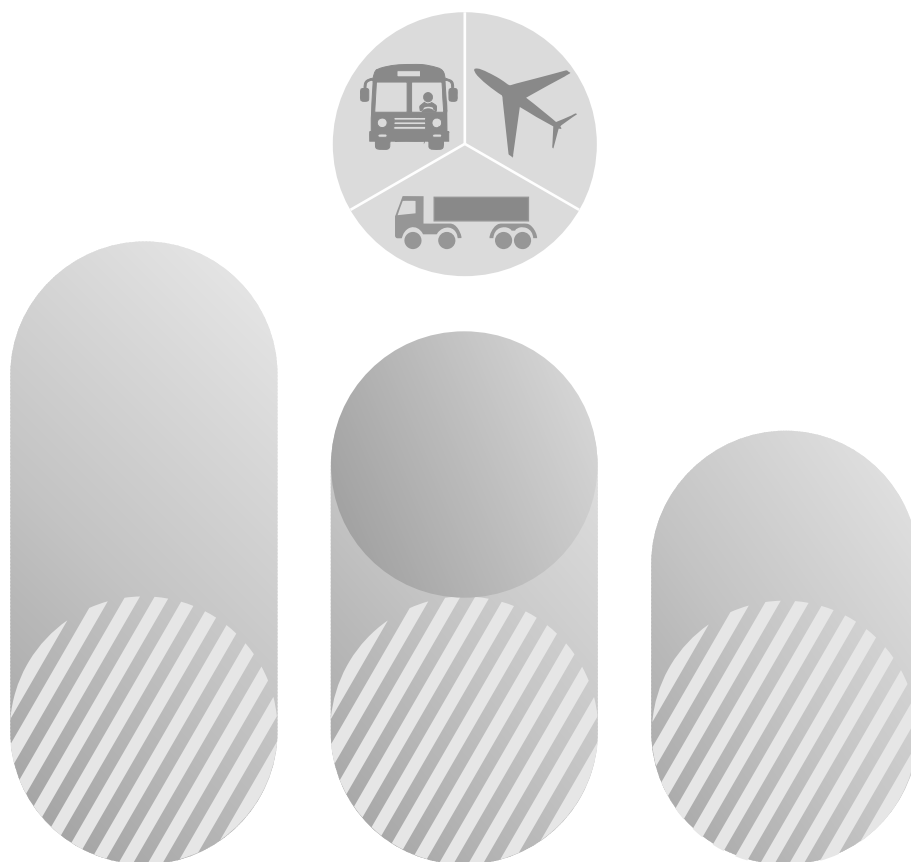




# Transport – wyniki działalności w 2017 r.

Transport – activity results in 2017





# **Transport – wyniki działalności w 2017 r.**

Transport – activity results in 2017

Główny Urząd Statystyczny Statistics Poland

Urząd Statystyczny w Szczecinie Statistical Office in Szczecin

Warszawa, Szczecin 2018

## **Opracowanie merytoryczne**

*Content-related works*

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

## **Zespół autorski**

*Editorial team*

Anna Andrychowska, Anna Bawelska, Katarzyna Bącela, Anna Bilska, Damian Budny, Izabela Grzonka, Jolanta Janik, Anna Konieczny, Iwona Krejner, Bogusława Misiak, Małgorzata Radlińska, Marzena Rodziewicz, Grzegorz Schodowski, Monika Stefańska, Bożena Stochniałek, Joanna Urbańska, Dorota Wąsowska, Dorota Wiatrowska, Monika Żabowska

## **Kierujący**

*Supervisor*

Magdalena Wegner

## **Prace redakcyjne**

*Editorial work*

Beata Rzymek

## **Tłumaczenie**

*Translation*

Ewelina Konarska-Michalczyk, Marzena Rodziewicz

## **Skład i opracowanie graficzne**

*Typesetting and graphics*

Jerzy Karolak, Katarzyna Karolak

ISSN 1506–7998

## **Publikacja dostępna na stronie**

*Publication available on website*

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

<http://stat.gov.pl/en/topics/transport-and-communication/>

## **Przy publikowaniu danych GUS prosimy o podanie źródła**

*When publishing Statistics Poland data — please indicate the source*

## Przedmowa

Prezentujemy Państwu kolejną edycję publikacji zawierającej podstawowe dane dotyczące wyników działalności sektora transportu. Celem opracowania jest przedstawienie aspektów (ekonomicznych i infrastrukturalnych) warunkujących rozwój sektora transportu oraz jego działalność eksploatacyjną.

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

Opracowanie zostało zrealizowane na podstawie wyników badań statystyki publicznej, przy wykorzystaniu danych administracyjnych Ministerstwa Cyfryzacji (centralna ewidencja pojazdów), Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Komendy Głównej Policji i Straży Granicznej oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a także danych Komisji Europejskiej i Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich (EUROSTAT).

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

Dyrektor  
Urzędu Statystycznego w Szczecinie



Magdalena Wegner

Prezes  
Głównego Urzędu Statystycznego



dr Dominik Rozkrut

Szczecin, wrzesień 2018 r.

## Preface

We would like to present you the next edition of the publication containing basic data on the results of the performance of the transportation sector. The aim of this publication is to present the aspects (economic and infrastructural) that determine the development of the that sector and its handling output.

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

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

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

Director  
of the Statistical Office in Szczecin



Magdalena Wegner, MSc.

President  
Statistics Poland



Dominik Rozkrut, Ph.D.

Szczecin, September 2018

# Spis treści

## Contents

Str.  
Page

Przedmowa . . . . .	3
<i>Preface . . . . .</i>	<i>4</i>
Objaśnienia znaków umownych. Ważniejsze skróty . . . . .	13
<i>Symbols. Major abbreviations</i>	
Synteza . . . . .	15
<i>Executive summary</i>	
Uwagi metodologiczne . . . . .	35
<i>Methodological notes</i>	

## Spis tablic - plik Excel

### List of tables - Excel file

Tablica I. Podstawowe informacje o transporcie (2000, 2002-2017)

*Table I. Background information on transport (2000, 2002-2017)*

#### I. Transport ogółem

##### *I. General transport statistics*

1. Przychody, koszty, zatrudnienie i wynagrodzenia (2016, 2017)  
*Revenues, costs, employment, wages and salaries (2016, 2017)*
2. Przychody z tytułu przewozów ładunków (2016, 2017)  
*Goods transport revenues (2016, 2017)*
3. Przychody z tytułu przewozów pasażerów (2016, 2017)  
*Passenger transport revenues (2016, 2017)*
4. Przychody i koszty z całokształtu działalności (2016, 2017)  
*Revenues and costs from total activity (2016, 2017)*
5. Wyniki finansowe oraz obciążenia wyniku (2016, 2017)  
*Financial results and encumbrances of financial result (2016, 2017)*
6. Koszty w układzie rodzajowym (2016, 2017)  
*Costs by type (2016, 2017)*
7. Relacje ekonomiczne (2016, 2017)  
*Economic relations (2016, 2017)*
8. Aktywa obrotowe i zobowiązania (2016, 2017)  
*Current assets and liabilities (2016, 2017)*
9. Przewozy ładunków według rodzajów transportu w 2017 r.  
*Transport of goods by mode of transport in 2017*
10. Przewozy ładunków w transporcie międzynarodowym według rodzajów transportu w 2017 r.  
*International transport of goods by mode of transport in 2017*
11. Przewozy ładunków w kontenerach wielkich transportem kolejowym i samochodowym w 2017 r.  
*Transport of goods in large containers in rail and road transport in 2017*
12. Przewozy pasażerów według rodzajów transportu w 2017 r.  
*Transport of passengers by mode of transport in 2017*

13. Przewozy pasażerów w transporcie międzynarodowym według rodzajów transportu w 2017 r.  
*International transport of passengers by mode of transport in 2017*

## II. Transport kolejowy

### II. Railway transport

- 1(14). Linie kolejowe eksploatowane według województw (2016, 2017)  
*Operated railway lines by voivodships (2016, 2017)*
- 2(15). Tabor kolejowy normalnotorowy (2016, 2017)  
*Standard gauge rolling stock (2016, 2017)*
- 3(16). Przewozy ładunków transportem kolejowym według kierunków komunikacji w 2017 r.  
*Railway transport of goods by direction of transport in 2017*
- 4(17). Przewozy ładunków transportem kolejowym według grup ładunków w 2017 r.  
*Railway transport of goods by groups of goods in 2017*
- 5(18). Przewozy ładunków według rodzajów przesyłek w 2017 r.  
*Transport of goods by type of consignment in 2017*
- 6(19). Przewozy ładunków transportem kolejowym według grup ładunków w komunikacji krajowej w 2017 r.  
*National railway transport of goods by groups of goods in 2017*
- 7(20). Przewozy ładunków transportem kolejowym według grup ładunków w komunikacji międzynarodowej w 2017 r.  
*International railway transport of goods by groups of goods in 2017*
- 8(21). Przewozy ładunków eksportowanych transportem kolejowym normalnotorowym w 2017 r.  
*Export of goods by standard gauge railway transport in 2017*
- 9(22). Przewozy ładunków importowanych transportem kolejowym normalnotorowym w 2017 r.  
*Import of goods by standard gauge railway transport in 2017*
- 10(23). Przewozy ładunków eksportowanych i importowanych transportem kolejowym normalnotorowym według krajów w 2017 r.  
*Export and import of goods by standard gauge railway transport by countries in 2017*
- 11(24). Przewozy ładunków tranzytowych transportem kolejowym normalnotorowym w 2017 r.  
*Goods in transit by standard gauge railway transport in 2017*
- 12(25). Przewozy ładunków transportem kolejowym normalnotorowym według stref odległości (2016, 2017)  
*Transport of goods by standard gauge railway transport by distance (2016, 2017)*
- 13(26). Przewozy ładunków w kontenerach transportem kolejowym normalnotorowym w 2017 r.  
*Transport of goods in containers by standard gauge railway transport in 2017*
- 14(27). Przewozy kontenerów wielkich transportem kolejowym normalnotorowym – transport intermodalny (2016, 2017)  
*Transport of large containers by standard gauge railway transport – intermodal transport (2016, 2017)*
- 15(28). Przewozy pojazdów samochodowych ciężarowych transportem kolejowym normalnotorowym – transport intermodalny (2016, 2017)  
*Transport of road goods vehicles by standard gauge railway transport – intermodal transport (2016, 2017)*
- 16(29). Przewozy pasażerów transportem kolejowym w 2017 r.  
*Transport of passengers by railway transport in 2017*
- 17(30). Przewozy pasażerów transportem kolejowym według klas wagonów i rodzajów pociągów w 2017 r.  
*Rail transport of passengers by classes of wagon and types of train in 2017*
- 18(31). Struktura przewozów pasażerów transportem kolejowym według województw (2016, 2017)  
*Structure of rail passenger transport by the voivodships (2016, 2017)*
- 19(32). Przewozy pasażerów transportem kolejowym w komunikacji międzynarodowej w 2017 r.  
*International transport of passengers by railway transport in 2017*
- 20(33). Praca taboru kolejowego (2016, 2017)  
*Operating of railway rolling stock (2016,2017)*



