



Transport – wyniki działalności w 2025 r.

Transport – activity results in 2025



Transport – wyniki działalności w 2025 r.

Transport – activity results in 2025

Główny Urząd Statystyczny Statistics Poland

Urząd Statystyczny w Szczecinie Statistical Office in Szczecin

Opracowanie merytoryczne
Content-related work

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

Zespół autorski
Editorial team

Anna Andrychowska, Anna Bawelska, Katarzyna Bącela, Damian Budny, Anna de Hoog, Robert Janicki, Jolanta Janik, Karolina Kaczmarczyk, Agnieszka Kamińska, Anna Konieczny, Iwona Krejner, Katarzyna Makiewicz, Magdalena Mojsiewicz, Justyna Pawłowska, Izabela Próchnicka, Grzegorz Schodowski, Bożena Stochniałek, Dorota Wąsowska, Dorota Wojcikiewicz-Tabińska, Justyna Ziemlewicz

Pod kierunkiem
Supervised by
Katarzyny Dmitrowicz-Życkiej

Prace redakcyjne
Editorial work
Elżbieta Klimaszewska, Beata Rzymek

Skład i opracowanie graficzne
Typesetting and graphics
Marzena Rodziewicz, Jerzy Rożek

ISSN 2956–2953

Publikacja dostępna na stronie
Publication available on website

<https://publikacje.new.stat.gov.pl/porta1-publikacje>
<https://publikacje.new.stat.gov.pl/en>

Przy publikowaniu danych GUS prosimy o podanie źródła
When publishing Statistics Poland data – please indicate the source

Przedmowa

Przekazujemy Państwu kolejną edycję publikacji, która pokazuje, jak funkcjonuje sektor transportu. Zebraliśmy w niej najważniejsze dane i informacje pozwalające spojrzeć na branżę z różnych perspektyw - od kondycji finansowej przedsiębiorstw z tej branży, przez stan i rozwój taboru oraz infrastruktury, po skalę i charakter działalności eksploatacyjnej poszczególnych gałęzi transportu.

Publikacja zawiera dane dotyczące wyników finansowych, zatrudnienia i wynagrodzeń w sektorze transportu, a także informacje o sieci komunikacyjnej, taborze, przewozach ładunków i pasażerów, przeładunkach w terminalach intermodalnych oraz ruchu pasażerskim i ładunkowym w portach morskich i lotniczych. Całość uzupełniają statystyki dotyczące wypadków drogowych.

Opracowanie przygotowano na podstawie wyników badań statystyki publicznej oraz danych administracyjnych pozyskanych m.in. z Ministerstwa Cyfryzacji, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Komendy Głównej Policji oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Wykorzystano również dane Komisji Europejskiej oraz Europejskiego Urzędu Statystycznego (Eurostat).

Zachęcamy Państwa do zapoznania się z publikacją oraz do przekazywania uwag i sugestii, które mogą przyczynić się do rozwoju badań w tym zakresie oraz doskonalenia kolejnych edycji opracowań dotyczących sektora transportu w Polsce. Zapraszamy również do korzystania z baz danych, w tym [Dziedzinowych Baz Wiedzy](#), [Banku Danych Lokalnych](#) oraz publikacji tematycznych dostępnych na stronie internetowej [Głównego Urzędu Statystycznego](#).

Dyrektor
Urzędu Statystycznego w Szczecinie



Magdalena Wegner

Prezes
Głównego Urzędu Statystycznego



dr hab. Marek Cierpień-Wolan

Szczecin, wrzesień 2026 r.

Preface

We are pleased to present the latest edition of this publication, which provides an overview of the transport sector and its performance. It brings together key data and information that offer insight into the sector from a variety of perspectives – from the financial standing of transport enterprises, through the condition and development of transport fleet and infrastructure, to the scale and nature of operational activity across the different modes of transport.

The publication provides data on financial results, employment, wages and salaries in the transport sector, as well as information on the transport network, transport fleet, the carriage of goods and passengers, transshipment at intermodal terminals, and passenger and cargo traffic in seaports and airports. It also includes statistics on road accidents.

This study has been compiled based on the results of official statistical surveys and administrative data provided by the Ministry of Digital Affairs, the General Directorate for National Roads and Motorways, the General Police Headquarters, and the Civil Aviation Authority, as well as data of the European Commission and the Statistical Office of the European Union (Eurostat).

We encourage you to read the publication and share your comments and suggestions, which may contribute to the further development of transport research and enhance future editions of studies on transport in Poland. We also encourage you to make use of our databases, including the [Knowledge Databases](#), the [Local Data Bank](#), as well as thematic publications available on the [Statistics Poland](#) website.

Director
Statistical Office in Szczecin



Magdalena Wegner

President
Statistics Poland



Marek Cierpiat-Wolan, Assoc. Prof.

Szczecin, September 2026

Spis treści

Str.
Page

Przedmowa	3
Preface	4
Objaśnienia znaków umownych. Ważniejsze skróty	6
Symbols. Major abbreviations	
Synteza.	7
Executive summary	
1. Transport kolejowy	9
Rail transport	
2. Sieć drogowa, pojazdy samochodowe	12
Road network, road motor vehicles	
3. Transport drogowy	15
Road transport	
4. Transport lotniczy	20
Air transport	
5. Żegluga śródlądowa i przybrzeżna	23
Inland waterways transport and coastal shipping	
6. Żegluga morska i porty morskie	24
Maritime transport and seaports	
7. Transport intermodalny	26
Intermodal transport	
Uwagi metodologiczne	28
Methodological notes	

Załącznik – tablice w formacie Excel
Appendix – tables in Excel format

Objaśnienia znaków umownych

Symbols

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

Ważniejsze skróty

Major abbreviations

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

Synteza

Przychody ze sprzedaży usług¹ w jednostkach transportu w 2025 r. były większe o 3,0% w porównaniu z 2024 r. i wyniosły 510,9 mld zł (w sektorze publicznym wzrosły o 9,2%, a w sektorze prywatnym – o 2,0%). Udział przychodów przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 49 osób w przychodach ogółem wyniósł 45,7%, a sprzedaż usług w tych jednostkach zwiększyła się w skali roku o 6,6%.

Koszt własny sprzedanych usług¹ w jednostkach transportu w 2025 r. wyniósł 451,6 mld zł i w porównaniu z 2024 r. był większy o 0,2% (w sektorze publicznym spadł o 6,6%, a w sektorze prywatnym wzrósł o 1,4%). W jednostkach o liczbie pracujących powyżej 49 osób zwiększył się on o 6,2% (udział tych podmiotów w kosztach ogółem wyniósł 49,3%).

W strukturze rodzajowej kosztów w jednostkach tych odnotowano zwiększenie udziału usług obcych (o 0,3 p. proc.), wynagrodzeń brutto łącznie ze świadczeniami na rzecz pracowników (o 0,7 p. proc.), przy spadku udziału zużycia materiałów i energii (o 0,8 p. proc.), amortyzacji (o 0,3 p. proc.).

Wynik finansowy brutto¹ osiągnięty przez jednostki o liczbie pracujących powyżej 49 osób w 2025 r. wyniósł 12 960,3 mln zł (wobec 9 860,2 mln zł w 2024 r.) i był o 31,4% większy niż przed rokiem; wynik finansowy netto zwiększył się z 7 539,3 mln zł w 2024 r. do 10 424,8 mln zł w 2025 r. (o 38,3%). Wskaźnik poziomu kosztów z całokształtu działalności wyniósł 94,8% (wobec 95,7% w roku poprzednim), a wskaźnik poziomu kosztów ze sprzedaży usług – 97,3% (wobec 97,7% w 2024 r.). Zwiększył się wskaźnik rentowności obrotu brutto (z 4,3% do 5,2%) oraz wskaźnik rentowności obrotu netto (z 3,3% do 4,2%).

Przeciętne zatrudnienie¹ na podstawie stosunku pracy w sektorze transportu w 2025 r. wyniosło 718,2 tys. osób i było o 0,2% mniejsze w porównaniu z 2024 r. (w sektorze publicznym zwiększyło się o 1,8%, a w sektorze prywatnym spadło o 0,7%).

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto¹ pracowników zatrudnionych na podstawie stosunku pracy w sektorze transportu w 2025 r. wyniosło 8 049,82 zł i w porównaniu z 2024 r. było wyższe o 7,2%.

Executive summary

In 2025, **revenues from the sale of services¹** in transport entities were higher by 3.0% in comparison with 2024 and amounted to PLN 510.9 billion (in the public sector increased by 9.2%, and in the private sector by 2.0%). The share of enterprises employing more than 49 persons accounted for 45.7% of total revenues and the sale of services in these entities were higher by 6.6% than in previous year.

In 2025, **prime costs of sold services¹** in transport entities amounted to PLN 451.6 billion and grew by 0.2% in comparison with 2024 (in the public sector decreased by 6.6%, and in the private sector increased by 1.4%). It increased by 6.2% in entities employing more than 49 persons (the share of these entities in the total costs amounted to 49.3%).

In the total structure of costs by type, there are increase in the third party services (by 0.3 percentage point) in the share gross remuneration including employee benefits (by 0.7 percentage point), a decrease in the share of materials and energy consumption (by 0.8 percentage point), depreciation (by 0.3 percentage point).

The gross financial result¹ generated by entities employing more than 49 persons amounted to PLN 12,960.3 million in 2025, (compared to PLN 9,860.2 million in 2024) and it was 31.4% higher than last year; the net financial result increased from PLN 7,539.3 million in 2024 to PLN 10 424.8 million in 2025 (by 38.3%). The cost level indicator for total activity amounted to 94.8% (compared to 95.7% last year) and the cost level indicator from the sale of services increased from 97.7% in 2024 to 97.3% in 2025. The gross turnover profitability indicator increased from 4.3% to 5.2% and the net turnover profitability indicator – from 3.3% to 4.2%.

The average paid employment¹ based on employment contract amounted to 718.2 thousand persons in the transport sector in 2025 and was less by 0.2% in comparison with 2024 (increased by 1.8% in the public sector and decreased by 0.7% in the private sector).

The average monthly gross wages and salaries¹ of persons employed based on employment contract in the transport sector in 2025 amounted to PLN 8,049.82 and were higher by 7.2% in comparison with 2024.

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

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

W 2025 r. **wszystkimi rodzajami transportu** przewieziono 2 300,3 mln ton **ładunków**, tj. o 7,6% więcej niż przed rokiem i wykonano pracę przewozową na poziomie 500,4 mld tonokilometrów, tj. o 3,6% większą niż przed rokiem. Wzrost przewozów odnotowano w transporcie lotniczym (o 17,5%), transporcie samochodowym (o 8,8%), w żegludze morskiej (o 6,3%) oraz w transporcie rurociągowym (o 5,9%). Spadek przewozów ładunków odnotowano w żegludze śródlądowej (o 0,1%) oraz w transporcie kolejowym (o 2,7%). Wzrost pracy przewozowej wystąpił w żegludze morskiej, w transporcie lotniczym, w transporcie rurociągowym i transporcie samochodowym (odpowiednio o 12,4%, 10,2%, 10,1% i o 4,0%), a spadek wystąpił dla transportu kolejowego i żeglugi śródlądowej (odpowiednio o 3,4% i o 5,3%).

In 2025, **all modes of transport** carried 2,300.3 million tonnes of **goods**, which is 7.6% more than in the previous year and the transport performance amounted to 500.4 billion tonne-kilometres, which is 3.6% more than in the last year. Increases were recorded in air transport (by 17.5%), road transport (by 8.8%), maritime transport (by 6.3%) and pipeline transport (by 5.9%). Decrease in cargo transport was recorded in inland waterway transport (by 0.1%) and in railway transport (by 2.7%). Increases in transport performance were observed in maritime, air, pipe-line and road transport (by 12.4%, 10.2%, 10.1% and 4.2% respectively) and decreases in railway and inland waterway transport (3.4% and 5.3% respectively).

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

RODZAJE TRANSPORTU MODES OF TRANSPORT	2010	2015	2020	2023	2024	2025	2010	2015	2020	2023	2024	2025
	rok poprzedni=100 previous year=100						w odsetkach in percent					
PRZEWOZY TRANSPORT OF GOODS												
Ogółem ^a Total ^a	104,8	98,0	99,1	97,8	96,1	107,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Transport kolejowy ^a Rail transport ^a	105,4	98,5	93,4	96,8	96,6	97,3	13,1	12,4	9,9	10,3	10,4	9,4
Transport samochodowy Road transport	104,7	97,3	99,9	98,3	95,8	108,8	83,1	83,5	87,2	87,3	87,1	88,1
Transport lotniczy ^b Air transport ^b	111,1	100,2	82,1	75,1	103,5	117,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport rurociągowy Pipeline transport	111,9	110,1	98,3	84,5	104,0	105,9	3,1	3,0	2,3	2,0	2,2	2,1
Żegluga śródlądowa Inland waterway transport	90,9	156,4	85,3	81,4	99,1	99,9	0,3	0,7	0,2	0,1	0,1	0,1
Żegluga morska ^c Maritime transport ^c	89,2	102,7	93,2	87,2	90,8	106,3	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3
PRACA PRZEWOZOWA TRANSPORT PERFORMANCE												
Ogółem ^a Total ^a	108,9	103,6	99,5	99,3	97,6	103,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Transport kolejowy ^a Rail transport ^a	112,0	101,1	93,6	103,0	94,7	96,6	15,8	14,0	9,5	12,4	11,9	11,2
Transport samochodowy Road transport	111,9	103,9	100,1	98,5	98,0	104,0	69,5	75,7	85,4	81,0	81,3	81,6
Transport lotniczy ^b Air transport ^b	134,8	106,5	60,7	95,3	102,6	110,2	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
Transport rurociągowy Pipeline transport	105,5	106,3	105,4	64,5	106,8	110,1	7,9	6,1	3,8	2,5	2,7	2,9
Żegluga śródlądowa Inland waterway transport	101,0	280,9	78,7	91,7	94,2	94,7	0,3	0,6	0,1	0,1	0,1	0,1
Żegluga morska ^c Maritime transport ^c	82,9	93,5	97,5	169,6	94,9	112,4	6,4	3,5	1,2	4,0	3,9	4,2

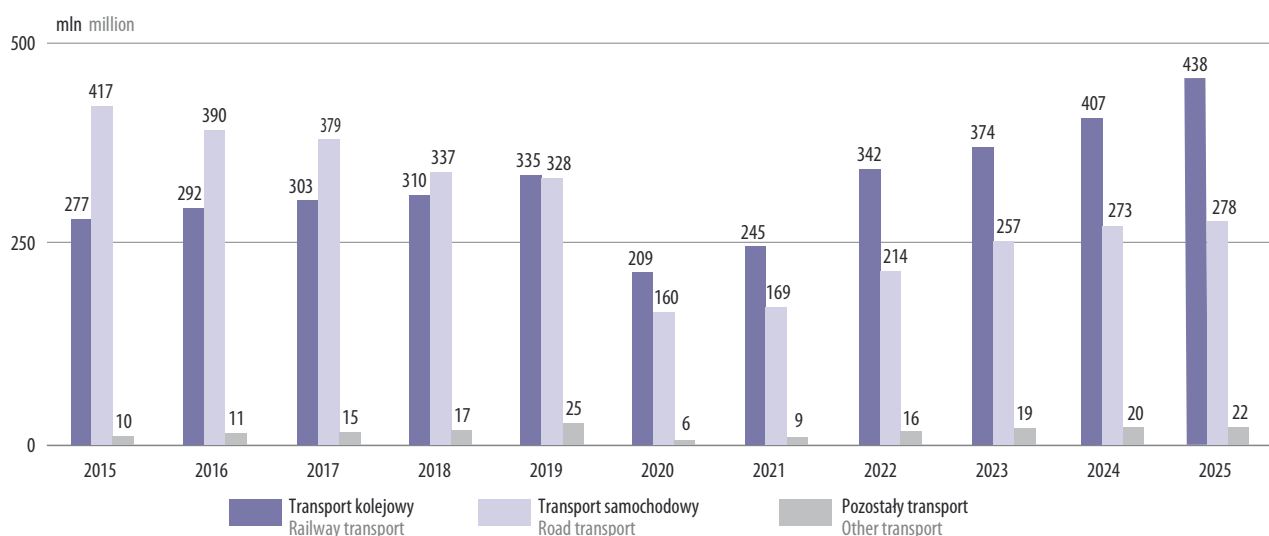
a Bez przewozów manewrowych w transporcie kolejowym. b Dane dotyczą polskich przewoźników transportu lotniczego. c Statkami własnymi i dzierżawionymi.

a Without shunting for rail transport. b Data refer to Polish carriers of air transport. c Owned and rented ships.

W 2025 r. poszczególnymi rodzajami transportu przewieziono² 737,5 mln pasażerów, tj. o 5,5% więcej niż przed rokiem, przy czym wzrost liczby pasażerów wystąpił niemal we wszystkich rodzajach transportu, a największy odnotowano w transporcie lotniczym (o 9,5%). W transporcie kolejowym liczba przewiezionych pasażerów wzrosła w skali roku o 7,7%, morskim – o 3,4%, a samochodowym – o 1,9%. Spadek nastąpił jedynie w transporcie wodnym śródlądowym (o 8,1%). Praca przewozowa wykonana przy przewozie pasażerów wyniosła 82,4 mld pasażerokilometrów i była większa o 4,0% niż przed rokiem.

