aged 31 and over, and in case of road tractor units – vehicles aged 12-15.

W ciągu dwóch lat wzrosła liczba samochodów ciężarowych (o 183,5 tys. szt.), naczep ciężarowych (o 71,2 tys. szt.), ciągników siodłowych (o 67,6 tys. szt.) oraz przyczep ciężarowych (o 32,4 tys. szt.).

Within two years, the number of lorries, semi-trailers, road tractors and trailers increased (by 183.5 thousand, 71.2 thousand, 67.6 thousand and 32.4 thousand units, respectively).

W krajach Unii Europejskiej w 2021 r. Polska zajmowała 1. pozycję pod względem liczby zarejestrowanych pojazdów do przewozu ładunków (samochody ciężarowe i ciągniki siodłowe).

In 2021, in the European Union countries, Poland was ranked 1st in terms of the number of registered vehicles for goods transport (lorries and road tractors).

Tablica 2. Tabor samochodowy do przewozu ładunków Stan w dniu 31 grudnia

Table 2. Goods transportation car fleet
As of 31 December

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2020	2021	2022
	w szt. in units		
Samochody ciężarowe Lorries	3 529 716	3 634 196	3 713 217
Ciągniki siodłowe Road tractors	469 451	505 609	537 003
Przyczepy ciężarowe Trailers	592 498	609 670	624 928
Naczepy ciężarowe Semi-trailers	461 598	497 434	532 762

Źródło: dane według Centralnej Ewidencji Pojazdów.
Source: data according to the Central Register of Vehicles.

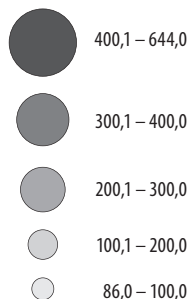
W 2022 r. w porównaniu z 2020 r. we wszystkich województwach wzrosła liczba zarejestrowanych samochodów ciężarowych. Najwyższy wzrost odnotowano w województwach Lubuskim (o 6,7%) i podlaskim (o 5,9%), natomiast najniższy – w łódzkim (o 3,6%), świętokrzyskim (o 4,4%) i zachodniopomorskim (o 4,5%).

In 2022, compared to 2020, the number of registered lorries increased in all voivodships. The highest increase was recorded in the Lubuskie (by 6.7%) and Podlaskie voivodships (by 5.9%), while the lowest – in the Łódzkie (by 3.6%), Świętokrzyskie (by 4.4%) and Zachodniopomorskie voivodships (by 4.5%).

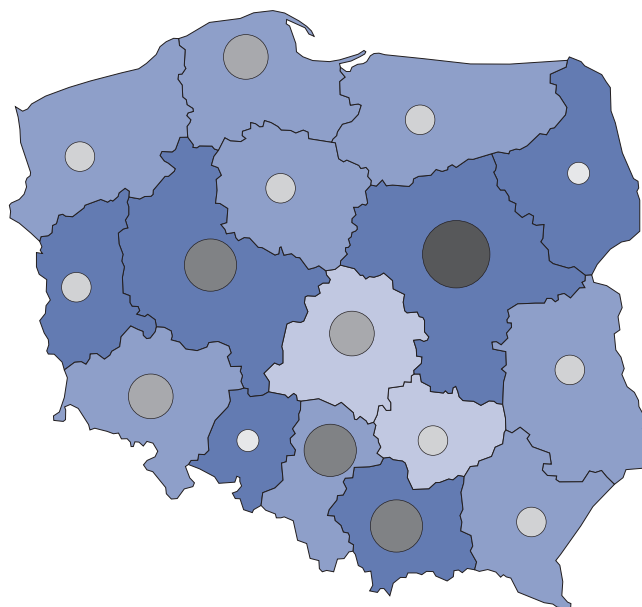
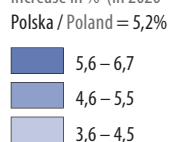
Mapa 3 (4).
Map 3 (4).

Zarejestrowane samochody ciężarowe w 2022 r.
Registered lorries in 2022

Liczba pojazdów w tys. szt. (stan w dniu 31 grudnia)
Number of vehicles in thousand units (as of 31 December)
Polska / Poland = 3 713,2



Wzrost w % (w latach 2020–2022)
Increase in % (in 2020–2022)



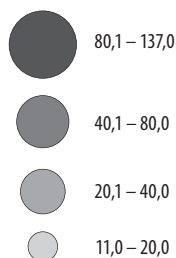
W ciągu dwóch lat liczba ciągników siodłowych również wzrosła we wszystkich województwach, a najwyższy wzrost dotyczył województw: podlaskiego (o 22,4%), warmińsko-mazurskiego (o 22,2%) oraz lubelskiego (o 19,0%), natomiast najniższy wzrost pojazdów tego typu odnotowano w województwach: zachodniopomorskim (o 8,2%), łódzkim (o 10,0%) i świętokrzyskim (o 10,2%).

Within two years the number of road tractors increased in all voivodships, and the highest increase of road tractors was recorded in the following voivodships: Podlaskie (by 22.4%), Warmińsko-Mazurskie (by 22.2%) and Lubelskie (by 19.0%), while the lowest increase of vehicles of this type was recorded in voivodships: Zachodniopomorskie (by 8.2%), Łódzkie (by 10.0%) and Świętokrzyskie (by 10.2%).

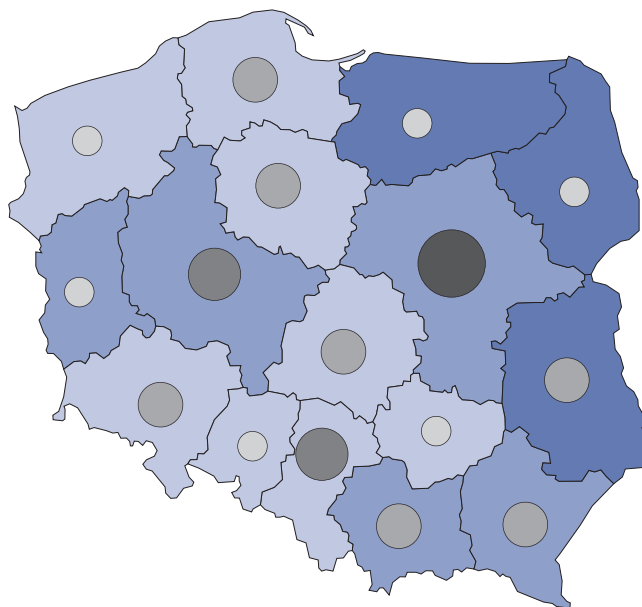
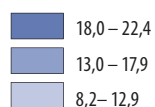
Mapa 4 (5).
Map 4 (5).

Zarejestrowane ciągniki siodłowe w 2022 r.
Registered road tractors in 2022

Liczba pojazdów w tys. szt. (stan w dniu 31 grudnia)
Number of vehicles in thousand units (as of 31 December)
Polska / Poland = 537,0



Wzrost w % (w latach 2020–2022)
Increase in % (in 2020–2022)
Polska / Poland = 14,0%



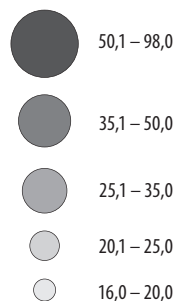
We wszystkich województwach w ciągu dwóch lat nastąpił wzrost liczby zarejestrowanych przyczep ciężarowych – największy odnotowano w województwach małopolskim (o 10,4%) i śląskim (o 8,2%), a najmniejszy – w województwach: opolskim (o 3,3%), kujawsko-pomorskim (o 3,4%) i łódzkim (o 3,9%).

Within two years, the number of registered trailers increased in all voivodships – the highest was recorded in the Małopolskie (by 10.4%) and Śląskie (by 8.2%) voivodships, and the lowest – in voivodships: Opolskie (by 3.3%), Kujawsko-Pomorskie (by 3.4%) and Łódzkie (by 3.9%).

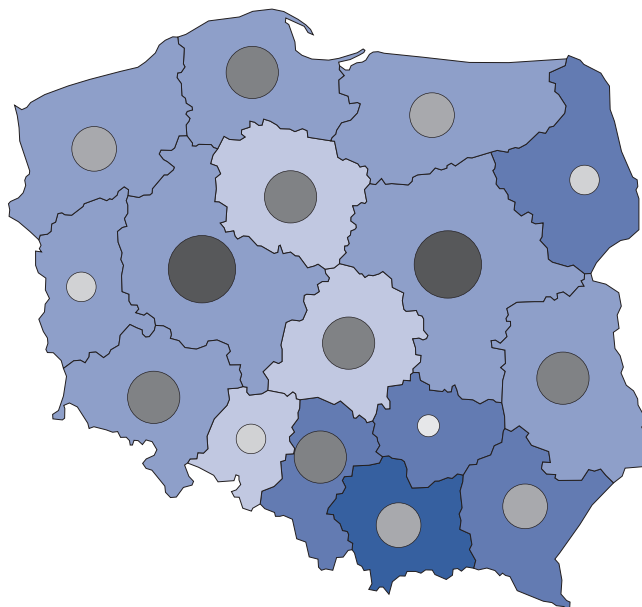
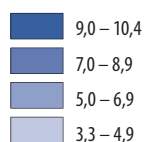
Mapa 5 (6).
Map 5 (6).

Zarejestrowane przyczepy ciężarowe w 2022 r.
Registered trailers in 2022

Liczba pojazdów w tys. szt. (stan w dniu 31 grudnia)
Number of vehicles in thousand units (as of 31 December)
Polska / Poland = 624,9



Wzrost w % (w latach 2020–2022)
Increase in % (in 2020–2022)
Polska / Poland = 5,5%



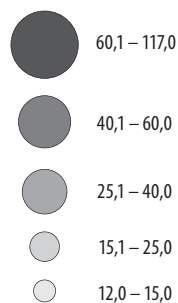
W latach 2020–2022 największy wzrost zarejestrowanych naczep ciężarowych wystąpił w województwie wielkopolskim (o 20,4%), natomiast najmniejszy wzrost odnotowano w województwach zachodniopomorskim (o 9,2%) i świętokrzyskim (o 10,9%).

From 2020 to 2022, the highest increase in registered semi-trailers was recorded in the Wielkopolskie voivodship (by 20.4%), while the lowest increase – in the Zachodniopomorskie (9.2%) and Świętokrzyskie (10.9%) voivodships.

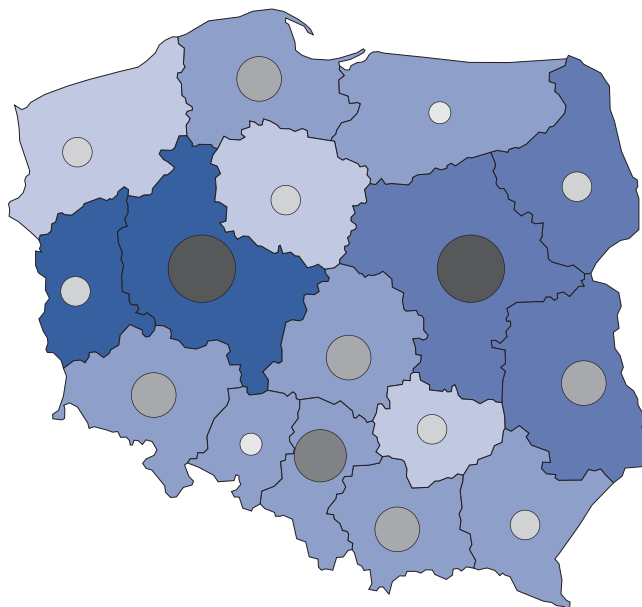
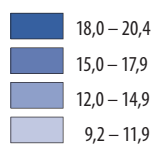
Mapa 6 (7).
Map 6 (7).

Zarejestrowane naczepy ciężarowe w 2022 r.
Registered semi-trailers in 2022

Liczba pojazdów w tys. szt. (stan w dniu 31 grudnia)
Number of vehicles in thousand units (as of 31 December)
Polska / Poland = 532,8



Wzrost w % (w latach 2020–2022)
Increase in % (in 2020–2022)
Polska / Poland = 15,4%



1.3. Tabor samochodowy przystosowany do przewozów intermodalnych

1.3. Stock of goods vehicles adapted to intermodal transport

W 2022 r., podobnie jak w 2021 r., spośród zarejestrowanych samochodów ciężarowych z nadwoziami przystosowanymi do przewozu towarów 0,4% było przystosowanych do przewozów intermodalnych. Najwięcej pojazdów o tym przeznaczeniu zarejestrowanych było w województwach: mazowieckim (18,2%), wielkopolskim (14,4%) oraz śląskim (11,2%), a najmniej – w województwie opolskim (1,8%).

Największy wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów ciężarowych przystosowanych do przewozów intermodalnych w ciągu dwóch lat wystąpił w województwie podlaskim (o 10,6%), natomiast najmniejszy – w województwie warmińsko-mazurskim (o 0,6%).

In 2022, as in 2021, 0.4% of the registered lorries with bodies adapted to carry goods were intended for intermodal transport. The largest number of vehicles for this purpose was registered in the following voivodships: Mazowieckie (18.2%), Wielkopolskie (14.4%) and Śląskie (11.2%), and the least – in the Opolskie Voivodeship (1.8%).

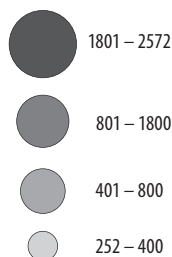
The highest increase in number of registered lorries for containers intermodal transport within two years occurred in the Podlaskie Voivodeship (by 10.6%), while the lowest – in the Warmińsko-Mazurskie Voivodeship (by 0.6%).

Mapa 7 (8). Zarejestrowane samochody ciężarowe przystosowane do przewozu kontenerów w 2022 r.

Map 7 (8). Registered lorries adapted for containers transport in 2022

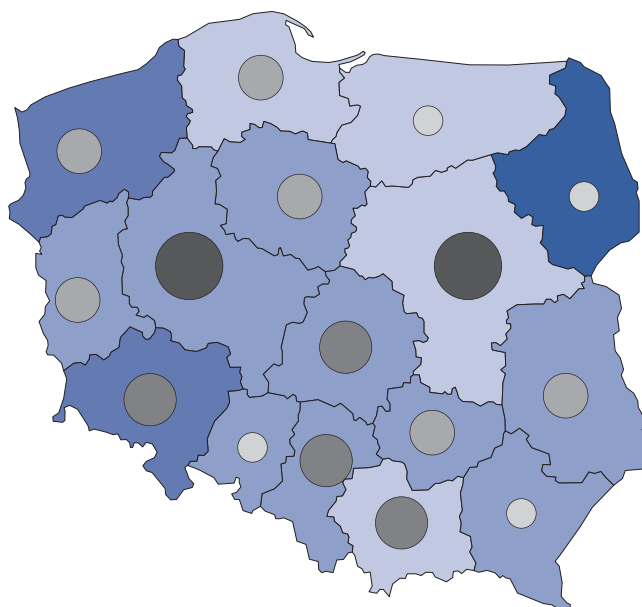
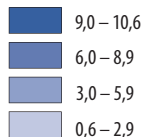
Liczba pojazdów w tys. szt. (stan w dniu 31 grudnia)
Number of vehicles in thousand units (as of 31 December)

Polska / Poland = 14 148



Wzrost w % (w latach 2020–2022)
Increase in % (in 2020–2022)

Polska / Poland = 3,6%



Spśród przyczep ciężarowych 2,0% było przystosowanych do przewozów intermodalnych. Najwięcej przyczep ciężarowych o takim przeznaczeniu w 2022 r. zarejestrowanych było w województwie łódzkim (25,0%), natomiast najmniej – w województwach opolskim (1,2%) i podlaskim (1,8%).

Among the trailers, 2.0% were adapted to intermodal transport. In 2022, the majority number of trailers for such purpose was registered in the Łódzkie Voivodeship (25.0%), while the least – in the Opolskie (1.2%) and Podlaskie Voivodeships (1.8%).

W latach 2020–2022 największy wzrost liczby zarejestrowanych przyczep ciężarowych przystosowanych do przewozów kontenerów odnotowano w województwie podkarpackim (o 14,7%), natomiast najmniejszy – w województwie warmińsko-mazurskim (o 5,3%); w województwie łódzkim odnotowano ich spadek (o 1,0%).

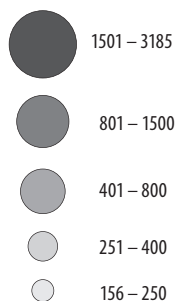
In the years 2020–2022, the highest increase in the number of registered trailers adapted for containers transport was recorded in the Podkarpackie Voivodship (by 14.7%), while the lowest – in the Warmińsko-Mazurskie Voivodship (by 5.3%). In Łódzkie Voivodship was recorded the drop (by 1.0%).

Mapa 8 (9).
Map 8 (9).

Zarejestrowane przyczepy ciężarowe przystosowane do przewozu kontenerów w 2022 r.
Registered trailers adapted for containers transport in 2022

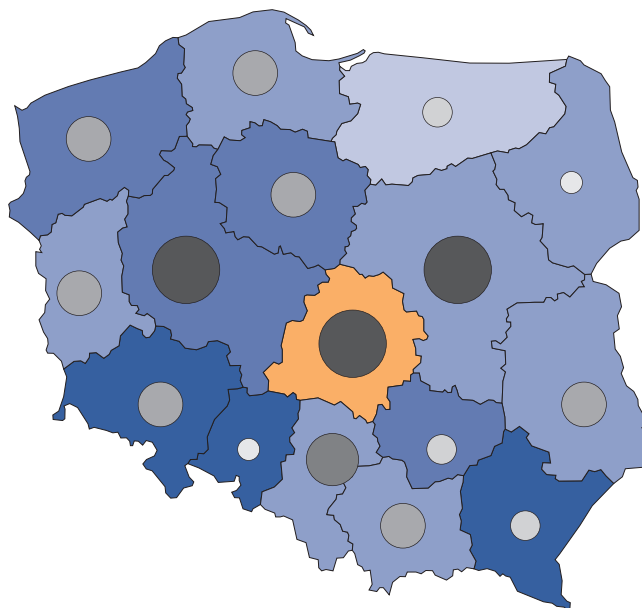
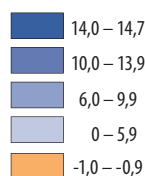
Liczba pojazdów w tys. szt. (stan w dniu 31 grudnia)
Number of vehicles in thousand units (as of 31 December)

Polska / Poland = 12 734



Wzrost/spadek (w % w latach 2020–2022)
Increase/decreased (in % in 2020–2022)

Polska / Poland = 7,1%



Według danych znajdujących się w bazie CEPiK spośród zarejestrowanych naczep ciężarowych 2,8% było przystosowanych do przewozów intermodalnych – najwięcej w województwach mazowieckim (28,2%) oraz pomorskim (24,3%), a najmniej – w województwach: podlaskim (0,8%), świętokrzyskim (1,1%) i opolskim (1,1%).

According to the data contained in the Central Evidence of Vehicles database, 2.8% of the registered semi-trailers were adapted to intermodal transport – most in Mazowieckie (28.2%) and Pomorskie (24.3%), and the least – in Podlaskie (0.8%), Świętokrzyskie (1.1%) and Opolskie (1.1%).

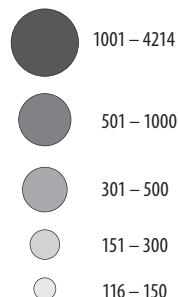
Największy wzrost liczby zarejestrowanych naczep ciężarowych przystosowanych do przewozu kontenerów przystosowanych do przewozów kontenerów w ciągu dwóch lat nastąpił w województwie lubelskim (o 78,6%), natomiast najmniejszy ich wzrost odnotowano w województwach pomorskim (o 9,7%) i zachodniopomorskim (o 9,9%).

The highest increase in the number of registered semi-trailers adapted for containers transport over two years was recorded in the Lubelskie Voivodship (by 78.6%), while the lowest increase in the Pomorskie Voivodship (by 9.7%) and Zachodniopomorskie Voivodship (by 9.9%).

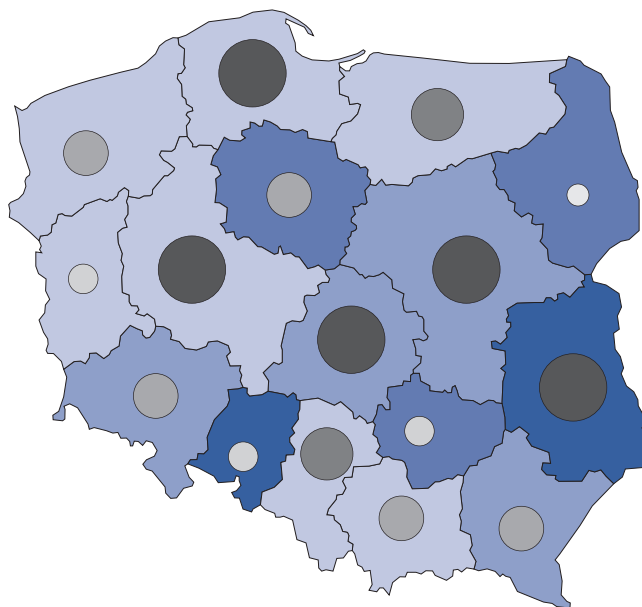
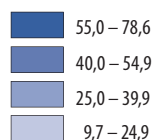
Mapa 9 (10).
Map 9 (10).