### III. Transport drogowy

#### III. Road transport

##### A. Sieć drogowa, pojazdy samochodowe, ruch drogowy i wypadki drogowe

##### A. Road network, road motor vehicles, road traffic and road accidents

- 1(34). Drogi publiczne ogółem według kategorii dróg i rodzajów nawierzchni (2016, 2017)  
*Public roads by road categories and type of surfaces (2016, 2017)*
- 2(35). Drogi publiczne ogółem według kategorii dróg i województw w 2017 r.  
*Public roads by road categories and voivodships in 2017*
- 3(36). Drogi publiczne o twardej nawierzchni w 2017 r.  
*Hard surface public roads in 2017*
- 4(37). Drogi publiczne miejskie o twardej nawierzchni w 2017 r.  
*Urban hard surface public roads in 2017*
- 5(38). Drogi publiczne zamiejskie o twardej nawierzchni w 2017 r.  
*Non-urban hard surface public roads in 2017*
- 6(39). Drogi publiczne o twardej nawierzchni ulepszonej w 2017 r.  
*improved hard surface public roads in 2017*
- 7(40). Drogi publiczne miejskie o twardej nawierzchni ulepszonej w 2017 r.  
*Urban improved hard surface public roads in 2017*
- 8(41). Drogi publiczne zamiejskie o twardej nawierzchni ulepszonej w 2017 r.  
*Non-urban improved hard surface public roads in 2017*
- 9(42). Obiekty mostowe na drogach publicznych w 2017 r.  
*Bridge buildings on public roads in 2017*
- 10(43). Obiekty mostowe na drogach publicznych miejskich w 2017 r.  
*Bridge buildings on urban public roads in 2017*
- 11(44). Obiekty mostowe na drogach publicznych zamiejskich w 2017 r.  
*Bridge buildings on non-urban public roads in 2017*
- 12(45). Pojazdy samochodowe i motorowery (2016, 2017)  
*Road motor vehicles and mopeds (2016, 2017)*
- 13(46). Samochody ciężarowe i ciągniki (2016, 2017)  
*Lorries and tractors (2016, 2017)*
- 14(47). Pojazdy samochodowe i motorowery w przeliczeniu na 1000 ludności (2016, 2017)  
*Road motor vehicles and mopeds per 1000 population (2016, 2017)*
- 15(48). Samochody osobowe (2016, 2017)  
*Passenger cars (2016, 2017)*
- 16(49). Samochody ciężarowe według grup ładowności (2016, 2017)  
*Lorries by load capacity groups (2016, 2017)*
- 17(50). Samochody ciężarowe według rodzajów nadwozia (2016, 2017)  
*Lorries by type of body (2016, 2017)*
- 18(51). Samochody osobowe, motocykle i motorowery według grup wieku w 2017 r.  
*Passenger cars, motorcycles and mopeds by age groups in 2017*
- 19(52). Autobusy, samochody ciężarowe i specjalne oraz ciągniki siodłowe według grup wieku w 2017 r.  
*Buses, lorries, special purpose vehicles and road tractors by age groups in 2017*
- 20(53). Pojazdy samochodowe według rodzajów stosowanego paliwa (2016, 2017)  
*Road motor vehicles by type of fuel consumption (2016, 2017)*
- 21(54). Przyczepy i naczepy (2016, 2017)  
*Trailers and semi-trailers (2016, 2017)*
- 22(55). Przyczepy ciężarowe (2016, 2017)  
*Goods trailers (2016, 2017)*
- 23(56). Naczepy ciężarowe (2016, 2017)  
*Goods semi-trailers (2016, 2017)*
- 24(57). Pojazdy samochodowe i ciągniki oraz motorowery zarejestrowane po raz pierwszy na terytorium Polski (2016, 2017)  
*Road motor vehicles and tractors as well as mopeds registered for the first time on the territory of Poland (2016, 2017)*

- 25(58). Pojazdy samochodowe nowe zarejestrowane na terytorium Polski (2016, 2017)  
*New road motor vehicles registered on the territory of Poland (2016, 2017)*
- 26(59). Ruch drogowy na terytorium Polski według rodzaju pojazdów i kategorii dróg (2015, 2016)  
*Road traffic on the territory of Poland by type of vehicles and road categories (2015, 2016)*
- 27(60). Wypadki drogowe i ich skutki (2016, 2017)  
*Road accidents and their results (2016, 2017)*
- 28(61). Wypadki drogowe z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu i ich skutki (2016, 2017)  
*Road accidents involving intoxicated road users and their results (2016, 2017)*
- 29(62). Wypadki drogowe według ważniejszych przyczyn (2016, 2017)  
*Road accidents by major causes (2016, 2017)*
- 30(63). Wypadki drogowe według pojazdów sprawców (2016, 2017)  
*Road accidents by vehicles of the culprits (2016, 2017)*
- 31(64). Wypadki drogowe spowodowane przez nietrzeźwych według pojazdów sprawców (2016, 2017)  
*Road accidents by vehicles of intoxicated culprits (2016, 2017)*

## B. Transport samochodowy

### B. Road transport

- 32(65). Przewozy ładunków transportem samochodowym w 2017 r.  
*Goods road transport in 2017*
- 33(66). Przewozy ładunków transportem samochodowym według kierunków transportu (2016, 2017)  
*Goods road transport by direction of transport (2016, 2017)*
- 34(67). Przewozy ładunków transportem samochodowym według grup ładunków w 2017 r.  
*Goods road transport by groups of goods in 2017*
- 35(68). Przewozy ładunków transportem samochodowym według typów ładunków w 2017 r.  
*Goods road transport by type of cargo in 2017*
- 36(69). Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według typów ładunków (2016, 2017)  
*Structure of goods road transport by type of cargo (2016, 2017)*
- 37(70). Przewozy ładunków transportem samochodowym według rodzajów nadwozia pojazdów w 2017 r.  
*Goods road transport by type of body of vehicles in 2017*
- 38(71). Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według grup ładowności pojazdów (2016, 2017)  
*Structure of goods road transport by load capacity groups of vehicles (2016, 2017)*
- 39(72). Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według grup wieku pojazdów (2016, 2017)  
*Structure of goods road transport by age groups of vehicles (2016, 2017)*
- 40(73). Przebiegi pojazdów w transporcie samochodowym według kierunków transportu (2016, 2017)  
*Distance travelled by road by direction of transport (2016, 2017)*
- 41(74). Przewozy ładunków transportem samochodowym według grup ładunków w transporcie krajowym w 2017 r.  
*National goods road transport by groups of goods in 2017*
- 42(75). Przewozy ładunków transportem samochodowym według stref odległości w transporcie krajowym w 2017 r.  
*National goods road transport by distance classes in 2017*
- 43(76). Przewozy ładunków transportem samochodowym według grup ładunków w transporcie międzynarodowym w 2017 r.  
*International goods road transport by groups of goods in 2017*
- 44(77). Przewozy ładunków eksportowanych transportem samochodowym według grup ładunków w 2017 r.  
*Export of goods by road transport by groups of goods in 2017*
- 45(78). Przewozy ładunków importowanych transportem samochodowym według grup ładunków w 2017 r.  
*Import of goods by road transport by groups of goods in 2017*
- 46(79). Przewozy ładunków eksportowanych transportem samochodowym według krajów w 2017 r.  
*Export of goods by road transport by countries in 2017*
- 47(80). Przewozy ładunków importowanych transportem samochodowym według krajów w 2017 r.  
*Import of goods by road transport by countries in 2017*

- 48(81). Przewozy ładunków transportem samochodowym pomiędzy obcymi krajami (2016, 2017)  
*Goods road transport in cross-trade (2016, 2017)*
- 49(82). Wojewódzki bilans przewozów ładunków transportem samochodowym w 2017 r.  
*Voivodship balance of goods road transport in 2017*
- 50(83). Struktura wojewódzkiego bilansu przewozów ładunków transportem samochodowym w 2017 r.  
*Structure of voivodship balance of goods road transport in 2017*
- 51(84). Struktura bilansu przewozów ładunków transportem samochodowym w województwach w 2017 r.  
*Structure of balance of goods by road transport in voivodships in 2017*
- 52(85). Przedsiębiorstwa w transporcie samochodowym zarobkowym według liczby posiadanych samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych (2016, 2017)  
*Hire or reward road transport enterprises by number of lorries and road tractors (2017, 2017)*
- 53(86). Tabor samochodowy ciężarowy w transporcie samochodowym zarobkowym (2016, 2017)  
*Stock of goods vehicles in hire or reward road (2016, 2017)*
- 54(87). Struktura taboru samochodowego ciężarowego w transporcie samochodowym zarobkowym (2016, 2017)  
*Structure of the stock of goods vehicles in hire or reward road transport (2016, 2017)*
- 55(88). Przewozy ładunków transportem samochodowym zarobkowym w 2017 r.  
*Goods road transport for hire or reward in 2017*
- 56(89). Przewozy ładunków transportem samochodowym zarobkowym w transporcie międzynarodowym w 2017 r.  
*International goods road transport for hire or reward in 2017*
- 57(90). Linie krajowe regularnej komunikacji autobusowej (2016, 2017)  
*National lines of scheduled bus transport (2016, 2017)*
- 58(91). Linie międzynarodowe regularnej komunikacji autobusowej (2016, 2017)  
*International lines of scheduled bus transport (2016, 2017)*
- 59(92). Autobusy w komunikacji krajowej i międzynarodowej (2016, 2017)  
*Buses in national and international transport (2016, 2017)*
- 60(93). Przewozy pasażerów transportem autobusowym międzymiastowym w 2017 r.  
*Intercity transport of passengers by bus in 2017*
- 61(94). Przewozy pasażerów transportem autobusowym międzymiastowym według województw w 2017 r.  
*Intercity transport of passengers by bus by voivodships in 2017*
- 62(95). Przewozy pasażerów transportem autobusowym międzymiastowym w komunikacji międzynarodowej w 2017 r.  
*Intercity transport of passengers by bus in international transport in 2017*
- 63(96). Przebiegi autobusów w komunikacji międzymiastowej według województw (2016, 2017)  
*Distance travelled by buses in intercity transport by voivodships (2016, 2017)*

### C. Komunikacja miejska

#### C. Urban transport

- 64(97). Linie komunikacji miejskiej (2016, 2017)  
*Urban transport lines (2016, 2017)*
- 65(98). Stan, wykorzystanie i eksploatacja taboru komunikacji miejskiej (2016, 2017)  
*Inventory, use, and operating of urban transport stock (2016, 2017)*
- 66(99). Tabor komunikacji miejskiej przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych (2016, 2017)  
*Urban transport stock adjusted to carrying the disabled persons (2016, 2017)*
- 67(100). Pojemność taboru i przewozy pasażerów komunikacją miejską (2016, 2017)  
*Stock capacity and transport of passengers by urban transport (2016, 2017)*
- 68(101). Sieć, tabor i przewozy pasażerów metrem (2016, 2017)  
*Network, rolling stock and transport of passengers by metro (2016, 2017)*

### IV. Transport lotniczy

#### IV. Air transport

- 1(102). Sieć regularnej komunikacji lotniczej (2016, 2017)  
*Scheduled air transport network (2016, 2017)*

- 2(103). Samoloty lotnictwa cywilnego (2016, 2017)  
*Civil aircrafts (2016, 2017)*
- 3(104). Śmigłowce lotnictwa cywilnego (2016, 2017)  
*Civil helicopters (2016, 2017)*
- 4(105). Samoloty transportu lotniczego rozkładowego (regularnego) (2016, 2017)  
*Scheduled passenger aircrafts (2016, 2017)*
- 5(106). Przewozy ładunków transportem lotniczym w 2017 r.  
*Air freight transport in 2017*
- 6(107). Przewozy pasażerów transportem lotniczym w 2017 r.  
*Air passenger transport in 2017*
- 7(108). Praca i wskaźniki techniczno-ekonomiczne samolotów (2016, 2017)  
*Transport volume, aircraft technical and economic indicators (2016, 2017)*
- 8(109). Ruch samolotów w portach lotniczych według rodzajów lotnictwa (2016, 2017)  
*Aircraft traffic at airports by type of aviation (2016, 2017)*
- 9(110). Ruch samolotów w portach lotniczych według rodzajów ruchu (2016, 2017)  
*Aircraft traffic at airports by type of traffic (2016, 2017)*
- 10(111). Ruch pasażerów w portach lotniczych (2016, 2017)  
*Passenger traffic at airports (2016, 2017)*
- 11(112). Międzynarodowy ruch pasażerów w portach lotniczych według kraju przyjazdu lub wyjazdu pasażerów w 2017 r.  
*International passenger traffic at airports by countries of arrival or departure of passengers in 2017*
- 12(113). Międzynarodowy ruch pasażerów w portach lotniczych według miast przyjazdu lub wyjazdu pasażerów w 2017 r.  
*International passenger traffic at airports by cities of arrival or departure of passengers in 2017*
- 13(114). Przeładunek ładunków w portach lotniczych (2016, 2017)  
*Freight loaded and unloaded at airports (2016, 2017)*

## V. Żegluga śródlądowa

### V. Inland waterways transport

- 1(115). Drogi wodne śródlądowe żeglowne w 2017 r.  
*Navigable inland waterways in 2017*
- 2(116). Tabor holowniczy i statki pasażerskie żeglugi śródlądowej w 2017 r.  
*Inland waterways towing fleet and passenger vessels in 2017*
- 3(117). Tabor barkowy żeglugi śródlądowej w 2017 r.  
*Fleet of barges in 2017*
- 4(118). Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w 2017 r.  
*Inland waterways transport of goods in 2017*
- 5(119). Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie krajowym według grup ładunków i stref odległości w 2017 r.  
*National inland waterways transport of goods by groups of goods and distance classes in 2017*
- 6(120). Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w transporcie międzynarodowym według grup ładunków w 2017 r.  
*International inland waterways transport of goods by groups of goods in 2017*
- 7(121). Przewozy ładunków eksportowanych i importowanych żeglugą śródlądową według grup ładunków i krajów załadunku lub wyładunku w 2017 r.  
*Export and import of goods by inland waterways transport by groups of goods and by loading/unloading country in 2017*
- 8(122). Przewozy ładunków żeglugą śródlądową według relacji przewozów w 2017 r.  
*Inland waterways transport of goods by origin/destination in 2017*
- 9(123). Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową w 2017 r.  
*Inland waterway transport of passengers in 2017*