In 2025, 737.5 million passengers were transported by various modes of transport² which is 5.5% more than in the previous year. The increase in the carriage of passengers was noted in the most kinds of modes of transport and the largest – in air transport (by 9.5%). In rail transport the number of passengers rose by 7.7%, maritime transport – by 3.4% in road transport by 1.9%. The decrease was only in inland waterway transport (by 8.1%). Passenger-kilometres amounted to 82.4 billion, the value was higher by 4.0% compared to the previous year.

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



1. Transport kolejowy

Rok 2025 okazał się pomyślny dla **pasażerskiego transportu kolejowego**, który osiągnął najwyższe od kilkudziesięciu lat wyniki. Jednocześnie w **przewozach ładunków** kolejny rok z rzędu odnotowano spadki, zarówno wolumenu, jak i tonokilometrów. W 2025 r. w Polsce kontynuowane były inwestycje związane z budową i modernizacją infrastruktury kolejowej, a także unowocześnieniem taboru.

1. Rail transport

The year 2025 turned out to be successful for **passenger rail transport**, which achieved the best results in several decades. Simultaneously, **freight rail transport** for the next consecutive year reported decline, both volume and tonne-kilometres fell. In 2025, investments related to construction and improvement of the railway infrastructure as well as modernization of rolling stock were continued in Poland.

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

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

Długość **sieci kolejowej** ogółem, według stanu w dniu 31 grudnia 2025 r., wyniosła 19,7 tys. km (z czego 13,6 tys. km to linie o znaczeniu państwowym, a 127 km to linie dostosowane kolei dużej prędkości) i była o 2 km dłuższa niż przed rokiem. W ogólnej długości linii kolejowych eksploatowanych normalnotorowych i szerokotorowych linie zelektryfikowane stanowiły 62,9%. Czynnych było 1 339 stacji kolejowych, w tym 398 stacji węzłowych (rok wcześniej – 1 346, w tym 398 węzłowych) oraz 656 dworców kolejowych (583 – dla których właścicielem lub zarządzającym były przedsiębiorstwa – podmioty gospodarki narodowej oraz 73 – dla których właścicielem lub zarządzającym były gminy). Liczba dworców przystosowanych do obsługi osób z niepełnosprawnościami wzrosła w skali roku z 417 do 423. W ciągu 2025 r. zmodernizowano 806 km torów (szlakowych i głównych zasadniczych).

Ilostan inwentarzowy lokomotyw elektrycznych i spalinowych wyniósł 3,4 tys. szt. (w tym kilkadziesiąt sztuk to nowoczesne lokomotywy elektryczno-spalinowe, tzw. bimodalne) i był o 2,8% mniejszy niż w 2024 r. Liczba eksploatowanych wagonów towarowych zmniejszyła się o 9,2% i wyniosła 74,0 tys. szt. W transporcie pasażerskim zwiększył się ilostan inwentarzowy pojazdów trakcyjnych (jednocześnie zmalał udział elektryczno-spalinowych zespołów trakcyjnych w liczbie elektrycznych zespołów trakcyjnych). W skali roku liczba wagonów osobowych (wyłączając wagony bagażowe i autokuszetki) wzrosła o 624 szt., ale jednocześnie o blisko 18,4 tys. zmniejszyła się liczba miejsc pasażerskich, a o 284 szt. wzrosła liczba wagonów przystosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami.

W 2025 r. **transportem kolejowym**³ przewieziono ogółem 216,1 mln ton **ładunków**, tj. o 2,7% mniej niż w 2024 r., a praca przewozowa osiągnęła poziom 55,9 mld tonokilometrów i była niższa o 3,4%. Ponadto 0,4 mln ton ładunków po polskich torach przewieźli zagraniczni przewoźnicy kolejowi (dane na temat takich przewozów i realizujących je podmiotów nie są uwzględnione w niniejszej publikacji poza wskazaniem ww. wartości). Przewozy manewrowe wyniosły 21,6 mln ton (o 6,5% więcej niż rok wcześniej) oraz 0,1 mld tonokilometrów (o 12,9% więcej).

The length of the **railway network**, as of 31 December 2025, amounted to 19.7 thousand km (of which 13.6 thousand km are lines of national importance, 127 km are up-graded high-speed railway lines) and it outstripped the previous year's value by 2 km. The electrified lines accounted for 62.9% of the total operated standard and large gauge railway lines. 1,339 railway stations functioned, incl. 398 junction stations (a year ago – 1,346, incl. 398 junction stations) and 656 passenger stations (583 owned or managed by the railway enterprises – the entities of the national economy, plus 73 passenger stations owned or managed by the municipalities). The number of passenger stations adapted to the needs of persons with disabilities grew from 417 to 423 year-on-year. Within 2025, 806 km of tracks (running tracks and the main tracks) were modernized.

Inventory number of stock of electric and diesel locomotives amounted to 3.4 thousand units, of which several dozen of modern electro-diesel (so-called bimodal) locomotives, and it was by 2.8% lower than in 2024. The number of operated wagons decreased by 9.2% and amounted to 74.0 thousand units. In the case of passenger transport, the inventory number of tractive vehicles increased (at the same time, the share of electric-diesel multiple units and trainsets in the number of electric multiple units and trainsets decreased). During the year the number of passenger railway vehicles (excluding passenger rail vans and vans carrying accompanied road passenger vehicles) increased by 624 units, but at the same time the number of seats decreased by almost 18.4 thousand, and the number of rail vans adapted to the needs of persons with disabilities grew by 284 units.

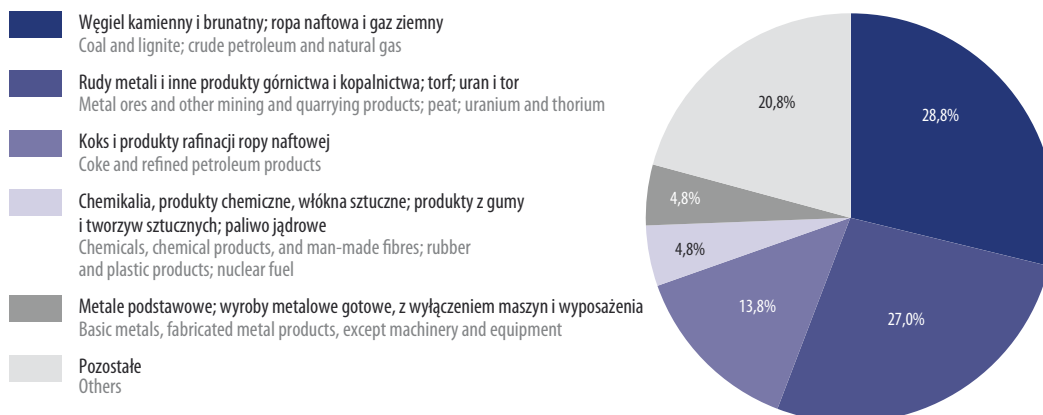
In 2025, 216.1 million tonnes of **goods** were transported **by rail**³ in total, which is 2.7% less than in 2024, while the transport performance reached the level of 55.9 billion tonne-kilometres and fell by 3.4%. In addition, 0.4 million tonnes of goods were transported on Polish railway network by foreign railway undertakings (data on these carriage and the entities performing it are not included in this publication except for the above-mentioned value). Shunting amounted to 21.6 million tonnes (more by 6.5% than a year ago) and 0.1 billion tonne-kilometres (more by 12.9%).

3. Dotyczy polskich przewoźników.

3. With regard to Polish entities.

Wykres 2. Struktura przewozów ładunków transportem kolejowym według grup ładunków w 2025 r. (na podstawie liczby ton)

Chart 2. Structure of rail freight transport by groups of goods in 2025 (based on the number of tonnes)



Poziom przewozów ładunków mierzony tonokilometrami lokuje polski transport kolejowy na drugim miejscu wśród 27 krajów UE⁴, za Niemcami, a przed Francją.

W 2025 r. w porównaniu z rokiem poprzednim wzrost odnotowano w przewozach krajowych (o 5,2%), a spadek w przewozach międzynarodowych (o 17,1%). W ramach kolejowej komunikacji międzynarodowej zmniejszyły się zarówno przewozy ładunków przywożonych (o 15,9%), jak i wywożonych (o 9,6%). W odniesieniu do ładunków wywożonych, największy udział w przewozach kolejowych miały przewozy do Niemiec, Ukrainy, Czech oraz Austrii, zaś w odniesieniu do ładunków przywożonych – przewozy z Ukrainy, Niemiec, Białorusi i Czech.

Based on the volume of goods carried by rail transport in tonne-kilometres, Poland is still ranked on the second place among the EU-27 countries⁴ between Germany and France.

In 2025, comparing to the previous year, an increase was recorded in national transport (by 5.2%) and decrease in international transport (by 17.1%). As far as international rail transport is concerned, the mass of goods incoming to Poland dropped (by 15.9%) as well as the mass of goods outgoing from Poland (by 9.6%). With regard to outgoing goods, the largest share in rail transport had conveyance to Germany, Ukraine, Czechia and Austria, while with regard to incoming goods – carriage from Ukraine, Germany, Belarus and Czechia.

Tablica 2. Struktura przewozów ładunków transportem kolejowym według kierunków komunikacji

Table 2. Structure of carriage of goods by railway transport by type of transport

KIERUNKI KOMUNIKACJI TYPE OF TRANSPORT	2019	2020	2023	2024	2025
	w odsetkach in percent				
OGÓŁEM TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Komunikacja krajowa National transport	67,0	66,3	65,3	64,7	69,9
Komunikacja międzynarodowa International transport	33,0	33,7	34,7	35,3	30,1
wywóz outgoing	10,2	11,2	12,8	13,0	12,1
przywóz incoming	19,8	19,2	18,6	18,5	16,0
transyt przez Polskę transit through Poland	3,0	3,3	3,3	3,8	2,0

4. Dane za 2025r. (źródło: Eurostat – rail_go_total – stan na 17 sierpnia 2026 r.).

4. Data for 2025 (source: Eurostat – rail_go_total – as of 17 August 2026).

W 2025 r. **transportem kolejowym**⁵ przewieziono 438,1 mln **pasażerów**, tj. o 7,7% więcej niż przed rokiem. Ponadto 1,0 mln pasażerów po polskich torach przewieźli zagraniczni przewoźnicy kolejowi (dane na temat takich przewozów i realizujących je podmiotów nie są uwzględnione w niniejszej publikacji poza wskazaniem ww. wartości). Na ogólny wzrost w skali roku wpłynęło zwiększenie zarówno przewozów z płatnymi biletami jednorazowymi (o 9,1%), jak i okresowymi (o 1,6%). Liczba pasażerów podróżujących koleją w 2025 r. o 30,7% przewyższyła liczbę z 2019 r., tj. sprzed wybuchu epidemii spowodowanej rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2.

Ogółem w 2025 r. większy przyrost liczby pasażerów w skali roku zaobserwowano w wagonach klasy 1 (15,2%) niż w wagonach klasy 2 (7,6%).

W porównaniu z 2024 r. przewozy w komunikacji krajowej wzrosły o 7,8% (pociągami regionalnymi – o 6,4%, pociągami międzywojewódzkimi – o 13,9%), a w komunikacji międzynarodowej – o 1,8% (w porównaniu z 2019 r. – o 108,3%). W komunikacji krajowej wzrost przewozów pasażerów zaobserwowano w pociągach osobowych – o 6,3%, pospiesznych – o 13,1% i ekspresowych (obejmujących również pociągi Express Intercity i Express Intercity Premium) – o 25,0%.

W 2025 r. pasażerowie podróżujący koleją przewieźli ok. 2,0 mln rowerów, z tego 76,8% to przewozy rowerów na podstawie biletów jednorazowych.

In 2025, 438.1 million **passengers** were carried by rail⁵, which is 7.7% more than a year ago. In addition, 1.0 million passengers were transported on Polish railway network by foreign railway undertakings (data on these carriage and the entities performing it are not included in this publication except for the above-mentioned value). The growth of the total passenger transport compared to 2024 was caused by the increase in the number of passengers with paid single use tickets (by 9.1%) and seasonal tickets (by 1.6%). The number of passengers travelling by rail in 2025 exceeded by 30.7% the number in 2019, before the outbreak of the pandemic caused by the spread of the SARS-CoV-2 virus.

In 2025, in total a greater increase year-on-year in the number of passengers was recorded in the 1st class cars (15.2%) than in the 2nd class cars (7.6%).

National transport of passengers was up by 7.8% (regional trains – by 6.4% and inter-voivodship trains – by 13.9%), whereas international transport rose by 1.8% (i.e. 108.3% more in comparison with 2019). The increase in number of passengers travelling within the country was registered in slow trains (frequent-stop-trains) – by 6.3%, in fast trains – by 13.1% and in express trains (including the Intercity Express trains and the Intercity Express Premium) – by 25.0%.

In 2025, rail passengers carried about 2.0 million bicycles, with the bicycle transportation based on single use tickets taking the lead at 76.8%.

2. Sieć drogowa, pojazdy samochodowe

W 2025 r. długość autostrad wzrosła w porównaniu z rokiem poprzednim o 8,6 km i w końcu roku wyniosła 1 896,9 km. Oznacza to, że na 1 000 km² powierzchni kraju przypadało 6,0 km autostrad, a na 100 tys. ludności – 5,1 km. W skali roku długość dróg ekspresowych (jedno i dwujezdniowych) wzrosła o 204,5 km i w końcu 2025 r. wyniosła 3 519,1 km.

Ogólna liczba **pojazdów samochodowych i ciągników zarejestrowanych** według stanu w dniu 31 grudnia 2025 r. zgodnie z Centralną Ewidencją Pojazdów wyniosła 32 mln.

2. Road network, road motor vehicles

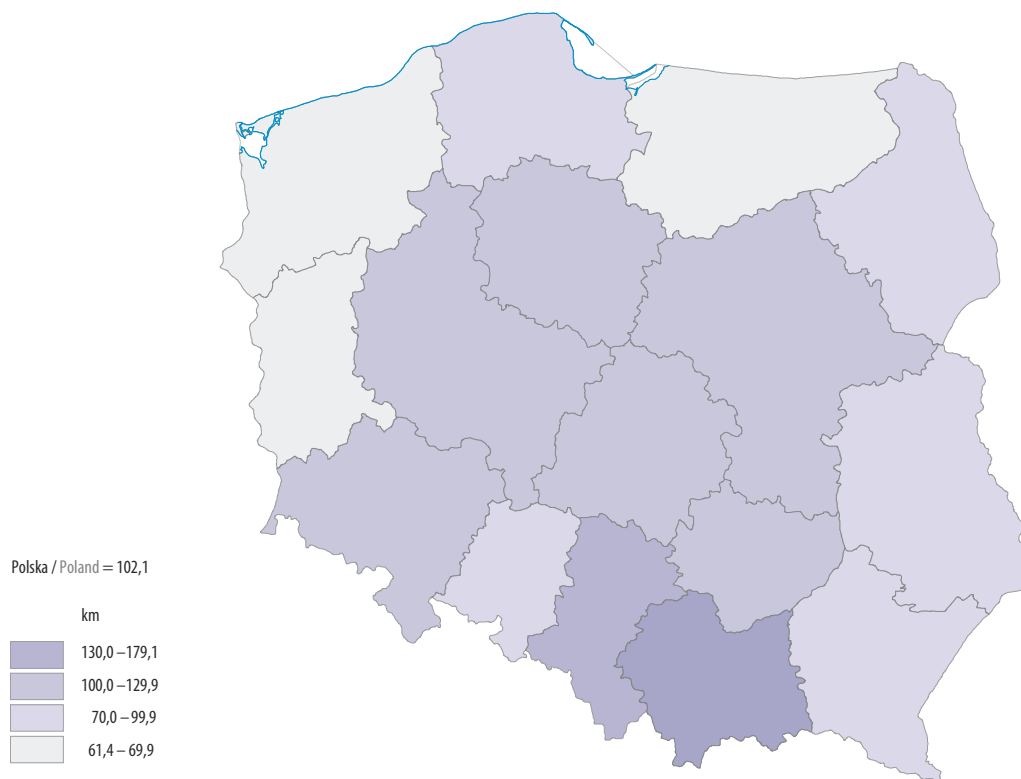
The length of motorways increased by 8.6 km to the previous year and amounted to 1,896.9 km in 2025. It means that the length of motorways amounted to 6.0 km per 1,000 km² of area of Poland and 5.1 km per 100 thousand inhabitants. The length of expressways (single and dual carriageway) increased by 204.5 km in comparison with 2024 and amounted to 3,519.1 km at the end of 2025.

The total number of **registered motor road vehicles and road tractors registered** as of 31 December 2025, according to the Central Vehicle Register (CEPiK), amounted to 32 million.