Zarejestrowane naczepy ciężarowe przystosowane do przewozu kontenerów w 2022 r.
Registered semi-trailers adapted for containers transport in 2022

Liczba pojazdów w tys. szt. (stan w dniu 31 grudnia)
Number of vehicles in thousand units (as of 31 December)
Polska / Poland = 14 954



Wzrost w % (w latach 2020–2022)
Increase in % (in 2020–2022)
Polska / Poland = 23,6%



1.4. Odległości w przewozie ładunków transportem samochodowym

1.4. Goods road transport distances

Średnia odległość przewozu towarów w krajowym transporcie drogowym w 2022 r. wynosiła 111,4 km, w 2021 r. – 108,9 km, a w 2020 r. – 105,6 km.

The average distance of goods in domestic road transport in 2022 was 111.4 km, in 2021 – 108.9 km, and in 2020 – 105.6 km.

Tablica 3. Przewozy ładunków transportem samochodowym^a według stref odległości w transporcie krajowym

Table 3. Domestic road transport^a by distance classes

STREFY ODLEGŁOŚCI DISTANCE CLASSES	2020	2021	2022
	W tys. ton In thousand tonnes		
OGÓŁEM TOTAL	1 172 964	1 237 253	1 257 522
0 – 49 km	552 563	561 610	582 251
50 – 149 km	325 241	352 773	332 505
150 – 499 km	270 387	296 392	311 197

a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz Uwagi metodologiczne.
a The results of the sample survey; see Methodological Notes.

Tablica 3. Przewozy ładunków transportem samochodowym^a według stref odległości w transporcie krajowym (dok.)

Table 3. Domestic road transport^a by distance classes (cont.)

STREFY ODLEGŁOŚCI DISTANCE CLASSES	2020	2021	2022
500 km i więcej and more	24 773	26 478	31 568
W mln t·km In million tonne-kilometres			
OGÓŁEM TOTAL	123 819	134 730	140 032
0 – 49 km	10 448	11 471	10 710
50 – 149 km	27 835	30 014	28 712
150 – 499 km	70 577	77 775	82 443
500 km i więcej and more	14 959	15 470	18 168

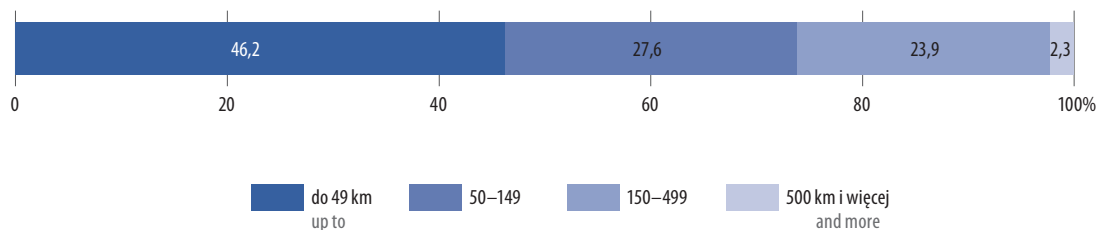
a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz Uwagi metodologiczne.
a The results of the sample survey; see Methodological Notes.

W podziale na strefy odległości najwięcej ładunków w latach 2020–2022 przewieziono na odległość do 49 km (1 696,4 mln ton), najmniej natomiast na odległość 500 km i więcej (82,8 mln ton).

In terms of distance zones, the largest number of goods in 2020–2022 was transported over a distance of up to 49 km (1,696.4 million tonnes), and the least for a distance of 500 km and more (82.8 million tonnes).

Wykres 3 (8). Struktura przewozu ładunków transportem samochodowym według stref odległości w latach 2020–2022 (na podstawie liczby ton)

Chart 3 (8). Structure of goods road transport by distance classes in years 2020–2022 (based on tonnes)

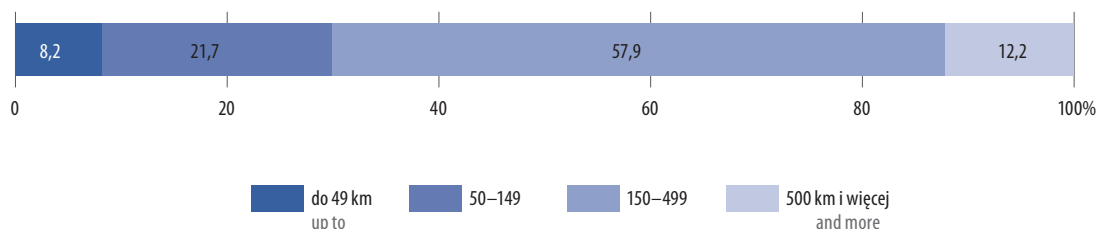


W latach 2020–2022 największą pracę przewozową wykonano na odległość 150–499 km (230,8 mld t·km), a najmniejszą – do 49 km (32,6 mld t·km).

In 2020–2022, the largest transport work was performed for distances of 150–499 km (230.8 billion tonne-kilometres), and the smallest – for distances up to 49 km (32.6 billion tonne-kilometres).

Wykres 4 (9). Struktura pracy przewozowej w przewozie ładunków transportem samochodowym według stref odległości w latach 2020–2022

Chart 4 (9). Structure of goods road transport performance by distance classes in 2020–2022



2. Transport kolejowy

2. Railway transport

Obecna polityka europejska rozwoju infrastruktury transportu jest nakierowana na ograniczanie udziału transportu drogowego oraz na rozbudowę paneuropejskiej sieci korytarzy transportowych, co stanowi jeden z elementów globalizacji transportu. Priorytetem jest maksymalne wykorzystanie każdego środka transportu z jak najmniejszym wydatkowaniem energii oraz pozostałych zasobów. Takie podejście daje możliwość jednoczesnego podniesienia poziomu mobilności i ochrony środowiska. Priorytetem staje się zmiana dotychczasowej struktury gałęziowej transportu, w której wzrośnie udział kolei.

2.1. Sieć kolejowa

2.1. Railway network

Podobnie jak sieć drogowa, sieć kolejowa w Polsce ze względu na położenie geograficzne odgrywa ważną rolę w tranzytowych przewozach towarów w Europie. Mimo to transport kolejowy w systemie transportu intermodalnego odgrywa w Polsce mniejszą rolę niż w krajach Europy Zachodniej. W latach 2020–2022 odnotowano spadek kolejowej infrastruktury liniowej. W 2022 r. na terenie Polski eksploatowanych było 19 394 km linii kolejowych, w tym 54,0% stanowiły linie jednotorowe.

W latach 2020–2022 największy wzrost długości linii kolejowych wystąpił w województwach: dolnośląskim (o 62 km), mazowieckim (o 10 km) oraz podkarpackim (o 7 km).

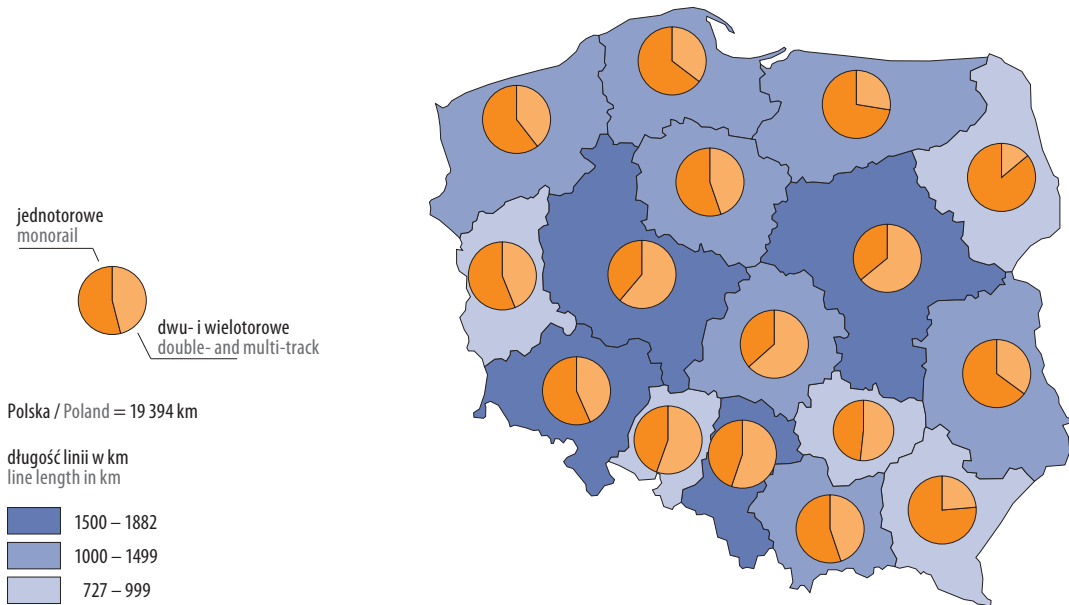
The current European policy for the development of transport infrastructure is aimed at limiting the share of road transport and at expanding the pan-European network of transport corridors, which is one of the elements of transport globalization. The priority is the maximum use of each mode of transport, with the least possible expenditure of energy and other resources. This approach makes it possible to simultaneously increase the level of mobility and environmental protection. Changing the current branch structure of transport, in which the share of railways will increase, becomes a priority.

Similar to the road network, the railway network in Poland, due to its geographic location, plays an important role in the transit of goods in Europe. Nevertheless, rail transport in the intermodal transport system plays a smaller role in Poland than in Western European countries. In 2020–2022, there was a decrease in the railway line infrastructure. In 2022, 19,394 km of railway lines were operated in Poland, 54.0% of which were single-track lines.

In 2020–2022, the greatest increase in the length of railway lines occurred in the following voivodships: Dolnośląskie (by 62 km), Mazowieckie (by 10 km) and Podkarpackie (by 7 km).

**Mapa 1 (11). Linie kolejowe eksploatowane w 2022 r.
Stan w dniu 31 grudnia**

Map 1 (11). Operated railway lines in 2022
As of 31 December



Do województw o największej gęstości sieci kolejowej w 2022 r. należały: śląskie, dolnośląskie oraz opolskie, natomiast najmniejsza gęstość sieci kolejowej charakteryzowała województwa podlaskie oraz lubelskie.

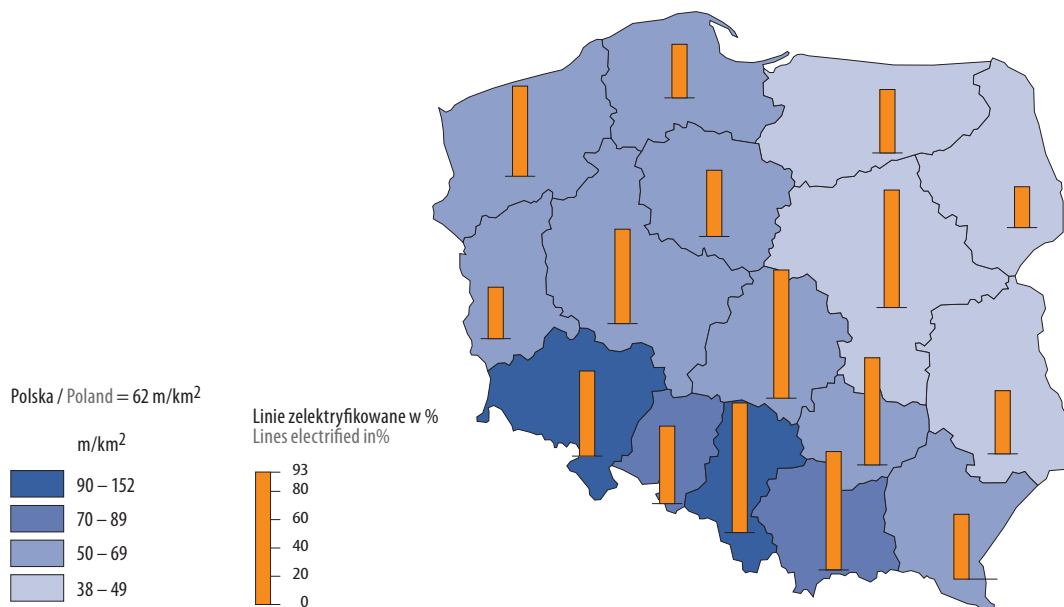
W 2022 r. w Polsce 62,8% czynnych linii kolejowych (12 174 km) było zelektryfikowanych. Najdłuższe sieci linii zelektryfikowanych znajdowały się na terenie województw: śląskiego (1 727 km), mazowieckiego (1 434 km) oraz wielkopolskiego (1 264 km), a najkrótsze – na terenie województwa podlaskiego (223 km) oraz lubuskiego (334 km).

Voivodships with the highest density of the railway network in 2022 were: Śląskie, Dolnośląskie and Opolskie, while the lowest density of the railway network was characteristic for Podlaskie and Lubelskie.

In 2022, 62.8% of active railway lines in Poland (12,174 km) were electrified. The longest networks of electrified lines were recorded in the following voivodships: Śląskie (1,727 km), Mazowieckie (1,434 km) and Wielkopolskie (1,264 km), and the shortest – in Podlaskie (223 km) and Lubuskie (334 km).

Mapa 2 (12). Gęstość sieci kolejowej oraz stopień jej zelektryfikowania w 2022 r. Stan w dniu 31 grudnia

Map 2 (12). Railway network density and the degree of its electrification in 2022 As of 31 December



W latach 2020–2022 odnotowano spadek kolejowej infrastruktury liniowej. W 2022 r. na terenie Polski eksploatowano 19 394 tys. km linii kolejowych i w porównaniu z innymi państwami Unii Europejskiej była to jedna z najdłuższych sieci w Europie. Dłuższą siecią kolejową niż Polska dysponują tylko Niemcy i Francja. Najkrótszą długością linii kolejowych w Europie charakteryzują się: Luksemburg, Słowenia i Estonia.

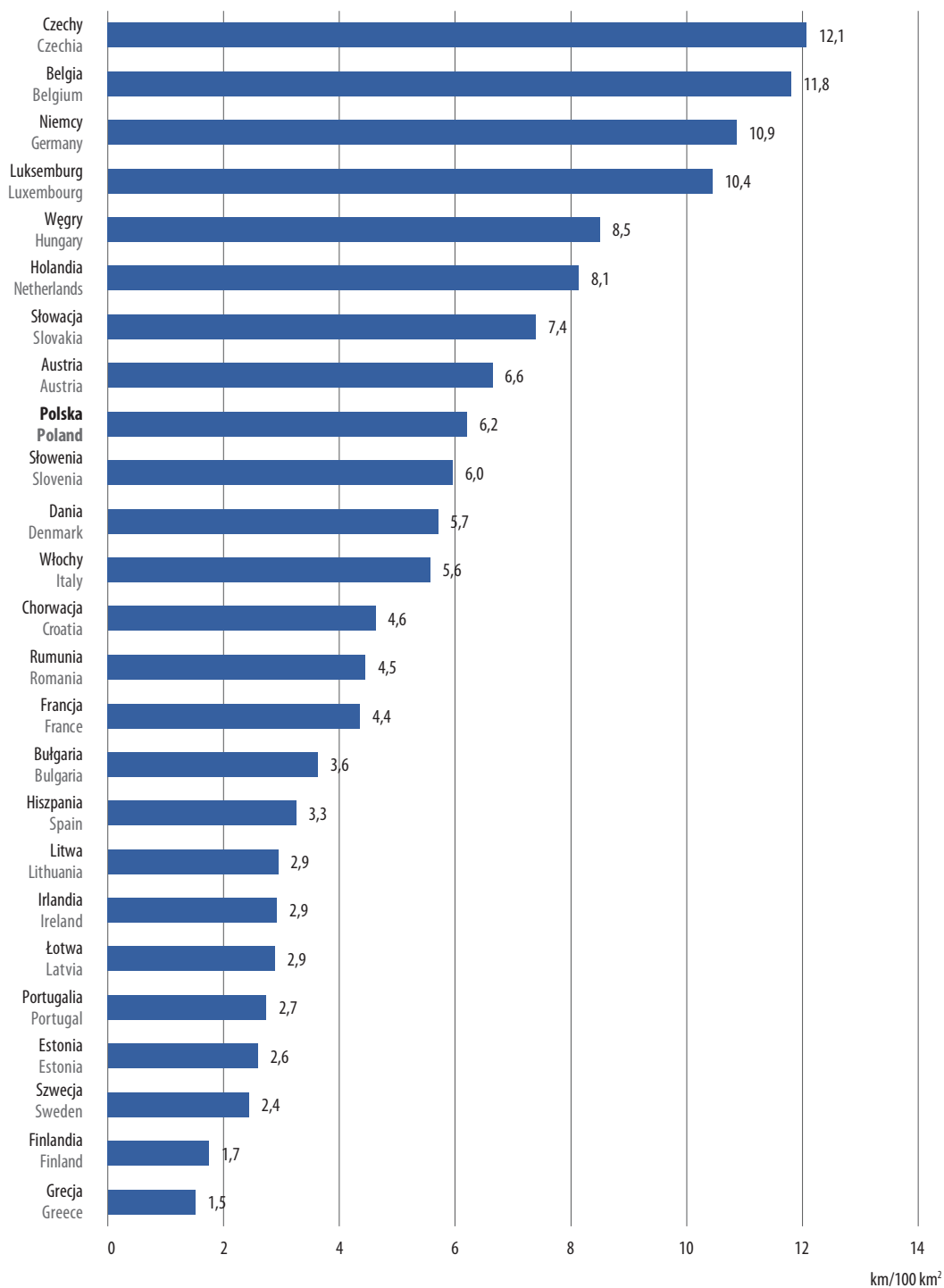
Wśród krajów Unii Europejskiej w 2022 r. największą długością linii kolejowych na 100 km² powierzchni dysponowały Czechy, Belgia, Niemcy i Luksemburg, natomiast najmniejszą – Finlandia, Grecja i Szwecja. Polska klasyfikowała się na 9. pozycji.

In 2020–2022, there was noted a decrease in the railway line infrastructure. In 2022, 19,394 thousand km of railway lines were operated in Poland. Compared to other European Union countries, and it was one of the longest networks in Europe. Only Germany and France have a longer rail network than Poland. The shortest length of railway lines in Europe was in: Luxembourg, Slovenia and Estonia.

In 2022, among the European Union countries, Czechia, Belgium, Germany and Luxembourg had the highest density of railway lines per 100 km², while the lowest was noted in Finland, Greece and Sweden. Poland was classified in 9th position.

**Wykres 1 (10). Gęstość sieci kolejowej w wybranych państwach Unii Europejskiej w 2022 r.
Stan w dniu 31 grudnia**

Chart 1 (10). Railway network density in selected European Union countries in 2022
As of 31 December



Źródło: "Transport in figures 2020", Komisja Europejska, Statistical pocketbook 2022.

Source: "Transport in figures 2020", European Commission, Statistical pocketbook 2022.

2.2. Tabor kolejowy

2.2. Railway rolling stock

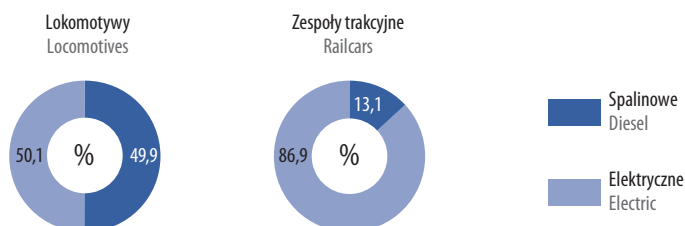
W 2022 r. lokomotywy elektryczne stanowiły 49,9% ogółu lokomotyw (normalno- oraz szerokotorowych), natomiast pozostała część (50,1%) obejmowała lokomotywy spalinowe. W ciągu dwóch lat ubyło 445 lokomotyw (w tym 120 elektrycznych), a liczba zespołów trakcyjnych zwiększyła się o 19 szt. (w tym o 11 elektrycznych).

W 2022 r. Polska znajdowała się na 2. pozycji w Unii Europejskiej pod względem liczby posiadanych lokomotyw i pojazdów trakcyjnych; w przypadku liczby wagonów do przewozu ładunków było to miejsce 1.

In 2022 electric locomotives accounted for 49.9% of the total number of locomotives (normal and broad-gauge), while the other part (50.1%) was diesel locomotives. Within two years, the number of locomotives decreased by 445 (including 120 electric ones), and the number of railcars increased by 19 (including 11 electric ones).

In 2022, Poland was in the 2nd position in the European Union in terms of the number of locomotives and railcars owned; in the case of the number of wagons for the transport of loads, it was located on the 1st place.

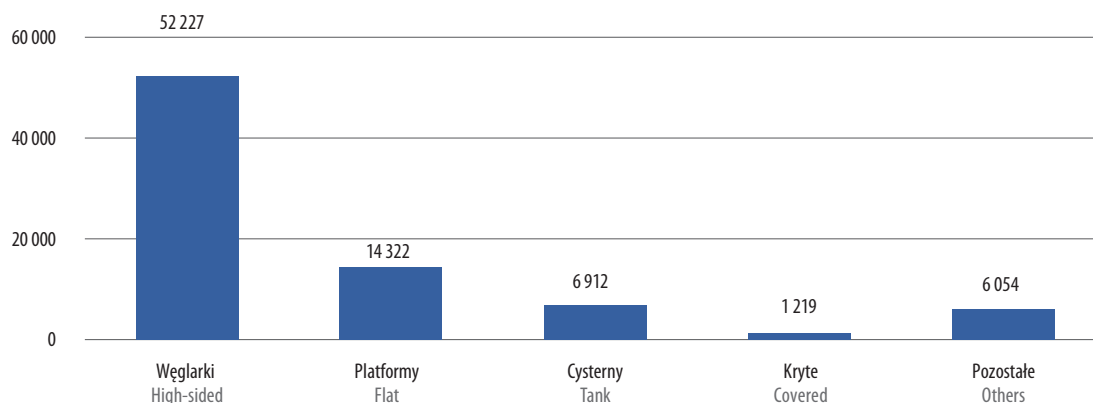
Wykres 2 (11). Tabor kolejowy w 2022 r. Stan w dniu 31 grudnia
 Chart 2 (11). Railway rolling stock in 2022
 As of 31 December



W 2022 r. liczba wagonów towarowych wyniosła 80 734. W ciągu dwóch lat ich stan zmniejszył się o 2 277 szt., a wobec 2021 r. – o 1 042 szt. W porównaniu z 2020 r. wyłączono z eksploatacji 175 wagonów krytych, 3 892 węglarek oraz 106 cystern. Wzrosła liczba platform (o 1 821 szt.) oraz pozostałych wagonów towarowych (o 75 szt.).