**VI. Żegluga przybrzeżna****VI. Coastal shipping**

- 1(124). Statki pasażerskie żeglugi przybrzeżnej (2016, 2017)  
*Passenger coastal shipping fleet (2016, 2017)*
- 2(125). Statki pasażerskie żeglugi przybrzeżnej według wieku statków (2016, 2017)  
*Passenger coastal shipping fleet by age of vessels (2016, 2017)*
- 3(126). Przewozy pasażerów żeglugą przybrzeżną w 2017 r.  
*Coastal shipping transport of passengers in 2017*

**VII. Żegluga morska****VII. Maritime transport**

- 1(127). Morska flota transportowa według rodzajów statków (2016, 2017)  
*Maritime transport fleet by type of ships (2016, 2017)*
- 2(128). Morska flota transportowa według wieku statków (2016, 2017)  
*Maritime transport fleet by age of ships (2016, 2017)*
- 3(129). Przewozy ładunków żeglugą morską w 2017 r.  
*Maritime transport of goods in 2017*
- 4(130). Przewozy ładunków żeglugą morską według rodzajów statków w 2017 r.  
*Maritime transport of goods by type of ships in 2017*
- 5(131). Przewozy ładunków żeglugą morską według relacji przewozów w 2017 r.  
*Maritime transport of goods by cargo relations in 2017*
- 6(132). Przewozy ładunków żeglugą morską według kategorii ładunkowych w 2017 r.  
*Maritime transport of goods by groups of cargo in 2017*
- 7(133). Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego i ładunków tranzytowych żeglugą morską w 2017 r.  
*Maritime transport of Polish foreign trade and transit in 2017*
- 8(134). Przewozy pasażerów żeglugą morską w 2017 r.  
*Maritime transport of passengers in 2017*

**VIII. Porty morskie****VIII. Seaports**

- 1(135). Długość nabrzeży w portach morskich (2016, 2017)  
*Length of quays at seaports (2016, 2017)*
- 2(136). Ruch statków w portach morskich (2016, 2017)  
*Ships traffic at seaports (2016, 2017)*
- 3(137). Statki wchodzące do portów morskich według bander w 2017 r.  
*Arrivals of ships at seaports by flags in 2017*
- 4(138). Obroty ładunkowe w portach morskich według relacji przeładunkowych, kategorii ładunkowych oraz portów (2016, 2017)  
*Cargo traffic at seaports by direction, groups of cargo and ports (2016, 2017)*
- 5(139). Międzynarodowy obrót morski w polskich portach według miejsca załadunku/wyładunku w 2017 r.  
*International maritime turnover of cargo at Polish seaports by place of loading/unloading in 2017*
- 6(140). Obroty ładunkowe w portach morskich według relacji przeładunkowych, grup towarowych oraz portów (2016, 2017)  
*Cargo traffic at seaports by direction, groups of goods and ports (2016, 2017)*
- 7(141). Obrót ładunków tranzytowych w portach morskich (2016, 2017)  
*Cargo transit traffic at seaports (2016, 2017)*
- 8(142). Obrót ładunków w transzycie lądowo-morskim i morsko-lądowym według krajów w 2017 r.  
*Cargo transit traffic by type of transit and by countries in 2017*
- 9(143). Kontenery w obrotach ładunkowych portów morskich (2016, 2017)  
*Containers traffic at seaports (2016, 2017)*
- 10(144). Samochody ciężarowe w obrotach ładunkowych portów morskich (2016, 2017)  
*Cargo traffic of goods motor vehicles at seaports (2016, 2017)*
- 11(145). Samochody osobowe i autobusy w obrotach ładunkowych portów morskich (2016, 2017)  
*Cargo traffic of passenger cars and buses at seaports (2016, 2017)*

- 12(146). Wagony, przyczepy ciężarowe i podwozia niskie w obrotach ładunkowych portów morskich (2016, 2017)  
*Cargo traffic of wagons, trailers (semi-trailers) and rolltrailers at seaports (2016, 2017)*
- 13(147). Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich według miejsca rozpoczęcia lub zakończenia podróży (2016, 2017)  
*International passenger traffic at seaports by place of embarkation/disembarkation of passengers (2016, 2017)*

## **IX. Transport intermodalny**

### **IX. Intermodal transport**

- (148). Przeładunek kontenerów w terminalach intermodalnych w 2017 r.  
*Transshipment of containers at intermodal terminals in 2017*
- 2(149). Przeładunek kontenerów w terminalach intermodalnych według rodzaju transportu w 2017 r.  
*Transshipment of containers at intermodal terminals by modes of transport in 2017*
- 3(150). Przeładunek ładunków w kontenerach w terminalach intermodalnych w 2017 r.  
*Transshipment of goods in containers at intermodal terminals by directions of transportation in 2017*
- 4(151). Przewóz kontenerów transportem kolejowym intermodalnym w 2017 r.  
*Transport containers by intermodal railway transport in 2017*
- 5(152). Przewóz kontenerów transportem samochodowym intermodalnym w 2017 r.  
*Transport containers by intermodal road transport in 2017*
- 6(153). Przewóz ładunków w kontenerach transportem samochodowym intermodalnym krajowym według województw w 2017 r.  
*Transport of goods in containers by national intermodal road transport by voivodships in 2017*
- 7(154). Przewóz ładunków w kontenerach transportem samochodowym intermodalnym międzynarodowym według krajów w 2017 r.  
*Transport of goods in containers by international intermodal road transport by the country in 2017*

## **X. Przegląd międzynarodowy**

### **X. International review**

- 1(155). Pracujący i obroty przedsiębiorstw transportowych według rodzajów transportu w krajach Unii Europejskiej w 2014 r.  
*Employees and turnover by mode of transport in European Union countries in 2014*
- 2(156). Struktura przewozów ładunków na terytorium kraju według rodzajów transportu w krajach Unii Europejskiej w 2015 r.  
*Modal split of freight transport by land in European Union countries in 2015*
- 3(157). Struktura przewozów pasażerów na terytorium kraju według rodzajów transportu w krajach Unii Europejskiej w 2015 r.  
*Modal split of passenger transport on land in European Union countries in 2015*
- 4(158). Transport kolejowy w krajach Unii Europejskiej (2014, 2015)  
*Rail transport in European Union countries (2014, 2015)*
- 5(159). Autostrady i pojazdy samochodowe w krajach Unii Europejskiej (2014, 2015)  
*Motorways and road motor vehicles in European Union countries (2014, 2015)*
- 6(160). Przewozy ładunków i pasażerów transportem drogowym w krajach Unii Europejskiej (2014, 2015, 2016)  
*Freight and passenger road transport in European Union countries (2014, 2015, 2016)*
- 7(161). Przewozy ładunków na terytorium kraju transportem drogowym według krajów Unii Europejskiej (2005, 2010, 2014, 2015)  
*Freight road transport on land by European Union countries (2005, 2010, 2014, 2015)*
- 8(162). Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w krajach Unii Europejskiej (1990, 2015)  
*Road fatalities (persons killed) in European Union countries (1990, 2015)*
- 9(163). Ruch pasażerów w portach lotniczych w krajach Unii Europejskiej w 2016 r.  
*Passenger traffic at airports in European Union countries in 2016*
- 10(164). Obroty ładunkowe w portach morskich w krajach Unii Europejskiej (2015, 2016)  
*Goods loaded and unloaded at seaports in European Union countries (2015, 2016)*
- 11(165). Ruch pasażerów w portach morskich w krajach Unii Europejskiej (2015, 2016)  
*Passenger traffic at seaports in European Union countries (2015, 2016)*

## Objaśnienia znaków umownych

### *Symbols*

<b>Symbol</b> <i>Symbol</i>	<b>Opis</b> <i>Description</i>
Kreska (-)	zjawisko nie wystąpiło. <i>magnitude zero.</i>
Zero: (0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,5. <i>magnitude not zero, but less than 0.5 of a unit.</i>
(0,0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,05. <i>magnitude not zero, but less than 0.05 of a unit.</i>
Kropka (.)	zupełny brak informacji albo brak informacji wiarygodnych. <i>data not available or not reliable.</i>
Znak #	oznacza, że dane nie mogą być opublikowane ze względu na konieczność zachowania tajemnicy statystycznej w rozumieniu ustawy o statystyce publicznej. <i>data may not be published due to the necessity of maintaining statistical confidentiality in accordance with the Law on Public Statistics.</i>
„W tym” <i>Of which</i>	oznacza, że nie podaje się wszystkich składników sumy. <i>indicates that not all elements of the sum are given.</i>

## Ważniejsze skróty

### *Major abbreviations*

<b>Skrót</b> <i>Abbreviation</i>	<b>Znaczenie</b> <i>Meaning</i>
tys. <i>thous.</i>	tysiąc <i>thousand</i>
mln <i>mln</i>	milion <i>million</i>
mld <i>bn</i>	miliard <i>billion</i>
zł <i>zl</i>	złoty <i>zloty</i>
szt. <i>pcs</i>	sztuka <i>piece</i>
EUROSTAT	Urząd Statystyczny Unii Europejskiej <i>Statistical Office of the European Union</i>
UE <i>EU</i>	Unia Europejska <i>European Union</i>
tabl.	tablica <i>table</i>
Dz. U.	Dziennik Ustaw <i>Journal of Laws</i>
p. proc. <i>pp</i>	punkt procentowy <i>percentage point</i>
poz.	pozycja <i>position</i>
r.	rok <i>year</i>





## Synteza

**Przychody ze sprzedaży usług**<sup>1</sup> we wszystkich jednostkach transportu w 2017 r. były większe o 9,5% w porównaniu z 2016 r. i wyniosły 250,2 mld zł (w sektorze publicznym nastąpił wzrost o 13,1%, a w sektorze prywatnym – o 8,8%). Udział przychodów przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 49 osób w przychodach ogółem wyniósł 49,1%, a wzrost sprzedaży usług w tych jednostkach – 12,0%.

**Koszt własny sprzedanych usług**<sup>1</sup> we wszystkich jednostkach transportu w 2017 r. wyniósł 200,0 mld zł i w porównaniu z 2016 r. był większy o 6,0% (w sektorze publicznym wzrost ten wynosił 12,3%, a w sektorze prywatnym – 4,8%). W jednostkach o liczbie pracujących powyżej 49 osób zwiększył się on o 12,9% (udział tych podmiotów w kosztach ogółem wynosił 51,5%). W strukturze rodzajowej kosztów ogółem odnotowano zwiększenie udziału usług obcych (o 0,6 p. proc.) i pozostałych kosztów (o 0,1 p. proc.), przy spadku udziału energii (o 0,4 p. proc.), amortyzacji (o 0,3 p. proc.), wynagrodzeń brutto łącznie ze świadczeniami na rzecz pracowników (o 0,2 p. proc.) podatków i opłat oraz zużycia materiałów (o 0,2 p. proc.).

**Wynik finansowy brutto**<sup>1</sup> osiągnięty przez jednostki o liczbie pracujących powyżej 49 osób w 2017 r. wyniósł 6161,6 mln zł (wobec 5001,6 mln zł w 2016 r.) i był o 23,2% większy niż przed rokiem, a wynik finansowy netto wzrósł z 4282,6 mln zł w 2016 r. do 5019,5 mln zł w 2017 r. (o 17,2%). Wskaźnik poziomu kosztów z całokształtu działalności wyniósł 95,0% (wobec 95,4% w 2016 r.), a wskaźnik poziomu kosztów ze sprzedaży usług wzrósł z 97,0% w 2016 r. do 97,8% w 2017 r. Wskaźnik rentowności obrotu brutto zwiększył się z 4,6% do 5,0%, a wskaźnik rentowności obrotu netto – z 4,0% do 4,1%.

**Przeciętne zatrudnienie**<sup>1</sup> na podstawie stosunku pracy w całym sektorze transportu w 2017 r. wyniosło 591,8 tys. osób i było o 6,1% większe w porównaniu z 2016 r. (w sektorze publicznym wzrosło o 2,7%, a w sektorze prywatnym – o 7,3%).

**Przeciętne wynagrodzenie miesięczne brutto**<sup>1</sup> pracowników zatrudnionych na podstawie stosunku pracy w całym sektorze transportu w 2017 r. wyniosło 3713,4 zł i w porównaniu z 2016 r. było większe o 4,4%.

W 2017 r. **wszystkimi rodzajami transportu** przewieziono 2053,3 mln ton **ładunków**, tj. o 11,8% więcej niż przed rokiem i wykonano pracę przewozową w wysokości 434,9 mld tonokilometrów, tj. o 12,8% większą niż przed rokiem. Zanotowano wzrost przewozów ładunków w transporcie samochodowym, kolejowym lotniczym i w żegludzie

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

## Executive summary

In 2017, **revenues from the sale of services**<sup>1</sup> in all transport entities were higher by 9.5% in comparison with 2016 and amounted to PLN 250.2 billion (increased by 13.1% in the public sector and by 8.8% in the private sector). The share of enterprises employing more than 49 persons accounted for 49.1% of total revenues and the increase in the sale of services in these entities amounted to 12.0%.