5. Dotyczy polskich przewoźników.

5. With regard to Polish entities.

Mapa 1. Drogi publiczne o twardej nawierzchni na 100 km² powierzchni ogólnej w 2025 r.
Stan w dniu 31 grudnia
 Map 1. Hard surface public roads per 100 km² of total area in 2025
 As of 31 December



Dane za 2025 r. zostały opracowane na podstawie zrewidowanego rejestru CEPiK, po analizie przeprowadzonej przez Ministerstwo Cyfryzacji w 2024 r. Rewizja polegała na wyeliminowaniu z ewidencji pojazdów uznanych za nieaktywne – czyli nieużytkowanych – zgodnie z kryteriami określonymi w art. 17 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczania niektórych skutków kradzieży tożsamości. Rewizja nie dotyczyła pojazdów nowych, które są porównywalne z poprzednimi latami.

W związku z rewizją, dane za lata 2024 i 2025 odzwierciedlają nowy, bardziej aktualny stan rejestru pojazdów i nie są bezpośrednio porównywalne z danymi z lat wcześniejszych.

W 2025 r. największy wzrost liczby zarejestrowanych nowych pojazdów w porównaniu z 2024 r. dotyczył ciągników siodłowych (o 10,6% do 20,8 tys.). Zwiększyła się również liczba zarejestrowanych nowych autobusów (o 8,6% do 2,3 tys.), samochodów osobowych (o 8,3% do 600,5 tys.) oraz nowych samochodów ciężarowych (o 3,1% do 75,0 tys.).

The data for 2025 was compiled based on a revised CEPiK register, following an analysis conducted by the Ministry of Digital Affairs in 2024. The revision involved removing inactive vehicles – that is, those not in use – from the register, in accordance with the criteria defined in Article 17 of the Act of May 26, 2023, amending certain laws to limit specific consequences of identity theft. The revision did not apply to new vehicles, which remain comparable with those for previous years.

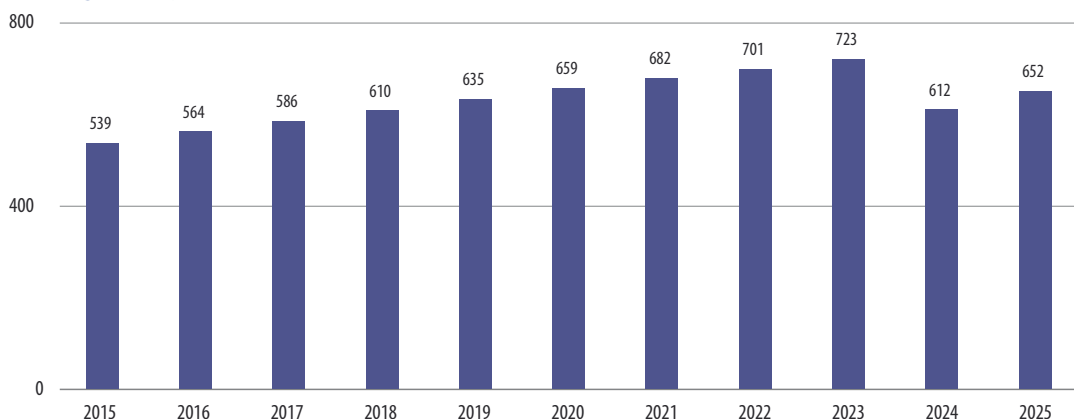
Due to the revision, the 2024 and 2025 data reflects the new, more up-to-date state of the vehicle register and is not directly comparable with data from previous years.

In 2025 the highest increase in the number of newly registered vehicles compared to 2024 was recorded for road tractors (up by 10.6% to 20.8 thousand in 2025). The number of newly registered buses also increased (by 8.6% to 2.3 thousand), as did the number of newly registered passenger cars (by 8.3% to 600.5 thousand) and the number of newly registered trucks (by 3.1% to 75.0 thousand).

Liczba zarejestrowanych **samochodów osobowych** w końcu 2025 r. wyniosła 24,4 mln, przy czym liczba samochodów w wieku do 30 lat wyniosła 22,5 mln. Na 1 000 mieszkańców przypadają 652 samochody, w tym 602 samochody w wieku do 30 lat. Zwiększył się udział samochodów osobowych w wieku do 5 lat (z 10,9% w 2024 r. do 12,1% w 2025 r.), w przedziale wiekowym 6–15 lat utrzymał się na zbliżonym poziomie sprzed roku (29,8% wobec 30,0%), spadek natomiast zaobserwowano w przedziale wiekowym 16–30 lat (z 52,6% do 50,2%).

The number of registered **passenger cars** at the end of 2025 amounted to 24.4 million, of which number of cars up to 30 years old amounted to 22.5 million. There were 652 cars per 1,000 inhabitants, including 602 cars up to 30 years old. The share of passenger cars up to 5 years old increased from 10.9% in 2024 to 12.1% in 2025, in the 6–15 years old group (from 29.8% compared with 30.0%), while a decrease was recorded in the share of passenger cars aged 16–30 years old, from 52.6% to 50.2%.

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



W 2025 r. zaobserwowano zmiany w strukturze samochodów osobowych zarówno pod względem masy całkowitej pojazdów, jak i rodzaju stosowanego paliwa. W ogólnej liczbie zarejestrowanych samochodów osobowych wzrósł udział samochodów o masie 1 900 kg i więcej (z 41,1% w 2024 r. do 43,4% w 2025 r.), spadł natomiast udział pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 1 399 kg (z 8,6% do 8,0%), oraz pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej 1 400–1 899 kg (z 50,3% do 48,7%). Pod względem rodzajów stosowanego paliwa obniżył się udział samochodów z silnikami benzynowymi (z 45,0% do 44,9%), silnikami wysokoprężnymi (z 36,6% na 35,6%) oraz samochodów na gaz ciekły LPG (z 13,9% do 13,2%). Warto zauważyć, że choć udział samochodów napędzanych energią elektryczną jest niewielki (0,5%), to ich liczba zwiększyła się w skali roku blisko 2-krotnie.

In 2025, the changes were observed in the structure of passenger cars in terms of both total weight of vehicles and in type of the fuel used. The share of passenger cars with the weight of 1,900 kg and more in the total number of cars increased (from 41.1% in 2024 to 43.4% in 2025). The share of cars with the maximum permissible laden weight of up to 1,399 kg decreased (from 8.6% to 8.0%), while the share of vehicles with a permissible laden weight of 1,400–1,899 kg declined (from 50.3% to 48.7%). In terms of the types of fuel used, the share of cars with gasoline engines decreased (from 45.0% to 44.9%), of cars with diesel engines from 36.6% to 35.6%, and the share of cars with liquefied gas LPG from 13.9% to 13.2%. It is worth noting that, although the share of electric cars remained relatively low (0.5%), their number nearly doubled compared with the previous year.

Liczba **samochodów ciężarowych** (łącznie z ciężarowo-osobowymi) w końcu 2025 r. wyniosła 3,2 mln szt., przy czym liczba pojazdów w wieku do 30 lat – 2,9 mln szt. Udział zarejestrowanych samochodów do 5 lat zwiększył się z 12,0% do 12,8%, zmniejszył się natomiast w przedziałach wiekowych 6–15 lat (z 31,8% do 31,6%) oraz w przedziale wiekowym 16–30 lat (z 48,7% do 47,3%).

The number of **lorries** (including vans) at the end of 2025 amounted 3.2 million, of which number of lorries up to 30 years old amounted to 2.9 million. The share of registered lorries up to 5 years old increased from 12.0% to 12.8%, while the shares of lorries aged 6–15 years decreased from 31.8% to 31.6% and 16–30 years from 48.7% to 47.3%.

Z ogólnej liczby samochodów ciężarowych 87,5% przypadało na pojazdy z silnikami wysokoprężnymi (w 2024 r. – 87,1%), 5,7% – z silnikami benzynowymi (w 2024 r. – 6,0%) oraz 3,9% – na gaz ciekły LPG (w 2024 r. – 4,2%).

Liczba **ciągników siodłowych** w końcu 2025 r. wyniosła 557,9 tys. szt. i była o 6,0% większa niż przed rokiem. Zmniejszył się udział ciągników siodłowych w wieku do 5 lat (z 24,2% w 2024 r. do 24,1% w 2025 r.) oraz w wieku 16–30 lat (z 29,7% do 28,5%), zwiększył natomiast udział ciągników siodłowych w wieku 6–15 lat (z 44,6% do 45,6%).

W końcu 2025 r. zarejestrowanych było 109,3 tys. **autobusów**. Autobusy o pojemności powyżej 45 miejsc stanowiły 62,4% ogólnego stanu tych pojazdów. Zwiększył się udział autobusów w wieku do 5 lat (z 8,6% w 2024 r. do 9,4% w 2025 r.) oraz w wieku 6–15 lat (z 25,3% do 25,7%), zaś zmniejszył się w wieku 16–30 lat (z 52,4% do 50,5%).

3. Transport drogowy

Transportem samochodowym w 2025 r. przewieziono 2 026,4 mln ton **ładunków**, tj. o 8,8% więcej niż w 2024 r. i wykonano pracę przewozową w tonokilometrach większą o 4,0%. W ogólnych przewozach udział transportu zarobkowego wyniósł 62,6%, a transportu gospodarczego – 37,4% (w pracy przewozowej odpowiednio 86,0% i 14,0%). Transportem zarobkowym przewieziono 1 268,9 mln ton, tj. o 9,3% więcej niż przed rokiem, a wykonana praca przewozowa w tonokilometrach była większa o 3,7%. Transportem gospodarczym dostarczono 757,5 mln ton ładunków, tj. o 8,0% więcej niż w 2024 r., a praca przewozowa zwiększyła się o 5,9%.

W 2025 r. osiągnięta wielkość przewozów ładunków transportem samochodowym wyrażona w tonokilometrach stanowiła 20,2% ogólnych przewozów krajów Unii Europejskiej⁶, co lokowało Polskę wśród 27 krajów Unii Europejskiej na pierwszej pozycji. W przewozach międzynarodowych udział Polski również był najwyższy i stanowił 32,1% przewozów w krajach Unii Europejskiej ogółem.

W 2025 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano wzrost przewozów krajowych⁷ (w tonach – o 11,0%, w tonokilometrach – o 15,3%), a w przewozach międzynarodowych⁷ – spadek (w tonach o 3,4%, a w tonokilometrach – o 3,2%). Udział transportu międzynarodowego w ogólnych przewozach liczonych w tonach spadł w porównaniu z rokiem poprzednim z 22,3% do 20,0%, natomiast w tonokilometrach – z 64,2% do 60,0%.

In terms of fuel consumption, the share of lorries with diesel engine amounted to 87.5% (in 2024 – 87.1%), with petrol engine – 5.7% (in 2024 – 6.0%) and lorries for liquefied gas LPG – 3.9% (in 2024 – 4.2%).

In 2025, the number of **road tractors** amounted to 557.9 thousand, 6.0% more than last year. The share of road tractors up to 5 years old decreased from 24.2% in 2024 to 24.1% in 2025 while the share of those aged 16–30 years declined (from 29.7% to 28.5%), by contrast, the share of road tractors aged 6–15 years increased (from 44.6% to 45.6%).

At the end of 2025 there were 109.3 thousand registered **buses**. The share of buses holding more than 45 seats amounted to 62.4% in the total. The share growth was observed for the buses at the age up to 5 years (from 8.6% in 2024 to 9.4% in 2025). In contrast, the share of buses aged 16–30 years decreased from 52.4% to 50.5%.

3. Road transport

The **road transport** carried 2,026.4 million tonnes of **goods** in 2025, i.e. 8.8% more than in 2024 and transport performance in tonne-kilometres increased by 4.0%. The share of hire or reward transport in the total transport amounted to 62.6%, while transport on own account – 37.4% (the share of hire or reward transport in the total road transport performance amounted to 86.0% and the share of own account transport – 14.0%). Hire or reward transport carried 1,268.9 million tonnes, i.e. 9.3% more than a year ago and transport performance in tonne-kilometres was higher by 3.7%. Transport on own account provided 757.5 million tonnes of goods (8.0% more than in 2024) and transport performance increased by 5.9%.

In 2025 the achieved volume of goods carried in road transport in tonne-kilometres accounted for 20.2% of total road freight transport of European Union⁶ countries which ranked Poland in the first place among the 27 Member States of the European Union. In international transport, Poland's share was also the highest and accounted for 32.1% of transport in the European Union countries.

In 2025, compared to the previous year, a carriage of goods in national transport⁷ increased (by 11.0% in tonnes and by 15.3% in tonne-kilometres). International transport⁷ decreased (a 3.4% in tonnes and a 3.2% in tonne-kilometres). The share of international transport in total transport in tonnes decreased compared to the previous year from 22.3% to 20.0% while in tonne-kilometres – from 64.2% to 60.0%.

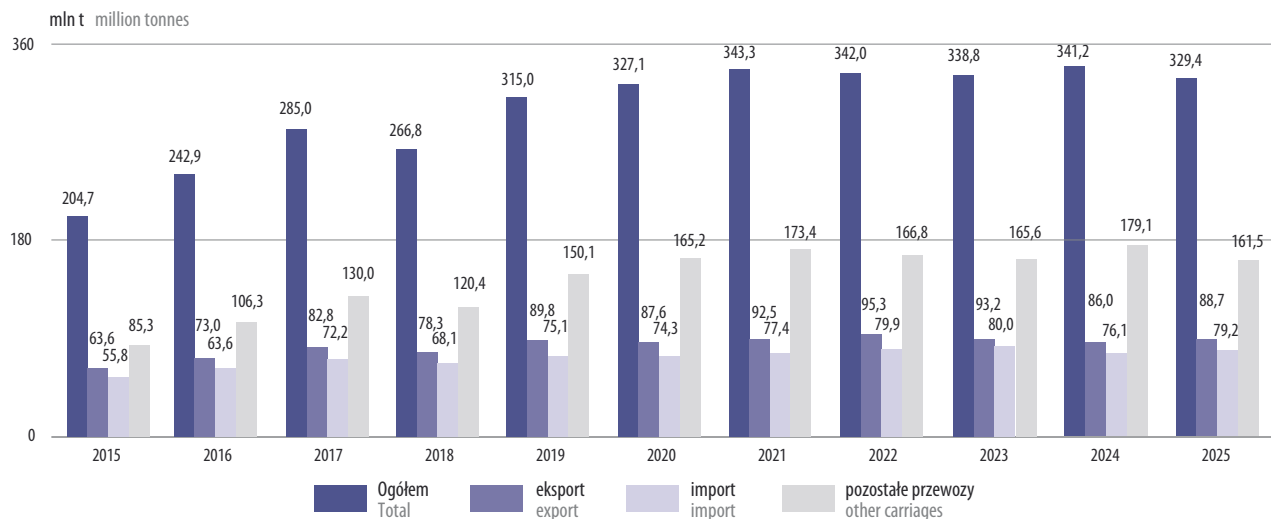
6. Dane za 2025 r. (źródło: Eurostat – road_go_ta_tott – stan na 31 sierpnia 2026 r.).

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

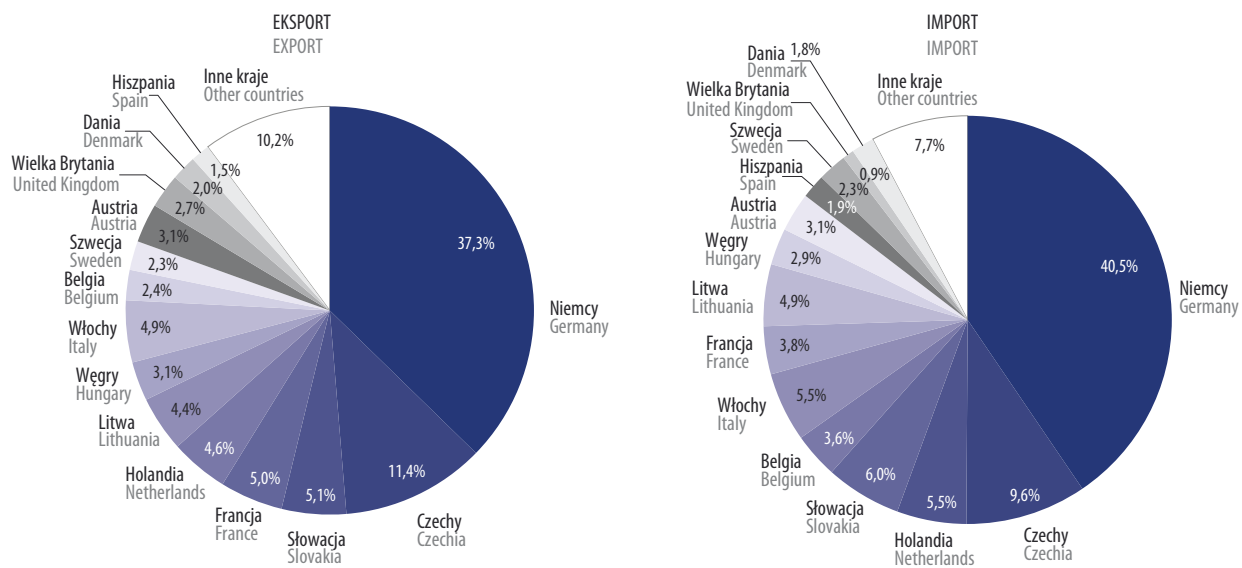
6. Data for 2025 (source: Eurostat – road_go_ta_tott – as of 31 August 2026).