Number of freight wagons amounted to 80,734 in 2022. Within two years, their amount decreased by 2,277, and compared to 2021 – by 1,042. Compared to 2020, 175 covered wagons, 3,892 coal wagons and 106 tankers were shut down. There was an increase in the number of platforms (by 1,821 units) and the other freight wagons (by 75 units).

Wykres 3 (12). Wagony towarowe w 2022 r. Stan w dniu 31 grudnia
 Chart 3 (12). Freight wagons in 2022
 As of 31 December



2.3. Odległości w przewozie ładunków transportem kolejowym

2.3. Goods rail transport distances

Średnia odległość przewozu towarów w transporcie kolejowym w 2022 r. wyniosła 214,7 km i była o 19,8 km dłuższa niż w 2021 r. i o 18,2 km dłuższa niż w 2020 r.

Average distance of goods carried by rails in 2022 was 214.7 km, which was 19.8 km longer than in 2021 and 18.2 km longer than in 2020.

Tablica 1 (4). Przewozy ładunków transportem kolejowym normalnotorowym według stref odległości^{abc}
Table 1 (4). Standard gauge railway transport of goods by distance classes^{abc}

STREFY ODLEGŁOŚCI DISTANCE CLASSES	2020	2021	2022
W tys. ton In thousand tonnes			
OGÓŁEM TOTAL	161 087	171 225	172 762
0 – 50 i mniej and less	44 612	47 539	44 020
51 – 150	33 979	35 286	31 284
151 – 350	42 365	47 041	46 435
351 – 500	19 642	20 603	23 987
501 km i więcej and more	20 489	20 756	27 036
W mln t·km In million tonne-kilometres			
OGÓŁEM TOTAL	35 820,4	37 828,9	42 033,6
0 – 50 i mniej and less	606,4	605,9	523,4
51 – 150	3 508,8	3 570,2	3 152,2
151 – 350	11 349,0	12 439,4	12 131,9
351 – 500	8 227,1	8 730,4	9 936,5
501 km i więcej and more	12 129,1	12 483,0	16 289,6

a Łącznie z szerokotorowym. b Bez przewozów w komunikacji międzynarodowej realizowanych na podstawie międzynarodowego listu przewozowego; przesyłki handlowe. c Przewozy ładunków wyladowanych/ załadowanych w portach morskich realizowane na podstawie krajowego listu przewozowego.

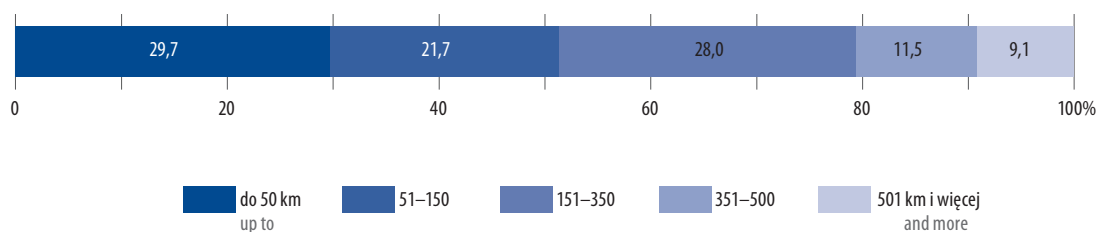
a Including large gauge. b Excluding international transport carried out on the basis of international "Rail Waybill"; commercial consignments. c Transport of goods unloaded/loaded at seaports carried out on the basis of a national "Rail Waybill".

W latach 2020–2022 najwięcej ładunków przetransportowano koleją wewnątrz kraju na odległość do 50 km (133,4 mln ton), a najmniej – 351-500 km (51,6 mln ton) oraz 501 km i więcej (40,9 mln ton).

In 2020–2022, the largest amount of goods was carried by rails inside the country over a distance of up to 50 km (133.4 million tonnes), and the least – 351 to 500 km (51.6 million tonnes) and 501 km and more (40.9 million tonnes).

Wykres 4 (13). Struktura przewozów ładunków transportem kolejowym wewnątrz kraju według stref odległości w latach 2020–2022 (na podstawie liczby ton)

Chart 4 (13). Structure of rail transport by rail inside the country by distance classes in years 2020–2022 (based on tonnes)

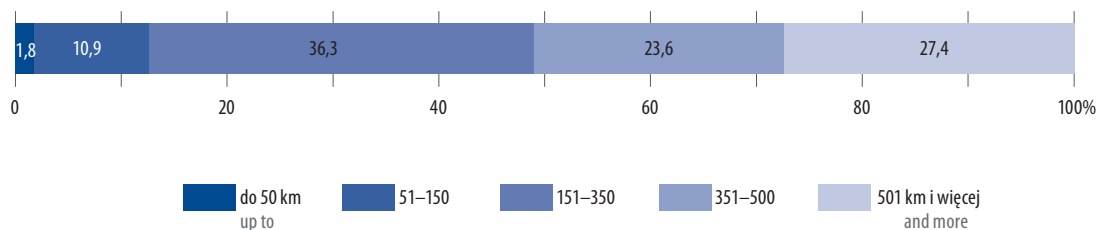


W podziale według stref odległości w latach 2020–2022 najwięcej pracy przewozowej wykonano na odległość 151–300 km i więcej (33,0 mld t-km), a najmniej – do 50 km (1,7 mld t-km).

In 2020–2022, the highest transport work by distance zones was performed in the zone of 151–300 km (33.0 billion tkm), the least in the zone up to a distance of 50 km (1.7 billion tkm).

Wykres 5 (14). Struktura pracy przewozowej w przewozie ładunków transportem kolejowym wewnątrz kraju według stref odległości w latach 2020–2022

Chart 5 (14). Structure of rail inside the country transport performance by distance classes in years 2020–2022



2.4. Przewozy kontenerów w transporcie kolejowym

2.4. Container rail transport

Przewozy ładunków transportem kolejowym dzielą się na transport krajowy i międzynarodowy. W 2022 r. udział transportu krajowego obejmował 66,9% przewozów ładunków kolejowych, a transport międzynarodowy – 33,1%. W transporcie międzynarodowym import stanowił 59,8%, eksport – 30,9%, a tranzyt – 9,3%.

W latach 2020–2022 transportem kolejowym przewieziono 4,6 mln szt. kontenerów, co stanowiło 7,3 mln TEU. Całkowita waga kontenerów wyniosła 67,8 mln ton, a wykonana praca przewozowa – 23,6 mld t-km.

Przewozy ładunków transportem kolejowym uwzględniają również przewozy poza terminalami intermodalnymi, o których będzie mowa w dalszej części publikacji.

Goods transport by rail is divided into domestic and international transport. In 2019, the share of domestic transport accounted for 66.9% of rail freight and international transport – 33.1%. In international transport, import accounted for 59.8%, export – 30.9%, and transit – 9.3%.

In 2020–2022, 4.6 million containers were transported by rail, which amounted to 7.3 million TEU. The total weight of the containers was 67.8 million tonnes, and the transport work performance – 23.6 billion tonne-kilometres.

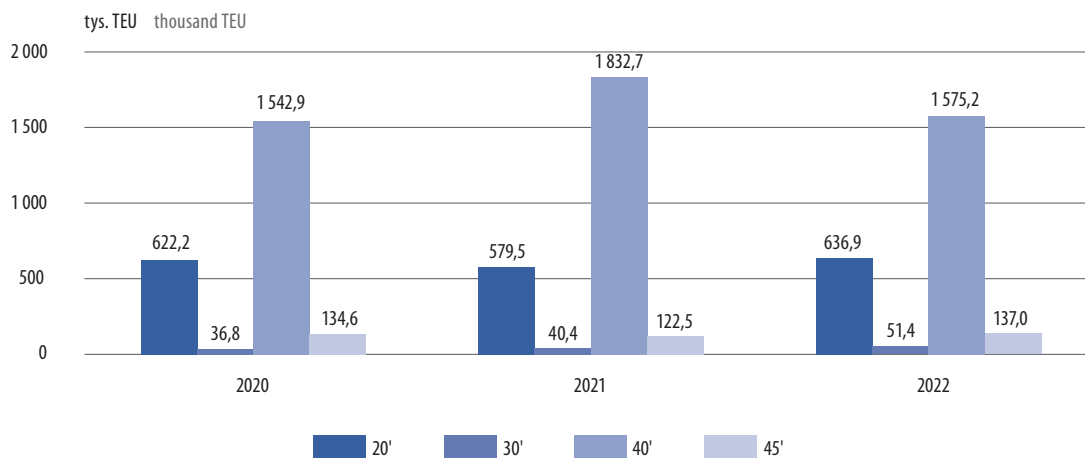
Cargo carriage by rail also includes transport outside intermodal terminals, which will be mentioned later in the publication.

Tablica 2 (5). Przewozy kontenerów wielkich transportem kolejowym normalnotorowym w latach 2020–2022 ^a
 Table 2 (5). Standard gauge railway transport of large containers in years 2020–2022 ^a

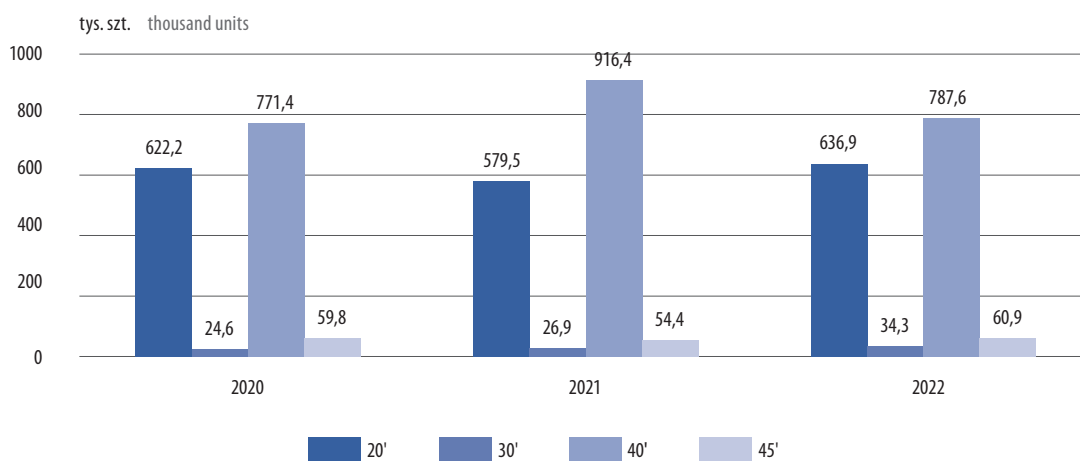
WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Ogółem Total	W tym kontenery Of which containers			
		20'	30'	40'	45'
W TEU ^b In TEU ^b					
OGÓŁEM TOTAL	7 332 377	1 838 633	128 587	4 950 796	394 091
kontenery z ładunkiem loaded containers	5 358 014	1 075 792	86 177	3 862 538	324 489
kontenery puste empty containers	1 974 363	762 841	42 410	1 088 258	69 602
W sztukach In units					
OGÓŁEM TOTAL	4 606 494	1 838 633	85 724	2 475 398	175 151
kontenery z ładunkiem loaded containers	3 227 241	1 075 792	57 451	1 931 269	144 217
kontenery puste empty containers	1 379 253	762 841	28 273	544 129	30 934
W tonach In tonnes					
OGÓŁEM TOTAL	67 771 211	25 997 887	1 764 790	36 060 750	3 424 688
kontenery z ładunkiem loaded containers	62 858 369	23 650 744	1 652 040	33 874 057	3 207 810
kontenery puste empty containers	4 912 842	2 347 143	112 750	2 186 693	216 878
W tkm In tonne-kilometres					
OGÓŁEM TOTAL	23 565 096	8 306 016	545 970	13 479 055	1 086 835
kontenery z ładunkiem loaded containers	21 903 918	7 606 980	509 728	12 658 475	994 199
kontenery puste empty containers	1 661 178	699 036	36 242	820 580	92 636

a Łącznie z szerokotorowym. b Kontener 20' = 1 TEU, 25' lub 30' lub 35' = 1,5 TEU, 40' = 2 TEU, 45' lub większy = 2,25 TEU.
 a Including broad gauge. b 20' container = 1 TEU, 25' or 30' or 35' = 1.5 TEU, 40' = 2 TEU, bigger than 40' = 2.25 TEU.

Wykres 6 (15). Kontenery przewiezione transportem kolejowym według wielkości kontenerów
Chart 6 (15). Containers transported by rail by container size

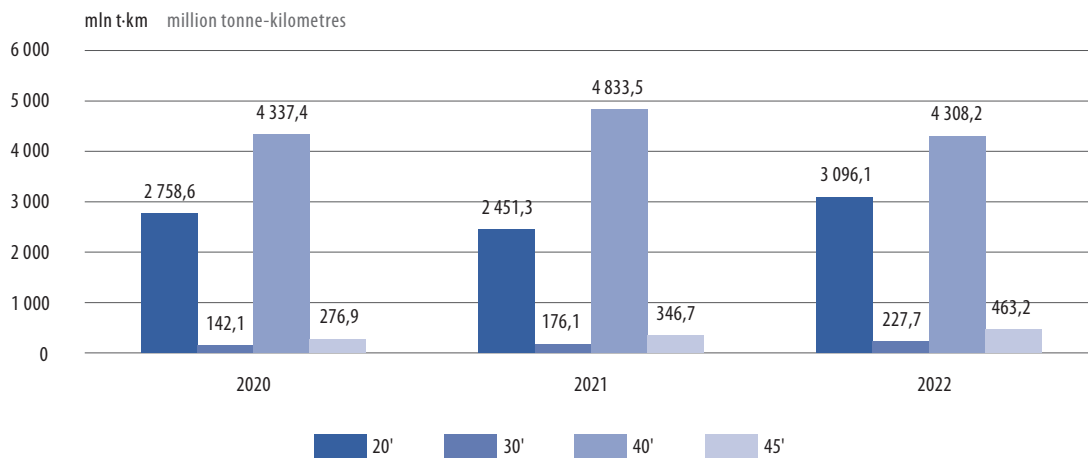


Wykres 7 (16). Liczba kontenerów przewiezionych transportem kolejowym według wielkości kontenerów
Chart 7 (16). Number of containers transported by rail by container size



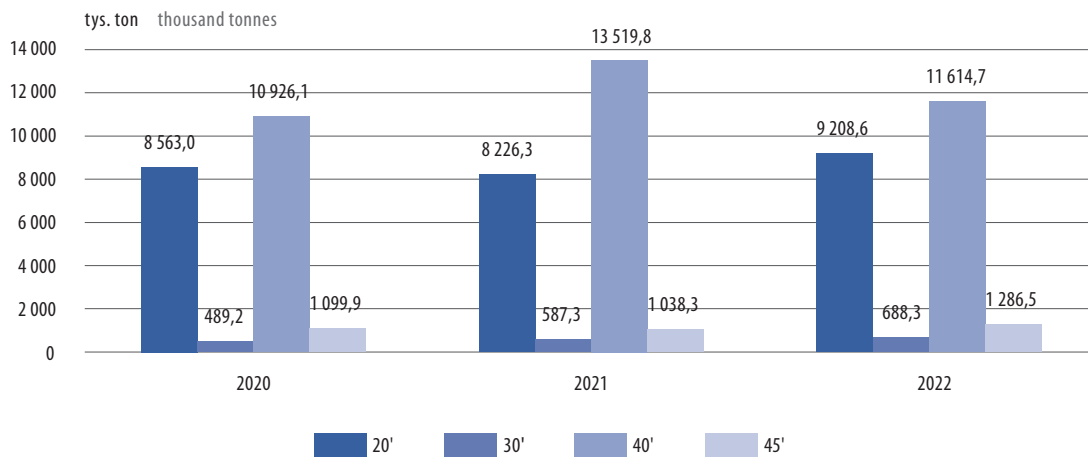
Wykres 8 (17). Praca przewozowa wykonana przy przewozie kontenerów transportem kolejowym według wielkości kontenerów

Chart 8 (17). Transport performance in container transport by rail by container size



Wykres 9 (18). Kontenery przewiezione transportem kolejowym według wielkości kontenerów

Chart 9 (18). Containers transported by rail by container size



2.5. Przewozy pozostałych jednostek intermodalnych w transporcie kolejowym

2.5. Rail transport of other intermodal units

W ciągu dwóch lat transportem kolejowym przewieziono łącznie 103,7 tys. naczep ciężarowych (o łącznej wadze 2,0 mln ton) oraz 48,6 tys. nadwozi samochodowych (o łącznej wadze 1,0 mln ton).

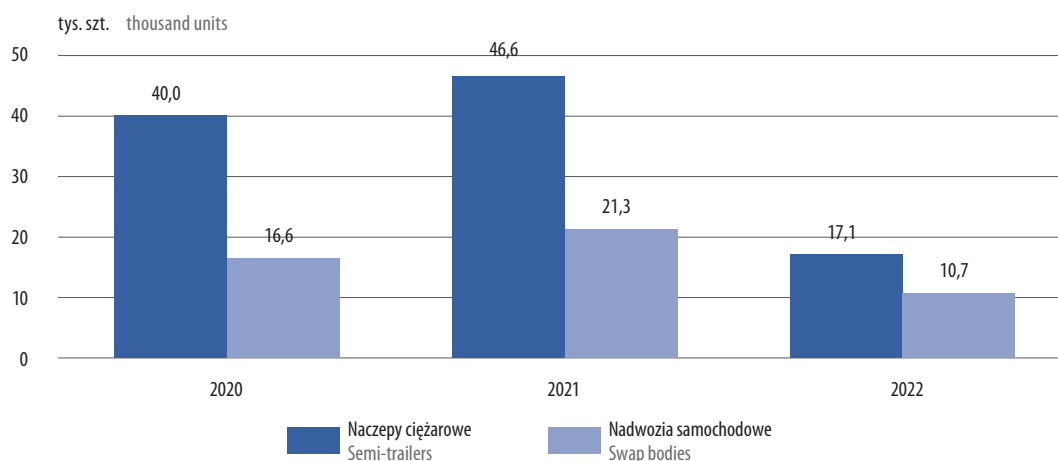
Within two years, a total of 103.7 thousand semi-trailers were transported by rail (with a total weight of 2.0 million tonnes) and 48.6 thousand swap bodies (with a total weight of 1.0 million tonnes).

Przewozy pozostałych jednostek intermodalnych dotyczą również przewozów poza terminalami intermodalnymi.

The transport of other intermodal units also applies to transport outside intermodal terminals.

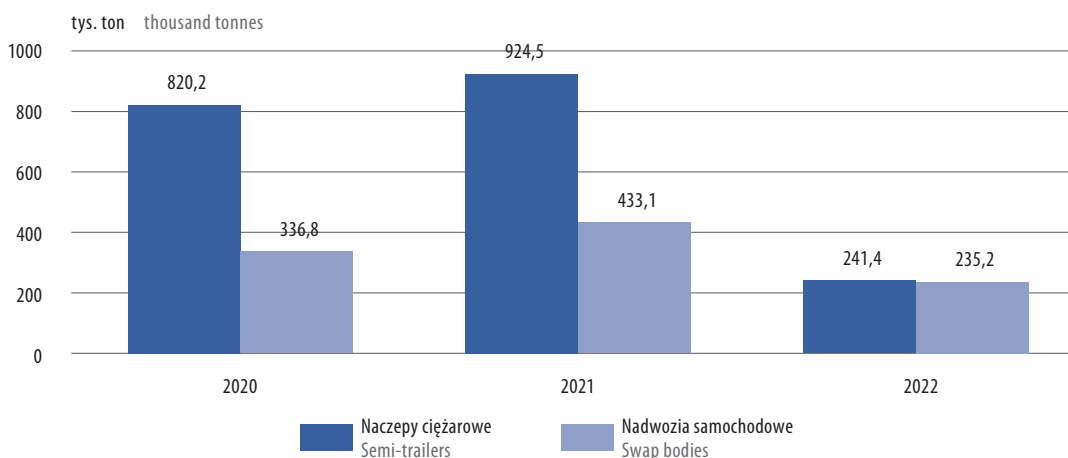
Wykres 10 (19). Liczba jednostek intermodalnych przewiezionych transportem kolejowym według rodzaju jednostki

Chart 10 (19). Number of intermodal units transported by rail by units type



Wykres 11 (20). Jednostki intermodalne przewiezione transportem kolejowym (tony) według rodzaju jednostki

Chart 11 (20). Intermodal units transported by rail (tonnes) by units type



3. Transport morski

3. Maritime transport

3.1. Flota morska będąca polską własnością lub współwłasnością

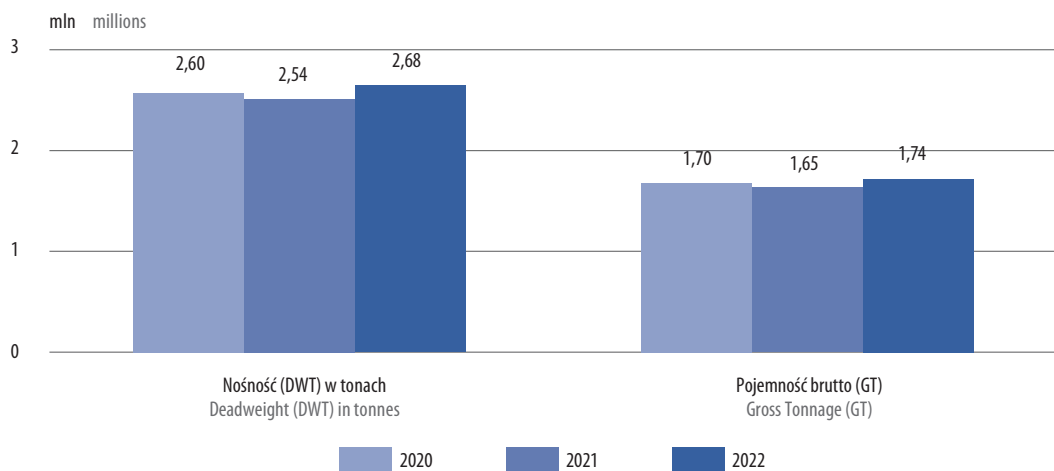
3.1. Sea fleet owned or jointly owned by Poland

W 2022 r. odnotowano 71 statków towarowych będących polską własnością lub współwłasnością (wobec 77 – w 2020 r. i 70 – w 2021 r.). W latach 2020–2022 średnia roczna nośność (DWT) tych jednostek wynosiła 2 604,3 tys. ton, natomiast średnia roczna pojemność brutto (GT) – 1 695,2 tys.