In 2017, **prime costs of sold services**<sup>1</sup> in all transport entities amounted to PLN 200.0 billion and grew by 6.0% in comparison with 2016 (increased by 12.3% in the public sector, and by 4.8% in the private sector). It increased by 12.9% in entities employing more than 49 persons (the share of these entities in the total costs amounted to 51.5%). The structure of total costs by type showed that there was an increase in the share of utilization of other entities services (by 0.6 percentage point) and other costs (by 0.1 percentage point) while there was a decrease in the share of energy consumption (by 0.4 percentage point), depreciation (by 0.3 percentage point), gross wages and salaries including employee benefits (by 0.2 percentage point), taxes and fees as well as utilization of materials (by 0.2 percentage point).

**The gross financial result**<sup>1</sup> generated by entities employing more than 49 persons amounted to PLN 6161.6 million in 2017, compared to PLN 5001.6 million a year earlier and was higher by 23.2%, the net financial result grew from PLN 4282.6 million in 2016 to PLN 5019.5 million in 2017 (increased by 17.2%). The cost level indicator for total activity amounted to 95.0% (compared to 95.4% last year), and the cost level indicator for the sale of services increased from 97.0% in 2016 to 97.8% in 2017. The indicator of profitability rate of gross turnover amounted to 5.0% compared to 4.6% last year, while the indicator of profitability rate of net turnover increased from 4.0% to 4.1%.

**The average paid employment**<sup>1</sup> on the basis of employment contract amounted to 591.8 thousand persons in the whole transport sector in 2017 and was higher by 6.1% in comparison with 2016 (increased by 2.7% in the public sector and by 7.3% in the private sector).

**The average monthly gross wages and salaries**<sup>1</sup> of persons employed on the basis of employment contract in the whole transport sector in 2017 amounted to PLN 3713.4 and were higher by 4.4% in comparison with 2016.

In 2017, **all modes of transport** carried 2053.3 million tonnes of **goods**, which is 11.8% more than in the previous year and the transport performance amounted to 434.9 billion tonne-kilometres, which is 12.8% more than the last year. The increase of carriage of goods was noticed in road transport, air transport and maritime transport while the

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

morskiej, przy spadku – w żegludze śródlądowej i transporcie rurociągowym. Praca przewozowa zwiększyła się we wszystkich rodzajach transportu, z wyjątkiem transportu rurociągowego.

decrease was observed in inland waterways and pipeline transport. The transport performance grew in all modes of transport, excluding pipeline transport.

**Tablica 1. Dynamika i struktura przewozów ładunków i pracy przewozowej**

Table 1. Dynamics and structure of goods transport and transport performance

Rodzaje transportu <i>Modes of transport</i>	2010	2015	2016	2017	2010	2015	2016	2017
	rok poprzedni = 100 <i>previous year = 100</i>				w % <i>in %</i>			
W TONACH <i>IN TONNES</i>								
<b>Ogółem<sup>a</sup></b> <b>Total<sup>a</sup></b>	<b>104,8</b>	<b>98,0</b>	<b>101,8</b>	<b>111,8</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
Transport kolejowy <sup>a</sup> <i>Rail transport<sup>a</sup></i>	105,4	98,5	99,2	107,6	13,1	12,4	12,1	11,7
Transport samochodowy <i>Road transport</i>	104,7	97,3	102,7	113,0	83,1	83,5	84,2	85,0
Transport lotniczy <i>Air transport</i>	111,1	100,2	110,0	125,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport rurociągowy <i>Pipeline transport</i>	111,9	110,1	98,6	96,9	3,1	3,0	3,0	2,6
Żegluga śródlądowa <i>Inland waterway transport</i>	90,9	156,4	52,1	93,0	0,3	0,7	0,3	0,3
Żegluga morska <i>Maritime transport</i>	89,2	102,7	104,1	113,7	0,4	0,4	0,4	0,4
W TONOKILOMETRACH <i>IN TONNE-KILOMETRES</i>								
<b>Ogółem<sup>a</sup></b> <b>Total<sup>a</sup></b>	<b>108,9</b>	<b>103,6</b>	<b>106,9</b>	<b>112,8</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
Transport kolejowy <sup>a</sup> <i>Rail transport<sup>a</sup></i>	112,0	101,1	100,1	108,2	15,8	14,0	13,1	12,6
Transport samochodowy <i>Road transport</i>	111,9	103,9	111,2	114,8	69,5	75,7	78,7	80,1
Transport lotniczy <i>Air transport</i>	134,8	106,5	122,2	135,3	0,1	0,0	0,1	0,1
Transport rurociągowy <i>Pipeline transport</i>	105,5	106,3	101,7	94,9	7,9	6,1	5,8	4,8
Żegluga śródlądowa <i>Inland waterway transport</i>	101,0	280,9	38,1	105,4	0,3	0,6	0,2	0,2
Żegluga morska <i>Maritime transport</i>	82,9	93,5	64,7	113,6	6,4	3,5	2,1	2,2

<sup>a</sup> Bez przewozów manewrowych w transporcie kolejowym.

<sup>a</sup> Without shunting for rail transport.

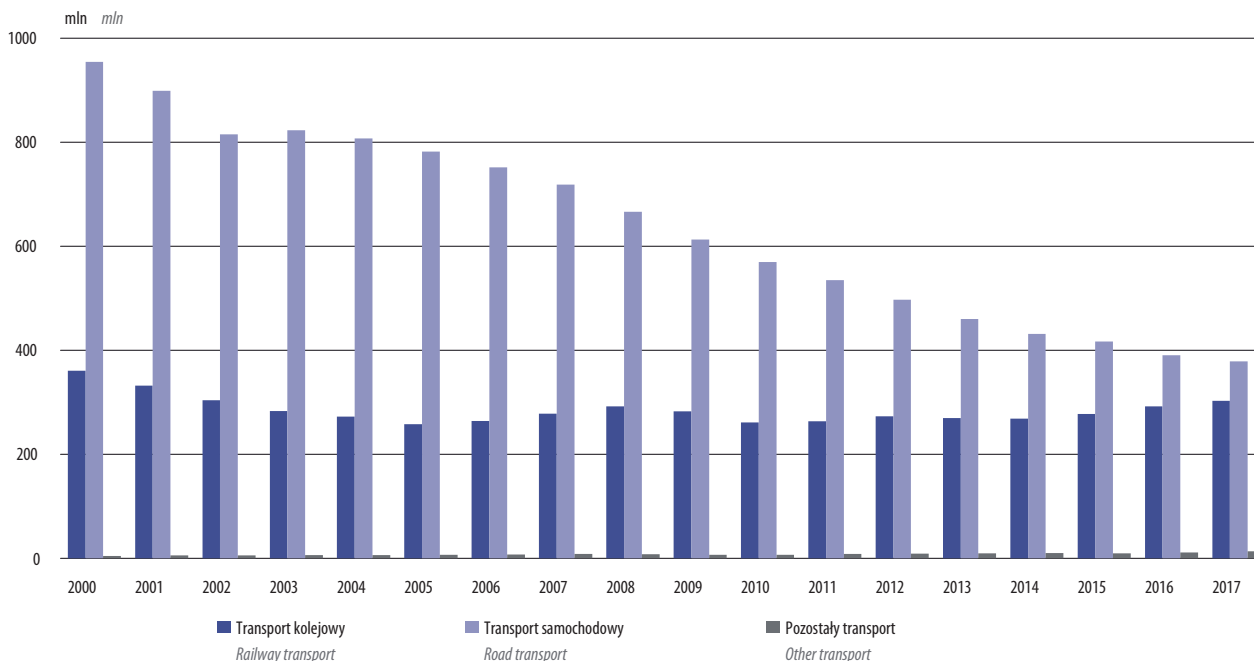
W 2017 r. **środkami publicznego transportu zbiorowego<sup>2</sup>** przewieziono 696,2 mln **pasażerów**, tj. o 0,3% więcej niż przed rokiem. Spadek przewozów zanotowano w żegludze śródlądowej (o 37,6%) i w transporcie samochodowym (o 3,0%), a wzrost – w transporcie lotniczym (o 34,9%), w żegludze morskiej (o 5,9%) i transporcie kolejowym (o 3,8%). Praca przewozowa wykonana przy przewozie pasażerów wyniosła 61,6 mld pasażerokilometrów i była większa o 13,8% niż przed rokiem.

In 2017, the **public transport fleet<sup>2</sup>** carried 696.2 million **passengers**, which is 0.3% more than in the previous year. The decrease in the carriage of passengers was noted in inland waterways transport (by 37.6%) and in road transport (by 3.0%), while the increase was in air transport (by 34.9%), maritime transport (by 5.9%) and in rail transport (by 3.8%). The performance of passenger transport amounted to 61.6 billion passenger-kilometres and was bigger by 13.8% compared to the previous year.

<sup>2</sup> Bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

<sup>2</sup> Without urban transport enterprises.

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



Długość **sieci kolejowej** ogółem w 2017 r. wyniosła 19,2 tys. km (z czego 12,6 tys. km to linie o znaczeniu państwowym) i była o 77 km dłuższa niż przed rokiem. Sieć PKP wydłużyła się o 84 km (łącna długość – 18,9 tys. km), natomiast sieć kolejowa zarządzana przez inne podmioty skróciła się o 4 km do 271 km. W ogólnej długości linii kolejowych eksploatowanych normalnotorowych i szerokotorowych linie zelektryfikowane stanowiły 61,7%. W 2017 r. zostało zmodernizowanych 902 km torów (szlakowych i głównych zasadniczych), w tym 457 km torów na liniach dostosowanych do prędkości 120 – 160 km. Na sieci kolejowej w 2017 r. znajdowały się 1173 stacje kolejowe, w tym 209 – węzłowych (w 2016 r. – 1414, w tym 394 – węzłowe) oraz 635 czynnych dworców kolejowych (583 w gestii PKP i innych zarządców infrastruktury kolejowej oraz 52 dworce dla których właścicielem lub zarządzającym jest gmina). Liczba dworców przystosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych spadła z 406 w 2016 r. do 400 w 2017 r.

Ilostan inwentarzewy lokomotyw elektrycznych i spalinowych wyniósł 3,8 tys. szt., tj. o 4,5% mniej niż w 2016 r. Ilostan inwentarzewy wagonów towarowych zwiększył się o 0,1% i wyniósł 87,7 tys. szt. W transporcie pasażerskim zwiększył się ilostan inwentarzewy elektrycznych zespołów trakcyjnych – o 49 szt. (o 4,0%) oraz spalinowych zespołów trakcyjnych – o 16 szt. (o 10,2%). Zwiększyła się również liczba wagonów w zespołach trakcyjnych i silnikowych – o 212 szt. (o 4,6%) oraz wagonów do przewozu podróżnych – o 79 szt. (o 3,4%).

The length of the **railway** network in 2017 amounted to 19.2 thousand km (of which 12.6 thousand km are lines of national importance) and was 77 km longer than the last year. The PKP network was extended by 84 km (total length – 18.9 thousand km) and the railway network managed by other entities shortened by 4 km, to 271 km. The electrified lines accounted for 61.7% in the total length of operated standard and large gauge railway lines. In 2017, 902 km of tracks (running tracks and the main tracks) were modernized, of which 457 km tracks were adjusted to the speed of 120–160 km. In 2017 on the railway network there were 1173 stations, of which 209 junction stations (in 2016 – 1414, of which 394 junction stations) and 635 active train stations (583 managed by PKP and other rail infrastructure managers and 52 railway stations managed by the community). The number of stations adapted for the disabled grew from 406 in 2016 to 400 in 2017.

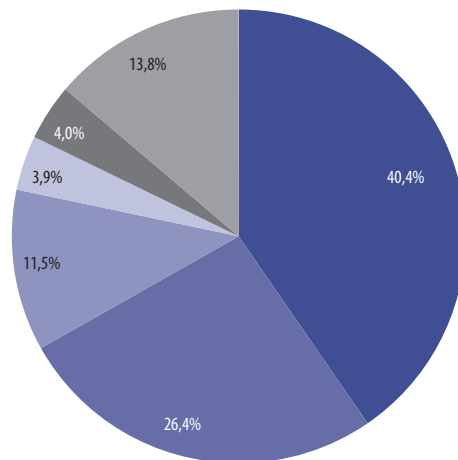
Inventory number of stock of electric and diesel locomotives amounted to 3.8 thousand units, which is 4.5% less than in 2016. Inventory number of freight wagons increased by 0.1% and amounted to 87.7 thousand units. In the passenger transport the inventory number of electric railcars increased by 49 units (i.e. 4.0%) as well as diesel railcars by 16 units (i.e. 10.2%). The number of electric and diesel railcars trailers has also increased by 212 units (i.e. 4.6%) and passenger rail coaches by 79 units (i.e. 3.4%).