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

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



Wykres 5. Struktura przewozów ładunków eksportowanych i importowanych według krajów w 2025 r. (na podstawie liczby ton)
Chart 5. Structure of export and import of goods by countries in 2025 (based on the number of tonnes)



Uwzględniając grupy ładunków największy wzrost przewozów⁷ w transporcie samochodowym w stosunku do 2024 r. odnotowano w przewozach koksu i produktów rafinacji ropy naftowej (o 56,6%), węgla kamiennego i brunatnego; ropy naftowej i gazu ziemnego (o 39,1%), a także ładunków z grup: wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów (o 28,1%), maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane (o 22,5%), surowce wtórne, odpady miejskie i inne odpady (o 14,6%) oraz metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn (o 13,9%). Spadek⁷ odnotowano w przewozach sprzętu transportowego (o 12,4%), a także w ładunkach z grup: meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane (o 10,3%) oraz drewno i wyroby z drewna oraz korka (o 5,9%).

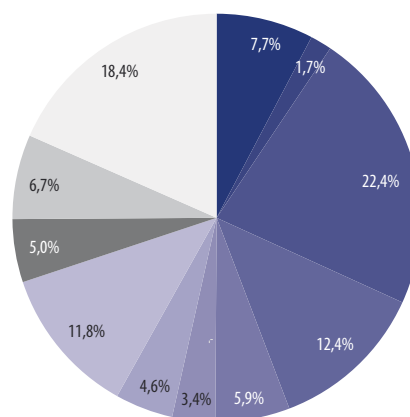
W 2025 r. w transporcie samochodowym zarobkowym dominujący udział (73,2% wielkości przewozów w tonach oraz 86,8% – w tonokilometrach) posiadały przedsiębiorstwa zaliczane według Polskiej Klasyfikacji Działalności 2007 do sekcji H „Transport i gospodarka magazynowa”. Firmy te przewiozły 928,6 mln ton (o 7,0% więcej niż przed rokiem) i zrealizowały pracę przewozową na poziomie 304,4 mld tonokilometrów (o 2,3% mniejszą niż w 2024 r.).

By commodity group, the largest increase was recorded in the transport⁷ of coke and refined petroleum products (up by 56.6%), hard coal and lignite; crude petroleum and natural gas (up by 39.1%), as well as goods from the following groups: equipment and materials used in the transport of goods (up by 28.1%), machinery and equipment n.e.c. (up by 22.5%), secondary raw materials; municipal wastes and other wastes (up by 14.6%) and basic metals; fabricated metal products, excluding machinery (up by 13.9%). The largest decrease in road transport⁷ in relation to 2024 was recorded in the transport of transport equipment (down by 12.4%), as well as goods from the following groups: furniture; other manufactured goods n.e.c. (down by 10.3%) and wood and products of wood and cork (down by 5.9%).

In 2025, the dominant share in road transport for hire or reward (73.2% in tonnes and 86.8% in tonne-kilometres) was observed in enterprises classified according to the Polish Classification of Activities 2007 into the Section H “Transportation and Storage”. Those entities carried 928.6 million tonnes (7.0% more than last year) and they carried out transport performance at the level of 304.4 billion tonne-kilometres (2.3% less than in 2024).

Wykres 6. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według grup ładunków w 2025 r. (na podstawie liczby ton)

Chart 6. Structure of road freight transport by group of goods in 2025 (based on the number of tonnes)



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

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

Regularna **komunikacja autobusowa**⁸ prowadzona była na 10,1 tys. linii krajowych o ogólnej długości 404,1 tys. km (w 2024 r. – 416,9 tys. km) oraz na 174 liniach międzynarodowych o długości 215,5 tys. km (w 2024 r. – 188,1 tys. km). W ogólnej liczbie linii krajowych dominowały linie podmiejskie, które stanowiły 87,4% (w 2024 r. – 85,5%).

Liczba autobusów⁸ eksploatowanych przez jednostki transportu samochodowego zwiększyła się wobec 2024 r. o 3,9% i wyniosła 14,2 tys. szt., a łączna pojemność (liczba miejsc pasażerskich) była większa o 4,4%. Autobusy posiadające homologację EURO-3 i dalsze stanowiły 90,9% ogólnej liczby tych pojazdów (w 2024 r. – 87,3%).

W 2025 r. **transportem autobusowym**⁸ przewieziono 277,9 mln **pasażerów**, tj. o 1,9% więcej niż przed rokiem, przy spadku pracy przewozowej w pasażerokilometrach o 14,9%. Zwiększyły się przewozy pasażerów w komunikacji regularnej (o 0,4%), regularnej specjalnej (o 9,6%), natomiast przewozy pozostałe zmniejszyły się (o 0,9%). W ramach komunikacji regularnej wzrosła liczba pasażerów z biletami miesięcznymi (o 2,4%), pracowniczymi (o 6,7%) i szkolnymi (o 1,9%), a zmalała – z biletami jednorazowymi (o 3,0%).

Przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej były o 15,6% niższe niż w 2024 r., a praca przewozowa w pasażerokilometrach zmniejszyła się o 43,2%. W ramach komunikacji regularnej realizowanych było 89% przewozów, a 11% stanowiły przewozy pozostałe (np. wycieczki).

Największy udział w przewozach międzynarodowych w dalszym ciągu posiadały przewozy w relacji z Niemcami (42,4%), następnie z: Czechami (15,3%), Holandią (13,2%), Litwą (4,7%), Austrią (3,7%), Słowacją (3,7%), a także Węgrami (3,1%).

W przewozach z państwami Unii Europejskiej wzrost odnotowano w transporcie pasażerów do: Hiszpanii (o 159,7%), Bułgarii (o 52,0%), Grecji (o 12,5%) i Czech (o 7,6%). Przewozy do krajów spoza UE zwiększyły się jedynie w przypadku Ukrainy (o 112,5%) oraz Bośni i Hercegowiny (o 10,3%). Największy spadek przewozów pasażerów odnotowano w relacji z Rumunią (o 79,9%), Belgią (o 77,5%) i Francją (o 71,2%).

Scheduled **bus communication**⁸ network was constituted by 10.1 thousand national lines, with the total length of 404.1 thousand kilometres (416.9 thousand kilometres in 2024) and 174 international lines of the total length equal to 215.5 thousand kilometres (in 2024 – 188.1 thousand kilometres). Suburban lines predominated in the number of the national lines with 87.4% (85.5% in previous year).

The number of buses⁸ used by the road transport entities increased by 3.9% in comparison to 2024 and amounted to 14.2 thousand units, the total capacity (number of places for passengers) was higher by 4.4%. EURO-3-and-above-certified buses constituted 90.9% of the total (in 2024 – 87.3%).

In 2025, **buses transported**⁸ 277.9 million **passengers**, which was 1.9% more than in the previous year, while the passenger-kilometres went down by 14.9% year-on-year. Scheduled communication (by 0.4%) and special scheduled communication (by 9.6%) increased, while other carriage decreased (by 0.9%). Within scheduled communication the growth was observed in the number of passengers with monthly tickets (by 2.4%), employee tickets (by 6.7%) and school tickets (by 1.9%), whereas a drop occurred in the number of passengers with single use tickets (by 3.0%).

The international passenger transport demand was 15.6% lower in comparison with 2024 and the passenger-kilometres decreased by 43.2%. 89% of the bus transport was performed as scheduled communication and 11% as other carriage (e.g. holiday trips).

The biggest share in international passenger traffic by bus was kept in relation to Germany (42.4%), then with: Czechia (15.3%), Netherlands (13.2%), Lithuania (4.7%), Austria (3.7%), Slovakia (3.7%) and Hungary (3.1%).

Passenger transport from or to European Union countries rose in relation to: Spain (by 159.7%), Bulgaria (by 52.0%), Greece (by 12.5%) and Czechia (by 7.6%). Transport to non-EU countries only increased in the case of Ukraine (by 112.5%) as well as Bosnia and Herzegovina (by 10.3%). The biggest decrease in passenger transport was recorded in relation to Romania (by 79.9%), Belgium (by 77.5%) and France (by 71.2%).

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

8. Bus national and international passenger transport performed by entities employing more than 9 persons; excluding urban transport.

W transporcie autobusowym⁸ nadal największą rolę odgrywały przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób. W 2025 r. posiadały one 8,7 tys. autobusów o łącznej pojemności 534,7 tys. miejsc, co stanowiło 61,3% autobusów oraz 67,2% pojemności tego taboru. Przedsiębiorstwa te przewiozły 193,2 mln pasażerów (o 3,7% więcej niż w 2024 r.) i wykonały pracę przewozową wynoszącą 7,2 mld pasażerokilometrów. W ramach komunikacji krajowej przedsiębiorstwa te przewiozły 192,1 mln pasażerów (o 3,6% więcej niż przed rokiem), a w komunikacji międzynarodowej – 1,1 mln pasażerów. Udział tych przedsiębiorstw w ogólnej liczbie przewiezionych autobusami⁸ pasażerów wyniósł 69,5%, a w wykonanej pracy przewozowej – 61,3%.

W 2025 r. **komunikacja miejska**⁹ realizowana była przez **przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej** na ogólnej długości linii komunikacyjnych wynoszącej 63,6 tys. km, tj. większej o 4,8% niż rok wcześniej. W porównaniu z 2024 r. wzrosła liczba autobusów (o 299 szt.) i trolejbusów (o 1 szt.), zmniejszyła się natomiast liczba tramwajów (o 19 szt.). Z ogólnej liczby autobusów 58,9% stanowiły pojazdy wieku do 10 lat. Podmioty komunikacji miejskiej posiadały 3 389 autobusy na alternatywne paliwo (w 16 województwach), tj. 26,5% ogólnej liczby tych pojazdów, w tym najwięcej z nich użytkowano w województwach: mazowieckim (921 szt.), śląskim (631 szt.), małopolskim (274 szt.) i łódzkim (235 szt.). Liczba autobusów komunikacji miejskiej przystosowanych do przewozu osób z niepełnościami zwiększyła się o 2,8%, a ich udział w ogólnej liczbie autobusów wzrósł z 97,6% w 2024 r. do 98,0% w 2025 r. Wyższa była również liczba tramwajów przystosowanych do przewozu tych osób – o 3,3% (ich udział w ogólnej liczbie tramwajów zwiększył się z 57,5% do 59,7%).

Taborem komunikacji miejskiej przewieziono 3 333,0 mln pasażerów, tj. o 2,0% mniej niż w 2024 r. Ponadto, blisko w połowie województw przewozy w ramach komunikacji miejskiej świadczyły również przedsiębiorstwa komunikacji międzymiastowej. Autobusami tych firm (0,1 tys. pojazdów) przewieziono 3,5 mln pasażerów, tj. o 52,2% więcej niż przed rokiem.

Enterprises employing more than 49 persons still played the greatest role within bus transport⁸. They owned 8.7 thousand buses with total capacity of 534.7 thousand seats, which means that they constituted 61.3% of bus fleet and 67.2% of its total capacity. Those enterprises carried 193.2 million passengers (3.7% more than in the previous year) and reached transport performance of 7.2 billion passenger-kilometres. Within national transport these enterprises carried 192.1 million passengers (i.e. by 3.6% more year-on-year) and in international transport – 1.1 million passengers. The share of these enterprises in the total bus transport⁸ amounted to 69.5% as regards the number of carried passengers and 61.3% relating to the transport performance.

In 2025, **public transport**⁹ was performed by **public transport enterprises** on the overall length of transportation network measuring 63.6 thousand kilometres, i.e. longer by 4.8% than a year ago. In comparison to 2024 the number of buses increased (by 299 units) and trolleybuses (by 1 vehicle), but the number of trams fell (by 19). Vehicles aged 10 and less accounted for 58.9% of the total number of buses. Urban transport enterprises had 3,389 buses running on alternative fuels (in 16 voivodships), i.e. 26.5% of the total amount of buses, most of them operated in Mazowieckie Voivodship (921 units), Śląskie (631 units), Małopolskie (274 units) and Łódzkie (235 units). The number of buses adjusted to carrying persons with disabilities increased by 2.8%, and its share in total amount of buses grew from 97.6% in 2024 to 98.0% in 2025. Also, the number of trams adjusted to carrying persons with disabilities was higher – by 3.3% (its share in total number of trams rose from 57.5% in 2024 to 59.7% in 2025).

The urban transport fleet carried 3,333.0 million passengers, which was 2.0% less than in 2024. Moreover, in almost half of voivodships the urban transport of passengers was also carried out by enterprises performing interurban transport as the main activity. Buses of these companies (0.1 thousand vehicles) carried 3.5 million passengers, i.e. 52.2% more than in previous year.

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

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

8. Bus national and international passenger transport performed by entities employing more than 9 persons; excluding urban transport.

9. Entities employing more than 9 persons.

Dominującą pozycję w komunikacji miejskiej⁹ w 2025 r. posiadały nadal podmioty o liczbie pracujących powyżej 49 osób. Firmy te koncentrowały 94,0% ogólnej liczby autobusów (12,0 tys. o łącznej pojemności 1 270,0 tys. miejsc), 99,1% tramwajów (3,0 tys. szt. o liczbie miejsc 517,0 tys.) i wszystkie trolejbusy (0,2 tys. szt. o pojemności 21,3 tys. miejsc) oraz przewiozły 98,5% ogólnej liczby pasażerów (3 283,6 mln).

W 2025 r. długość linii **warszawskiego metra** nie zmieniła się wobec roku poprzedniego i wyniosła 42 kilometry. Metro dysponowało taką samą liczbą wagonów (612 szt.), ale ich łączny przebieg był mniejszy o 1,3%. Liczba przewiezionych pasażerów zmniejszyła się o 2,1% wobec 2024 r. i wyniosła 193,0 mln.

4. Transport lotniczy

W 2025 r. **transport lotniczy** w Polsce utrzymał trend wzrostowy. Polscy przewoźnicy w przewozach pasażerów zbliżyli się do poziomu z rekordowego 2019 r. W porównaniu z rokiem poprzednim w przewozach ładunków zwiększył się łączny wolumen obsługiwany przez nich drogą lotniczą, przekraczając 100 tys. ton. W większości polskich portów lotniczych natężenie ruchu wzrosło. Trzeci rok z rzędu liczba pasażerów ogółem przekraczała szczytowy poziom sprzed epidemii Covid-19, osiągając w 2025 r. najwyższą jak dotąd wartość. Łącznie pasażerów przybyłych i odprawionych było więcej o blisko 7 mln niż w 2024 r. i o ponad 17 mln wobec 2019 r. Natomiast łączna masa ładunków załadowanych i wyładowanych w polskich portach lotniczych po raz trzeci w historii przewyższała 200 tys. ton, ustanawiając jednocześnie nowy rekord.

Według ewidencji Urzędu Lotnictwa Cywilnego ogólna **liczba samolotów zarejestrowanych** w kraju w lotnictwie cywilnym w 2025 r. wynosiła 1 697 szt. i była większa o 97 szt. w porównaniu ze stanem notowanym przed rokiem. W skali roku zwiększyła się zarówno liczba samolotów śmigłowych (o 78 szt.), jak i odrzutowych (o 17 szt.) oraz turbopropellerowych (o 2 szt.).

Transport lotniczy rozkładowy¹⁰, według stanu w dniu 31 grudnia 2025 r. dysponował 105 samolotami, tj. o 1 mniej niż przed rokiem. Pomimo tego ogólna liczba miejsc pasażerskich nieznacznie zwiększyła się – o 0,1%. Jednocześnie zmalał współczynnik wykorzystania miejsc pasażerskich (z 84,3% w 2024 r. do 83,6% w 2025 r.), wzrósł jednak współczynnik wykorzystania udźwigu handlowego (z 67,8% do 68,3%).

9. Prowadzona przez jednostki o liczbie pracujących powyżej 9 osób.
10. Dotyczy polskich przewoźników.

Enterprises employing more than 49 persons still held the dominating position in urban transport⁹ in 2025. These enterprises concentrated 94.0% of total number of buses (12.0 thousand with the total capacity of 1,270.0 thousand places for passengers), 99.1% of trams (3.0 thousand units with 517.0 thousand places for passengers) and 100.0% of trolleybuses (0.2 thousand units with the capacity of 21.3 thousand places for passengers) and carried 98.5% of the total number of passengers (3,283.6 million).

In 2025 the length of the **Warsaw metro** line did not change, compared to the previous year, and amounted to 42 kilometres. The underground railway had the same number of railcars (612 units) at its disposal, but the total vehicle-kilometres were lower by 1.3%. The number of carried passengers was 2.1% less than in 2024 and amounted to 193.0 million.

4. Air transport

In 2025, the **air transport** industry in Poland maintained the upward trend. Polish air carriers reduced a distance to the level of the record 2019. In comparison to the previous year the total volume of freight/mail transported by air by Polish carriers was higher, exceeding 100 thousand tonnes. Also, at the majority of Polish airports the traffic intensity went up. The total passenger number outstripped the pre-COVID-19 peak for the third consecutive year, and in 2025 it reached the highest value to date. The overall number of passenger arrivals and departures was greater by nearly 7 million than in 2024 and by over 17 million comparing to 2019. On the other hand, the total volume of freight/mail loaded and unloaded at Polish airports exceeded 200 thousand tonnes for the third time in history, simultaneously setting a new record.