In 2022, there were 71 cargo ships owned or jointly owned by Poland (compared to 77 – in 2020 and 70 – in 2021). In 2020–2022, the average annual carrying capacity (DWT) of these units amounted to 2,604.3 thousand tonnes, while the average annual gross tonnage (GT) – 1,695.2 thousand.

Wykres 1 (21). Nośność oraz pojemność brutto statków towarowych będących polską własnością lub współwłasnością

Chart 1 (21). Deadweight and gross tonnage of cargo ships owned or jointly owned by Poland



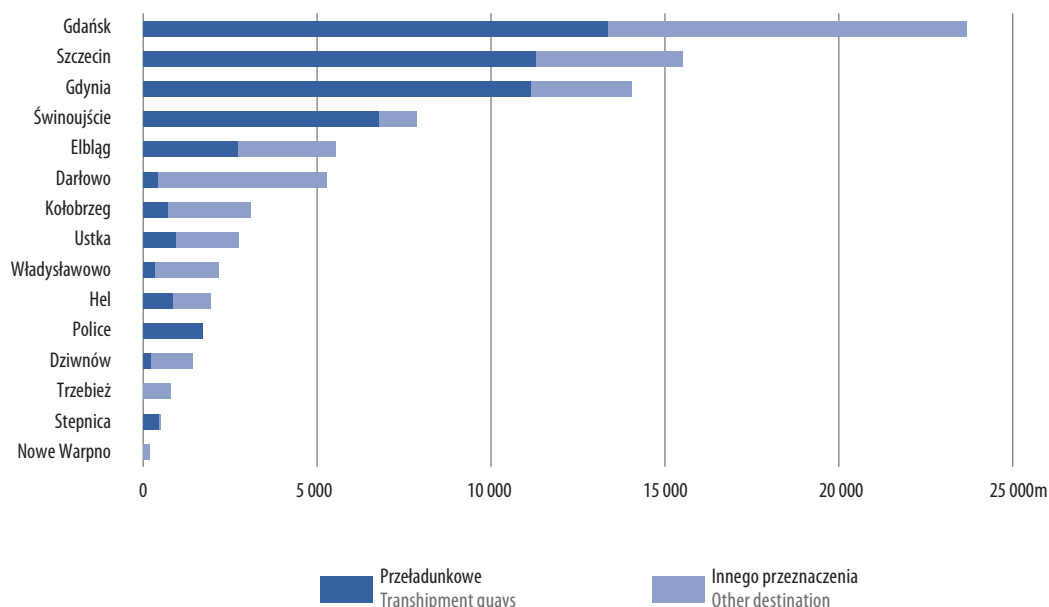
3.2. Nabrzeża portów morskich

3.2. Quays of seaports

Długość nabrzeży portów morskich w Polsce w 2022 r. wynosiła 98,1 km, z czego 86,5 km nabrzeży nadawało się do eksploatacji.

In 2022, the length of the quays of seaports in Poland reached 98.1 km, of which 86.5 km were suitable for operation.

Wykres 2 (22). Długość nabrzeży w portach morskich nadających się do eksploatacji w 2022 r.
Chart 2 (22). Length of the quays in seaports that are operational in 2022



3.3. Obrót ładunków ogółem w portach morskich

3.3. Total cargo turnover in seaports

W latach 2020–2022 w ramach międzynarodowego obrotu w portach morskich przeładowano 292,1 mln ton ładunków ogółem, z tego 23,1% stanowiły kontenery wielkie (67,4 mln ton).

In the years 2020–2022, 292.1 million tonnes of total cargo were transhipped within the international trade in seaports, 23.1% of which were large containers (67.4 million tonnes).

Kontenery wielkie transportowane były z/do 19 krajów w Europie, 4 – w Azji, 5 – w Afryce, 2 – w Ameryce Północnej, 3 – w Ameryce Środkowej i Południowej oraz w rejonach Australii i Oceanii.

Large containers were transported from/to 19 countries in Europe, 4 – in Asia, 5 – in Africa, 2 – in North America, 3 – in Central and South America and between regions of Australia and Oceania.

Tablica 1 (6). Międzynarodowy obrót morski w polskich portach według miejsca załadunku/wyładunku
Table 1 (6). International sea turnover in Polish ports by place of loading/unloading

MIEJSCE ZAŁADUNKU/WYŁADUNKU REGION OF LOADING/UNLOADING	Kontenery wielkie w tys. ton Large containers in thousand tonnes		
	2020	2021	2022
OGÓŁEM TOTAL	21 627,5	23 090,0	22 642,5
Europa Europe	16 784,1	17 614,5	17 408,3
Azja Asia	4 787,9	5 345,8	5 076,1
Afryka Africa	39,0	123,5	13,2
Ameryka Północna North America	13,5	5,5	127,2

Tablica 1 (6). Międzynarodowy obrót morski w polskich portach według miejsca załadunku/wyładunku (dok.)
Table 1 (6). International sea turnover in Polish ports by place of loading/unloading (cont.)

MIEJSCE ZAŁADUNKU/WYŁADUNKU REGION OF LOADING/UNLOADING	Kontenery wielkie w tys. ton Large containers in thousand tonnes		
	2020	2021	2022
Ameryka Środkowa i Południowa South & Central America	2,9	0,7	13,5
Australia i Oceania Australia & Oceania	-	-	-

3.4. Obrót ładunków tranzytowych w portach morskich

3.4. Transit cargo turnover in seaports

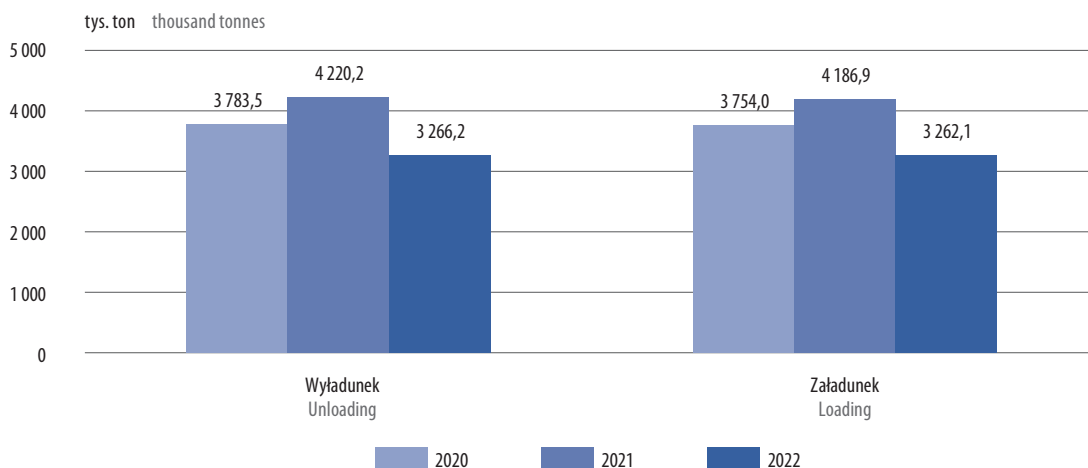
W latach 2020–2022 obrót ładunków tranzytowych ogółem wzrósł o 29,5% (o 3 698,1 tys. ton), w tym kontenerów zmniejszył się o 13,4% (o 1 009,2 tys. ton). Różnica między kontenerami wyładowanymi a załadowanymi w 2020 r. wynosiła 29,5 tys. ton, w 2021 r. 33,3 tys. ton, a w 2022 tylko 4,1 tys. ton.

In 2020–2022, the total transit cargo turnover increased by 29.5% (by 3,698.1 thousand tonnes), including containers – decreased by 13.4% (by 1,009.2 thousand tonnes). The difference between containers unloaded and loaded in 2020 was 29.5 thousand tonnes, in 2021 33.3 thousand tonnes and in 2022 only 4.1 thousand tonnes.

Tablica 2 (7). Obrót ładunków tranzytowych w portach morskich
Table 2 (7). Transit cargo turnover in seaports

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2020	2021	2022
	w tys. ton in thousand tonnes		
OGÓŁEM TOTAL	12 542,9	14 391,5	16 241,0
w tym kontenery wielkie of which large containers	7 537,4	8 407,2	6 528,3

Wykres 3 (23). Obrót ładunków tranzytowych w kontenerach wielkich w portach morskich
Chart 3 (23). Turnover of transit cargo in large containers in seaports

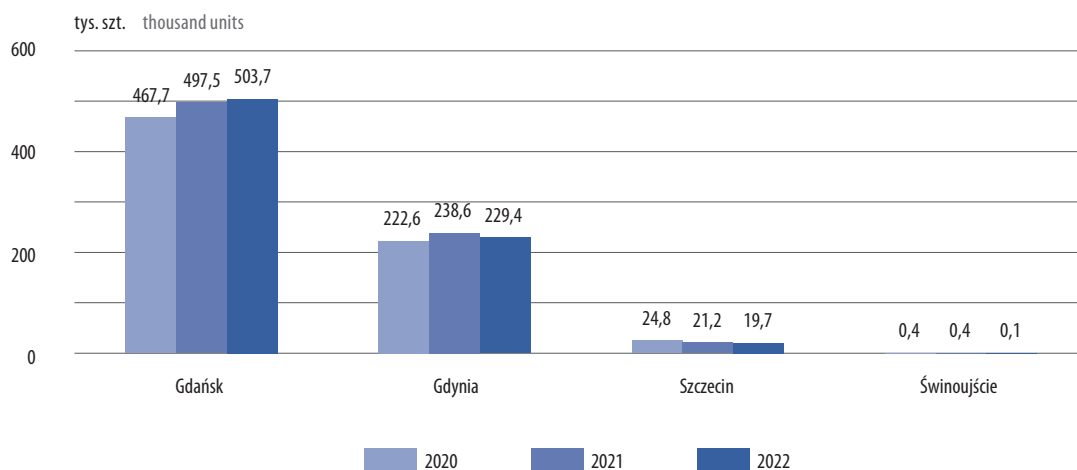


W 2022 r. przeładowano o 4,9% więcej kontenerów w porównaniu z 2020 r. (o 73,6 tys. szt.), z czego liczba kontenerów z ładunkiem wzrosła o 1,5%, a kontenerów pustych – o 18,8%. W ujęciu miary TEU przeładunek zwiększył się o 6,9% (o 179,6 tys. TEU), z czego kontenerów z ładunkiem – o 2,9%, a kontenerów pustych – o 23,4%.

In 2022, 4.9% more containers were handled than in 2020 (increase by 73.6 thousand units), of which the number of containers with cargo increased by 1.5%, and empty containers – by 18.8 %. In terms of TEU, cargo handling increased by 6.9% (i.e. by 179.6 thousand TEU), of which loaded containers – by 2.9%, and empty containers – by 23.4%.

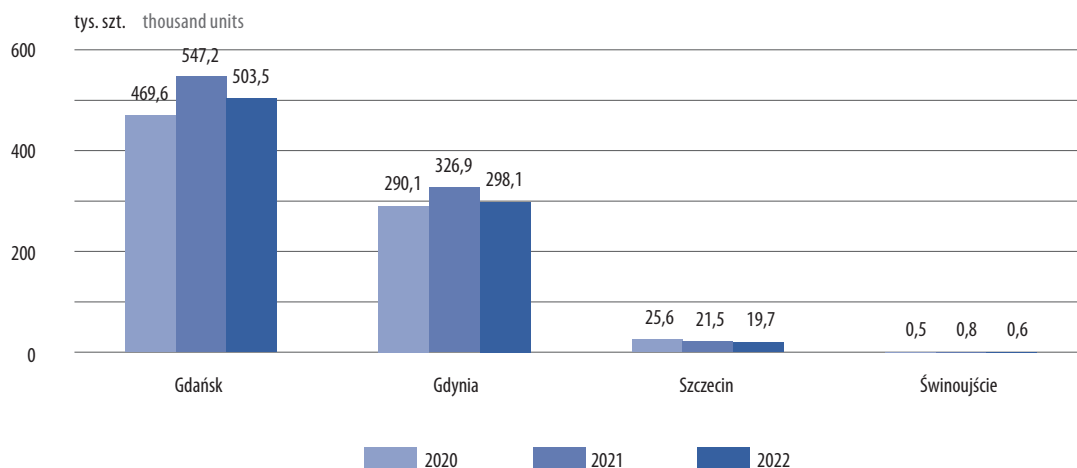
Wykres 4 (24). Import kontenerów w obrotach ładunkowych portów morskich

Chart 4 (24). Container import in cargo turnover in seaports



Wykres 5 (25). Eksport kontenerów w obrotach ładunkowych portów morskich

Chart 5 (25). Container export in cargo turnover in seaports



4. Transport intermodalny

4. Intermodal transport

W transporcie intermodalnym węzłowymi punktami przeładunku towarów i zmiany środków transportu, a także miejscami koncentracji działalności usługowej są terminale intermodalne. W ramach międzynarodowych łańcuchów transportowych stają się one najkorzystniejszym miejscem lokalizacji funkcji dystrybucyjno-logistycznych.

Według definicji przyjętej przez Europejską Komisję Gospodarczą Organizacji Narodów Zjednoczonych (UNECE), Europejską Konferencję Ministrów Transportu (ECMT) oraz Organizację Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) terminem tym określa się miejsce przeznaczone do składowania intermodalnych jednostek ładunkowych wyposażone w urządzenia przeładunkowe.

W szerszym znaczeniu terminal intermodalny jest miejscem przeładunku jednostek ładunkowych pomiędzy środkami transportowymi różnych gałęzi transportu, zajmującym duży obszar oraz generującym niskie koszty dostępu dla wszystkich jego użytkowników.

Jednym z ważniejszych kierunków badań jest problematyka lokalizacji terminali przeładunkowych, ich wielkości oraz funkcji, jakie powinny pełnić w sieci połączeń intermodalnych.

W ostatnich latach obserwuje się:

- stopniowy wzrost liczby terminali intermodalnych;
- likwidację podobnych do siebie obiektów zlokalizowanych w największych aglomeracjach;
- powstawanie nowych obiektów, szczególnie w Polsce Wschodniej;
- rozbudowę i modernizację istniejących terminali – przy wykorzystaniu środków z Unii Europejskiej oraz krajowych programów rozwoju infrastruktury kolejowej i drogowej;
- zwiększanie się infrastruktury przeładunkowej w celu szybszej obsługi dwóch gałęzi transportu oraz zmniejszenia kosztów „postojowych” na placach czy boczniach.

Intermodal terminals are nodal points for reloading goods and changing mode of transport, as well as places of concentration of service activities in intermodal transport. As part of international transport chains, they are becoming the most advantageous location for distribution and logistics functions.

According to the definition adopted by the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), this term is used to define a place for the storage of intermodal loading units equipped with reloading equipment.

In a broader sense an intermodal terminal is a place for reloading goods between means of transport of different modes of transport, occupying a large area and generating low access costs for all its users.

One of the most important research directions is the issue of location of transshipment terminals, their size and the functions they should perform in the intermodal network.

In recent years, the following changes have been observed:

- gradual increase in the number of intermodal terminals;
- removing of similar facilities located in the largest agglomerations;
- construction of new facilities, especially in Eastern Poland;
- expansion and modernization of the existing terminals using the European Union funds and national rail and road infrastructure development programmes;
- increasing transshipment infrastructure in order to provide faster service to the two modes of transport and to reduce "standstill" costs on squares or sidings.

4.1. Infrastruktura terminali intermodalnych

4.1. Intermodal terminal infrastructure

Wyposażenie terminali oraz ich zakres zadań jest zróżnicowany i wynika z miejsca w sieci dostaw. Poszczególne terminale różnią się znacząco pod względem wyposażenia, co przekłada się na różnice w parametrach eksploatacyjnych. Podstawowym wskaźnikiem wykorzystywanym przy porównywaniu terminali kontenerowych jest roczna zdolność przeładunkowa wyrażona w jednostkach TEU. Zdolności przeładunkowe danego terminalu uwarunkowane są przede wszystkim liczbą i rodzajem urządzeń przeładunkowych, a także szybkością ich pracy. Istotne znaczenie ma również wielkość powierzchni składowych.

4.1.1. Terminale morskie

4.1.1. Sea terminals

Długość nabrzeży przeładunkowych w terminalach morskich w 2022 r. wyniosła 5,4 km, tj. o 1,8% mniej niż w latach 2020 i 2021. Długość nabrzeży przeładunkowych w systemie lo-lo w 2020 r. wyniosła 4,7 km i w kolejnych latach nie zmieniła się.

W 2022 r. liczba miejsc na placach parkingowo-manewrowych zmniejszyła się o 13,1% w stosunku do 2020 r., natomiast powierzchnia parkingowo-manewrowa za lata 2020–2022 pozostawała na tym samym poziomie tj. 6,1 ha.

W infrastrukturze kolejowej w odniesieniu do 2020 r. odnotowano wzrost łącznej długości torów oraz liczby torów kolejowych na terminalach (odpowiednio o 25,9% i 20,0%). Około trzech czwartych długości torów kolejowych przeznaczonych było bezpośrednio do za- i wyładunku jednostek intermodalnych. W 2022 r. średnia maksymalna długość składu obsługiwane jednocześnie wyniosła 71 wagonów.

Powierzchnia placów składowych zajmowała 183 ha, a ich pojemność dla jednostek skonteneryzowanych wyniosła 100,2 tys. TEU. Liczba przyłączy elektrycznych dla kontenerów chłodniczych w latach 2020–2022 pozostawała na tym samym poziomie (tj. 2,1 tys.).

Equipment of the terminals and their scope of tasks is varied and results from the place in the supply network. Individual terminals differ significantly in terms of equipment, which translates into differences in operating parameters. The basic indicator used in the comparison of container terminals is the annual handling capacity expressed in TEU units. The handling capacity of a given terminal depends mainly on the number and type of handling equipment, as well as the speed of their operation. The size of the storage areas is also important.

The length of handling quays in sea terminals in 2022 was 5.4 km, i.e. 1.8% less than in 2020 and 2021. The length of handling quays in the lo-lo system remained at the same level in 2020–2022 and amounted to 4.7 km.

In 2022, the number of places in parking and maneuvering yards decreased by 13.1% compared to the previous years, and the parking and maneuvering yards remained at the same level in 2020–2022 and amounted to 6.1 ha.

Compared to 2020 the railway infrastructure recorded an increase in the total track length and the number of railway tracks in terminals (by 25.9% and 20.0%, respectively). More than three-quarters of the length of the railway tracks was directly intended for loading and unloading intermodal units. In 2022, the average maximum length of the train set operated simultaneously was 71 wagons.

The area of storage yards was 183 ha, and their capacity for containerized units was 100.2 thousand TEU. The number of electrical connections for refrigerated containers in 2020–2022 remained at the same level (i.e. 2.1 thousand).