W 2017 r. **transportem kolejowym** przewieziono ogółem 239,5 mln ton **ładunków**, tj. o 7,6% więcej niż w 2016 r., a praca przewozowa osiągnęła poziom 54,8 mld tonokilometrów i była większa o 8,2%. Przewozy manewrowe wyniosły 15,4 mln ton (o 28,9% mniej) oraz 0,10 mld tonokilometrów (o 34,0% mniej).

In 2017, total **rail transport** carried 239.5 million tonnes of **goods**, which is 7.6% more than in 2016 and the transport performance reached the level of 54.8 billion tonne-kilometres and increased by 8.2%. Shunting amounted to 15.4 million tonnes (by 28.9% less) and 0.10 billion tonne-kilometres (by 34.0% less).

## Wykres 2. Struktura przewozów ładunków transportem kolejowym według grup ładunków w 2017 r. (na podstawie liczby ton)

Chart 2. Structure of rail freight transport by groups of goods in 2017 (in tonnes)



Poziom przewozów ładunków mierzony tonokilometrami lokuje polski transport kolejowy na drugim miejscu wśród 28 krajów UE<sup>3</sup>, za Niemcami, a przed Francją.

Zwiększenie przewozów w 2017 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano zarówno w komunikacji krajowej (o 6,6%), jak i międzynarodowej (o 7,7%). W ramach komunikacji międzynarodowej zwiększyły się przewozy ładunków importowanych (o 18,5%), a zmniejszyły – eksportowanych (o 5,9%), przy wzroście przewozów ładunków tranzytowych (o 40,6%). Spadek przewozów w komunikacji międzynarodowej notowano tylko w relacji z portami morskimi w zakresie przywozu do portów (o 23,0%). Natomiast wywóz z portów wzrósł o 40,2%. W przewozach drogą lądową obserwowano wzrost ładunków eksportowanych – o 1,2% i importowanych – o 14,0%. W przewozach ładunków eksportowanych największy udział miały przewozy do Niemiec, Czech, Austrii oraz na Ukrainę, zaś w przewozach ładunków importowanych – z Rosji, Ukrainy oraz z Niemiec, Białorusi i Czech.

The volume of goods carried by rail transport in tonne-kilometres, gives Poland the 2<sup>nd</sup> place among the EU– 28 countries<sup>3</sup> between Germany and France.

In 2017, in comparison with the previous year, the increase of carriage was observed in national transport (by 6.6%) as well as in international transport (by 7.7%). Within international transport, the growth of the carriage of goods occurred in import (by 18.5%) and fall in export of goods (by 5.9%), while transit of goods increased (by 40.6%). The decrease in carriage of goods in international transport was noted only in relation to the seaports – export through ports – less by 23.0%. Import in relation to the seaports increased by 40.2%. In transport of goods by land an increase was observed (export by 1.2%, import by 14.0%). In transport of exported goods the greatest share had the carriage to Germany, Czech Republic, Austria and Ukraine, but in transport of imported goods – carriages from Russia, Ukraine, Germany, Belarus and Czech Republic.

<sup>3</sup> Dane za 2016 r. (źródło: Eurostat - rail\_go\_typeall - stan na 11.09.2018 r.).

<sup>3</sup> Data for 2016 (source: Eurostat – rail\_go\_typeall – as of 11.09.2018).

**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	2016	2017
		w % in %
OGÓŁEM TOTAL	100,0	100,0
Komunikacja krajowa National transport	69,4	68,7
Komunikacja międzynarodowa International transport	30,6	31,3
eksport export	12,6	11,1
import import	16,0	17,6
tranzyt transit	2,0	2,6

W 2017 r. **transportem kolejowym** przewieziono 303,0 mln **pasażerów**, tj. o 3,8% więcej niż przed rokiem. Na ogólny wzrost przewozów pasażerów wpłynęło zwiększenie przewozów z biletami jednorazowymi (o 6,1%), natomiast przewóz z biletami okresowymi spadł (o 11,7%). Wyższy wzrost liczby pasażerów obserwowano w wagonach klasy 1 (o 263,7%) niż w wagonach klasy 2 (o 1,7%). Wzrosły przewozy w komunikacji krajowej – o 3,7% (pociągami regionalnymi – o 2,7%, pociągami międzywojewódzkimi – o 9,9%) oraz w komunikacji międzynarodowej – o 23,2%. W komunikacji krajowej wzrost przewozów pasażerów obserwowano w pociągach pospiesznych – o 17,5% i osobowych – o 2,5%. Przewozy pasażerów pociągami ekspresowymi (obejmującymi również pociągi Express Intercity i Express Intercity Premium) były mniejsze o 12,6%.

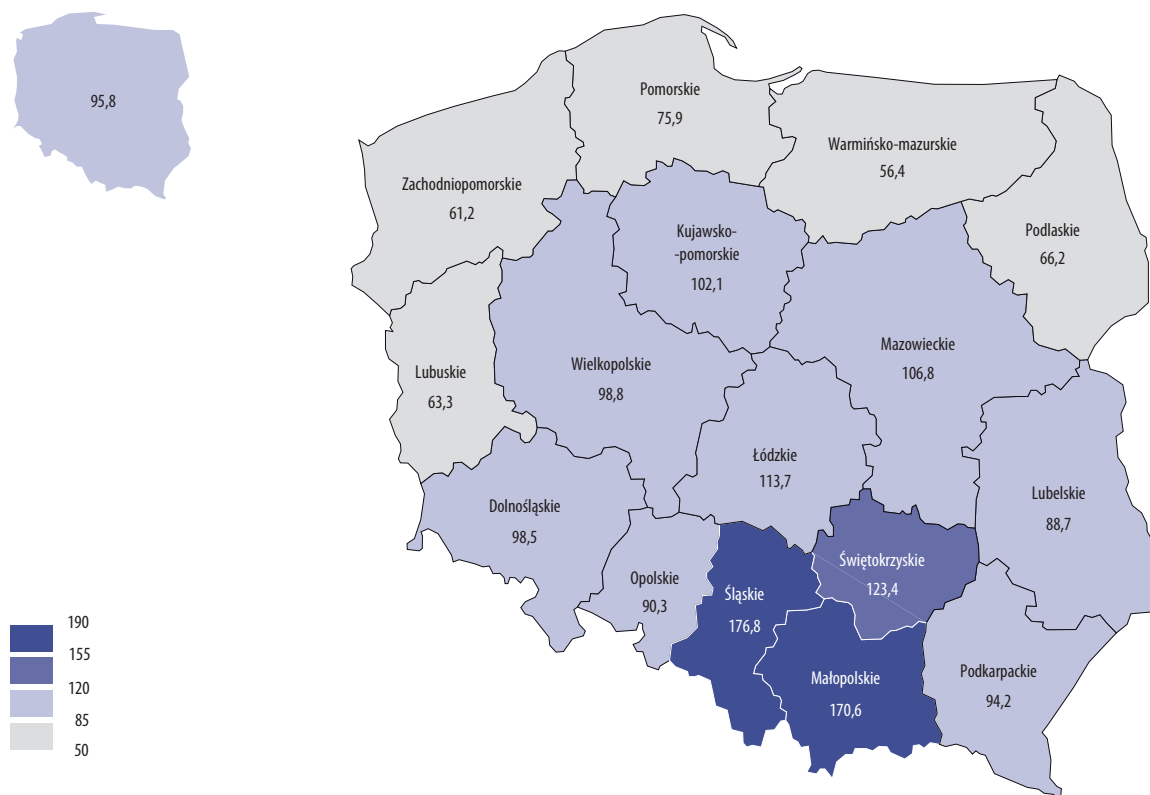
Według dostępnych danych ogólna **długość dróg publicznych** w końcu 2017 r. wyniosła 422,3 tys. km, z czego 71% stanowiły drogi o nawierzchni twardej, a 29% – drogi o nawierzchni gruntowej. Ogólna gęstość dróg o nawierzchni twardej w końcu 2017 r. wyniosła 95,8 km na 100 km<sup>2</sup>.

In 2017, 303.0 million of **passengers** were carried by **railway transport**, which is 3.8% more than in the previous year. The growth of total passenger transport was caused by the increase of transport with single use tickets (by 6.1%), and the decrease of carriage with commutation tickets (by 11.7%). The bigger increase of number of passengers was observed in the 1 class trucks (by 263.7%) than in the 2 class trucks (by 1.7%). Transport of passengers increased in national transport by 3.7% (regional trains – by 2.7% and intercity trains – by 9.9%) as well as in international transport (by 23.2%). In national transport, the biggest increase of transport of passengers was noticed in fast trains – by 17.5% and in slow trains by 2.5%. Transport of passengers by express trains (including the Intercity Express trains and Intercity Express Premium) decreased by 12.6%.

According to the available data, the total **length of public roads** at the end of 2017 amounted to 422.3 thousand kilometres, of which hard surface roads accounted for 71% and unsurfaced roads – 29%. The total density of hard surface roads amounted to 95.8 km per 100 km<sup>2</sup> at the end of 2017.

### Mapa 1. Drogi publiczne o twardej nawierzchni na 100 km<sup>2</sup> w 2017 r. Stan w dniu 31 XII

Map 1. Hard surface public roads per 100 km<sup>2</sup> in 2017  
As of 31 XII



W 2017 r. długość autostrad pozostała bez zmian i w końcu roku wyniosła 1634 km. Oznacza to, że ich długość na 1000 km<sup>2</sup> powierzchni kraju wyniosła 5 km, natomiast na 100 tys. ludności kraju – 4 km. Mimo znacznego wzrostu długości autostrad w ostatnich latach, wskaźniki te nadal należą do najniższych w Unii Europejskiej (w 2015 r. średnia dla 28 krajów UE wyniosła odpowiednio 17 km i 15 km). W porównaniu z 2016 r. długość dróg ekspresowych (jedno i dwujezdniowych) wzrosła o 234 km i w końcu 2017 r. wyniosła 1768 km.

Ogólna liczba **pojazdów samochodowych i ciągników zarejestrowanych** (według centralnej ewidencji pojazdów) według stanu w dniu 31 XII 2017 r. wyniosła 29,6 mln (przed rokiem – 28,6 mln).

Liczba pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium kraju (pojazdy nowe i używane sprowadzone z zagranicy) była mniejsza niż przed rokiem o 4,6%. Spadła liczba rejestracji większości rodzajów pojazdów, w tym: samochodów osobowych (o 1,8%), samochodów ciężarowych (o 6,0%), motocykli (o 15,2%), ciągników siodłowych (o 5,5%), autobusów (o 2,2%) i samochodów specjalnych

The length of motorways remained stable and amounted to 1634 km in 2017. It means that the length of motorways amounted to 5 km per 1000 km<sup>2</sup> of area of Poland and 4 km per 100 thousand inhabitants. In spite of the significant increase in previous years, this is one of the lowest indicators in European Union countries (in 2015, the average for 28 EU– countries amounted to 17 km and 15 km respectively). The length of expressways (single and dual carriageway) increased by 234 km in comparison with 2016 and amounted to 1768 km at the end of 2017.

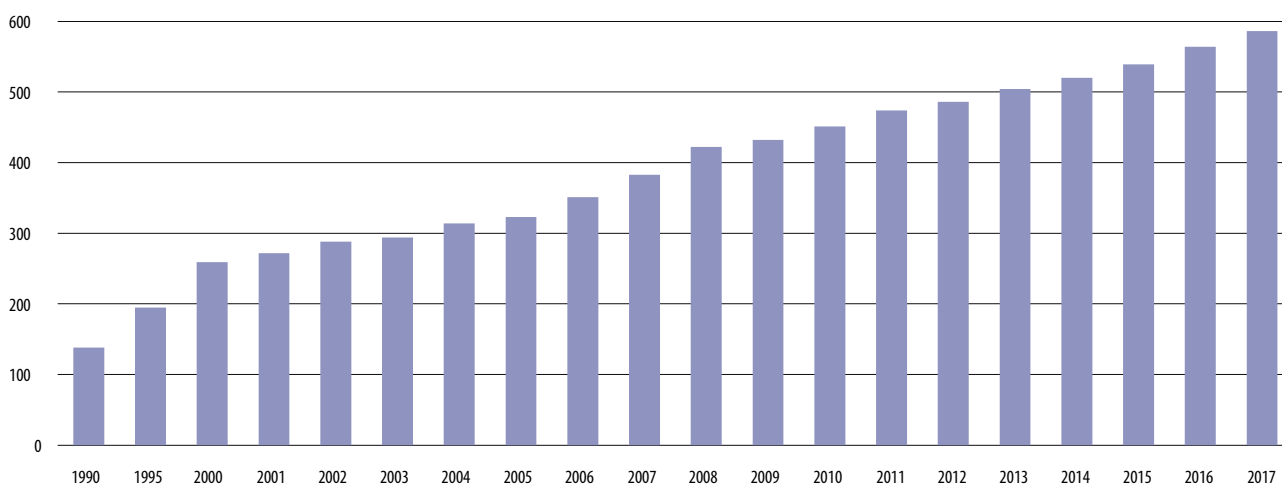
The total number of **registered motor road vehicles and road tractors** (according to central vehicle register) amounted to 29.6 million as of 31 December 2017 (28.6 million last year).