According to the Civil Aviation Authority **the total number of airplanes registered** in Polish civil aviation in 2025 amounted to 1,697 units and it was higher by 97 units than the number noted in the previous year. In comparison to 2024 the growth was observed in the quantity of propeller aircraft (by 78 units), jet aircraft (by 17 units) and turboprop (by 2 units).

Scheduled air transport¹⁰, as of 31 December 2025, had 105 aircraft at its disposal, i.e. 1 unit less than a year ago. Despite this fact, the total number of places for passengers increased, but slightly – by 0.1%. At the same time, the passenger load factor dropped (from 84.3% in 2024 to 83.6% in 2025) unlike the weight load factor which went up (from 67.8% to 68.3%).

9. Entities employing more than 9 persons.
10. With regard to Polish entities.

Regularny pasażerski transport lotniczy¹⁰ w 2025 r. prowadzony był na 201 trasach (22 krajowych i 179 międzynarodowych). Liczba państw, z którymi utrzymywana była regularna komunikacja lotnicza, wyniosła 52 i była o 4 kraje większa niż w 2024 r.

W 2025 r. **transportem lotniczym**¹⁰ przewieziono 19 018,8 tys. **pasażerów**, tj. o 9,5% więcej niż przed rokiem. Odnotowano wzrost zarówno w przewozach międzynarodowych (o 10,4%), jak i krajowych (o 0,1%). Przewozy pasażerów wykonane przez polskich przewoźników transportu lotniczego rozkładowego zwiększyły się w skali roku o 8,8%, jednocześnie nieznacznie spadł ich udział w przewozach pasażerów ogółem wykonanych przez polskich przewoźników lotniczych (z 61,7% do 61,3%).

Przewozy ładunków transportem lotniczym¹⁰ w 2025 r. wyniosły 108,7 tys. ton, tj. o 17,5% więcej niż przed rokiem. Wzrost odnotowano we wszystkich rodzajach przewozów, największy w krajowych nieregularnych (o 107,1%), międzynarodowych nieregularnych (o 76,1%) i krajowych regularnych (o 15,4%). Udział przewozów ładunków przez polskich przewoźników transportu lotniczego rozkładowego w przewozach ładunków ogółem wykonanych przez polskich przewoźników lotniczych zmalał z 76,8% do 66,6%.

Ruch samolotów w polskich portach lotniczych w 2025 r. był o 8,7% większy niż w 2024 r. Liczba startów i lądowań samolotów obcych zwiększyła się o 11,5%, a samolotów polskich – o 5,3%.

W 2025 r. **ruch pasażerów w polskich portach lotniczych** (nie licząc pasażerów tranzytowych) zwiększył się w skali roku o 11,7%, przekraczając poziom z 2019 r. o 35,0%. Na kierunkach międzynarodowych ruch był większy o 12,5% niż przed rokiem, natomiast na trasach krajowych – o 0,4%. Samoloty polskie startujące lub lądujące w polskich portach lotniczych przewiozły 31,2% ogólnej liczby pasażerów (przed rokiem – 32,5%).

In 2025, **scheduled passenger air transport**¹⁰ was carried out at 201 routes (22 domestic and 179 international). The number of countries with which scheduled air connections were maintained amounted to 52, growing by 4 compared to 2024.

In 2025, there were 19,018.8 thousand **passengers carried by air**¹⁰, i.e. 9.5% more than in the previous year. The rise was observed in international air transport (by 10.4%) as well as in domestic air transport (by 0.1%). Carriage of passengers by the Polish air carriers which provided scheduled air service increased by 8.8%, at the same time their share in the total carriage performed by the Polish air carriers slightly decreased (from 61.7% to 61.3%).

In 2025, 108.7 thousand tonnes of **freight/mail were carried by air**¹⁰, i.e. by 17.5% more than a year ago. The increase concerned all kinds of air conveyance, the most significant growth was observed in national non-scheduled (by 107.1%), international non-scheduled (by 76.1%) and national scheduled (by 15.4%) transport. The share of freight/mail carriage performed by the Polish air carriers which provided scheduled air service in total freight/mail carriage performed by the Polish air carriers decreased from 76.8% to 66.6%.

Aircraft traffic at Polish airports rose by 8.7% in 2025 in comparison with 2024. The number of take-offs and landings of foreign aircraft increased by 11.5%, whereas Polish aircraft – by 5.3%.

In 2025, **passenger traffic at Polish airports** (excluding direct transit passengers) increased by 11.7% year-on-year, thus it exceeded the 2019 level by 35.0%. The popularity of international directions was greater than a year ago by 12.5% and domestic routes – by 0.4%. The Polish aircraft taking-off or landing at the Polish airports carried 31.2% of the total quantity of passengers (32.5% in the previous year).

10. Dotyczy polskich przewoźników.

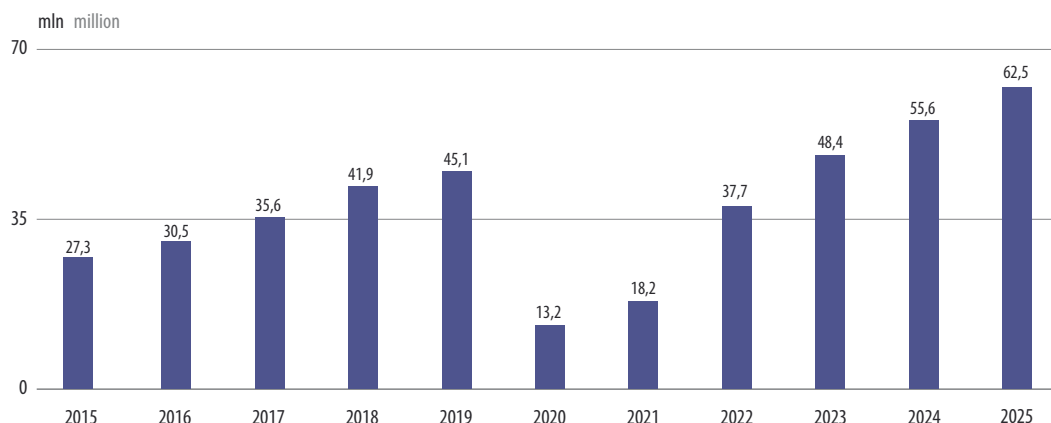
10. With regard to Polish entities.

Wzrost w stosunku do 2024 r. łącznej liczby pasażerów przybyłych i odprawionych zaobserwowano w portach lotniczych w: Olsztynie (o 26,8%), Bydgoszczy (o 20,0%), Krakowie (o 19,6%), Rzeszowie (o 17,2%), Poznaniu (o 14,7%), Katowicach (o 14,3%), Łodzi (o 13,4%), Warszawie (o 13,3%), Lublinie (o 10,7%), Gdańsku (o 10,2%) i Wrocławiu (o 9,7%, przy czym port ten odnotował wzrost pomimo tego, że był nieczynny przez jeden miesiąc w 2025 r.). Spadek nastąpił w Modlinie (o 35,1%), Radomiu (o 15,2%), Szczecinie (o 4,3%) i Zielonej Górze (o 2,7%). Liczba pasażerów przybyłych i odprawionych w porcie Warszawa-Radom, który w 2023 r. rozpoczął swoją działalność, pomimo odnotowanego w 2025 r. spadku, kolejny rok z rzędu pozostawała wyższa niż liczba pasażerów lotniska w Olsztynie, czy lotniska w Zielonej Górze, plasujących się na ostatnich dwóch pozycjach wśród polskich portów pod względem obsłużonych pasażerów. Jednocześnie zmiany liczby podróżnych korzystających z usług lotniczych w portach w Szczecinie, Łodzi i Lublinie spowodowały, że pierwszy z nich spadł z 9. na 11. pozycję, port w Łodzi zajął miejsce 9., a port w Lublinie – 10.

A growth in the total number of passenger arrivals and departures, comparing with 2024, was observed at the airports in: Olsztyn (by 26.8%), Bydgoszcz (by 20.0%), Kraków (by 19.6%), Rzeszów (by 17.2%), Poznań (by 14.7%), Katowice (by 14.3%), Łódź (by 13.4%), Warszawa (by 13.3%), Lublin (by 10.7%), Gdańsk (by 10.2%) and Wrocław (by 9.7%, the airport recorded growth despite being closed for one month in 2025). A fall occurred in Modlin (by 35.1%), Radom (by 15.2%), Szczecin (by 4.3%) and Zielona Góra (by 2.7%). The number of passenger arrivals and departures at the Warszawa-Radom airport, which started operating in 2023, despite the decline recorded in 2025, for another consecutive year remained higher than the corresponding quantity at the airport in Olsztyn or at the airport in Zielona Góra occupying the last two positions among the Polish airports, in terms of passenger traffic. At the same time, some changes in the number of air travellers at airports in Szczecin, Łódź and Lublin caused that the first one dropped from 9th to 11th position, whereas the airport in Łódź finished the year 2025 in 9th and the airport in Lublin – 10th place.

Wykres 7.
Chart 7.

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



W polskich portach lotniczych w 2025 r. przeładowano 219,7 tys. ton ładunków (łącznie z przesyłkami pocztowymi), tj. o 7,6% więcej niż w 2024 r. i aż o 51,5% więcej niż w 2019 r. W ruchu międzynarodowym wolumen ładunków wzrósł w porównaniu z rokiem poprzednim o 7,6%, przy czym masa ładunków załadowanych na samoloty odlatające do portów zagranicznych wzrosła o 8,8%, natomiast wyładowanych z samolotów przybywających z portów zagranicznych – o 6,9%. Masa ładunków przeładowanych w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym zwiększyła się o 9,0%.

In 2025, the amount of freight/mail loaded and unloaded at Polish airports reached 219.7 thousand tonnes, i.e. by 7.6% more than in 2024 and by 51.5% more than in 2019. The freight/mail volume rose compared to the previous year by 7.6% in international traffic, i.e. the freight/mail mass loaded into the aircraft departing to foreign airports was higher by 8.8% and the freight/mail mass unloaded from the aircraft arriving from foreign airports – by 6.9%. The freight/mail mass loaded and unloaded at Polish airports in domestic traffic went up by 9.0%.

5. Żegluga śródlądowa i przybrzeżna

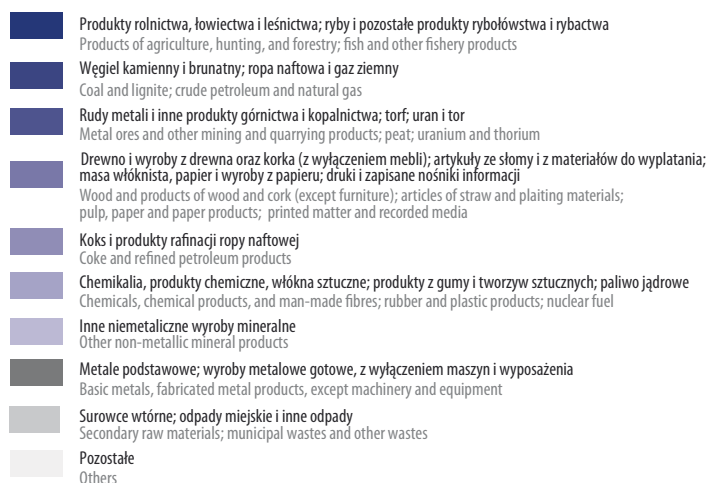
W 2025 r. żeglugą śródlądową przewieziono 1,7 mln ton ładunków, a praca przewozowa wyniosła 364,5 mln tonokilometrów. W porównaniu z 2024 r. wielkość przewozów zmniejszyła się o 0,1%, a praca przewozowa – o 5,3%. W transporcie międzynarodowym przewozy zmniejszyły się o 10,5%. Największy spadek dotyczył ładunków eksportowanych – o 39,3%. Ich udział w przewozach międzynarodowych zmniejszył się z 17,4% w 2024 r. do 11,8% w 2025 r. Przewozy ładunków importowanych zmniejszyły się o 10,3%, natomiast ich udział w przewozach międzynarodowych pozostał na poziomie 2,5%. Przewozy ładunków między portami zagranicznymi były mniejsze o 4,1%.

Wykres 8.

Chart 8.

Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według grup ładunków w 2025 r.

Structure of goods transport by inland waterways by groups of goods in 2025



W transporcie krajowym odnotowano wzrost przewozów o 26,1%; a ich udział w przewozach ogółem zwiększył się z 28,4% w 2024 r. do 35,8% w 2025 r.

Największy udział w przewozach ogółem żeglugą śródlądową miały ładunki rud metali i innych produktów górnictwa i kopalnictwa; torfu; uranu i toru oraz produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa.

W 2025 r. żeglugą śródlądową przewieziono 1 007,6 tys. pasażerów, tj. o 8,1% mniej niż w 2024 r. Praca przewozowa wykonana przy przewozie pasażerów zwiększyła się o 6,2% w porównaniu z 2024 r. Podobnie jak przed rokiem, wszystkie przewozy realizowane były w komunikacji krajowej. Średnia odległość przewozu 1 pasażera wyniosła 12,5 km.

5. Inland waterways transport and coastal shipping

In 2025, 1.7 million tonnes of goods were transported by inland waterway, and transport performance amounted to 364.5 million tonne-kilometres. Compared with 2024, the volume of goods decreased by 0.1%, while transport performance decreased by 5.3%. International transport decreased by 10.5%. The largest decrease was recorded for exported goods, which fell by 39.3%. Their share in international transport decreased from 17.4% in 2024 to 11.8% in 2025. Imports decreased by 10.3%, while their share in international transport remained at 2.5%. Transport of goods between foreign ports decreased by 4.1%.

National transport of goods increased by 26.1%; and its share in total inland waterway transport increased from 28.4% in 2024 to 35.8% in 2025.

Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium, as well as products of agriculture, hunting, forestry, fishing and aquaculture accounted for the largest share of total inland waterway transport.

In 2025, 1,007.6 thousand passengers were transported by inland waterway, 8.1% lower than in 2024. Passenger transport performance increased by 6.2% compared with 2024. As in the previous year, all passenger transport was national. The average distance travelled per passenger was 12.5 km.

W 2025 r. żeglugą przybrzeżną przewieziono 830,6 tys. pasażerów, tj. o 8,6% więcej niż w 2024 r. Praca przewożowa zwiększyła się o 18,7%. Wszystkie przewozy realizowane statkami morskiej przybrzeżnej floty transportowej odbywały się w komunikacji krajowej. Średnia odległość przewozu 1 pasażera wyniosła 11,1 km.

In 2025, 830.6 thousand passengers were transported by coastal shipping, 8.6% more than in 2024. Passenger transport performance increased by 18.7%. All passenger transport by the coastal maritime transport fleet was national. The average distance travelled per passenger was 11.1 km.

6. Żegluga morska i porty morskie

6. Maritime transport and seaports

Morska flota transportowa polskich armatorów i operatorów na koniec 2025 r. liczyła 83 statki o łącznej nośności (DWT) 2 499,5 tys. ton (o 11,0% mniej niż w 2024 r.) i pojemności brutto (GT) 1 852,9 tys. (o 8,7% mniej niż w 2024 r.). Średni wiek statku w 2025 r. wyniósł 18,5 roku (wobec 19,2 roku w 2024 r.).

At the end of 2025, the maritime cargo-carrying fleet belonging to Polish shipowners and operated by Polish companies, comprised 83 ships with a total deadweight (DWT) of 2,499.5 thousand tonnes (i.e. 11.0% lower than in 2024) and the gross tonnage (GT) of 1,852.9 thousand (i.e. 8.7% lower than in 2024). In 2025, the average age of a ship was 18.5 years (19.2 years in 2024).

Morską flotą transportową polscy przewoźnicy przewieźli 7,1 mln ton ładunków, tj. o 6,3% więcej niż przed rokiem, natomiast praca przewożowa była większa o 12,4%. W relacji z portami polskimi przewieziono 6,0 mln ton ładunków, tj. o 7,9% więcej niż w 2024 r. Wzrost dotyczył ładunków przywiezionych, natomiast spadek – wywiezionych (odpowiednio o 19,1% i 2,2%). Pomiędzy portami zagranicznymi przewozy zmniejszyły się o 2,9%.

Polish sea carriers transported 7.1 million tonnes of freight with the maritime cargo-carrying fleet, i.e. 6.3% more than in the previous year, and the transport performance was 12.4% higher. The freight carried between Polish seaports totalled 6.0 million, i.e. 7.9% more than in 2024. The increase concerned imports, while exports decreased (by 19.1% and 2.2%, respectively). Freight transport between the seaports abroad decreased by 2.9%.

Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego zmniejszyły o 17,3%, a ich udział w całości przewozów zmniejszył się z 24,6% w 2024 r. do 19,2% w 2025 r. Między portami polskimi nie przewożono ładunków polskiego handlu zagranicznego.