Tablica 1 (8). Infrastruktura morskich terminali intermodalnych
Table 1 (8). Infrastructure of sea intermodal terminals

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2020	2021	2022
INFRASTRUKTURA MORSKA MARITIME INFRASTRUCTURE			
Długość nabrzeży przeładunkowych w km The length of reloading quays in km	5,5	5,5	5,4
w tym w systemie lo-lo of which in the lo-lo system	4,7	4,7	4,7
INFRASTRUKTURA SAMOCHODOWA ROAD INFRASTRUCTURE			
Powierzchnia parkingowo-manewrowa w ha Parking and maneuvering area in ha	6,1	6,1	6,1
Liczba miejsc na placach parkingowo-manewrowych Number of places in parking and maneuvering yards	198	172	172
INFRASTRUKTURA KOLEJOWA RAILWAY INFRASTRUCTURE			
Łączna długość torów kolejowych na terminalu w km (normalnotorowe) The total length of the railway tracks at the terminal in km (standard gauge)	13,5	17,0	17,0
przeznaczone bezpośrednio do za- i wyładunku jednostek intermodalnych intended directly for loading and unloading intermodal units	9,2	12,0	12,0
Średnia maksymalna długość składu obsługiwanego jednocześnie (liczba wagonów) Average maximum length of the train operated simultaneously (number of wagons)	66	71	71
Liczba torów kolejowych na terminalu Number of railroad tracks at the terminal	25	30	30
przeznaczone bezpośrednio do za- i wyładunku jednostek intermodalnych intended directly for loading and unloading intermodal units	19	22	22
POWIERZCHNIE SKŁADOWE STORAGE AREA			
Powierzchnia placów składowych ogółem w ha Total area of storage yards in ha	163,0	183,0	183,0
Pojemność placów składowych Capacity of storage yards			
dla jednostek skonteneryzowanych w tys. TEU for containerized units in thousand TEU	96,2	100,7	100,2
dla pozostałych jednostek intermodalnych (naczep, nadwozi) w szt. for other intermodal units (semi-trailers, bodies) in units	50,0	50,0	50,0
Liczba przyłączy elektrycznych dla kontenerów chłodniczych w szt. Number of electrical connections for refrigerated containers in units	2 138	2 138	2 138

4.1.2. Terminale lądowe

4.1.2. Land terminals

W 2022 r. powierzchnia parkingowo-manewrowa w terminalach lądowych zmniejszyła się o 2,0% w porównaniu z rokiem poprzednim, natomiast wobec 2020 r. była wyższa o 29,8%. Liczba miejsc na placach parkingowo-manewrowych wzrosła w stosunku do 2021 r. o 37,7%, jak i 2020 r. o 63,8%.

W 2022 r. w terminalach lądowych łączna długość torów kolejowych wyniosła 100,5 km (o 20,8% więcej niż w 2021 r.), z czego niemal 40% przeznaczonych było bezpośrednio do za- i wyładunku jednostek intermodalnych. Średnia maksymalna długość składu obsługiwanego jednocześnie utrzymała się na poziomie zbliżonym do lat poprzednich i w 2022 r. wyniosła 30 wagonów. Liczba torów kolejowych na terminalu w porównaniu z 2020 r. wzrosła o 6,3%.

W analizowanych latach systematycznie rosła powierzchnia placów składowych – w 2022 r. była ona o 2,6% większa niż w 2020 r. i o 0,9% niż w roku poprzednim. Zwiększyła się tym samym pojemność placów składowych dla jednostek skonteneryzowanych wyrażona w tys. TEU (o 11,3% w stosunku do 2020 r. i o 4,3% względem 2021 r.). W 2022 r. porównaniu z 2020 r. wzrosła także liczba przyłączy elektrycznych dla kontenerów chłodniczych (o 3,4%).

In 2022, the parking and maneuvering area in land terminals decreased by 2.0% compared to the previous year and increased by 29.8% compared to 2020. However, the number of parking and maneuvering yards increased by 37.7% compared to 2021 and by 63.8% compared to 2020.

Total length of railway tracks at inland terminals was 100.5 km in 2022 (by 20.8% more than in 2021), of which almost 40% was intended directly for loading and unloading intermodal units. The average maximum length of the train operated simultaneously remained at a level similar to the previous years and in 2022 amounted to 30 wagons. The number of railway tracks at the terminal increased by 6.3% compared to 2020.

In the analyzed years, the area of storage yards was systematically growing – in 2022 it was 2.6% more than in 2020 and 0.9% more than in the previous year. The capacity of storage yards for containerized units, expressed in thousand TEU was also bigger (by 11.3% compared to 2020 and by 4.3% compared to 2021). The number of electrical connections for refrigerated containers also increased in 2022 (by 3.4% compared to 2020).

Tablica 2 (9). Infrastruktura lądowych terminali intermodalnych

Table 2 (9).

Infrastructure of land intermodal terminals

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2020	2021	2022
INFRASTRUKTURA SAMOCHODOWA ROAD INFRASTRUCTURE			
Powierzchnia parkingowo-manewrowa w ha Parking and maneuvering area in ha	18,8	24,9	24,4
Liczba miejsc na placach parkingowo-manewrowych Number of places in parking and maneuvering yards	464	552	760
INFRASTRUKTURA KOLEJOWA RAILWAY INFRASTRUCTURE			
Łączna długość torów kolejowych na terminalu w km (normalnotorowe) The total length of the railway tracks at the terminal in km (standard gauge)	81,5	83,2	100,5
przeznaczone bezpośrednio do za- i wyładunku jednostek intermodalnych intended directly for loading and unloading intermodal units	34,5	34,7	39,2
Średnia maksymalna długość składu obsługiwanego jednocześnie (liczba wagonów) Average maximum length of the train operated simultaneously (number of wagons)	32	31	30
Liczba torów kolejowych na terminalu Number of railroad tracks at the terminal	175	187	186
przeznaczone bezpośrednio do za- i wyładunku jednostek intermodalnych intended directly for loading and unloading intermodal units	56	60	66

Tablica 2 (9). Infrastruktura lądowych terminali intermodalnych (dok.)
Table 2 (9). Infrastructure of land intermodal terminals (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2020	2021	2022
POWIERZCHNIE SKŁADOWE STORAGE AREA			
Powierzchnia placów składowych ogółem w ha Total area of storage yards in ha	94,9	96,5	97,4
Pojemność placów składowych Capacity of storage yards			
dla jednostek skonteneryzowanych w tys. TEU for containerized units in thousand TEU	125,0	133,4	139,1
dla pozostałych jednostek intermodalnych (naczep, nadwozi) w szt. for other intermodal units (semi-trailers, bodies) in units	5 574	6 004	8 825
Liczba przyłączy elektrycznych dla kontenerów chłodniczych w szt. Number of electrical connections for refrigerated containers in units	642	682	664

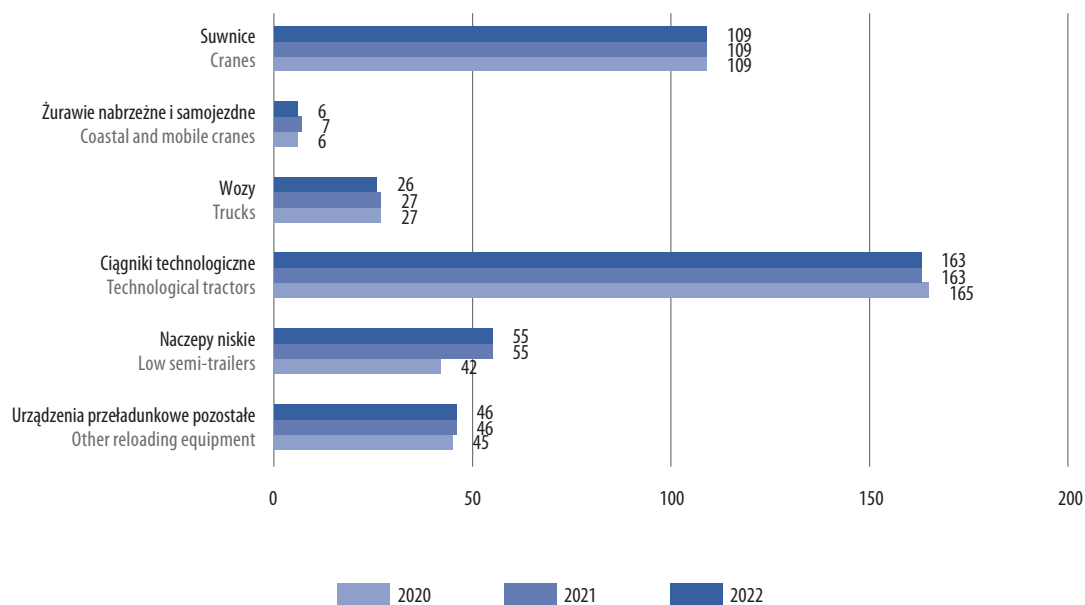
W 2022 r. wśród urządzeń przeładunkowych w morskich terminalach intermodalnych dominowały ciągniki technologiczne (40,2%) oraz suwnice (26,9%).

In 2022, technological tractors (40.2%) and overhead cranes (26.9%) dominated the handling equipments in maritime intermodal terminals.

Liczba wszystkich urządzeń przeładunkowych w porównaniu z 2020 r. wzrosła o 2,8% i wyniosła 405.

The number of all handling devices increased by 2.8% compared to 2020 and amounted to 405.

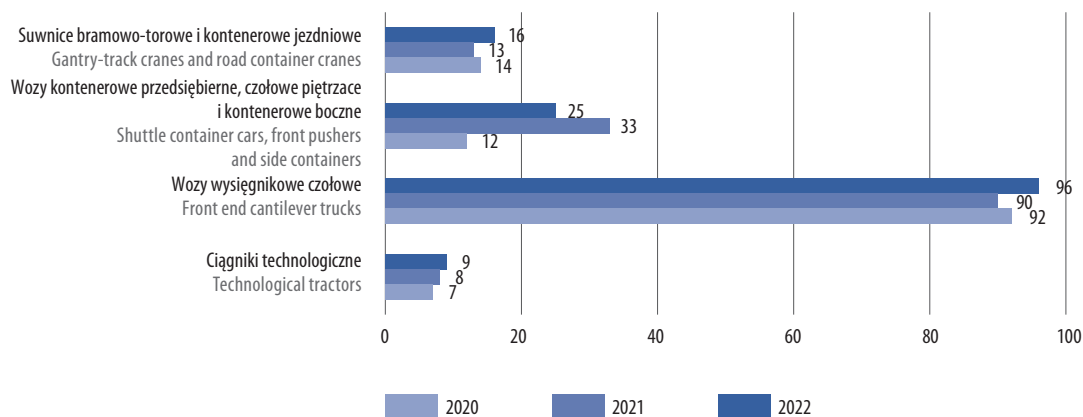
Wykres 1 (26). Urządzenia przeładunkowe w morskich terminalach intermodalnych
Chart 1 (26). Reloading equipment in sea intermodal terminals



Wśród urządzeń przeładunkowych, w jakie w 2022 r. wyposażone były terminale lądowe, dominowały wysięgniki czołowe, które razem z wozami kontenerowymi podsiębiernymi, czołowymi piętrzącymi i kontenerowymi bocznymi stanowiły 82,9% wszystkich urządzeń przeładunkowych. W terminalach lądowych ze względu na ich specyfikę i dominujący udział transportu samochodowego istotną rolę odgrywają urządzenia mobilne.

Among the transshipment facilities provided by land terminals in 2022, dominated the front booms, which, together with load-lifting containers, front damper and side container cars, constituted 82.9% of all transshipment facilities. In land terminals, due to their specificity and the dominant share of road transport, mobile devices play an important role.

Wykres 2 (27). Urządzenia przeładunkowe w lądowych terminalach intermodalnych
Chart 2 (27). Transshipment equipment in land intermodal terminals



4.2. Przeładunki w terminalach intermodalnych

4.2. Transshipments at intermodal terminals

W 2022 r. w terminalach intermodalnych zlokalizowanych w Polsce przeładowanych zostało 84,5 mln ton ładunków skonteneryzowanych, tj. o 8,5% więcej niż w 2020 r. i o 3,0% więcej niż w roku poprzednim. Kontenery ładowne stanowiły 93,6% wszystkich przeładunków. Największy udział w masie przeładowanych kontenerów miały kontenery 40' (63,7%), a najmniejszy – kontenery 30' (3,3%).

84.5 million tonnes of containerized goods were handled at intermodal terminals located in Poland in 2020, i.e. 8.5% more than in 2020 and 3.0% more than in the previous year. Loaded containers accounted for 93.6% of all transshipments. 40' containers had the largest share (63.7%) in the weight of handled containers, and the smallest – 30' containers (3.3%).

Liczba przeładowanych kontenerów 40' w 2022 r. wzrosła o 6,3% w stosunku do 2020 r., ale zmniejszyła się o 2,5% względem roku poprzedniego. Stopniowo zwiększał się przeładunek kontenerów 45' i większych.

The number of handled 40' containers in 2022 increased by 6.3% compared to 2020 and decreased by 2.5% compared to the previous year. The handling of 45' and larger containers is gradually increasing.

Największy udział w wartości TEU przeładowanych kontenerów w 2022 r. miały kontenery 40' (74,8%) oraz 20' (14,6%).

The 40' and 20' containers had the largest share in the TEU value of handled containers in 2022 (74.8% and 14.6%, respectively).

Tablica 3 (10). Przeladunki kontenerów w terminalach intermodalnych
 Table 3 (10). Container transshipments at intermodal terminals

WIELKOŚĆ KONTENERA CONTAINER SIZE	Ładowne Loaded			Puste Empty		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
W tys. ton In thousand tonnes						
20'	18 140,5	18 886,6	21 539,5	908,1	1 029,7	999,5
30'	1 001,2	1 277,2	2 611,7	89,4	102,2	210,7
40'	51 518,6	53 156,2	50 225,4	3 199,6	3 445,4	3 616,5
45' i większe and more	2 631,2	3 785,1	4 740,8	441,6	375,2	605,7
W tys. sztuk In thousand units						
20'	3 674,1	4 023,1	4 113,0	1 301,4	1 398,9	1 510,6
30'	850,0	876,6	1 010,7	375,0	423,6	416,7
40'	36,2	44,4	140,6	23,0	26,6	53,6
45' i większe and more	2 641,7	2 892,1	2 730,4	807,9	869,3	935,1
W tys. TEU In thousand TEU						
20'	6 516,6	7 199,9	7 202,8	2 240,2	2 380,8	2 603,8
30'	850,0	876,6	1 010,7	375,0	423,6	416,7
40'	54,3	66,7	211,0	34,5	39,8	80,3
45' i większe and more	5 283,4	5 784,1	5 460,9	1 615,7	1 738,7	1 869,9

Masa przywiezionych ładunków do terminali intermodalnych w 2022 r. wyniosła 42,4 mln ton i była o 9,4% większa w porównaniu z 2020 r. Najwięcej ładunków przewieziono w kontenerach 40' (63,5%), a najmniej – w kontenerach 30' (3,4%).

W 2022 r. liczba przywiezionych kontenerów była o 12,3% większa w porównaniu z 2020 r. Największy wzrost dotyczył kontenerów 30' (o 170,0%) oraz kontenerów 45' (o 46,5%).

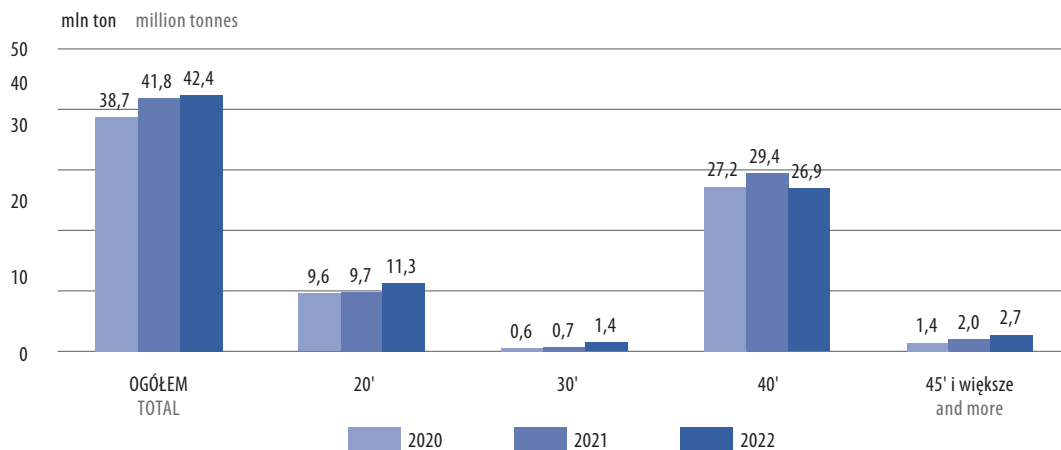
Wartość TEU przywiezionych kontenerów w 2022 r. wyniosła ponad 4 mln, przy czym największy udział, podobnie jak w latach poprzednich, miały kontenery 40', które generowały 75,2% całości przewozów.

The weight of goods carried to intermodal terminals in 2022 amounted to 42.4 million tonnes and was by 9.4% higher than in 2020. The majority of goods were imported in 40' containers (63.5%), and the least – in 30' containers (3.4%).

In 2022, the number of imported containers was 12.3% higher compared to 2020. The largest increase concerned 30' containers (by 170.0%) and 45' containers (by 46.5%).

The value of TEU of imported containers in 2022 amounted to over 4 million, with the largest share, similar to previous years, of 40' containers, which generated 75.2% of the total transport.

Wykres 3 (28). Masa kontenerów przywiezionych do terminali intermodalnych
Chart 3 (28). Weight of containers transported to the intermodal terminals



W 2022 r. masa wywiezionych ładunków z terminali intermodalnych wyniosła 42,2 mln ton, tj. o 7,6% więcej niż w 2020 r. Najwięcej wywieziono ładunków w kontenerach 40' (63,9%) oraz 20' (26,6%).

The weight of goods exported from intermodal terminals in 2022 amounted to 42.2 million tonnes, i.e. 7.6% more than in 2020. The most of the goods exported in 2022 was in 40' containers (63.9%) and 20' (26.6%).

Niemal trzy czwarte wywożonych kontenerów to kontenery ładowne, których liczba wzrosła o 10,0% w porównaniu z 2020 r. oraz o 5,9% względem roku poprzedniego. Liczba wywiezionych pustych kontenerów wzrosła o 24,8% w stosunku do 2020 r., a w porównaniu z poprzednim rokiem odnotowano spadek o 0,7%. Najczęściej wywożonymi kontenerami były kontenery 40' i stanowiły one 64,7% wszystkich wywiezionych w 2022 r. kontenerów.

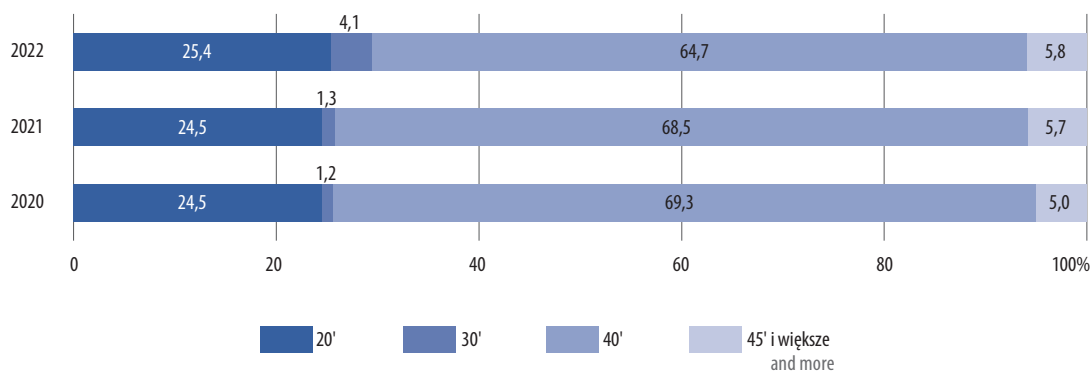
Almost three-quarters of the exported containers are loaded containers, the number of which increased by 10.0% compared to 2020 and by 5.9% compared to the previous year. The number of empty containers exported increased by 24.8% compared to 2020, and compared to the previous year, a decrease of 0.7% was recorded. The most frequently exported containers were 40' containers and they accounted for 64.7% of all containers exported in 2022.

Od 2020 r. z terminali intermodalnych wywieziono kontenery o wartości TEU wynoszącej 14,0 mln (kontenery ładowne i puste łącznie).

Since 2020, containers with a TEU value of 14.0 million have been exported from the intermodal terminals (total loaded and empty containers).

Wykres 4 (29). Struktura wywozu kontenerów ładownych z terminali intermodalnych według wielkości kontenerów

Chart 4 (29). Structure of loaded container transport from intermodal terminals by container size



Przywóz kontenerów do morskich terminali intermodalnych w 2022 r. osiągnął poziom 26,4 mln ton – było to o 5,3% mniej niż w roku poprzednim i o 1,9% więcej niż w 2020 r. Masa przeładowanych kontenerów 40' stanowiła 66,7% wszystkich przywozów.

Liczba przywiezionych kontenerów w 2022 r. zmniejszyła się o 4,2% w porównaniu do roku poprzedniego, natomiast wobec 2020 r. odnotowano wzrost o 0,8%. W analizowanych latach około 70% w ogólnej liczbie kontenerów przywiezionych do terminali intermodalnych stanowiły kontenery 40'.

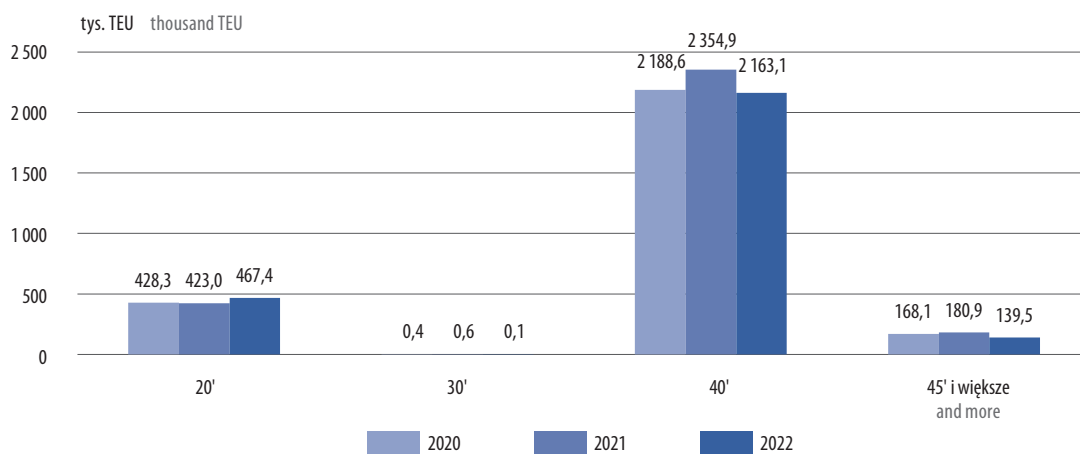
Kontenery przywiezione do morskich terminali intermodalnych w 2022 r. osiągnęły poziom 2,8 mln TEU, tj. o 0,6% mniej niż w 2020 r. oraz o 6,4% mniej niż w roku poprzednim.