The number of road motor vehicles and tractors registered for the first time on the territory of Poland (brand new vehicles and used vehicles imported from abroad) was smaller by 4.6% than in the previous year. The number of registrations decreased for the most kinds of vehicles, of which: passenger cars (by 1.8%), lorries (by 6.0%), motorcycles (by 15.2%), road tractors (by 5.5%), buses (by 2.2%), and special purpose vehi-

(o 0,4%). Wzrosła natomiast liczba rejestracji ciągników rolniczych (o 15,4%) i motorowerów (o 13,9%).

Liczba zarejestrowanych **samochodów osobowych** w końcu 2017 r. wyniosła 22,5 mln i była większa o 3,8% niż przed rokiem, przy czym liczba samochodów w wieku do 30 lat wyniosła 19,3 mln (o 2,9% więcej niż w 2016 r.). Na 1000 mieszkańców przypadało 586 samochodów (w 2016 r. – 564), w tym w wieku do 30 lat – 501 (w 2016 r. – 487). Udział samochodów osobowych w wieku do 5 lat wzrósł z 9,6% do 9,8%. Zmniejszył się udział pojazdów w przedziale wiekowym 16 – 30 lat (z 42,9% w 2016 r. do 42,6% w 2017 r.), a zwiększył się – w wieku powyżej 30 lat (z 13,6% do 14,4%).

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



W 2017 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 1900 kg i więcej (z 23,7% w 2016 r. do 25,4% w 2017 r.) oraz samochodów o masie 1650 – 1899 kg (z 23,4% do 23,9%). Spadł natomiast udział pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 1399 kg (z 25,7% do 24,4%). Pod względem rodzajów stosowanego paliwa udział samochodów z silnikami benzynowymi pozostał na tym samym poziomie co przed rokiem (54,0%), zwiększył się natomiast udział pojazdów z silnikami wysokoprężnymi (z 30,2% do 30,5%). Obniżył się udział samochodów osobowych na gaz ciekły LPG (z 14,2% w 2016 r. do 13,5% w 2017 r.).

Liczba **samochodów ciężarowych** (łącznie z ciężarowo-osobowymi) w końcu 2017 r. wyniosła 3,2 mln szt., tj. o 2,2% więcej niż przed rokiem, przy czym liczba pojazdów w wieku do 30 lat wyniosła 2,6 mln szt. (o 1,1% więcej niż w 2016 r.). Zauważono spadek udziału pojazdów w wieku do 5 lat (z 11,1% w 2016 r. do 11,0% w 2017 r.), natomiast

cles (by 0.4%), while the increase was noted in the number of agricultural tractors (by 15.4%) and mopeds (by 13.9%).

The number of **passenger cars** at the end of 2017 amounted to 22.5 million and was higher by 3.8% than last year, of which number of cars up to 30 years old amounted to 19.3 million (by 2.9% more than 2016). There were 586 cars per 1000 inhabitants (564 in 2016), of which up to 30 years old – 501 (in 2016 – 487). The share of passenger cars up to 5 years old increased from 9.6% to 9.8%. The number of cars between 16 and 30 year old decreased from 42.9% in 2016 to 42.6% in 2017, while cars above 30 years old increased to 14.4% (13.6% in 2016).

In 2017, the changes were observed in the structure of passenger cars both in terms of total weight of vehicles and in type of the fuel used. The share of passenger cars with the weight of 1900 kg and more in the total number of cars increased from 23.7% in 2016 to 25.4% in 2017 and cars with the weight 1650 – 1899 kg from 23.4% in 2016 to 23.9% in 2017. However, the number of cars with the maximum permissible laden weight of up to 1399 kg decreased from 25.7% in 2016 to 24.4%. In terms of the types of fuel used, the share of cars with gasoline engines remained at the same level as last year - 54.0%, in favour of passenger cars with diesel engine (the growth from 30.2% in 2016 to 30.5%). The share of vehicles for liquefied gas LPG fell also from 14.2% in 2016 to 13.5% in 2017.

The number of **lorries** (including vans) at the end of 2017 amounted almost 3.2 million, which was almost 2.2% more than last year, of which number of lorries up to 30 years old amounted to 2.6 million (by 1.1% more than in 2016). Decreases were noticed in the share of lorries up to 5 years old from 11.1% in 2016 to 11.0% and increase in the share of

wzrost udziału pojazdów w przedziale wiekowym 16 – 30 lat (z 36,5% do 36,8%). Udział zarejestrowanych samochodów ciężarowych w wieku powyżej 30 lat zwiększył się z 18,4% do 19,3%. Struktura samochodów ciężarowych pod względem ładowności była zbliżona jak w roku poprzednim, w tym 79,2% stanowiły pojazdy o ładowności poniżej 1,5 tony, a 3,9% – o ładowności 10 ton i większej. Z ogólnej liczby samochodów ciężarowych 66,2% przypadało na pojazdy z silnikami wysokoprężnymi (w 2016 r. – 71,8%), 19,7% – z silnikami benzynowymi (w 2016 r. – 20,3%) oraz 5,3% – na gaz ciekły LPG (w 2016 r. – 5,6%).

Liczba **ciągników siodłowych** w końcu 2017 r. wyniosła 390,4 tys. szt. i była większa o 7,9% niż przed rokiem. Zmniejszył się udział ciągników siodłowych w wieku do 5 lat (z 29,4% do 29,2%) oraz w przedziale wiekowym 16 – 30 lat (z 23,9% do 23,8%). Udział ciągników siodłowych w wieku powyżej 30 lat pozostał na zbliżonym poziomie jak w roku ubiegłym i wyniósł 5,0%.

W końcu 2017 r. zarejestrowanych było 116,1 tys. **autobusów** (o 2,6% więcej niż w 2016 r.). Autobusy o pojemności powyżej 45 miejsc stanowiły 59,0% ogólnego stanu tych pojazdów. Zmniejszył się udział autobusów w wieku do 5 lat (z 8,9% w 2016 r. do 8,7% w 2017 r.) oraz w przedziale wiekowym 16 – 30 lat (z 44,7% do 44,0%). Udział zarejestrowanych autobusów w wieku powyżej 30 lat wyniósł 22,9% (w 2016 r. – 21,1%).

**Transportem samochodowym** w 2017 r. przewieziono 1747,2 mln ton **ładunków**, tj. o 13,0% więcej niż w 2016 r. i wykonano pracę przewozową w tonokilometrach większą o 14,8%. Udział transportu zarobkowego w ogólnych przewozach wyniósł 63,2%, zaś transportu gospodarczego – 36,8%, natomiast w pracy przewozowej udział transportu zarobkowego osiągnął poziom 86,7%, a na transport gospodarczy przypadało 13,3%. Transportem zarobkowym przewieziono 1104,2 mln ton (o 15,7% więcej niż przed rokiem), a praca przewozowa była wyższa o 15,6%. Transportem gospodarczym dostarczono 643,0 mln ton ładunków (o 8,6% więcej niż w 2016 r.), a praca przewozowa zwiększyła się o 10,2%.

Osiągnięta wielkość przewozów ładunków transportem samochodowym wyrażona w tonokilometrach stanowiła 17,5% w ogólnych przewozach Unii Europejskiej<sup>4</sup>, co lokuje Polskę wśród 28 krajów Unii Europejskiej na pierwszej pozycji, przed Niemcami i Hiszpanią. W przewozach międzynarodowych Polska miała jeszcze większy udział (ponad 30,7%) i również znajdowała się na pierwszej pozycji, przed Hiszpanią i Niemcami.

lorries aged 16 – 30 years from 36.5% in 2016 to 36.8% and share of lorries above 30 years from 18.4% to 19.3%. The structure of lorries in terms of load capacity was similar to the previous year, of which lorries below 1.5 tonnes load capacity amounted to 79.2%, while 10 and more load capacity – 3.9%. In terms of fuel consumption, the share of lorries with diesel engine amounted to 66.2% (in 2016 – 71.8%), with petrol engine – 19.7% (in 2016 – 20.3%) and lorries for liquefied gas LPG – 5.3% (in 2016 – 5.6%).

In 2017, the number of **road tractors** amounted to 390.4 thousand units and was higher by 7.9% than last year. The share of road tractors up to 5 years fell from 29.4% in 2016 to 29.2% in 2017. The share of road tractors between 16 – 30 year old decreased from 23.9% in 2016 to 23.8%. The share of tractor units older than 30 years remained at a similar level as last year and amounted to 5.0%.

At the end of 2017 there were 116.1 thousand registered **buses** (by 2.6% more than in 2016). Buses with total capacity more than 45 seat places amounted to 59.0% in the total number of buses. The share of buses at the age up to 5 years fell from 8.9% in 2016 to 8.7% in 2017, while the share of buses at the age between 16 – 30 years decreased from 44.7% in 2016 to 44.0%. The share of registered buses above 30 years old amounted to 22.9% (in 2016 – 21.1%).

The **road transport** carried 1747.2 million tonnes of **goods** in 2017, i.e. by 13.0% more than in 2016 and transport performance in tonne-kilometres was higher by 14.8%. The share of hire or reward transport in the total transport amounted to 63.2%, while transport on own account accounted for 36.8%. The share of hire or reward transport in the total road transport performance amounted to 86.7% and the share of own account transport – 13.3%. Hire or reward transport carried 1104.2 million tonnes (15.7% more than in the previous year), while transport performance was higher by 15.6%. Transport on own account provided 643.0 million tonnes of goods (by 8.6% more than in 2016) and transport performance increased by 10.2%.

The achieved volume of goods carried in road transport in tonne-kilometres accounted for 17.5% of total road freight transport of European Union<sup>4</sup> which ranked Poland in the first place among 28 Member States of European Union, followed by Germany Spain. Poland had even larger share in international transport (over 30.7%) and was on the 1<sup>st</sup> position followed by Spain and Germany.

<sup>4</sup> Dane za 2017 r. (źródło: Eurostat - road\_go\_ta\_tott - stan na 11.09.2018 r.)

<sup>4</sup> Data for 2017 (source: Eurostat - road\_go\_ta\_tott - as of 11.09.2018).

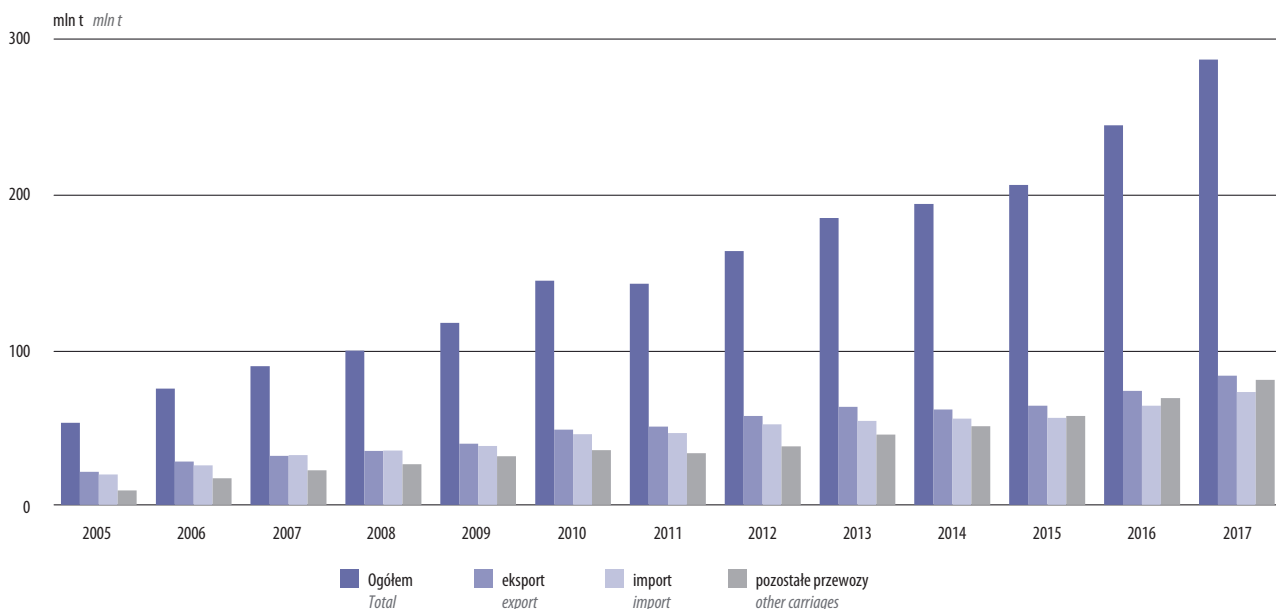


W 2017 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano wzrost przewozów krajowych<sup>5</sup> o 13,6% w tonach i o 12,6% w tonokilometrach. Przewozy międzynarodowe<sup>5</sup> były większe o 17,3% w tonach i o 16,9% w tonokilometrach, przez co udział transportu międzynarodowego w ogólnych przewozach wzrósł z 18,5% do 19,0% (liczony na podstawie ton) i z 63,3% do 64,2% (na podstawie tonokilometrów).