The transport of Polish foreign trade cargo decreased by 17.3% and its share in the total freight decreased from 24.6% in 2024 to 19.2% in 2025. No Polish foreign trade cargo was transported between Polish seaports.

W 2025 r. żeglugą morską przewieziono 647,8 tys. pasażerów, tj. o 2,5% mniej niż w 2024 r., przy jednoczesnym wzroście pracy przewożowej o 2,6%. Średnia odległość przewozu 1 pasażera wyniosła 200 km (w 2024 r. – 207 km). Zdecydowana większość przewozów (83,8%) realizowana była w żegludze promowej, w której zanotowano wzrost o 1,6% w porównaniu z 2024 r.

In 2025, maritime shipping companies carried 647.8 thousand passengers i.e. 2.5% less than in 2024, which corresponded to an increase of 2.6% in the transport performance volume. The average distance travelled by 1 passenger amounted to 200 km (207 km – in 2024). The vast majority of journeys (83.8%) was carried out by ferry shipping, which increased by 1.6% compared to 2024.

Do polskich portów morskich w 2025 r. zawinęło 20,3 tys. statków (o 1,3% więcej niż w 2024 r.) o łącznej pojemności netto (NT) 135,1 mln ton, tj. o 3,9% większej niż przed rokiem. Łączna nośność tych statków wyniosła 235,8 mln ton i była o 4,6% wyższa niż w 2024 r. Najwięcej statków wpływało pod banderami: polską (4,7 tys.), cypryjską (3,4 tys.), niemiecką (1,6 tys.) i holenderską (1,2 tys.).

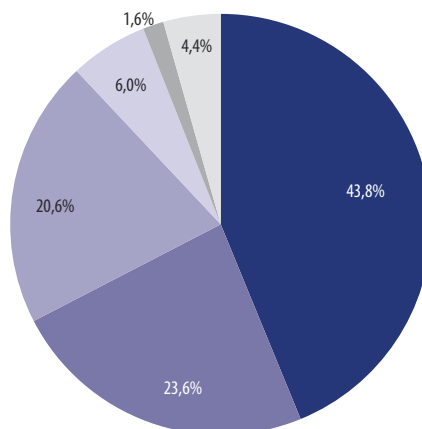
In 2025, 20.3 thousand ships arrived at Polish seaports (1.3% more than in 2024) with a total net tonnage (NT) of 135.1 million tonnes, i.e. 3.9% more than in previous year. The total deadweight of these ships amounted to 235.8 million tonnes, i.e. 4.6% more than in 2024. Most ships entered the port under the flags of: Poland (4.7 thousand), Cyprus (3.4 thousand), Germany (1.6 thousand) and Netherlands (1.2 thousand).

Wykres 9.

Chart 9.

Struktura obrotów ładunkowych w portach morskich według kategorii ładunkowych w 2025 r.

Structure of cargo traffic by groups of cargo in 2025



Obroty ładunkowe w polskich portach morskich w 2025 r. wyniosły 128,2 mln ton, tj. o 3,2% więcej niż w poprzednim roku. Wzrost obrotów odnotowano w następujących kategoriach ładunkowych: toczne niesamobieżne (o 23,5%), pozostałe ładunki drobnicowe (o 11,7%), kontenery duże (o 8,7%) i masowe ciekłe (o 1,9%), spadek natomiast – w ładunkach tocznych samobieżnych (o 1,0%) oraz w masowych ciekłych (o 0,2%).

W strukturze obrotów ładunkowych największy udział miały ładunki masowe ciekłe – 43,8% (w 2024 r. – 44,4%) oraz ładunki masowe suche – 23,6% (w 2024 r. – 24,4%), a także kontenery duże – 20,6% (w 2024 r. – 19,6%).

Śród portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej wzrost wystąpił w portach: Szczecin (o 10,8%), Świnoujście (o 7,2%) oraz Gdańsk (o 6,1%), a spadek – w porcie Gdynia (o 11,2%). Udział tych portów w ogólnych obrotach ładunkowych w 2025 r. kształtował się następująco: Gdańsk – 58,8%, Gdynia – 16,1%, Świnoujście – 15,4% oraz Szczecin – 8,6%.

W **międzynarodowym obrocie morskim** w 2025 r. przeładowano łącznie 119,6 mln ton **ładunków**, tj. o 0,1% mniej niż w 2024 r. Dominujący udział miały obroty z krajami Europy, tj. 65,2% (w 2024 r. – 63,0%). Obroty z krajami Unii Europejskiej stanowiły 41,1% (w 2024 r. – 40,8%), z których największy udział w międzynarodowym obrocie morskim miały: Szwecja (10,1%), Belgia (8,0%) oraz Niemcy (7,9%). Z pozostałych europejskich krajów największy udział dotyczył: Norwegii – 12,2%, Wielkiej Brytanii – 7,1% oraz Rosji – 4,6%. Z krajami Afryki obroty stanowiły 15,6% międzynarodowego obrotu morskiego portów polskich, obu Ameryk – 13,3%, Azji – 5,3% oraz Australii i Oceanii – 0,5%.

In 2025, **cargo traffic** at Polish seaports amounted to 128.2 million tonnes, i.e. 3.2% more than in previous year. An increase was recorded in the following cargo groups: ro-ro non-self-propelled (by 23.5%), other general cargo (by 11.7%), large containers (by 8.7%) and liquid bulk (by 1.9%) while decrease was recorded in: ro-ro self-propelled units (by 1.0%) and in dry bulk (by 0.2%).

Liquid bulk accounted for the largest share of cargo traffic – 43.8% (44.4% in 2024), followed by dry bulk – 23.6% (24.4% in 2024), and large containers – 20.6% (19.6% in 2024).

Among the Polish seaports of primary importance for the national economy, an increase of cargo traffic was reported in the following seaports: Szczecin (by 10.8%), Świnoujście (by 7.2%) and Gdańsk (by 6.1%) while decrease occurred in Gdynia (by 11.2%). The shares of these ports in the total cargo traffic in 2025 was as follows: Gdańsk – 58.8%, Gdynia – 16.1%, Świnoujście – 15.4% and Szczecin – 8.6%.

In **international maritime cargo traffic**, a total of 119.6 million tonnes of cargo were handled in 2025, 0.1% less than in 2024. The dominant share was with the European countries, i.e. 65.2% (63.0% in 2024). The traffic with the EU members accounted for 41.1% (40.8% in 2024), of which the largest commitment had: Sweden – 10.1%, Belgium – 8.0% and Germany 7.9%. Among the other European countries, the largest shares were recorded for: Norway – 12.2%, the United Kingdom – 7.1% and Russia – 4.6%. Cargo traffic with African ports accounted for 15.6% of the international maritime cargo traffic at Polish seaports, with the Americas – 13.3%, Asia – 5.3% and Australia and Oceania – 0.5%.

W 2025 r. **obroty ładunkami tranzytowymi** wyniosły 24,7 mln ton i były wyższe o 14,0% niż w 2024 r. Wzrost obrotów odnotowano w kategorii kontenery duże (o 46,9%), pozostałe ładunki drobnicowe (o 21,3%), ładunki masowe ciekłe (o 17,0%), ładunki toczne niesamobieżne (o 2,7%) i toczne samobieżne (o 2,1%). Spadek obrotów wystąpił w kategorii ładunki masowe suche (o 46,9%), których udział w ogólnych obrotach ładunkami tranzytowymi spadł z 10,2% w 2024 r. do 4,7% w 2025 r.

Wzrost obrotów ładunkami tranzytowymi odnotowano w portach: Świnoujście (o 19,6%), Gdańsk (o 15,2%) oraz Gdynia (o 2,8%). Spadek wystąpił w porcie Szczecin (o 11,3%). Podobnie jak w latach poprzednich w Elblągu nie odnotowano obrotów tranzytowych. W 2025 r. port Gdańsk utrzymał największy udział w obrocie ładunkami tranzytowymi ogółem (65,7% wobec 65,1% w 2024 r.).

Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich w 2025 r. wyniósł około 1,8 mln pasażerów i był większy o 1,9% w porównaniu z 2024 r. W porcie Świnoujście, który posiadał nadal największy udział w ruchu pasażerów (59,7%), zanotowano wzrost o 2,7%. Większy ruch pasażerów obserwowano także w porcie Gdańsk (o 6,0%). W porcie Gdynia (udział w ruchu pasażerów – 31,9%) liczba pasażerów zmniejszyła się o 0,6%, a w porcie Szczecin – o 9,9%. Podobnie jak w poprzednich latach najwięcej wyjazdów i przyjazdów pasażerów zrealizowano w 2025 r. w relacji z portami szwedzkimi (99,8%).

7. Transport intermodalny

W 2025 r. w terminalach intermodalnych zlokalizowanych na terenie Polski przeładowano łącznie 6,1 mln szt. kontenerów, z czego ponad 70,5% obsłużono w terminalach morskich. Dominowały kontenery 40', których udział wyniósł 66,1%. W ogólnej liczbie przeładunków udział poszczególnych gałęzi transportu kształtował się następująco: transport morski – 38,6%, transport samochodowy – 33,9%, transport kolejowy – 27,5%. W terminalach morskich w transporcie lądowym dominował transport samochodowy, w którym przeładowano ponad 71,8% kontenerów obsłużonych w ramach ich działalności. Z ponad 89,6 mln ton ładunków skonteneryzowanych przeładowanych w terminalach intermodalnych, największy udział stanowiła grupa towary nieznane (57,7%).

In 2025, the **transit cargo traffic** through the ports amounted to 24.7 million tonnes and was higher by 14.0% than in 2024. Growths were recorded in the category of large containers (by 46.9%), other general cargo (by 21.3%), liquid bulk (by 17.0%), ro-ro non-self-propelled units (by 2.7%) and ro-ro self-propelled cargo (by 2.1%). Decreases were recorded in the category dry bulk (by 46.9%), the contribution of which in total transit cargo traffic fell from 10.2% in 2024 to 4.7% in 2025.

Increase of the transit cargo traffic was recorded in port of Świnoujście (by 19.6%), Gdańsk (by 15.2%) and Gdynia (by 2.8%). Decrease of the transit cargo traffic was recorded in port of Szczecin (by 11.3%). Similarly to the previous years, no transit cargo traffic was recorded in the port of Elbląg. In 2025, the port of Gdańsk retained the largest share of the total transit cargo traffic (65.7% compared to 65.1% in 2024).

International passenger traffic in seaports amounted to 1.8 million passengers in 2025 and was higher by 1.9% than in 2024. In Świnoujście, which still had the largest share in passenger traffic (59.7%), the number of passengers increased by 2.7%. An increase was also noticed in the port of Gdańsk (by 6.0%). In the port of Gdynia (contributing to 31.9% of the passenger traffic) the number of passengers decreased by 0.6%, while in the port of Szczecin by 9.9%. As in previous years, in 2025, the largest number of passenger departures or arrivals occurred on routes to/ from Sweden (99.8%).

7. Intermodal transport

In 2025, out of 6.1 million containers transshipped in intermodal terminals located in Poland, 70.5% were handled in maritime terminals. 40' containers pre-dominated, with a share of 66.1%. In total number of transshipments following transport modes constituted: maritime transport – 38.6%, road transport – 33.9%, rail transport – 27.5%. Road transport was the dominant mode in the land traffic through the maritime terminals, and 71.8% containers were transshipped as part that activity. Out of 89.6 million tonnes of containerized loads transshipped in intermodal terminals, the largest share was constituted by the group of unknown (57.7%).

W 2025 r. **transportem samochodowym intermodalnym** przewieziono 30,3 mln ton ładunków w kontenerach. Udział przewozów krajowych wyniósł 98,8%. Najwięcej ładunków transportem samochodowym intermodalnym krajowym przewieziono do/z województw pomorskiego (35,6%) i łódzkiego (10,1%).

W ramach **transportu intermodalnego transportem kolejowym** przewieziono o 3,9% kontenerów (z ładunkami i pustych) więcej niż w 2024 r. Wzrosła liczba kontenerów w komunikacji krajowej (o 43,9%), a spadła – w komunikacji międzynarodowej (o 6,7%). Udział komunikacji międzynarodowej w liczbie przewiezionych kontenerów zmniejszył się z 79,0% w 2024 r. do 71,0% w 2025 r. Masa przewiezionych ładunków w kontenerach była większa o 3,3% niż w 2024 r. (w komunikacji międzynarodowej – spadek o 5,4%, w komunikacji krajowej wzrost – o 41,1%). Liczba przewiezionych nadwozi samochodowych „swap body” wzrosła o 6,3%, a liczba naczep ciężarowych – o 32,2%. Udział masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewiezionych transportem kolejowym wyniósł 13,0% (w 2024 r. – 12,1%).

In 2025, 30.3 million tonnes of cargo in containers were carried in **intermodal road transport**. National transport constituted 98.8%. The largest amount of cargoes carried by national intermodal road transport was transported to/from Pomorskie Voivodship (35.6%) and Łódzkie Voivodship (10.1%).

As part of **intermodal transport**, 3.9% more containers (loaded and empty) were carried **by railway** transport compared to 2024. The number of containers in domestic transport increased (by 43.9%) and decreased in international transport (by 6.7%). The share of international transport in the number of transported containers decreased from 79.0% in 2024 to 71.0% in 2025. The weight of transported goods in containers was higher by 3.3% than in 2024 (in international transport decrease by 5.4%, in national transport increase by 41.1%). The number of carried swap bodies increased by 6.3%, and the number of carried semi-trailers by 32.2%. The share of the intermodal transport of cargo weight in total weight of cargo carried by rail transport amounted to 13.0% (in 2024 – 12.1%).

Uwagi metodologiczne

1. Publikacja zawiera dane statystyczne za 2025 r. charakteryzujące wyniki działalności podmiotów gospodarczych prowadzących:

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

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

Ponadto w publikacji zamieszczono informacje o:

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

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

Ponadto w publikacji zamieszczono wybrane dane o krajach Unii Europejskiej.

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

- drogach publicznych i obiektach mostowych oraz ruchu drogowym pozyskiwanych z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad;
- pojazdach samochodowych i ciągnikach pozyskiwanych z centralnej ewidencji pojazdów prowadzonej przez Ministerstwo Cyfryzacji; wypadkach drogowych – z systemu SEWiK prowadzonego przez Komendę Główną Policji;

Methodological notes

1. This publication contains statistical data for 2025, characterising activity results of economic entities which run:

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

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

Moreover, there is information on:

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

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

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

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

- public roads and bridges, as well as road traffic acquired from the General Directorate for Public Roads and Motorways;
- road motor vehicles and tractors acquired from the Central Register of Vehicles maintained by Ministry of Digital Affairs road accidents – from the SEWiK system kept by the General Police Headquarters;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a. In railway transport – revenues from cargo and passengers transport by standard gauge (including large gauge railway) excluding narrow gauge railway, due to lack of carriage from 2016 by this type of railway.
- b. In goods road transport – revenues from goods transport carried out by the carrier and for the rental of vehicles including the driver.
- c. In passenger road transport and urban transport – revenues from carriage of passengers regard revenues from transport of passengers with single use, monthly and multiple used tickets (scheduled services) as well as from carriage within special scheduled services (e.g. employee transport based on contracts with enterprises) and from other carriages (e.g. holiday trips).
- d. In pipeline transport – revenues from pumping crude oil and petroleum products as well as natural gas.
- e. In air transport – revenues from freight transport (i.e. transport of goods, postal parcels and paid luggage) and passengers carried in scheduled and non-scheduled commercial air services on domestic and international routes.
- f. In inland waterway transport – revenues from goods and passenger transport by inland waterway fleet in inland waters in Poland and abroad.

- g. W żegludze morskiej – wpływy za przewozy ładunków i pasażerów w rejsach zakończonych morskiej floty transportowej (towarowymi, pasażerskimi, promami oraz od 2016 r. jachtami morskimi komercyjnymi) własnymi i dzierżawionymi od innych armatorów.

- g. In maritime transport – revenues from cargo and passenger transport in finished journeys by the maritime transport fleet (cargo-carrying, passenger ships, ferries, and commercial sea-going yachts since 2016) owned or leased from other ship owners.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dostosowana linia kolei dużej prędkości to linia konwencjonalna zmodernizowana specjalnie w celu umożliwienia ruchu z prędkością równą lub większą niż 200 km/h na głównych odcinkach. Wlicza się specjalnie zmodernizowane linie kolei dużej prędkości o szczególnych cechach wynikających z ograniczeń związanych z topografią, ukształtowaniem terenu lub planem zagospodarowania miasta, na których prędkości należy dostosowywać na zasadzie indywidualnego podejścia.

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

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

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

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

Upgraded high-speed railway line is a conventional line specially upgraded to allow traffic at speeds equal to or greater than 200 km/h for the main segments. They include specially upgraded high speed lines which have specific features as a result of topographical, relief or town planning constraints, on which the speed must be adapted for each case.

Dedykowana linia kolei dużej prędkości to linia zbudowana specjalnie w celu umożliwienia ruchu z prędkością równą lub większą niż 250 km/h na głównych odcinkach. Linie kolei dużej prędkości mogą obejmować linie połączeniowe, w szczególności węzły na stacjach położonych na tych liniach w centrach miast, na których prędkość może uwzględniać warunki lokalne. Pozycja ta obejmuje linie, na których dodano nowe tory do niezmodyfikowanych torów już istniejących.