Imports of containers to maritime intermodal terminals in 2022 reached the level of 26.4 million tonnes – it was 5.3% less than in the previous year and 1.9% more than in 2020. The weight of the reloaded 40' containers was 66.7 % of all imports.

The number of imported containers in 2022 remained at a level similar to the previous year, while an increase by 0.8% was recorded in comparison to 2020. In the analyzed years, the number of 40' containers was systematically growing.

Containers imported to maritime intermodal terminals in 2022, reached the level of 2.8 million TEU, i.e. 0.6% less than in 2020 and 6.4% less than in the previous year.

Wykres 5 (30). Kontenery przywiezione do morskich terminali intermodalnych według wielkości kontenerów
Chart 5 (30). Containers imported to sea intermodal terminals by container size



W 2022 r. masa wywiezionych ładunków z morskich terminali intermodalnych wyniosła 26,5 mln ton i była o 1,9% wyższa niż w roku poprzednim oraz o 3,9% w porównaniu z 2020 r.

W stosunku do 2020 r. odnotowano wzrost liczby kontenerów 20' – o 12,8%, 40' – o 2,5%, a spadek w przypadku kontenerów 30' – o 76,9% oraz 45' i większych – o 18,3%. W porównaniu z 2021 r. wzrost wywozu kontenerów wystąpił jedynie dla kontenerów o wielkości 20' (o 4,9%).

W 2022 r. wartość TEU wywiezionych kontenerów wyniosła 2,8 mln ton (o 4,6% mniej w stosunku do roku poprzedniego a wobec 2020 r. odnotowano wzrost o 2,8%).

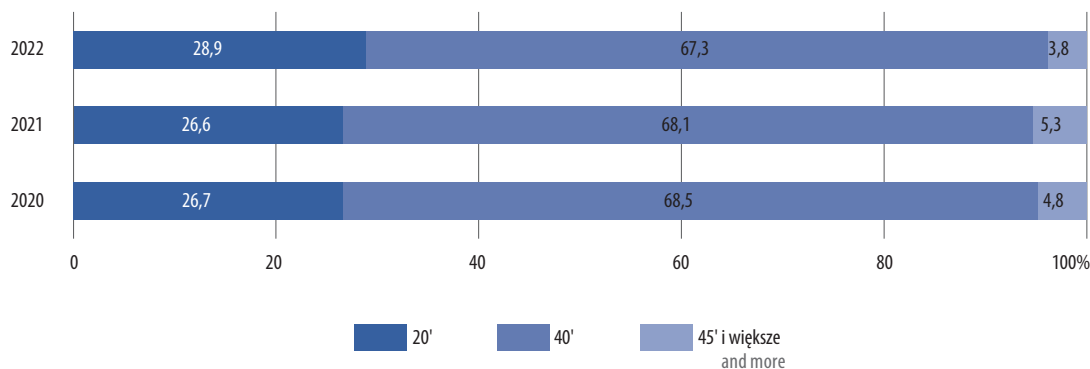
The weight of cargo exported from maritime intermodal terminals in 2022 amounted to 26.5 million tonnes and was 1.9% higher than in the previous year and 3.9% compared to 2020.

In comparison to 2020, there was an increase in the number of containers 20' – by 12.8%, 40' containers – by 2.5% and decrease – 30' containers – by 76.9% and 45' containers and more – by 18.3%. Compared to 2021, the increase in container exports occurred only for 20' containers (by 4.9%).

In 2022, the TEU value of exported containers amounted to 2.8 million tonnes (compared to the previous year, the decrease was 4.6% and to 2021 the increase was 2.8%).

Wykres 6 (31). Struktura kontenerów wywiezionych z morskich terminali intermodalnych według wielkości kontenerów

Chart 6 (31). Structure of containers exported from sea intermodal terminals by container size



W latach 2020–2022 nastąpił wzrost przywożonych ładunków do lądowych terminali intermodalnych (z 12,8 mln ton do 15,9 mln ton). Systematycznie rosła wielkość przeładunku w największych kontenerach. Masa ładunków przywiezionych w kontenerach 45' i większych w 2022 r. wzrosła o 178,7% w stosunku do 2020 r. i o 106,2% względem roku poprzedniego (w przypadku kontenerów 30' było to odpowiednio 155,8% i 100,6%). W porównaniu z 2020 r. wzrosła również masa ładunków przywiezionych w pozostałych kontenerach (o wielkości 20' – o 25,9% i 40' – o 4,6%).

Najczęściej przywożonymi kontenerami do lądowych terminali intermodalnych w 2022 r. były kontenery 40' (63,7% wszystkich przywozów) oraz kontenery 20' (20,4%).

Wartość TEU kontenerów przywiezionych do terminali lądowych wyniosła 2,1 mln, tj. o 32,6% więcej niż w 2020 r. i o 15,4% niż w roku poprzednim.

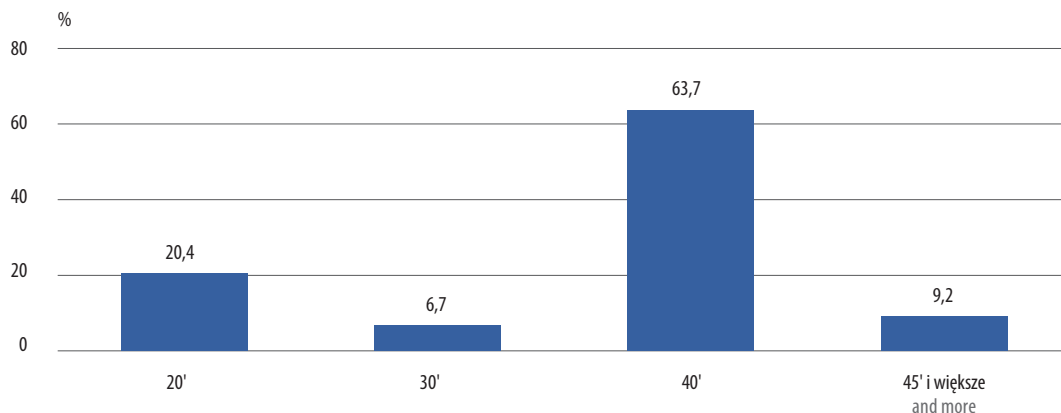
In 2020–2022, there was an increase in the amount of imported cargo to land intermodal terminals (from 12.8 million tonnes to 15.9 million tonnes). The volume of transshipment in the largest containers is systematically growing. The weight of goods imported in 45' containers and larger in 2022 increased by 178.7% compared to 2020 and by 106.2% compared to the previous year (in the case of 30' containers it was 155.8% and 100.6%, respectively). Compared to 2020, the weight of goods imported in other containers also increased (20' – by 25.9% and 40' – by 4.6%).

In 2022, the most frequently imported containers to land intermodal terminals constituted 40' containers (63.7% of all imports) and 20' containers (20.4%).

The TEU value of containers imported to land terminals amounted to 2.1 million TEU, i.e. 32.6% more than in 2020 and by 15.4% than in the previous year.

Wykres 7 (32). Struktura kontenerów przywiezionych do lądowych terminali intermodalnych według wielkości kontenerów w 2022 r.

Chart 7 (32). Structure of containers imported to land intermodal terminals by container size in 2022



W 2022 r. z lądowych terminali intermodalnych wywieziono kontenery o masie o 14,5% większej niż w 2020 r. (w stosunku do roku poprzedniego wzrost wyniósł 10.0%).

Liczba wywiezionych kontenerów w porównaniu z 2020 r. zwiększyła się we wszystkich kategoriach wielkości – największy wzrost dotyczył kontenerów 30' (ich liczba wzrosła o 289,1%) oraz kontenerów 45' i większych (o 107,6%). W porównaniu z rokiem poprzednim największy wzrost odnotowano w przypadku kontenerów 30' (o 223,6%) i 45' i większych (o 53,4%).

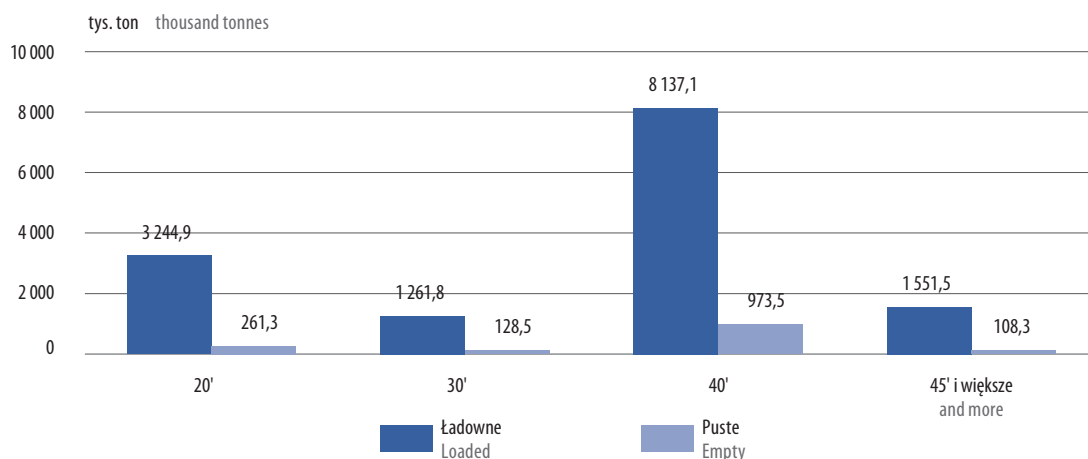
Wartość TEU kontenerów wywiezionych z lądowych terminali intermodalnych w 2022 r. wyniosła 2,1 mln i była o 27,7% większa niż w 2020 r. i o 14,1% niż w 2021 r.

In 2022, containers with a total weight heavier by 14.5% than in 2020 were transported from the land intermodal terminals (compared to the previous year, the increase was 10.0%).

Compared to 2020, the number of exported containers increased in all size categories – the largest increase concerned 30' containers (their number increased by 289.1%) and 45' and larger containers (by 107.6%). Compared to the previous year, the largest increase was recorded in the case of containers 30' (by 223.6%) and 45' and larger (by 53.4%).

The TEU value of containers exported from land intermodal terminals in 2022 amounted to 2.1 million and was 27.7% higher than in 2020 and by 14.1% than in 2021.

Wykres 8 (33). Wywóz kontenerów z lądowych terminali intermodalnych w 2022 r.
Chart 8 (33). Container exports from land intermodal terminals in 2022



Najczęściej przeładowywanym towarem w 2022 r. była kategoria pozostałe (61,6% wszystkich przeładunków) oraz towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem (12,2%).

W latach 2021 i 2020 również najczęściej przeładowywano towary pozostałe (odpowiednio 54,2% oraz 32,5%).

Największy wzrost w strukturze przeładunków porównaniu z rokiem poprzednim wystąpił w kategorii pozostałe (o 7,4 p. proc.), a największy spadek dotyczył towarów mieszanych (o 11,8 p. proc.).

Others (61.6% of all cargo) and cargo categorized as mixed goods: a mixture of types of goods which are transported together (12.2%) were the most frequently transhipped goods in 2022.

In the 2021 and 2020, other goods were also transported most often (respectively 54.2% and 32.5%).

The largest increase in structure of goods transhipped in comparison to the previous year was in the category of others (by 7.4 p.p.), and the largest decrease was related to mixed goods (11.8 p.p.).

Wykres 9 (34). Struktura towarów przeładowanych w terminalach intermodalnych według grup ładunków w 2022 r.
Chart 9 (34). Structure of goods transhipped at intermodal terminals by group of goods in 2022



^a Listy, paczki, wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów, inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane.
^a Mail, parcels, equipment and materials utilised in the transport of goods, other goods n.e.c.

W 2022 r. przywozy ładunków do terminali intermodalnych wzrosły o 9,4% w porównaniu z 2020 r., a w stosunku do roku poprzedniego o 1,4%.

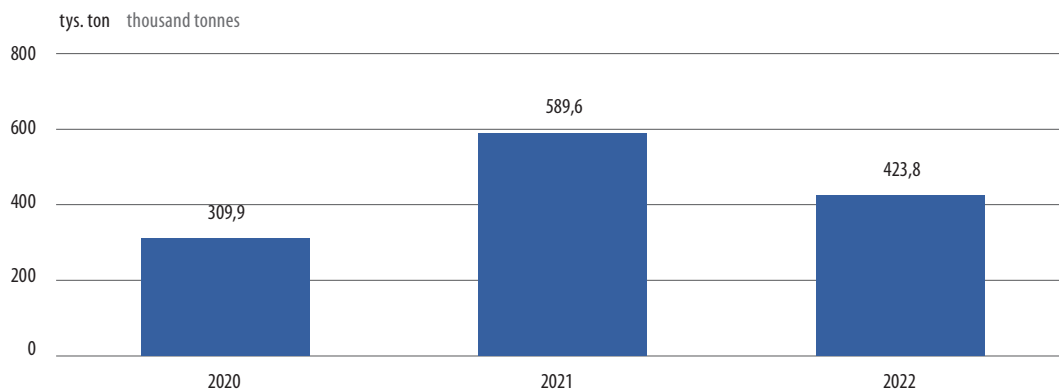
Najczęściej przywożonym ładunkiem była kategoria pozostałe, która stanowiła 56,2% wszystkich przywiezionych towarów, a najrzadziej – surowce wtórne (0,1%) oraz sprzęt transportowy (0,1%), które zdecydowanie częściej przewożone są przez masowce lub tankowce.

In 2022, cargo imports to intermodal terminals increased by 9.4% compared to 2020 and by 1.4% compared to the previous year.

The most frequently imported cargo was others category, which accounted for 56.2% of all imported goods, and the least frequently – secondary raw materials (0.1%) and transport equipment (0.1%). The category of secondary raw materials is much more often transported by bulk carriers or tankers.

Wykres 10 (35). Przywóz produktów rolnictwa, łowiectwa i rybactwa do terminali intermodalnych

Chart 10 (35). Import of agricultural, hunting and fishing products to intermodal terminals



W 2022 r. z terminali intermodalnych wywieziono ponad 42.2 mln ton ładunków – było to o 4,8% więcej niż w roku poprzednim i o 7,6% więcej niż w 2020 r.

Podobnie jak w przypadku przywozów, najczęściej wywożoną kategorią była kategoria pozostałe, która stanowiła 67,1% wszystkich wywiezionych w 2022 r. towarów.

Najrzadziej z terminali intermodalnych wywożono towary przewożone w ramach przeprowadzek mieszkaniowych i biurowych (0,1%).

Over 42.2 million tonnes of cargo were exported from intermodal terminals in 2022 – it was 4.8% more than in the previous year and by 7.6% more than in 2020.

As in the case of imports, the most frequently exported was category others accounting for 67.1% of all exports in 2022.

Recyclable materials was least frequently exported from intermodal terminals, municipal wastes and other wastes as Goods moved in the course of household and office removals was least frequently exported from intermodal terminals, (0.1%).

Tablica 4 (11). Wywóz ładunków z terminali intermodalnych według grup ładunków
 Table 4 (11). Goods export from intermodal terminals by group of goods

GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	2020	2021	2022
	w tonach in tonnes		
OGÓŁEM TOTAL	39 191 600	40 261 248	42 188 902
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishery products	548 682	379 908	759 400
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium	78 383	235 434	421 889
Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco	3 409 669	1 684 978	1 392 234
Wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty skórzane Textiles and textile products; leather and leather products	2 233 921	756 718	1 392 234
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media	352 724	45 998	126 567
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke and refined petroleum products	117 575	17 056	-
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe Chemicals, chemical products, and man-made fibres; rubber and plastic products; nuclear fuel	5 643 590	2 412 839	2 911 034
Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products	431 108	262 257	590 645
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals, fabricated metal products, except machinery and equipment	901 407	1 068 891	379 700
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus n.e.c.; radio, television and communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks	1 920 388	1 629 185	1 139 100
Sprzęt transportowy Transport equipment	391 916	145 595	210 945
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane Furniture; other manufactured goods n.e.c.	1 724 430	522 932	885 967
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes	78 383	19 100	-
Towary przewożone w ramach przeprowadzek mieszkaniowych i biurowych; bagaż i artykuły przewożone przez podróżnych; pojazdy silnikowe przewożone do naprawy; inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane Goods moved in the course of household and office removals; baggage transported separately from passengers; motor vehicles being moved for repair; other non-market goods n.e.c.	39 192	16 915	42 189

Tablica 4 (11). Wywóz ładunków z terminali intermodalnych według grup ładunków (dok.)
 Table 4 (11). Goods export from intermodal terminals by group of goods (cont.)

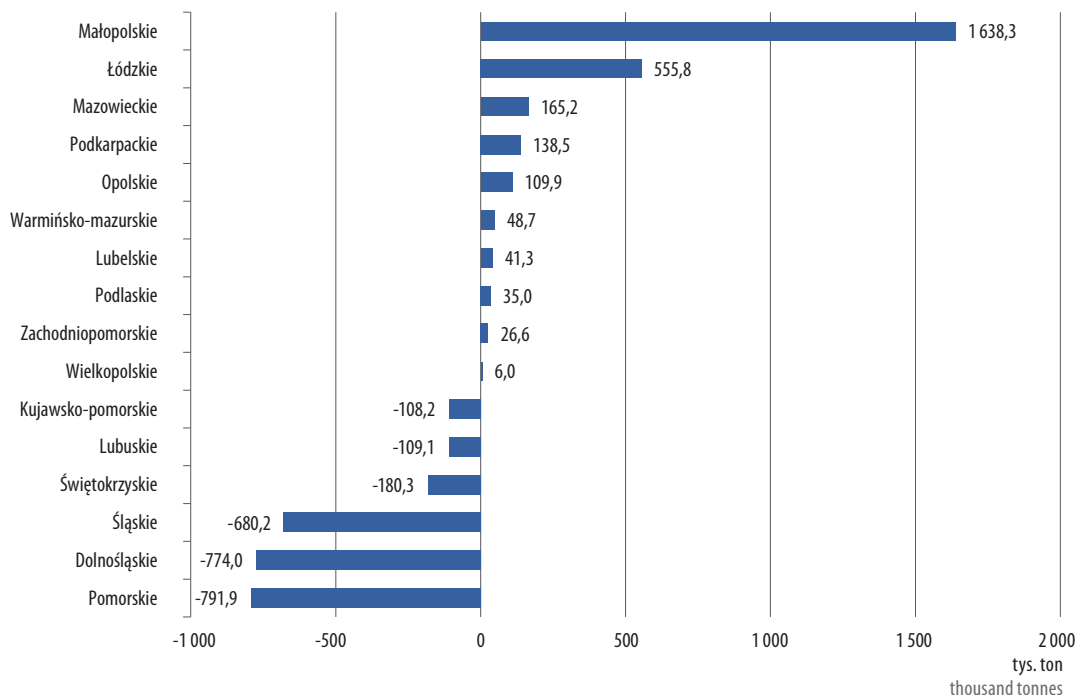
GRUPY ŁADUNKÓW GROUPS OF GOODS	2020	2021	2022
	w tonach in tonnes		
Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem Mixed goods: a mixture of types of goods which are transported together	6 231 464	6 570 931	3 628 246
Pozostałe ^a Others ^a	15 088 768	24 492 511	28 308 753

a Listy, paczki, wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów, inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane oraz nieznanne.

a Letters, parcels, equipment and materials used in the transport of goods, other goods not elsewhere classified and unknown.

Wykres 11 (36). Zmiany w przewozach ładunków transportem samochodowym według województw w 2022 r. (w porównaniu z rokiem poprzednim)

Chart 11 (36). Changes in goods road transport by voivodships in 2022 (compared to the previous year)



W 2022 r. do Polski transportem samochodowym przywieziono 11,5 mln ton ładunków (wobec 12,1 mln ton w 2020 r.).

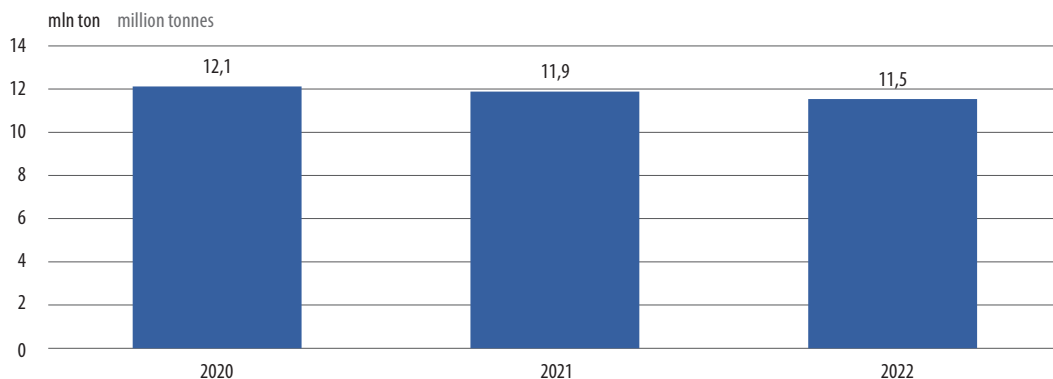
Najwięcej ładunków przywiezionych zostało do województw: łódzkiego (24,5% wszystkich ładunków), pomorskiego (18,1%) oraz małopolskiego (16,3%), najmniej natomiast do – świętokrzyskiego (0,4%), zachodniopomorskiego (0,5%) oraz lubelskiego (0,6%).