In 2017, there was noted all increase in carriage of goods in national transport<sup>5</sup> in comparison with 2016 (by 13.6% in tonnes and by 12.6% in tonne-kilometres). International transport<sup>5</sup> increased by 17.3% in tonnes and by 16.9% in tonne-kilometres. In comparison with 2016, the share of international transport in total transport grew from 18.5% up to 19.0% for tonnes and from 63.3% up to 64.2% for tonne-kilometres.

#### Wykres 4. Przewozy ładunków w międzynarodowym transporcie samochodowym

Chart 4. Transport of goods in international road transport



Dominujący udział zarówno w przewozach ładunków eksportowanych, jak i importowanych, podobnie jak przed rokiem, stanowiły przewozy do/z krajów Unii Europejskiej, w tym głównie w relacji z Niemcami.

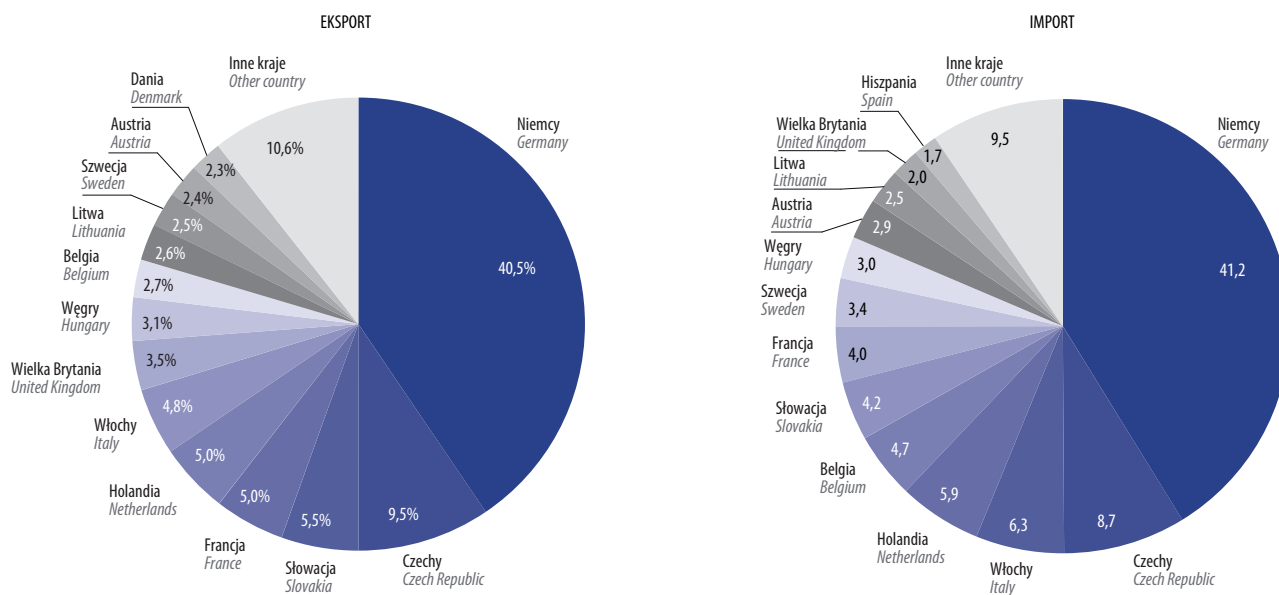
Similarly to the previous year, the dominant share both in export and in import of goods accounted for carriage to/from Member States of European Union, of which mainly in relation with Germany.

<sup>5</sup> Ustalono na podstawie wyników badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt. 20.

<sup>5</sup> On the basis of the results of a sample survey; see „Methodological Notes”, paragraph 20.

### Wykres 5. Struktura przewozów ładunków eksportowanych i importowanych według krajów w 2017 r. (na podstawie liczby ton)

Chart 5. Structure of export and import of goods by countries in 2017 (in tonnes)

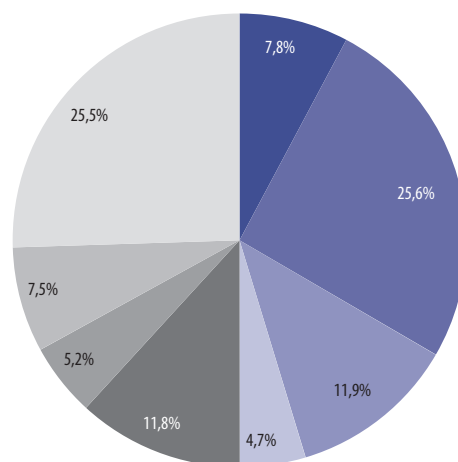
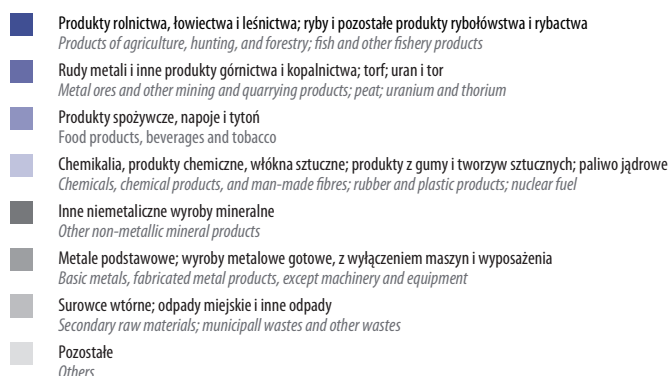


Największy wzrost przewozów<sup>5</sup> w transporcie samochodowym ogółem w stosunku do 2016 r. odnotowano w przewozach wyrobów włókienniczych i odzieżowych; skór i produktów skórzanych (o 31,1%), produktów spożywczych, napojów i tytoniu (o 26,8%), rud metali i innych produktów górnictwa i kopalnictwa; torfu; uranu i toru (o 18,3%), mebli; innych wyrobów, gdzie indziej niesklasyfikowanych (o 16,4%), produktów rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryb i pozostałych produktów rybołówstwa i rybactwa (o 15,0%) oraz koksu i produktów rafinacji ropy naftowej (o 14,0%). Spadek odnotowano w przewozach maszyn i sprzętu gdzie indziej niesklasyfikowanego (o 8,0%).

The greatest increase<sup>5</sup> in total road freight transport was noted compared to 2016 in carriages of textiles and clothing; leather and related products (31.1%), food, beverages and tobacco products (26.8%), metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium (18.3%), furniture; other products not classified elsewhere (16.4%), agriculture, hunting, forestry; fish and fishing products (15.0%) and coke and refined petroleum products (14.0%). The decreased was noted in carriage of machinery and equipment not classified elsewhere (by 8.0%).

## Wykres 6. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według grup ładunków w 2017 r. (na podstawie liczby ton)

Chart 6. Structure of road freight transport by group of goods in 2017 (in tonnes)



W 2017 r. w transporcie samochodowym zarobkowym dominujący udział (78,6% w tonach i 85,6% w tonokilometrach) posiadały przedsiębiorstwa zaliczane według Polskiej Klasyfikacji Działalności 2007 do sekcji H „Transport i gospodarka magazynowa”. Firmy te przewiozły 867,8 mln ton (o 14,0% więcej niż przed rokiem) i zrealizowały pracę przewozową na poziomie 258,7 mld tonokilometrów (o 13,1% większą niż w 2016 r.). Nadal w tych przedsiębiorstwach przeważały małe firmy (o liczbie pracujących do 9 osób), których udział wyniósł 60,7% w przewozach ładunków i 30,9% w pracy przewozowej wyrażonej w tonokilometrach. Taborem podmiotów transportowych o liczbie pracujących powyżej 9 osób przewieziono 341,1 mln ton, tj. o 15,1% więcej niż przed rokiem, natomiast wykonana praca przewozowa była wyższa o 12,5%.

Regularna **komunikacja autobusowa**<sup>6</sup> prowadzona była na 13,0 tys. linii krajowych o ogólnej długości 627,5 tys. km (w 2016 r. – 710,4 tys. km) oraz na 0,1 tys. linii międzynarodowych o długości 106,8 tys. km (w 2016 r. – 118,3 tys. km). W ogólnej liczbie linii krajowych dominowały linie podmiejskie, które stanowiły 81,7% (w 2016 r. – 79,2%).

Liczba autobusów<sup>6</sup> eksploatowanych przez jednostki transportu samochodowego zmniejszyła się wobec 2016 r. o 4,9% i wyniosła 15,2 tys. szt., a łączna pojemność była mniejsza o 4,5%. Autobusy posiadające homologację EURO-3 i dalsze stanowiły 47,8% ogólnej liczby tych pojazdów (w 2016 r. – 41,8%).

W 2017 r. **transportem autobusowym**<sup>6</sup> przewieziono 378,6 mln **pasażerów**, tj. o 3,0% mniej niż przed rokiem,

<sup>6</sup> Komunikacja w ruchu krajowym i międzynarodowym realizowana przez przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 9 osób; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

In 2017, the dominant share in road transport for hire or reward (78.6% in tonnes and 85.6% 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 867.8 million tonnes (by 14.0% more than last year) and they carried out transport performance at the level of 258.7 billion tonne-kilometres (by 13.6% more than in 2016). Small companies (employing no more than 9 persons) dominated in these enterprises, whose share amounted to 61.0% in transport of goods and 30.5% in transport performance in tonne-kilometres. The fleet of transport entities employing more than 9 persons carried 296.5 million tonnes (by 10.5% more than in the previous year), while the transport performance was higher by 15.4%.

Scheduled **bus services**<sup>6</sup> attended to 13.0 thousand national lines, with the total length of 627.5 thousand kilometres (710.4 thousand kilometres in 2016) and 0.1 thousand international lines of the total length 106.8 thousand kilometres (in 2016 – 118.3 thousand kilometres). Among the national lines, suburban lines dominated, which represented 81.7% of the total number of lines (79.2% in previous year).

The number of buses<sup>6</sup> used by the road transport entities decreased by 4.9% in comparison to 2016 and amounted to 15.2 thousand units, and the total capacity was lower by 4.5%. Buses possessed in homologation EURO-3 and more shared 47.8% of total number of these vehicles (in 2016 – 41.8%).

In 2017, **bus transport**<sup>6</sup> carried 378.6 million of **passengers**, which was 3.0% less than in the previous year, while the

<sup>6</sup> Bus service providing regular national and international traffic by entities employing more than 9 persons; excluding urban transport.

przy spadku pracy przewozowej w pasażerokilometrach o 1,2%. Zmniejszyły się przewozy pasażerów w komunikacji regularnej (o 2,2%), regularnej specjalnej (o 7,1%) oraz przewozy pozostałe (o 4,8%). W ramach komunikacji regularnej o 7,7% wzrosły przewozy z biletami jednorazowymi, a o 8,6% spadły przewozy z biletami miesięcznymi (zmniejszyły się zarówno przewozy z biletami pracowniczymi, jak i szkolnymi – odpowiednio o 5,9% i 9,1%).

Przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej były wyższe o 7,5% niż w 2016 r., a praca przewozowa w pasażerokilometrach wzrosła o 6,3%. Blisko 82% przewozów realizowanych było w ramach komunikacji regularnej, a około 18% stanowiły przewozy pozostałe (np. wycieczki). Największy udział w przewozach międzynarodowych w dalszym ciągu posiadały przewozy w relacjach z: Niemcami (45,6%), Czechami (15,7%), Austrią (9,4%), Węgrami (7,1%), Włochami (4,3%), Francją (3,1%), Wielką Brytanią (2,6%).

Wzrost przewozów pasażerów zanotowano w relacji z: Czechami (o 30,8%), Austrią (o 27,9%), Węgrami (o 19,0%), Niemcami (o 0,3%). Spadły natomiast przewozy do: Francji (o 17,7%), Wielkiej Brytanii (o 17,3%), Włoch (o 2,6%). Obserwowano również zwiększenie przewozów w relacji z krajami, których udział w ogólnych przewozach był nieduży, tj. z: Bośnią i Hercegowiną (o 74,6%), Grecją (o 51,6%), Ukrainą (o 47,8%), Albanią (o 41,9%), Belgią (o 30,4%), Słowenią (o 28,5%), Hiszpanią (o 16,6%), Chorwacją (o 15,6%). Zmniejszyły się przewozy do następujących krajów: Estonii (o 74,1%), Rumunii (o 41,2%), Norwegii (o 29,5%), Białorusi (o 21,2%), Szwecji (o 17,1%), Słowacji (o 2,7%).