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

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

15. Dane o przewozach ładunków transportem kolejowym dotyczą przewozów dokonanych: do 2000 r. przez przedsiębiorstwo PKP, w 2001 r. – przez spółki przewozowe PKP powstałe w wyniku restrukturyzacji tego przedsiębiorstwa, a od 2002 r. – przez podmioty gospodarki narodowej uprawnione do wykonywania przewozów kolejowych ładunków na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, w tym przedsiębiorców świadczących wyłącznie usługę trakcyjną, lub przedsiębiorców uprawnionych do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa². Dane te obejmują sumę masy brutto-brutto wszystkich przesyłek handlowych i służbowych (tj. bez masy wagonów, ale łącznie z wagą opakowań, a w przypadku przewozów w kontenerach, na paletach, w towarowych pojazdach drogowych lub w innych jednostkach transportowanych koleją, również łącznie z wagą kontenerów, palet, pojazdów drogowych i tych jednostek) przewiezionych w wagonach towarowych w komunikacji wewnętrznej (krajowej) i międzynarodowej wszystkimi rodzajami pociągów.

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

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

Dedicated high-speed railway line is a line specially built to allow traffic at speeds equal to or greater than 250 km/h for the main segments. High speed lines may include connecting lines, in particular connecting segments into town centre stations located on them, on which speeds may take account of local conditions. Includes lines on which new tracks were added to existing tracks that are not upgraded.

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

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

15. Data on railway transport of goods refer to the transport carried out: until 2000 – by the PKP company, in 2001 – by transport enterprises of PKP created as a result of restructuring of the company, and since 2002 – by the entities of the national economy authorised to perform goods rail transport services, including those providing solely traction service, on the basis of a license and a single safety certificate, or the undertakings authorised to perform rail transport services on the basis of a safety attestation². The data include the sum of the gross-gross weight of all commercial and official consignments (i.e. excluding the mass of wagons but including the weight of the packages, and in the case of transport of goods in containers, on pallets, in road goods vehicles or in other units carried by rail – including the tare weight of the containers, the pallets, the road goods vehicles or the units, appropriately) transported in wagons in national and international transport by all types of trains.

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

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

Do przesyłek przewożonych w komunikacji wewnętrznej (krajowej) zaliczono wszystkie przesyłki handlowe i służbowe, wagonowe i drobne, z wyjątkiem przesyłek przewożonych w komunikacji międzynarodowej. W tablicy I od 2005 r. w liczniku podano wielkość przewozów ładunków bez przewozów manewrowych, a w mianowniku – łącznie z przewozami manewrowymi, tj. przewozami wykonywanymi na krótkie odległości, polegającymi głównie na przemieszczaniu wagonów z kopalń na tory i punkty zdawczo-odbiorcze.

Do 2024 r. do przesyłek przewożonych w komunikacji międzynarodowej zaliczano:

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

Od 2025 r. do przesyłek przewożonych w komunikacji międzynarodowej zalicza się:

- nadane do przewozu za granicę (wywóz) drogą kolejową;
- przyjęte z zagranicy (przywóz) drogą kolejową;
- przewożone drogą kolejową w ramach tranzytu bezpośredniego przez Polskę.

Uwaga: Od 2025 r. statystyki prezentowane w niniejszej publikacji dotyczące przewozów drogą kolejową bazują na Rozporządzeniu (WE) nr 643/2018 Parlamentu Europejskiego Rady z dnia 18 kwietnia 2018 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego dotyczącym przewozów ładunków, pasażerów i wypadków (Dz. Urz. WE L 112 z 2 maja 2018 r. z późn. zm.). Zgodnie z ww. rozporządzeniem, podstawą do określenia rodzaju transportu (krajowy, międzynarodowy) jest informacja o stacji początkowej i końcowej na liście przewozowym, na podstawie którego przewoźnik kolejowy realizuje transport. Przez pojęcie transport międzynarodowy rozumie się tylko przesyłki przewożone przez kraj pojazdem kolejowym pomiędzy dwiema stacjami, z których co najmniej jedna położona jest poza granicami kraju, a które wskazane są jako miejsce załadunku i wyładunku na liście przewozowym, na podstawie którego przewoźnik realizuje transport.

Consignments in national transport include all commercial and official consignments, wagonloads and small parcels, with the exception of consignments in international transport. In table I, from 2005 onwards, the nominators represent the volume of goods without shunting while the figures in denominators include the shunting, i.e. the carriage on short distances, that in principal involve the movements of wagons from mines to railway network, as well as to delivery and collection points.

Till 2024 consignments in international transport included:

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

Since 2025 consignments in international transport include:

- goods transported abroad (outgoing) by railway;
- goods transported from abroad (incoming) by railway;
- goods carried by railway within direct transit through Poland.

Note: Since 2025 the statistics presented hereby on carriage by railway base on the Council Regulation (EC) No. 643/2018 of the European Parliament and of the Council of 18 April 2018 on railway transport statistics – the passenger and goods carriage and fatalities (OJ L 112 of 2 May 2018, with later amendments). According to the Regulation the main source of information on a type of transport (national, international) is the rail waybill on the basis of which the rail undertaking performs the transport, and the origin and destination station indicated in it should be used to determine the type. International transport is understood as all consignments transported through a country by a rail vehicle between two stations, of which at least one is located outside the border of the country, and which are indicated as places of loading and unloading in the rail waybill on the basis of which the rail undertaking performs the transport.

Wyróżnia się: przywóz, gdy stacja załadunku położona jest poza granicami kraju, a stacja wyładunku – na terenie kraju, wywóz, gdy stacja załadunku położona jest na terenie kraju, a stacja wyładunku – poza granicami kraju, a także tranzyt, gdy transport kolejowy odbywa się przez kraj, ale obie stacje (załadunku, wyładunku) znajdują się poza jego granicami. W szczególności za tranzyt nie uznaje się działań przewozowych, które obejmują załadunek mający miejsce na granicy kraju, do pojazdu kolejowego z innego rodzaju transportu, lub rozładunek mający miejsce na granicy kraju, z pojazdu kolejowego na inny środek transportu, np. zmianę środka transportu kolejowego na środek transportu morskiego w portach.

Do **przesyłek handlowych** zaliczono:

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

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

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

16. Dane o przewozach pasażerów transportem kolejowym dotyczą przewozów dokonanych: do 2000 r. – przez przedsiębiorstwo PKP, w 2001 r. – przez spółki przewozowe PKP powstałe w wyniku restrukturyzacji tego przedsiębiorstwa, a od 2002 r. – przez podmioty gospodarki narodowej uprawnione do wykonywania przewozów kolejowych pasażerów na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, w tym przedsiębiorców świadczących wyłącznie usługę trakcyjną, lub przedsiębiorców uprawnionych do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa³.

One distinguishes: transport-incoming if the station of loading is placed in another country and the station of unloading in the country, transport-outgoing if the station of loading is placed in the country and the station of unloading in another country, and transit if transport by rail is through the country but both stations (loading and unloading) are outside the country's border. In particular, transport operations involving loading or unloading of goods at the border of the country from or onto another mode of transport, e.g. a change of mode from a rail vehicle to a ferry, are not considered as transit.

Commercial consignments include:

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

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

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

16. Data on railway transport of passengers refer to the transport carried: until 2000 – by the PKP company, in 2001 – by transport enterprises of PKP created as a result of restructuring of the company, and from 2002 – by the entities of the national economy authorised to perform passenger rail transport services, including those providing solely traction service, on the basis of a license and a single safety certificate, or the undertakings authorised to perform rail transport services on the basis of a safety attestation³.

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

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

Wylacza się przedsiębiorstwa, które dostarczają usługi przewozu pasażerów jedynie metrem lub tramwajem, lub głównie są dostawcą usług turystycznych, np. lokalne przewozy zabytkową kolejką, parowozem, kolejami linowymi. Uwzględnieni są pasażerowie podróżujący pociągami osobowymi, pospiesznymi i ekspresowymi (łącznie z pasażerami przewiezionymi w wagonach sypialnych i w wagonach z miejscami do leżenia) z biletami płatnymi oraz pasażerowie korzystający z bezpłatnych przejazdów na podstawie odpowiednich przepisów w ramach komunikacji wewnętrznej (krajowej) i międzynarodowej.

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

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

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

Wielkość pracy przewozowej ustala się:

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

The enterprises which offer passenger transport services only by metro or tram, or those being mainly a tourist service providers, e.g. local transport by heritage railways, steam train or funicular railways, are excluded. Included are passengers travelling by slow trains (i.e. frequent-stop-trains), fast and express trains (passengers transported in sleeping cars and in other cars with berths, as well) with paid tickets, and passengers travelling free of charge on the basis of relevant regulations as part of national and international transport.

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

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

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

The amount of passenger-kilometres is calculated:

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

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

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

Dane o przewozach rowerów transportem kolejowym dotyczą rowerów niezłożonych, przewożonych na podstawie biletów płatnych lub bezpłatnych, lub których transport w inny sposób był rejestrowany przez przewoźników (np. informacja na bilecie w ofercie „Wspólny bilet”). Liczba przewozów nie obejmuje rowerów transportowanych w postaci złożonej w pokrowcach ani rowerów niezłożonych transportowanych w ramach oferty bezpłatnych nieewidencjonowanych przewozów. W 2023 r. część przewoźników wprowadziła dodatkową rejestrację przewozu rowerów dla przejazdów na podstawie biletów okresowych, co umożliwiło uzyskanie dokładniejszych danych, a część przewoźników w ogóle zrezygnowała ze sprzedaży biletów okresowych na przewóz rowerów. W związku z tym, porównanie danych dla poprzedniego i aktualnego okresu sprawozdawczego może nie odzwierciedlać rzeczywistego spadku/wzrostu liczby przewiezionych rowerów.

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

Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się według przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2025 r. poz. 889) na następujące kategorie:

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

Do **dróg krajowych** zalicza się:

- autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągu do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych;
- drogi międzynarodowe;
- drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych;

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

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

Data on the transport of bicycles by rail relate to non-folded bicycles, carried on the basis of paid or free tickets, or the conveyance of which was otherwise registered by the railway undertakings (e.g. information on a ticket within the “Common ticket” offer). The number of movements does not include folded bicycles in protective carrying cases, nor non-folded bicycles carried as part of the offer of free, unregistered transportation. In 2023, some carriers implemented additional registration of bicycle transport for journeys based on season tickets, which allowed to obtain more accurate data, and some carriers gave up selling season tickets for the transport of bicycles altogether. Therefore, the comparison of data for the previous and current reporting period may not reflect the actual decrease/increase in the number of bicycles transported.

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

Public roads are divided according to the function they have in the road network, in accordance with the provisions of the Act of 21 March 1985 concerning public roads (OJ of 2025 item 889), into the following categories:

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

National roads include:

- motorways and expressways, as well as roads which are designated to be upgraded to motorway or expressway status;
- international roads;
- roads constituting other links to ensure continuity of the national road network;

- drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów);
- drogi alternatywne dla autostrad płatnych;
- drogi stanowiące ciągi obwodnic dużych aglomeracji miejskich.

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

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

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

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

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

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

- access roads leading to generally accessible border crossings serving passenger and freight transport without any limits as to the total weight of vehicles (groups of vehicles) or only freight transport without any limits as to the total weight of vehicles (groups of vehicles);
- roads which are an alternative to toll motorways;
- roads which are bypasses around large urban agglomerations.

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

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

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

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

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

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

18. Dane o pojazdach samochodowych i ciągnikach, motorowerach oraz pojazdach bezsilnikowych zarejestrowanych według stanu w dniu 31 grudnia prezentowane są od 2009 r. według centralnej ewidencji pojazdów (CEPiK) prowadzonej przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów (Cyfryzacja KPRM), zaś od 2023 r. przez Ministerstwo Cyfryzacji. Dane za rok 2024 zostały opracowane na podstawie zrewidowanego rejestru CEPiK przeprowadzonej przez Ministerstwo Cyfryzacji w odniesieniu do pojazdów nieaktywnych (według kryteriów określonych przez Ministerstwo) i są nieporównywalne z danymi za lata poprzednie.

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

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

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

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

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

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

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

18. Data on road motor vehicles and tractors, mopeds as well as non-motor vehicles registered as of 31 December have been presented since 2009 according central vehicle register maintained by the Chancellery of the Prime Minister (Digitization KPRM) and since 2023 by the Ministry of Digital Affairs. From the year 2024 onwards they were compiled based on the revised CEPiK register conducted by the Ministry of Digital Affairs concerning inactive vehicles (based on the criteria specified by the Ministry) and are incomparable with the data for previous years.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Do przewozów ładunków w transporcie międzynarodowym zalicza się przewozy ładunków:

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

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

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

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

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

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

International goods road transport includes the carriage of:

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

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

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

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

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

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

Badanie prowadzone metodą reprezentacyjną realizowane było zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z dnia 18 stycznia 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy (wersja przekształcona) – Dz. Urz. UE L 32 z 3 lutego 2012 r. – zastępującego rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98 i objęło obserwacją statystyczną zarejestrowane na terenie wszystkich województw samochody ciężarowe (o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony) i ciągniki siodłowe w wieku do 25 lat wylosowane dla zbadania ich wykorzystania w określonym tygodniu w roku. Badanie trwało 52 tygodnie w roku w okresie od 30 grudnia 2024 r. do 28 grudnia 2025 r. Informacje pozyskiwane były na formularzu o symbolu TD-E „Kwestionariusz tygodniowy o przewozach ładunków pojazdem samochodowym”.

Operat losowania pojazdów na rok 2025 był przygotowywany w oparciu o otrzymane wyciągi z centralnej ewidencji pojazdów według stanu na koniec września i grudnia 2024 r. oraz marca i czerwca 2025 r.

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

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

W ten sposób otrzymano 192 warstwy.

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

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

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

The sample survey was carried out in accordance with the Regulation (EU) No 70/2012 of the European Parliament and of the Council of 18 January 2012 on statistical returns in respect of the carriage of goods by road (recast) – OJ L 32 of 3 February 2012 – replaced the Council Regulation (EC) No. 1172/98 and had in its scope of observation registered on the territories of all voivodships lorries (with the maximum permissible laden weight of more than 3.5 tonnes) and road tractors not older than 25 years randomly selected to observe their activity during one week in a year. The survey lasted 52 weeks from 30 December 2024 to 28 December 2025. Information was obtained on the form TD-E “Weekly questionnaire on carriage of goods by the road motor vehicle”.

The frame of vehicles for 2025 was prepared on the basis of received extract from central vehicle register as of the end of September and of December 2024 as well as of March and of June 2025.

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

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

In this way sample had 192 strata.

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

W 2025 r. próba liczyła 50,0 tys. pojazdów, tj. 24,5 tys. samochodów ciężarowych i 25,5 tys. ciągników siodłowych, co stanowiło około 7,5% ogólnej liczby pojazdów w operacji.

W próbie zaobserwowano, że:

- 36,6% stanowiły pojazdy zbadane i użytkowane w tygodniu sprawozdawczym;
- 18,5% stanowiły pojazdy zbadane, ale nieużytkowane w tygodniu sprawozdawczym z powodu naprawy, braku kierowcy czy ładunku lub innych przyczyn;
- 11,4% stanowiły przypadki wynikające z wadliwego operatu, tj. pojazdy nieprzystosowane do przewozu ładunków (0,2%), pojazdy ze złomowane (0,1%), pojazdy w posiadaniu nieznanego użytkownika (10,9%) oraz kwestionariusze zwrócone przez pocztę (0,2%);
- 33,5% stanowiły pojazdy, dla których właściciele lub użytkownicy odmówili udziału w badaniu lub nie było z nimi kontaktu.

W 2025 r. wskaźnik odpowiedzi⁴ kształtował się na poziomie 65,1%, a wskaźnik jakości rejestru⁵ (który umożliwia oszacowanie błędu nadmiernego pokrycia) wyniósł 82,9%.

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

Precyzja wyników

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

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

In 2025, the sample numbered 50.0 thousand vehicles, i.e. 25.5 thousand lorries and 24.5 thousand road tractors. It accounted for above 7.5% of the total number of vehicles in the frame.

It was noted in the sample, that:

- 36.6% was represented by vehicles observed and used in the reporting week;
- 18.5% was represented vehicles observed, but not used in the reporting week because of temporary repair, no driver or no work as well as other reasons;
- 11.4% was represented cases resulting from wrong information in the frame i.e. vehicles not adjusted to carrying goods (0.2%), scrapped vehicles (0.1%), vehicles with unknown user (10.9%) and questionnaires returned by the post (0.2%);
- 33.5% was represented vehicles, for which the owners or users refused to participate in the survey or it was not in touch with them.

In 2025, the response rate⁴ reached 65.1%, and register quality rate⁵ (which enables to estimate overcoverage error) amounted to 82.9%.