11.5 million tons of goods were imported to Poland in 2022 by road transport (compared to 12.1 million tons in 2020).

Most cargo was imported to the following voivodships: Łódzkie (24.5% of all loads), Pomorskie (18.1%) and Małopolskie (16.3%), while the least was to the following voivodships: Świętokrzyskie (0.4%), Zachodniopomorskie (0.5%) and the Lubelskie (0.6%).

Wykres 12 (37). Przywozy ładunków w kontenerach transportem samochodowym

Chart 12 (37). Goods import in containers by road transport



W 2022 r. z Polski wywieziono 14,7 mln ton ładunków, tj. o 10,4% więcej niż w 2020 r. i o 3,3% więcej niż w roku poprzednim.

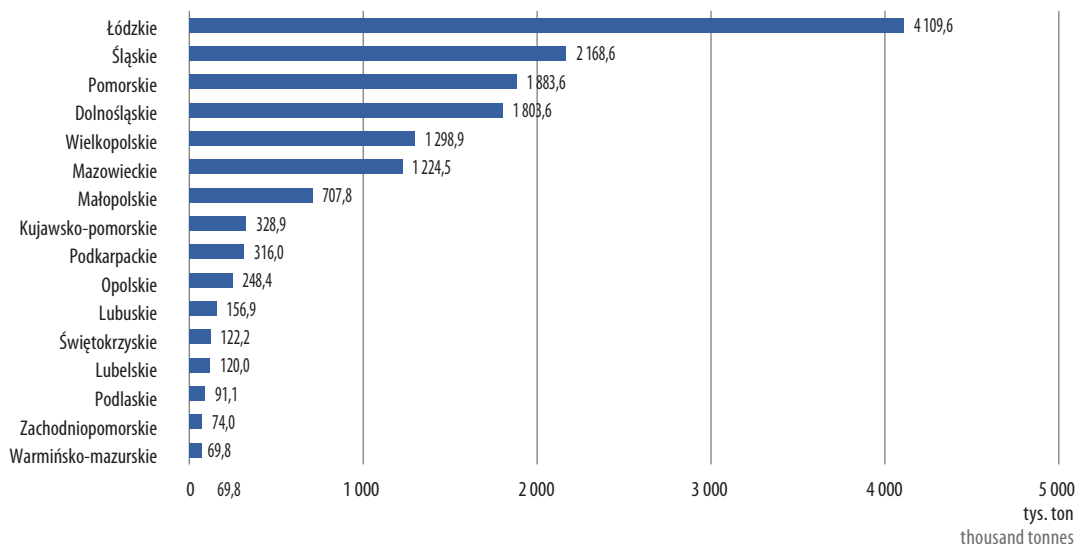
14.7 million tons of cargo was exported from Poland in 2022, i.e. 10.4% more than in 2020 and by 3.3% more than in the previous year.

Największy wywóz ładunków transportem samochodowym w 2022 r. nastąpił z województw łódzkiego (27,9% wszystkich wywozów) oraz śląskiego (14,7%). Najmniej ładunków wywieziono z województw: warmińsko-mazurskiego (0,5%), zachodniopomorskiego (0,5%) oraz podlaskiego (0,6%).

In 2022 the largest export of cargo by road came from the Łódzkie (27.9% of all exports) and Śląskie (14.7%) voivodships. The lowest number of loads were exported from the following voivodships: Warmińsko-Mazurskie (0.5%), Zachodniopomorskie (0.5%) and Podlaskie (0.6%).

Wykres 13 (38). Wywóz ładunków z terminali intermodalnych transportem samochodowym według województw w 2022 r.

Chart 13 (38). Goods transport from intermodal terminals by road transport by voivodships in 2022



5. Projekty inwestycyjne

5. Investment projects

5.1. Inwestycje drogowe

5.1. Road investments

W Polsce realizowanych jest kilka programów dedykowanych infrastrukturze drogowej, które mają na celu nie tylko stworzenie wydajnej sieci dróg krajowych, ale jednocześnie zwiększenie szans rozwojowych przedsiębiorstw, ograniczenie ruchu w miastach oraz poprawę bezpieczeństwa użytkowników całej infrastruktury. Są to:

- Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.),
- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023,
- Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021–2024,
- Krajowy System Zarządzania Ruchem,
- Program budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030.

Nowy Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Polski oraz drogowych połączeń komplementarnych.

Celem jest stworzenie spójnej sieci dróg krajowych zapewniającej efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Poprawa przepustowości głównych arterii jest jednym z kluczowych elementów, które mogą zwiększyć dynamikę rozwoju zarówno regionów, jak i całego kraju poprzez łatwiejszy, szybszy i tańszy przepływ towarów oraz usług.

Realizacja planowanych inwestycji pozwoli również zaspokoić oczekiwania mieszkańców związane z bezpieczną i szybką komunikacją. Ponadto zmniejszona zostanie luka infrastrukturalna pomiędzy krajami tzw. starej unii a Polską oraz zostaną dotrzymane unijne zobowiązania dotyczące budowy sieci TEN-T, w tym sieci bazowej, składającej się z połączeń priorytetowych, istotnych z punktu widzenia celów europejskiej polityki transportowej, której realizacja ma zostać zakończona do 2030 r.

Inwestycje na drogach krajowych realizowane są obecnie zgodnie z Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023. Program określa kierunki działań oraz priorytety inwestycyjne w zakresie rozwoju sieci dróg krajowych w Polsce. W ramach jego realizacji dokonano diagnozy stanu obecnego sektora drogowego, zdefiniowano zarówno cele planowane do osiągnięcia, jak i kluczowe obszary stanowiące tzw. wąskie gardła w transporcie osobowym i towarowym oraz odniesiono się do zobowiązań i wyzwań, jakie stoją przed Polską w najbliższym czasie.

In Poland, several programs dedicated to road infrastructure are currently being implemented, aiming not only at creating an efficient network of national roads, but at the same time increasing the development opportunities of enterprises, reducing urban traffic and improving the safety of users of the entire infrastructure. These are:

- Government Program for the Construction of National Roads until 2030 (with a perspective until 2033),
- National Road Construction Program for 2014–2023,
- Safe Road Infrastructure Program for 2021–2024,
- Program for the construction of 100 ring roads for the years 2020–2030.

The new Government Program for the Construction of National Roads until 2030 defines the goals of transport policy in the field of construction of the TEN-T road network in Poland and complementary road connections.

The aim is to create a coherent network of national roads ensuring the effective functioning of road passenger and freight transport. Improving the capacity of main arteries is one of the key elements that can increase the dynamics of development of both regions and the entire country through easier, faster and cheaper flow of goods and services.

The implementation of the planned investments will also help meet residents expectations related to safe and fast communication. Moreover, the infrastructure gap between European Union and Poland will be reduced and EU obligations regarding the construction of the TEN-T network will be met, including the core network consisting of priority connections, important from the point of view of the objectives of the European transport policy, the implementation of which is to be completed by 2030.

Investments on national roads are currently implemented in accordance with the National Road Construction Program for 2014–2023. The program defines the directions of activities and investment priorities in the development of the national road network in Poland. As part of its implementation, the current state of the road sector was diagnosed, both the objectives to be achieved and the key areas constituting the so-called bottlenecks in passenger and freight transport were defined, and references were made to the obligations and challenges facing Poland in the near future.

Plan zakłada dokończenie budowy ciągów dróg ekspresowych i autostrad oraz budowę obwodnic w ciągach dróg krajowych. Realizacja wszystkich zadań inwestycyjnych pozwoli na stworzenie sieci autostrad oraz dróg ekspresowych.

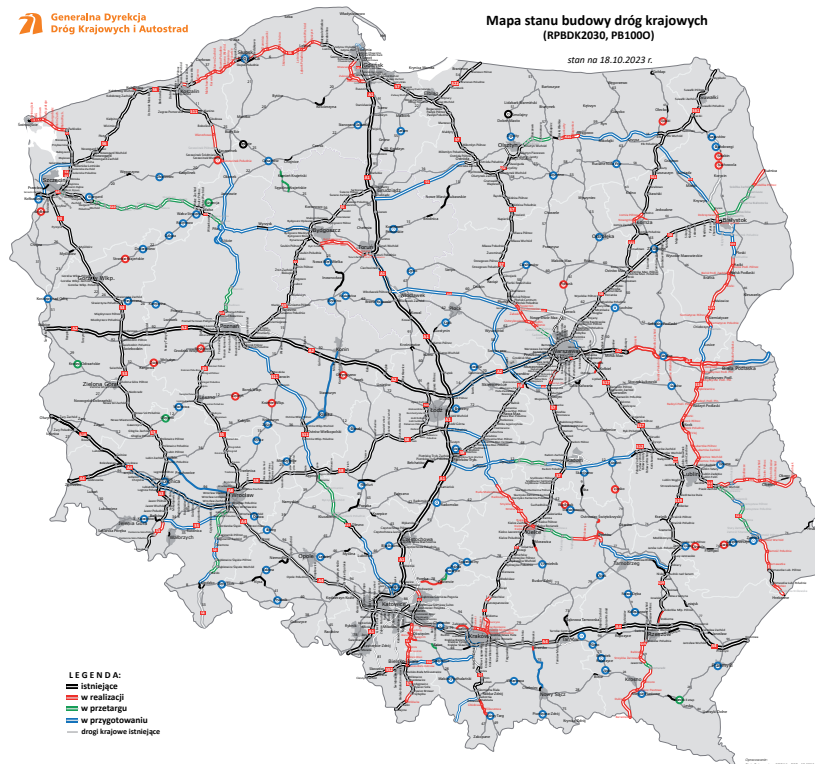
The plan envisages the completion of expressways and motorways and the construction of ring roads along national roads. The implementation of all investment tasks will allow the creation of a network of motorways and expressways.

Mapa 1 (13).

Map 1 (13).

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)

National Road Construction Program for 2014–2023 (with an outlook until 2025)



Źródło: GDDKiA.
Source: GDDKiA.

Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021–2024 jest pierwszym samodzielnym programem wieloletnim z obszaru infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego na tak dużą skalę. Jego głównym celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Podejmowane w ramach Programu działania będą ukierunkowane na zwiększenie ochrony uczestników ruchu oraz stworzenie bezpiecznej infrastruktury drogowej – a w efekcie zmniejszenie liczby wypadków i ich ofiar.

The Safe Road Infrastructure Program 2021–2024 is the first independent multi-annual program in the area of road safety infrastructure on such a large scale. Its main goal is to improve road traffic safety on national roads managed by the General Directorate for National Roads and Motorways. Activities undertaken under the Program will be aimed at increasing the protection of road users and creating safe road infrastructure – and, as a result, reducing the number of accidents and their victims.

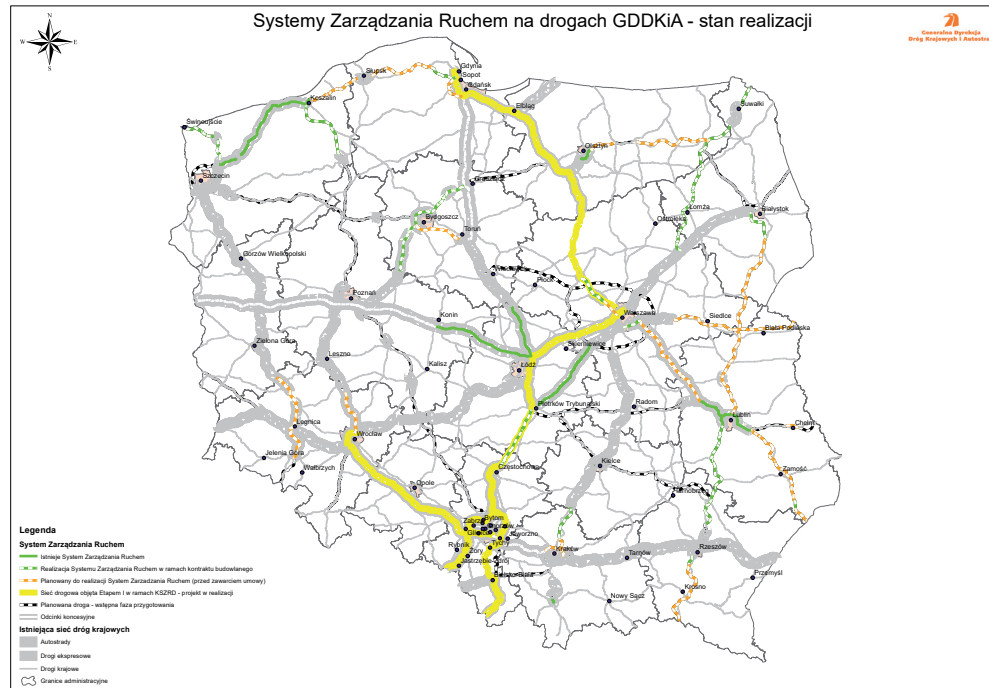
Krajowy System Zarządzania Ruchem (KSZR) stanowi zbiór powiązanych ze sobą projektów i działań, których efektem będzie wdrożenie zintegrowanego systemu teleinformatycznego umożliwiającego świadczenie usług dynamicznego zarządzania ruchem, informacją o warunkach ruchu na sieci dróg krajowych, wsparcie procesów utrzymania infrastruktury drogowej oraz zarządzania majątkiem.

The National Traffic Management System (KSZR) is a set of interrelated projects and activities that will result in the implementation of an integrated ICT system enabling the provision of dynamic traffic management services, information on traffic conditions on the national road network, support for road infrastructure maintenance processes and management property.

W dalszej konsekwencji, usługi te przyczynią się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jednocześnie zwiększając jego efektywność i komfort podróżowania. Zastosowanie ich będzie miało również wpływ na zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne.

As a further consequence, these services will contribute to increasing the level of road traffic safety, while increasing its efficiency and travel comfort. Their use will also reduce the negative impact of transport on the natural environment.

Mapa 2 (14). Systemy Zarządzania Ruchem na drogach GDDKiA – stan realizacji
Map 2 (14). Traffic management Systems on GDDKiA roads – implementation status



Źródło: GDDKiA
Source: GDDKiA

Główne założenia opracowanego w Ministerstwie Infrastruktury Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030 to poprawa bezpieczeństwa na drogach, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawa przepustowości sieci drogowej.

The main assumptions of the Program for the construction of 100 ring roads for 2020–2030 developed by the Ministry of Infrastructure are to improve road safety, removing traffic from crowded cities, cleaner air, reduced noise and improvement of the road network capacity.

W ramach rządowego programu powstanie 100 obwodnic na sieci dróg krajowych o łącznej długości około 820 km. Będą to trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przenoszenia obciążenia 11,5 t/oś. Inwestycjom tym będą towarzyszyły urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenie spełniające wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych. Koszt realizacji 100 obwodnic został oszacowany na blisko 28 mld zł.

As part of the government program, 100 ring roads will be built on the national road network with a total length of approximately 820 km. These will be routes with the highest technical parameters, adapted to carry a load of 11.5 tonnes/axle. These investments will be accompanied by road safety equipment, including lighting that meets the guidelines for proper lighting of pedestrian crossings. The construction cost of the 100 ring roads has been estimated at nearly PLN 28 billion.

Mapa 3 (15).
Map 3 (15).

Program budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030
100 ring roads construction program for 2020–2030

Program Budowy Obwodnic 2020-2030

100 Obwodnic



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY



Generałna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad



Źródło: GDDKiA. www.gddkia.gov.pl/pl/a/36572/Program-budowy-100-obwodnic
Source: GDDKiA. www.gddkia.gov.pl/pl/a/36572/Program-budowy-100-obwodnic

5.2. Inwestycje kolejowe

5.2. Railway investments

Do najważniejszych realizowanych obecnie programów, mających na celu poprawę jakości infrastruktury kolejowej i dostosowanie jej do zwiększonego zapotrzebowania na realizowanie ekonomicznych form transportu, można zaliczyć:

- Krajowy Program Kolejowy do 2030 r. (z perspektywą do 2032 r.),
- Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023,
- Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej+ do 2029 r.,
- Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025,
- Centralny Port Komunikacyjny.

Krajowy Program Kolejowy to kontynuacja przedsięwzięć inwestycyjnych w celu dalszej poprawy stanu technicznego i parametrów eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej. Program obejmuje między innymi:

- poprawę parametrów infrastruktury wykorzystywanej w obsłudze połączeń międzynarodowych ułatwiających prowadzenie wymiany handlowej,
- zapewnienie sprawnej infrastruktury obsługującej sieć połączeń w ruchu pasażerskim i towarowym między aglomeracjami oraz w obszarach ich ciężenia,
- przeciwdziałanie marginalizacji pozostałych regionów kraju, szczególnie zlokalizowanych na terenach Polski Wschodniej, Polski Południowej i Polski Zachodniej.

Program Inwestycji Dworcowych jest jednym z projektów przewidzianych do realizacji w ramach „Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”. Dzięki niemu zostaną przeprowadzone 192 inwestycje dworcowe na łączną kwotę ponad 2,4 mld zł. W wyniku podejmowanych działań na dworcach poprawi się poziom obsługi pasażerów oraz nastąpi integracja kolei z innymi gałęziami transportu.

Efektom końcowym realizacji Programu Inwestycji Dworcowych będą wystandaryzowane, charakteryzujące się wysoką jakością dworce kolejowe, dostosowane do potrzeb pasażerów oraz systemu transportowego, a jednocześnie odpowiadające uwarunkowaniom lokalnym. Dworce kolejowe będą odpowiadać realnym potrzebom lokalnych społeczności, zapewniając funkcje związane ze zmianą środków transportu, tak by skłonić podróżnych do korzystania z kolei.

The most important currently implemented programs aimed at improving the quality of railway infrastructure and adapting it to the increased demand for economic forms of transport include:

- National Railway Program until 2030 (with a perspective until 2032),
- Railway Station Investment Program for 2016–2023,
- Kolej+, Local and Regional Railway Infrastructure Complement Program until 2029,
- Government program for the construction or modernization of railway stops for 2021–2025,
- Central Communication Port.

The National Railway Program is a continuation of investment projects aimed at further improvement of the technical condition and operational parameters of the railway infrastructure. The program includes, among others:

- improvement of infrastructure parameters used to service international connections facilitating trade exchange,
- ensuring efficient infrastructure supporting the network of connections in passenger and freight traffic between agglomerations and in their catchment areas,
- counteracting the marginalization of other regions of the country, especially those located in Eastern Poland, Southern Poland and Western Poland.

The Railway Station Investment Program is one of the projects to be implemented under the "Strategy for Responsible Development until 2020 (with a perspective until 2030)". Thanks to it, 192 station investments will be carried out for a total amount of over PLN 2.4 billion. As a result of the actions taken at stations, the level of passenger service will improve and the railways will be integrated with other modes of transport.

The final result of the implementation of the Railway Station Investment Program will be standardized, high-quality railway stations, adapted to the needs of passengers and the transport system, and at the same time corresponding to local conditions. Railway stations will respond to the real needs of local communities, providing functions related to changing modes of transport to encourage travelers to use the railway.

Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 r. jest programem wieloletnim, który przyczyni się do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego dzięki możliwości uzupełniania sieci kolejowej o nowe połączenia, które przede wszystkim zapewnią pasażerom dostęp do komunikacji międzywojewódzkiej. Dotyczyć to będzie głównie miejscowości liczących powyżej 10 tys. mieszkańców, które obecnie nie mają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej.

Realizacja programu ułatwi dostęp do kolei pasażerskiej, poprawi warunki prowadzenia działalności gospodarczej i bezpieczeństwo na drogach (część przewozów towarowych przejmie transport kolejowy).

Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych realizuje założenia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) oraz cele Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. przez dążenie do zapewnienia zintegrowanego i nowoczesnego systemu transportowego na terenie całego kraju, który jest kluczowym ogniwem w budowaniu spójności ekonomicznej, terytorialnej oraz społecznej państwa.

Celem programu jest zwiększenie dostępu lokalnych społeczności do transportu kolejowego. Dostępne środki zostaną wykorzystane m.in. na wybudowanie lub zmodernizowanie przystanków kolejowych, a także sfinansowanie zadań związanych z dostępnością miejsc parkingowych dla podróżnych. Program przyczyni się do ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego i umożliwi pasażerom dostęp do kolejowej komunikacji wojewódzkiej i międzywojewódzkiej.

Inwestycje kolejowe CPK to łącznie prawie 2 000 km nowych linii, które mają powstać do końca 2034 r. Dla ponad 1 300 km z nich prace przygotowawcze już trwają. Pierwsze roboty budowlane mają się rozpocząć już w 2023 r.

Na Program Kolejowy CPK składa się w sumie 12 tras kolejowych, w tym 10 tzw. szprych prowadzących z różnych regionów Polski do Warszawy i CPK. Łącznie to 30 zadań inwestycyjnych i 1 981 km nowych linii kolejowych, których inwestorem jest Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.

Całość programu zostanie zrealizowana w latach 2020–2034.

The Program for Complementing Local and Regional Railway Infrastructure – Kolej+ until 2029 is a multi-year program that will contribute to eliminating transport exclusion thanks to the possibility of supplementing the railway network with new connections, which will primarily provide passengers with access to inter-province transport. This will mainly apply to towns with over 10,000 inhabitants who currently do not have access to passenger or freight rail.

The implementation of the program will facilitate access to passenger rail, improve the conditions for running a business and road safety (part of freight transport will be taken over by rail).

The government program for the construction or modernization of railway stops implements the assumptions of the Strategy for Responsible Development until 2020 (with a perspective until 2030) and the goals of the Sustainable Transport Development Strategy until 2030 by striving to ensure an integrated and modern transport system throughout the country, which is a key link in building the economic, territorial and social cohesion of the country.

The aim of the program is to increase local communities access to rail transport. Available funds will be used, among others: for the construction or modernization of railway stops, as well as financing tasks related to the availability of parking spaces for travelers. The program will contribute to reducing transport exclusion and will enable passengers to have access to provincial and inter-provincial rail transport.

CPK's railway investments total almost 2,000 km of new lines, which are to be built by the end of 2034. Preparatory work is already underway for over 1,300 km of them. The first construction works are scheduled to start in 2023.

The CPK Railway Program consists of a total of 12 railway routes, including 10 so-called spokes leading from various regions of Poland to Warsaw and CPK. In total, there are 30 investment projects and 1,981 km of new railway lines, the investor of which is Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.

The entire program will be implemented in the years 2020–2034.

Mapa 4 (16).
Map 4 (16).

Plan rozbudowy sieci linii kolejowych w ramach programu Centralny Port Komunikacyjny
Plan for the expansion of the railway network as part of the Central Communication Port program



Źródło: www.cpk.pl (stan na dzień 10.11.2023).
Source: www.cpk.pl (as of 10 November 2023).

5.3. Inwestycje morskie

5.3. Maritime investments

Obecnie w trzech największych portach morskich trwają inwestycje morskie, których wartość sięga niemal 10 mld zł.

Największą trwającą inwestycją jest Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 r.

Realizacja programu zapewni sprawne funkcjonowanie i rozwój polskich portów morskich, a także przyczyni się do wykorzystania w pełni ich potencjału.

Program przygotowano w celu realizacji „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”.

Program obejmuje trzy województwa: pomorskie, zachodniopomorskie oraz warmińsko-mazurskie. Uwzględniono w nim: 4 porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście), 28 portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, w tym 9 portów regionalnych i 19 portów lokalnych oraz 50 przystani.

W programie kompleksowo uregulowano problematykę rozwoju polskich portów i przystani morskich. Oprócz działań ściśle związanych z inwestycjami w obrębie portów zdefiniowano w nim również potrzeby dotyczące rozwoju infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza i lądu, w tym rozwój korytarzy drogowych i kolejowych oraz szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich, a także wskazano działania służące ochronie środowiska i poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego.

Na wszystkie inwestycje wskazane w planie finansowym programu trzeba będzie przeznaczyć blisko 40 mld zł.

Koncepcja głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu opracowana została w 2017 r. Nowy port powstanie w sąsiedztwie istniejącego gazoportu. Nowy głębokowodny terminal kontenerowy w Świnoujściu ma pełnić funkcję hubu, będącego w stanie przyjmować największe kontenerowce jakie mogą wpływać na Bałtyk. Nowy port powstanie na wschód od gazoportu. Roczne zdolności przeładunkowe terminalu mają wynieść 2,0 mln TEU, a nowe nabrzeże osiągnąć długość 1 300 m i umożliwić jednoczesną obsługę trzech statków.

Currently, maritime investments with a value of almost PLN 10 billion are underway in the three largest seaports.

The largest of the ongoing investments is Program for the development of Polish seaports until 2030.

The implementation of the program will ensure the efficient functioning and development of Polish seaports, and will also contribute to the full use of their potential.

The program was prepared to implement the "Strategy for Responsible Development until 2020 (with a perspective until 2030)".

The program covers three voivodeships: Pomorskie Voivodeship, Zachodniopomorskie Voivodeship and Warmińsko-Mazurskie Voivodeship. It includes: 4 sea ports of fundamental importance for the national economy (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście), 28 ports of no fundamental importance for the national economy, including 9 regional ports and 19 local ports and 50 marinas.

The program comprehensively regulates the development of Polish ports and marinas. In addition to activities closely related to investments within ports, it also defines the needs for the development of infrastructure for access to seaports from the sea and land, including the development of road and rail corridors and river routes ensuring better transport accessibility to seaports, and also indicates actions to protect the environment and improve the safety of port traffic participants.

Nearly PLN 40 billion will need to be allocated for all investments indicated in the program's financial plan.

The concept of the deep-water container terminal in Świnoujście was developed in 2017. The new port will be built in the vicinity of the existing gas terminal. The new deep-water container terminal in Świnoujście is to act as a hub capable to serve the largest container ships that can enter the Baltic Sea. The new port is to be built east of the gas terminal. The annual reloading capacity of the terminal is to amount to 2.0 million TEU, and the new quay will be 1,300 m long and will enable the simultaneous handling of three ships.

Najważniejsze przedsięwzięcia to: budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m oraz budowa: Portu Centralnego w Gdańsku, Portu Zewnętrznego w Gdyni i Terminala Kontenerowego w Świnoujściu. Inwestycje realizowane będą m.in. z budżetu państwa, przy wsparciu środków UE, a także w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Program zakłada zwiększenie przeładunków w portach morskich tak, aby w 2030 r. przekroczyły one 150 mln ton. W ostatnich latach wielkość obrotów ładunkowych w polskich portach oscylowała wokół 70 mln ton. W roku 2018 – jak do tej pory najlepszym pod tym względem – przekroczone 90 mln ton, a przy uwzględnieniu masy własnej jednostek ładunkowych – 100 mln ton.

Dzięki rozbudowie portów i ich modernizacji poprawi się konkurencyjność importu i eksportu towarów oraz wzrośnie atrakcyjność turystyczna miast i miejscowości portowych.

The most important projects include: construction of a waterway connecting the Vistula Lagoon with the Bay of Gdańsk, modernization of the Świnoujście-Szczecin waterway to a depth of 12.5 m and construction of the Central Port in Gdańsk, the Outer Port in Gdynia and the Container Terminal in Świnoujście. Investments will be implemented, among others: from the state budget, with the support of EU funds, as well as within the public-private partnership.

The program assumes increasing transshipment in sea ports so that in 2030 they exceed 150 million tons. In recent years, the volume of cargo turnover in Polish ports has fluctuated around 70 million tons. In 2018 - the best year so far in this respect - the amount exceeded 90 million tonnes. Taking into account the own weight of cargo units, it was over 100 million tons.

Thanks to the expansion of ports and their modernization, the competitiveness of import and export of goods will improve and the tourist attractiveness of port cities and towns will increase.

Uwagi metodologiczne

Methodological note

Publikacja zawiera dane statystyczne za lata 2020–2022 charakteryzujące wyniki działalności terminali intermodalnych oraz przedsiębiorstw transportowych wykonujących przewozy intermodalne.

Ponadto w publikacji zamieszczono informacje o:

- drogach publicznych, pojazdach samochodowych i ciągnikach,
- taborze kolejowym i infrastrukturze,
- taborze morskim i infrastrukturze portów morskich.

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

- drogach publicznych pozyskiwanych z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad;
- pojazdach samochodowych i ciągnikach pozyskiwanych z centralnej ewidencji pojazdów prowadzonej przez Ministerstwo Cyfryzacji;
- portach morskich pochodzących od przedstawicieli statków zawijających do portów morskich i pozyskiwanych za pośrednictwem urzędów morskich – kapitanatów lub bosmanatów.

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.

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 międzynarodowy 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;
- drogi o znaczeniu obronnym.

The publication contains statistical data for the years 2020–2022 characterizing the results of the activity of intermodal terminals and transport companies performing intermodal transport.

In addition, the publication contains information about:

- public roads, motor vehicles and tractors,
- rolling stock and infrastructure,
- maritime fleet and seaport infrastructure.

The data contained in the publication come from the Statistics of Poland reports, except for data on:

- public roads obtained from the General Directorate for National Roads and Motorways;
- motor vehicles and tractors obtained from the Central Register of Vehicles kept by the Ministry of Digital Affairs;
- seaports from representatives of ships calling at seaports and obtained through maritime offices – captains or boatswain's offices.

General data on the length of public roads include data on roads within the administrative boundaries of cities and outside the administrative boundaries of cities (referred to in the tables as "urban roads" and "rural roads") with hard and unpaved surfaces.

National roads include:

- motorways and expressways and roads along them until the construction of highways and expressways;
- international roads;
- roads constituting other connections ensuring the coherence of the national road network;
- access roads to public border crossings serving international passenger and freight traffic without restrictions on the total weight of vehicles (combination of vehicles) or only freight traffic without restrictions on the total weight of vehicles (combination of vehicles);
- roads alternative to toll motorways;
- roads constituting lines of ring roads for large urban agglomerations;
- defense-important routes.

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 i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. 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.

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.

Ogólną długość linii kolejowych eksploatowanych w dniu 31 grudnia ustalono jako sumę długości budowlanych linii kolejowych normalnotorowych i szerokotorowych (dane o długości 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 morskiej oraz przybrzeżnej flocie transportowej dotyczą statków o polskiej własności i współwłasności bez względu na podnoszoną banderę.

Inclusion in the category of national roads is done by way of a regulation of the minister responsible for transport in consultation with the ministers responsible for public administration, internal affairs and the Minister of National Defense.

Voivodship roads include roads other than those mentioned above, which are connections between cities, important for the voivodship, and defense-important roads not included in national roads. Inclusion in the category of voivodship roads is made by a resolution of the voivodship council in agreement with the ministers competent for transport and national defense.

Powiatroads include roads other than those specified earlier, which connect cities being the seats of powiats with the seats of gmina and seats of gmina with each other. The categorization of powiat roads into the category of powiat roads takes place by resolution of the powiat council in agreement with the voivodship board.

Gmina roads include roads of local importance, not included in other categories, and constituting a supplementary network of roads serving local needs, excluding internal roads. Inclusion in the category of gmina roads takes place by means of the resolution of the gmina council.

Data on road motor vehicles and tractors, mopeds as well as nonmotor 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.

The total length of railway lines operated on 31 December was determined as the sum of the construction lengths of standard-gauge and broad-gauge railway lines (data on the length of these lines are included in the length of standard-gauge lines) operating on that day. The construction length of railway lines is understood as the distance between their end points measured on single-track lines – along the track axis, 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 (or terminal) stations.

Data on the sea and coastal transport fleet concern ships with Polish ownership and co-ownership, regardless of the flag raised.

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.

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

W tabelicy 6 zamieszczone są wyniki badania reprezentacyjnego, które obejmują przewozy ładunków transportem samochodowym. Publikowane są wyniki z uogólnionymi danymi według określonych grupowań w przypadku, gdy dla danej agregacji uzyskano informacje w odniesieniu do co najmniej 10 pojazdów. Badanie 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”.

Dane na temat przeładunków kontenerów w transporcie intermodalnym dotyczą działalności terminali intermodalnych zlokalizowanych na terenie Polski oraz firm transportowych prowadzących działalność przewozową związaną z kontenerami. 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.

Ships of Polish sea and coastal shipping include ships owned by Polish shipping companies, ships leased from shipping companies whose shareholders are Polish companies and ships owned by capital companies (with Polish capital) based abroad, operated by Polish companies.

Data on the length of quays in seaports refer to quays (reloading, parking and other) included in the inventory records of companies handling in seaports.

Table 6 present the results of a sample survey, include carriage of goods road transport. The published results contain aggregated data according to particular groupings in a case, when the information obtained for the whole aggregation regarded at least 10 vehicles. The sample survey was carried out in accordance with the Regulation (EU) No 70/2012 of the European Parliament and of the Council of 18th January 2012 on statistical returns in respect of the carriage of goods by road (recast) – OJ L 32 of 3rd 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 3rd January 2022 to 1st January 2023. Information was obtained on the form TD-E 'Weekly questionnaire on carriage of goods by the road motor vehicle'.

Data on container handling in intermodal transport concern the activities of intermodal terminals located in Poland and transport companies conducting transport activities related to containers. The terminals do not include reloading hubs and customs yards.

The weight of a loaded container is the total weight of an empty container and the weight of the load.

1 TEU is a capacity unit that corresponds to one 20' container. Similarly, the TEU conversion factor was applied for the remaining container sizes:

- 1 container 30' = 1.5 TEU,
- 1 container 40' = 2 TEU,
- 1 container 45' and bigger = 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 lądowe to wszystkie terminale w głębi kraju, nie mające dostępu do morza oraz wód morskich wewnętrznych.

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

Data on cargo handled in containers at intermodal terminals by commodity groups are given in accordance with the NST 2007 classification (used in all European Union countries) introduced by Commission Regulation (EC) No 1304/2007 of November 7, 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 to establish NST 2007 as the only classification for goods transported by certain means of transport .

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

Inland terminals are all inland terminals with no access to the sea and internal sea waters.

Note: Due to the electronic technique of data processing, in some cases the sums of components may differ from the given amounts "in total".

Klasyfikacja towarów NST 2007

NST 2007 goods classification

Sekcja Divi- sion	Grupa Group	Opis Description
01		Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products
	01.1	Zboża Cereals
	01.2	Ziemniaki Potatoes
	01.3	Burak cukrowy Sugar beet
	01.4	Pozostałe świeże owoce i warzywa Other fresh fruit and vegetables
	01.5	Produkty leśnictwa i pozyskiwania drewna Products of forestry and logging
	01.6	Żywe rośliny i kwiaty Live plants and flowers
	01.7	Inne substancje pochodzenia roślinnego Other substances of vegetable origin
	01.8	Żywe zwierzęta Live animals
	01.9	Mleko surowe z bydła, owiec i kóz Raw milk from bovine cattle, sheep and goats
	01.A	Inne surowce pochodzenia zwierzęcego Other raw materials of animal origin
	01.B	Ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa Fish and other fishing products
02		Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Coal and lignite; crude petroleum and natural gas
	02.1	Węgiel kamienny i brunatny Coal and lignite
	02.2	Ropa naftowa Crude petroleum
	02.3	Gaz ziemny Natural gas
03		Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium ores
	03.1	Rudy żelaza Iron ores
	03.2	Rudy metali nieżelaznych (z wyjątkiem rud uranu i toru) Non-ferrous metal ores (except uranium and thorium ores)
	03.3	Minerały chemiczne i do produkcji nawozów (naturalne) Chemical and (natural) fertilizer minerals
	03.4	Sól Salt
	03.5	Kamień, piasek, żwir, glina, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa gdzie indziej niesklasyfikowane Stone, sand, gravel, clay, peat and other mining and quarrying products n.e.c.
	03.6	Rudy uranu i toru Uranium and thorium ores

Klasyfikacja towarów NST 2007 (cd.)

NST 2007 goods classification (cont.)

Sekcja Division	Grupa Group	Opis Description
04		Produkty spożywcze, napoje i tytoń Food products, beverages and tobacco
	04.1	Mięso, skóry i skórki surowe oraz produkty mięsne Meat, raw hides and skins and meat products
	04.2	Ryby i produkty rybne przetworzone i zakonserwowane Fish and fish products, processed and preserved
	04.3	Owoce i warzywa przetworzone i zakonserwowane Fruit and vegetables, processed and preserved
	04.4	Oleje i tłuszcze roślinne i zwierzęce Animal and vegetable oils and fats
	04.5	Przetwory mleczne i lody Dairy products and ice cream
	04.6	Produkty przemiału zbóż, skrobie i produkty skrobiowe oraz pasza dla zwierząt Grain mill products, starches, starch products and prepared animal feeds
	04.7	Napoje Beverages
	04.8	Inne produkty spożywcze gdzie indziej niesklasyfikowane i wyroby tytoniowe (z wyjątkiem paczkowanych lub pogrupowanych) Other food products n.e.c. and tobacco products (except in parcel service or grouped)
	04.9	Różne produkty spożywcze i wyroby tytoniowe paczkowane lub pogrupowane Various food products and tobacco products in parcel service or grouped
05		Wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty skórzane Textiles and textile products; leather and leather products
	05.1	Materiały włókiennicze Textiles
	05.2	Odzież i wyroby futrzarskie Wearing apparel and articles of fur
	05.3	Skóra i produkty skórzane Leather and leather products
06		Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media
	06.1	Wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli) Products of wood and cork (except furniture)
	06.2	Masa włóknista, papier i wyroby z papieru Pulp, paper and paper products
	06.3	Druki i nośniki informacji Printed matter and recorded media
07		Koks i produkty rafinacji ropy naftowej Coke and refined petroleum products
	07.1	Produkty pieców koksowniczych, brykiety, brykietki i podobne paliwa stałe Coke oven products; briquettes, ovoids and similar solid fuels
	07.2	Ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej Liquid refined petroleum products
	07.3	Produkty z ropy naftowej w stanie gazowym, skroplone lub sprężone Gaseous, liquefied or compressed petroleum products
	07.4	Produkty rafinacji ropy naftowej w stanie stałym i w formie wosku Solid or waxy refined petroleum products

Klasyfikacja towarów NST 2007 (cd.)

NST 2007 goods classification (cont.)

Sekcja Division	Grupa Group	Opis Description
08		Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe Chemicals, chemical products, and man-made fibers; rubber and plastic products; nuclear fuel
	08.1	Podstawowe mineralne produkty chemiczne Basic mineral chemical products
	08.2	Podstawowe organiczne produkty chemiczne Basic organic chemical products
	08.3	Nawozy i związki azotowe (z wyłączeniem nawozów naturalnych) Nitrogen compounds and fertilizers (except natural fertilizers)
	08.4	Tworzywa sztuczne i kauczuk syntetyczny w formach podstawowych Basic plastics and synthetic rubber in primary forms
	08.5	Wyroby farmaceutyczne i parachemikalia włącznie z pestycydami i pozostałymi środkami agrochemicznymi Pharmaceuticals and parachemicals, including pesticides and other agri-chemical products
	08.6	Wyroby z gumy lub z tworzyw sztucznych Rubber or plastic products
	08.7	Paliwo jądrowe Nuclear fuel
09		Inne niemetaliczne wyroby mineralne Other non-metallic mineral products
	09.1	Szkło, wyroby ze szkła, wyroby ceramiczne Glass and glass products, ceramic and porcelain products
	09.2	Cement, wapno i gips Cement, lime and plaster
	09.3	Inne materiały i wyroby budowlane Other construction materials, manufactures
10		Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment
	10.1	Żeliwo, stal i żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (z wyłączeniem rur) Basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (except tubes)
	10.2	Metale nieżelazne i wyroby z nich Non-ferrous metals and products thereof
	10.3	Rury, przewody rurowe, profile drażone i ich łączniki Tubes, pipes, hollow profiles and related fittings
	10.4	Wyroby konstrukcyjne metalowe Structural metal products
	10.5	Grzejniki, elementy mocujące i inne wyroby metalowe Boilers, hardware, weapons and other fabricated metal products
11		Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary Machinery and equipment n.e.c.; radio, television and n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks
	11.1	Maszyny rolnicze i leśnicze Agricultural and forestry machinery
	11.2	Sprzęt gospodarstwa domowego gdzie indziej niesklasyfikowany (sprzęt AGD) Domestic appliances n.e.c. (White goods)
	11.3	Urządzenia biurowe i komputery Office machinery and computers

Klasyfikacja towarów NST 2007 (cd.)

NST 2007 goods classification (cont.)

Sekcja Division	Grupa Group	Opis Description
	11.4	Maszyny elektryczne i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane Electric machinery and apparatus n.e.c.
	11.5	Części elektroniczne oraz urządzenia nadawcze Electronic components and emission and transmission appliances
	11.6	Odbiorniki telewizyjne i radiowe; urządzenia do rejestracji i odtwarzania dźwięku i obrazu oraz akcesoria do nich Television and radio receivers; sound or video recording or reproducing apparatus and associated goods (brown goods)
	11.7	Instrumenty medyczne, precyzyjne i optyczne, zegarki i zegary Medical, precision and optical instruments, watches and clocks
	11.8	Inne maszyny, narzędzia mechaniczne i części Other machines, machine tools and parts
12		Sprzęt transportowy Transport equipment
	12.1	Produkty przemysłu samochodowego Automobile industry products
	12.2	Pozostały sprzęt transportowy Other transport equipment
13		Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane Furniture; other manufactured goods n.e.c.
	13.1	Meble Furniture
	13.2	Inne wytworzone towary Other manufactured goods
14		Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes
	14.1	Odpady z gospodarstw domowych i odpady miejskie Household and municipal waste
	14.2	Inne odpady i surowce wtórne Other waste and secondary raw materials
15		Listy, paczki Mail, parcels
	15.1	Listy Mail
	15.2	Paczki, małe pakunki Parcels, small packages
16		Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów Equipment and material utilized in the transport of goods
	16.1	Kontenery i nadwozia wymienne, puste Containers and swap bodies in service, empty
	16.2	Palety i inne opakowania, puste Pallets and other packaging in service, empty
17		Towary przewożone w ramach przeprowadzek mieszkaniowych i biurowych; bagaż i artykuły przewożone przez podróżnych; pojazdy silnikowe przewożone do naprawy; inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane Goods moved in the course of household and office removals; baggage and articles accompanying travellers; motor vehicles being moved for repair; other non-market goods n.e.c.
	17.1	Przeprowadzki mieszkaniowe Household removal
	17.2	Bagaż i artykuły przewożone przez podróżnych Baggage and articles accompanying travellers
	17.3	Pojazdy do naprawy Vehicles for repair

Klasyfikacja towarów NST 2007 (dok.)

NST 2007 goods classification (cont.)

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

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

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