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

Precision of results

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

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

4. „Wskaźnik odpowiedzi” oznacza udział liczby pojazdów wylosowanych do badania pomniejszonych o sumę odmów i braku kontaktu z respondentem (licznik) w liczbie pojazdów wylosowanych do badania (mianownik).
5. „Wskaźnik jakości rejestru” stanowi udział pojazdów użytkowanych i nieużytkowanych (licznik) w liczbie pojazdów wylosowanych do badania, która została pomniejszona o sumę odmów i braku kontaktu z respondentem (mianownik).
6. Przy wyliczeniu wag pojazdy w leasingu (dla których nie można ustalić użytkownika) zaliczane są jako brak informacji od respondenta.

4. Response rate” constitutes the share of vehicles selected to the survey which was diminished by refusals and lack of contact with the respondents (numerator) in the total number of vehicles selected for the survey (denominator).
5. “Register quality rate” constitutes the share of used and not used vehicles (numerator) in the total number of vehicles selected for the survey, which was diminished by refusals and lack of contact with the respondents (denominator).
6. By calculating revised weighting factors, vehicles being in leasing (which have unknown users) are classified as lack of contact with the respondents.

Precyzję dla estymatorów badania w 2025 r. prezentuje poniższa tablica:

The precision for survey parameters in 2025 is presented in the following table:

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Estymator Estimator		
	tony tonnes	tonokilometry tonne-kilometres	wozokilometry (ładowe) vehicle-kilometres (loaded)
	w % in %		
Transport ogółem Total transport	2,6	1,6	1,4
Transport krajowy National transport	3,4	3,1	2,5
Transport międzynarodowy International transport	2,7	2,7	2,5

Dodatkowo obliczona została precyzja na poziomie wojewódzkim:

The precision was also calculated at the level of voivodships:

a. w ogólnych przewozach ładunków transportem samochodowym:

a. in total road transport:

- dla ton od 6,2% (w województwie mazowieckim) do 15,9% (w województwie zachodniopomorskim),
- dla tonokilometrów – od 3,7% (w województwie mazowieckim) do 8,5% (w województwie świętokrzyskim i warmińsko-mazurskim),
- dla wozokilometrów (ładowych) – od 3,0% w województwie mazowieckim do 7,1% w województwie zachodniopomorskim);

- for tonnes – from 6.2% (in the Mazowieckie Voivodships) to 15.9% (in the Zachodniopomorskie Voivodship),
- for tonne-kilometres – from 3.7% (in the Mazowieckie Voivodship) to 8.5% (in the Świętokrzyskie and Warmińsko-Mazurskie Voivodship),
- for vehicle-kilometres (loaded) – from 3.0% (in the Mazowieckie Voivodship) to 7.1% (in the Zachodniopomorskie Voivodship);

b. w przewozach ładunków transportem samochodowym w transporcie krajowym:

b. in national road goods transport:

- dla ton – od 9% (w województwie mazowieckim) do 20,6% (w województwie zachodniopomorskim),
- dla tonokilometrów – od 8,1% (w województwie mazowieckim) do 19,1% (w województwie lubuskim),
- dla wozokilometrów (ładowych) – od 6,4% (w województwie mazowieckim) do 15,4% (w województwie lubuskim);

- for tonnes – from 9% (in the Mazowieckie Voivodships) to 20.6% (in the Zachodniopomorskie Voivodship),
- for tonne-kilometres – from 8.1% (in the Mazowieckie Voivodship) to 19.1% (in the Lubuskie Voivodship),
- for vehicle-kilometres (loaded) – from 6.4% (in the Mazowieckie Voivodship) to 15.4% (in the Lubuskie Voivodship);

c. w przewozach ładunków transportem samochodowym w transporcie międzynarodowym:

c. in international goods road transport:

- dla ton – od 5,6% (w województwie mazowieckim) do 21,7% (w województwie podlaskim i warmińsko-mazurskim),
- dla tonokilometrów – od 5,7% (w województwie mazowieckim) do 22,3% (w województwie warmińsko-mazurskim),
- dla wozokilometrów (ładowych) – od 5,1% (w województwie mazowieckim) do 18,4% (w województwie świętokrzyskim).

- for tonnes – from 5.6% (in the Mazowieckie Voivodship) to 21.7% (in the Podlaskie and Warmińsko-Mazurskie Voivodship),
- for tonne-kilometres – from 5.7% (in the Mazowieckie Voivodship) to 22.3% (in the Warmińsko-Mazurskie Voivodship),
- for vehicle-kilometres (loaded) – from 5.1% (in the Mazowieckie Voivodship) to 18.4% (in the Świętokrzyskie Voivodship).

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

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

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

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

22. Dane o liniach regularnej komunikacji autobusowej obejmują:

- linie miejskie, tj. linie w obrębie miast z ewentualnym przekroczeniem granic miasta do najbliższej strefyciążenia o długości od 5 do 10 km (bez wsi);
- linie podmiejskie, tj. linie w granicach do 50–60 km łączące osiedla wiejskie z ośrodkami gminnymi, powiatowymi i wojewódzkimi;
- linie regionalne, tj. linie w granicach powyżej 50–60 km do 160 km obejmujące obszar kilku stycznych województw, łączące ośrodki gminne i mniejsze miasta z ważniejszymi ośrodkami miejsko-przemysłowymi regionu;
- linie dalekobieżne, tj. linie powyżej 160 km obejmujące swym zasięgiem obszar dwóch lub więcej regionów, łączące miasta wojewódzkie oraz ważniejsze ośrodki przemysłowe, kulturalne i turystyczno-uzdrowiskowe z dużymi aglomeracjami miejsko-przemysłowymi kraju i stolicą kraju;
- linie międzynarodowe, tj. linie wybiegające poza granice państwa, do długości linii należy zaliczyć również odcinki na terenie kraju.

Linia autobusowa (komunikacyjna) jest to połączenie komunikacyjne na określonej drodze między przystankami wskazanymi w rozkładzie jazdy, po której odbywają się regularne przewozy osób.

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

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

22. Data concerning lines of scheduled bus communication include:

- urban lines, i.e. lines within cities, possibly with crossing the boundaries of the town into the nearest catchment area, of the length of 5 to 10 km (excluding villages);
- suburban lines, i.e. lines of the length of 50 to 60 km, which connect villages with municipality, powiat or voivodship centres;
- regional lines, i.e. lines of the length of more than 50–60 km up to 160 km, going through several adjacent voivodships, connecting municipality centres and smaller towns with more important urban and industrial centres of the region;
- long-distance lines, i.e. lines of the length of more than 160 km, going through two or more regions, connecting voivodship capital cities and more important industrial, cultural and tourist centres with large urban and industrial agglomerations of the country and its capital city;
- international lines, i.e. lines going beyond national borders, the length of the line also includes sections located within a territory of the country.

A bus (communication) line is a transport connection between stops indicated in the schedule on a specific road where regular passenger transport takes place.

Długość linii autobusowej jest to odległość w km pomiędzy dwoma krańcowymi miejscowościami niezależnie od liczby kursów autobusów odbywających się na tej linii.

Długość linii regularnej komunikacji autobusowej to suma długości linii autobusowych.

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

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

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

- a. Liczbę pasażerów ustala się na podstawie liczby sprzedanych biletów jednorazowych (z pominięciem biletów wyrównawczych, tj. dodatkowych do biletu zasadniczego).
- b. W przypadku przewozów pasażerów z biletami miesięcznymi lub innymi wieloprzejazdowymi biletami miesięcznymi liczbę pasażerów ustala się mnożąc liczbę sprzedanych biletów przez średnią liczbę przejazdów danego pasażera w okresie sprawozdawczym.
- c. Liczbę pasażerów przewiezionych z biletami rocznymi i liczbę pasażerów korzystających z bezpłatnych przejazdów (np. posłowie) ustala się na podstawie zapisów w diagramach kas biletowych.
- d. Przy przewozach pracowniczych, szkolnych wykonywanych na podstawie umów z zakładami pracy lub gminami/szkołami liczbę przewiezionych pasażerów ustala się mnożąc liczbę wydanych w danym okresie (np. miesiącu) kart przejazdu przez średnią liczbę przejazdów jednego pasażera w tym okresie.
- e. Przy przewozach wycieczkowych (wynajem) liczbę przewiezionych pasażerów ustala się przyjmując umownie, że liczba przewiezionych pasażerów równa się liczbie miejsc pasażerskich w autobusach użytych w poszczególnych kursach wycieczkowych, kolonijnych, wahałkowych i innych okazjonalnych. W przewozach wycieczkowych (wynajmowanych) w celu zwiedzenia miasta, w których nie występuje wymiana pasażerów, cały przebieg autobusu liczy się jako jeden kurs.

The length of a bus line is the distance in kilometres between two extreme localities, regardless of the number of bus rides on this line.

The length of bus regular traffic lines is equal to the total length of bus lines.

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

23. Data on road transport of passengers include neither transport of persons by buses of urban public transport enterprises, of enterprises carrying out tourist services nor transport of persons by buses on own account.

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

- a. The number of passengers is calculated on the basis of the number of sold single use tickets (excluding compensatory tickets, i.e. in addition to the main ticket).
- b. As regards transport of passengers with monthly tickets or other multiple use monthly tickets, the number of passengers is determined by multiplying the number of sold tickets by the average number of trips of a passenger in the reporting period.
- c. The number of passengers transported with yearly tickets and the number of passengers travelling free of charge (e.g. Members of Parliament) is determined by records in ticket office diagrams.
- d. In the case of transport of employees, schools performed based on contracts with enterprises or municipalities/schools, the number of transported passengers is determined by multiplying the number of tickets issued for a given period (e.g. a month) by the average number of travels of one passenger in that period.
- e. In the case of holiday trips (charter), the number of transported passengers is determined assuming by convention that the number of transported passengers equals the number of places for passengers in the buses used for particular holiday, camp, shuttle and other occasional trips. Considering holiday trips (charter) for sightseeing in a town, when a group of passengers remains unchanged, the whole route of the bus is counted as one course.

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

- a. Dla przewozów pasażerów z biletami jednorazowymi pracę przewozową oblicza się dzieląc sumę wpływów uzyskanych z tytułu przewozów w ramach poszczególnych rodzajów ruchu (podmiejski, międzymiastowy normalny i międzymiastowy pospieszny) przez ustaloną dla danego rodzaju ruchu średnią stawkę taryfową za 1 pasażerokilometr pomniejszoną o 7% (zmniejszenie stawki uzasadnione jest tym, że część pasażerów korzysta z biletów ulgowych i bezpłatnych przejazdów).
- b. Dla przewozów pasażerów z biletami miesięcznymi i innymi wieloprzejazdowymi pracę przewozową ustala się dzieląc sumę wpływów uzyskanych z tytułu tych przewozów przez, obliczoną dla każdego rodzaju biletów oddzielnie, średnią stawkę taryfową za 1 pasażerokilometr.
- c. Dla przewozów z biletami rocznymi i dla przejazdów bezpłatnych dla każdej relacji – liczbę wpisanych w diagramach pasażerów korzystających z biletów rocznych i bezpłatnych mnoży się przez długość (w km) danej relacji.
- d. Dla przewozów pracowniczych, szkolnych wykonanych na podstawie umów z zakładami pracy lub gminami/szkołami pracę przewozową oblicza się jako sumę pasażerokilometrów wykonanych w poszczególnych (określonych w umowach) relacjach przewozu, przy czym liczbę pasażerokilometrów wykonanych w określonej relacji przewozu oblicza się jako iloczyn długości danej relacji (w km) i liczby kart przejazdu wydanych w danym okresie pomnożonej przez średnią liczbę przejazdów jednego pasażera w tym okresie.
- e. Dla przewozów wycieczkowych (pozostałych) pracę przewozową oblicza się mnożąc liczbę miejsc pasażerskich w autobusach użytych do przewozu w danym kursie wycieczkowym, wahadłowym i innym okazjonalnym (przyjętych umownie jako liczba przewiezionych pasażerów) przez przebieg (w km) wykonany przez ten tabor.

Passenger-kilometres by road are the sum of passenger-kilometres performed when transporting passengers with single use, monthly and other multiple use tickets, transporting employees or pupils based on contracts with enterprises or municipalities/schools, and finally performed during other carriage (e.g. holiday trips).

- a. In the case of passengers with single use tickets, passenger-kilometres are calculated by dividing the sum of revenues obtained from particular types of traffic (suburban, inter-city regular and inter-city fast) by the average tariff rate, set for a given type of traffic and reduced by 7%, per one passenger-kilometre (rate reduction is justified by the assumption that some of the passengers use half-fare tickets and free charge tickets).
- b. In the case of passengers with monthly and multiuse tickets, passenger-kilometres are calculated by dividing the sum of revenues from the carriage by average tariff rate, calculated for each type of a ticket separately, per 1 passenger-kilometre.
- c. In the case of passengers with yearly tickets and free charge tickets, for each relation – the entered in diagrams number of passengers holding yearly and free charge tickets is multiplied by the distance (in km) of a given relation.
- d. In the case of carriage of employees, pupils based on contracts with enterprises or municipalities/schools, passenger.kilometres are calculated as the sum of passenger-kilometres carried on in individual (specified in contracts) transport relations, while the number of passenger-kilometres performed in a particular relation is calculated as the product of the length of a given relation (in km) and the number of tickets valid for a given period multiplied by the average number of passes of one passenger in that period.
- e. For holiday trips (other), passenger-kilometres are calculated by multiplying the number of places for passengers in the buses used for transport during holiday, shuttle and other occasional trips (by convention accepted as the number of passengers carried) by vehicle-kilometres of the fleet.

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

Linia komunikacyjna jest to połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy, np. po określonej drodze między przystankami wskazanymi w rozkładzie jazdy, po której odbywają się regularne przewozy osób, oznaczone wspólnym numerem, znakiem literowym itp. (tramwaj nr 5, autobus linii A).

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

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

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

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

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

Praca przewozowa stanowi sumę prac przewozowych wykonanych przy przetłaczaniu ropy i produktów naftowych.

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

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

A **transport line** is a transport connection on the public road network with marked places for boarding and alighting passengers on the transport lines along which public transport takes place, e.g. on a specific route between stops indicated in the schedule, along which regular passenger transport takes place, marked with a common number, letter sign, etc. (tram no. 5, bus line A).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Masę **przewiezionych ładunków** ustala się jako sumę wagi brutto przesyłek towarowych i pocztowych. Jest to jednocześnie suma ładunków: przewiezionych pomiędzy polskimi portami lotniczymi, wywiezionych z kraju za granicę, przywiezionych z zagranicy do kraju oraz przewiezionych pomiędzy portami lotniczymi poza granicami kraju w ramach handlowych usług lotniczych.

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

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

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

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

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

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

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

Mass of **freight/mail transported** is the total gross weight of all goods and mail. It is also the sum of the freight/mail: transported between Polish airports, outgoing from the country, incoming from abroad and transported between airports outside the territory of Poland, in commercial air service.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

31. Ruch pasażerów w portach lotniczych obejmuje pasażerów:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

31. Passenger traffic at airports includes passenger:

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

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

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

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

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

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

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

34. Przez „żeglugę morską oraz przybrzeżną” rozumie się działalność polskich przedsiębiorstw i spółek żeglugi morskiej oraz przybrzeżnej, w tym innych podmiotów świadczących usługi w tym zakresie, w części przypadającej na rzecz strony polskiej, zgodnie z obowiązującymi umowami. Dane dotyczące przewozów ładunków i pasażerów transportem morskim i przybrzeżnym obejmują przewozy statkami morskiej oraz przybrzeżnej floty transportowej (towarowymi, pasażerskimi, promami oraz od 2016 r. jachtami i innymi komercyjnymi) własnymi i dzierżawionymi od innych armatorów.

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

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

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

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

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

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

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

34. The term “maritime and coastal shipping” is understood as the activities of Polish maritime and coastal shipping enterprises and companies, including other entities providing services in this field, insofar as such activities are attributable to the Polish party in accordance with the applicable agreements. Data concerning the transport of cargo and passengers by maritime and coastal transport include the goods and passengers carried in voyages by the maritime transport ships (cargo-carrying, passenger ships, ferries and, from 2016 onwards, commercial sea-going yachts) owned or leased from other ships owners.

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

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

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

Dane te nie uwzględniają:

- statków o pojemności brutto (GT) mniejszej niż 100, jednak w przypadkach uzasadnionych względami statystycznymi (np. duża częstotliwość ruchu lub znaczna waga ładunku transportowanego) powinny być ujęte w badaniu);
- załadunku bunkru, (wykazywany jest tylko wtedy, gdy statki dokonują jego przewozu pomiędzy portami lub z portu do statku zacumowanego na otwartym morzu);
- wewnątrzporthowych manipulacyjnych przewozów statkiem, dokonywanych na obszarze portu meldunkowego;
- wagi własnej załadowanych i wyładowanych jednostek ładunkowych (np. kontenerów oraz samochodów i wagonów przewożonych w ruchu promowym).

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

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

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

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

Data does not cover:

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

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

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

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

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

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

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

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

1 kontener 30' = 1,5 TEU,

1 kontener 40' = 2 TEU,

1 kontener 45' = 2,25 TEU.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1 container 30' = 1.5 TEU,

1 container 40' = 2 TEU,

1 container 45' = 2.25 TEU.

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

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

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

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

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

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