W transporcie autobusowym<sup>6</sup> nadal największą rolę odgrywały przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób. Posiadały one 10,4 tys. autobusów o łącznej pojemności 601,2 tys. miejsc, co oznacza, że skupiały 68,6% autobusów oraz 74,3% pojemności tego taboru. Przedsiębiorstwa te przewiozły 293,6 mln pasażerów (o 5,3% mniej niż w 2016 r.) i wykonały pracę przewozową wynoszącą 14,7 mld pasażerokilometrów (o 4,5% mniej niż 2016 r.). W ramach komunikacji krajowej przedsiębiorstwa te przewiozły 290,3 mln pasażerów (o 5,3% mniej niż w roku poprzednim), a w komunikacji międzynarodowej – 3,3 mln pasażerów (o 3,1% więcej). Udział tych przedsiębiorstw w ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów wyniósł 77,5%, a w wykonanej pracy przewozowej – 77,7%.

W 2017 r. **komunikacja miejska**<sup>7</sup> realizowana była przez **przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej** na ogólnej długości linii komunikacyjnych większej o 2,2% niż w 2016 r. Komunikacja miejska dysponowała większą niż przed rokiem liczbą autobusów – o 145 szt. (o 1,2%), natomiast zmniejszyła się liczba tramwajów – o 128 szt. (o 3,8%) i trolejbusów – o 4 szt. (o 1,8%). Z ogólnej liczby autobusów ponad

<sup>7</sup> Prowadzona przez jednostki o liczbie pracujących powyżej 9 osób.

transport performance in passenger-kilometres was lower by 1.2% in comparison with 2016. Scheduled services decreased by 2.2%, as well as special scheduled services decreased by 7.1% and other carriage by 4.8%. Within scheduled services, carriage with single use tickets increased by 7.7%, while carriage with monthly tickets decreased by 8.6% (carriage with employee privilege tickets fell as well as with school tickets respectively by 5.9% and by 9.1%).

The carriage of passengers in international transport was 7.5% higher in comparison with 2016, and the transport performance in passenger-kilometres by 6.3%. Almost 82% of bus transport was realized within scheduled services and about 18% within other carriage (i.e. excursions). The biggest share in total carriage of passengers in international transport was still in relation to: Germany (45.6%), Czech Republic (15.7%), Austria (9.4%), Hungary (7.1%), Italy (4.3%), France (3.1%) and United Kingdom (2.6%).

The passenger carriage increased in relation to these countries: Czech Republic – by 30.8%, Austria – by 27.9%, Hungary – by 19.0%, Germany – by 0.3%, but decreased to: France – by 17.7%, United Kingdom – by 17.3% and Italy – by 2.6%. Moreover, the rise of carriage was noted in relation to the following countries, which share in total amount was minor: Bosnia and Herzegovina (by 74.6%), Greece (by 51.6%), Ukraine (by 47.8%), Albania (by 41.9%), Belgium (by 30.4%), Slovenia (by 28.5%), Spain (by 16.6%), Croatia (by 15.6%). The fall in carriage was in relation to the following countries: Estonia (by 74.1%), Romania (by 41.2%), Norway (by 29.5%), Belarus (by 21.2%), Sweden (by 17.1%), Slovakia (by 2.7%).

Enterprises employing more than 49 persons still played the greatest role within bus transport<sup>6</sup>. They owned 10.4 thousand buses with total capacity of 601.2 thousand seats, which means that they concentrated 68.6% of bus fleet and 74.3% of total capacity. Those enterprises carried 293.6 million of passengers (5.3% less than the previous year) and reached transport performance of 14.7 billion of passenger-kilometres (i.e. by 4.5% less than in 2016). Within national transport these enterprises carried 290.3 million of passengers (i.e. 5.3% less than in the previous year) and 3.3 million passengers within international transport (i.e. by 3.1% more than in 2016). The share of these enterprises in total transport amounted to 77.5% for the number of carried passengers and 77.7% for the transport performance.

In 2017, **urban transport**<sup>7</sup> was provided by **urban transport enterprises** in the entire transportation network with the length longer by 2.2% than in 2016. In comparison to the previous year the number of buses operated by the urban transport grew by 145 vehicles (i.e. by 1.2%), while the number of trams and trolleybuses lowered by 128 vehicles and 4 cars (i.e. 3.8% and 1.8% respectively). Vehicles aged 10

<sup>7</sup> Entities employing more than 9 persons.

61% stanowiły pojazdy w wieku do 10 lat. Podmioty komunikacji miejskiej posiadały 502 autobusy na alternatywne paliwo (w 10 województwach), tj. 4,2% ogólnej liczby tych pojazdów, w tym najwięcej autobusów użytkowano w województwach: śląskim (172 szt.), mazowieckim (105 szt.) i podkarpackim (95 szt.). Liczba autobusów komunikacji miejskiej przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych zmniejszyła się o 3,4%, a udział w ogólnej liczbie autobusów zmalał z 84,0% w 2016 r. do 80,2% w 2017 r. Wzrosła natomiast liczba tramwajów przystosowanych do przewozu tych osób – o 3,6% (ich udział w ogólnej liczbie tramwajów zwiększył się z 29,7% do 32,1%).

Taborem komunikacji miejskiej przewieziono 3739 mln pasażerów, tj. o 0,7% mniej niż w 2016 r. Ponadto przewozy w ramach komunikacji miejskiej prawie we wszystkich województwach świadczyły również przedsiębiorstwa komunikacji międzymiastowej. Autobusami tych firm (0,2 tys. pojazdów) przewieziono 14,2 mln pasażerów, tj. o 51,1% więcej niż przed rokiem.

Dominującą pozycję w komunikacji miejskiej<sup>7</sup> w 2017 r. posiadały nadal firmy o liczbie pracujących powyżej 49 osób. Firmy te w dalszym ciągu koncentrowały 93% liczby autobusów (11,2 tys. o łącznej pojemności 1211,4 tys. miejsc), 99,1% tramwajów (3,2 tys. szt. o liczbie miejsc 465,2 tys.) i 100% trolejbusów (0,2 tys. szt. o pojemności 19,5 tys. miejsc) oraz przewiozły 94,5% ogólnej liczby pasażerów (3636 mln).

W końcu 2017 r. długość linii warszawskiego **metra** nie zmieniła się wobec roku poprzedniego i wyniosła 29 km. Metro dysponowało taką samą liczbą wagonów jak przed rokiem, ale ich łączny przebieg był mniejszy o 3,2%. Liczba przewiezionych pasażerów zwiększyła się o 1,9% wobec 2016 r. i wyniosła 187,1 mln.

Według ewidencji Urzędu Lotnictwa Cywilnego ogólna **liczba samolotów** wykorzystywanych w kraju w lotnictwie cywilnym w 2017 r. wyniosła 1276 szt. i była większa o 24 szt. od stanu notowanego przed rokiem. W porównaniu z rokiem poprzednim zwiększyła się liczba samolotów odrzutowych (o 10 szt.), samolotów śmigłowych (o 8 szt.), a także samolotów turbośmigłowych (o 6 szt.). Transport lotniczy rozkładowy<sup>8</sup> dysponował 68 samolotami, tj. liczbą większą o 9 szt. niż przed rokiem. Ogólna liczba miejsc pasażerskich w samolotach zwiększyła się o 30,6%.

Regularna komunikacja lotnicza<sup>8</sup> prowadzona była w 2017 r. na 148 trasach (18 krajowych i 130 zagranicznych). Liczba krajów, z którymi utrzymywana była regularna komunikacja lotnicza wyniosła 39 i była większa o 2 kraje niż w 2016 r.

W 2017 r. **transportem lotniczym**<sup>8</sup> przewieziono 11 846 tys. **pasażerów**, tj. o 34,9% więcej niż przed rokiem. Zanotowa-

and less accounted for over 61% of total number of buses. Urban transport enterprises had 502 buses running on alternative fuels (in 10 voivodships), that means 4.2% of total amount of buses, of which the biggest number was operated in Śląskie voivodship (172 units), Mazowieckie (105 units) and Podkarpackie (95 units). The number of buses adjusted to carrying the disabled decreased by 3.4%, and its share in total amount of buses fell from 84.0% in 2016 to 80.2% in 2017. The total number of trams adjusted to carrying the disabled increased by 3.6% (its share in total number of trams increased from 29.7% in 2016 to 32.1% in 2017).

The urban transport fleet carried 3739 million of passengers, which was by 0.7% less than in 2016. Moreover the carriage of passengers in urban transport was realized almost in all voivodships by enterprises carried out interurban transport as the main activity. Buses of these companies (0.2 thousand of vehicles) carried 14.2 million of passengers i.e. by 51.1% more than in previous year).

Enterprises employing more than 49 persons still held the dominating position in urban transport<sup>7</sup> in 2017. These enterprises concentrated 93% of total number of buses (i.e. 11.2 thousand with the total capacity of 1211.4 thousand seats), 99.1% of trams (i.e. 3.2 thousand units with 465.2 thousand seats) and 100% of trolleybuses (i.e. 0.2 thousand units with the capacity of 19.5 thousand seats) and carried 94.5% of the total number of passengers (i.e. 3636 million).

Compared to 2016, the length the Warsaw of **metro** lines was not changed until the end of 2017 and amounted to 29 kilometres. The same number of railcars remained at the metro disposal, but their total wagon-kilometres were lower by 3.2% compared to the previous year. The number of carried passengers was by 1.9% more than in 2016 and amounted to 187.1 million.

According to the register of the Civil Aviation Office the total **number of aircrafts** used in Polish civil aviation in 2017 amounted to 1276 units and was higher by 24 units than it was noted in the previous year. In comparison to 2016 the growth was observed in propeller aircrafts (by 8 units), and turboprop aircrafts (by 6 units) as well as jet aircrafts (by 10 units). Scheduled air transport had<sup>8</sup> 68 aircrafts at its disposal, i.e. 9 units more in comparison with previous year. The total number of passenger seats in aircrafts increased by 30.6%.

In 2017 scheduled air transport<sup>8</sup> was carried out by airlines at 148 routes (18 national and 130 international). The number of countries to which scheduled air transport amounted to 39 and increased by 2 countries compared to 2016.

In 2017, **air transport**<sup>8</sup> carried 11.846 thousand **passengers**, i.e. 34.9% more than the previous year. The increase was ob-

8 Dotyczy polskich przewoźników.

8 With regard to Polish entities.

no wzrost przewozów zarówno w komunikacji międzynarodowej (o 38,8%), jak i w komunikacji krajowej (o 13,7%). Przewozy pasażerów transportem lotniczym rozkładowym (regularnym), których udział wynosił 63,8% (przed rokiem – 64,1%) wzrosły o 34,3%.

Przewozy ładunków **transportem lotniczym**<sup>8</sup> w 2017 r. wyniosły 52,7 tys. ton, tj. o 27,2% więcej niż w 2016 r. W komunikacji międzynarodowej odnotowano wzrost przewozów o 27,6%, natomiast w komunikacji krajowej przewozy ukształtowały się na poziomie jak w roku poprzednim. Udział transportu rozkładowego (regularnego) w ogólnych przewozach ładunków transportem lotniczym wyniósł 98,2% (przed rokiem – 98,0%).

**Ruch samolotów w portach lotniczych** w 2017 r. był wyższy o 7,4% niż w 2016 r. Liczba lotów samolotów obcych zwiększyła się o 7,2%, a liczba lotów samolotów polskich – o 7,6%. Liczba startów i lądowań lotnictwa handlowego wzrosła o 8,6%, natomiast lotnictwa ogólnego była niższa o 1,7%.

W 2017 r. **ruch pasażerów w portach lotniczych** (bez tranzytu) zwiększył się o 17,4% w porównaniu z 2016 r. W komunikacji międzynarodowej liczba obsługiwanych pasażerów była większa o 16,9%, a w komunikacji krajowej – o 22,2%. Samoloty polskie przewiozły 29,3% ogólnej liczby pasażerów (przed rokiem – 27,1%). Wzrost przewozów wystąpił w większości portów lotniczych, tj. w: Zielonej Górze (o 87,5%), Szczecinie (o 23,9%), porcie lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie (o 22,7%), Katowicach (o 21,3%), Wrocławiu (o 17,9%), Krakowie (o 17,1%), Gdańsku (o 15,2%), Lublinie (o 14,0%), Radomiu (o 11,0%), Poznaniu (o 9,0%), Rzeszowie (o 4,4%), porcie lotniczym Warszawa-Modlin (o 2,5%). Spadek przewozów odnotowano natomiast w portach lotniczych w Łodzi (o 11,9%) i Bydgoszczy (o 1,8%).

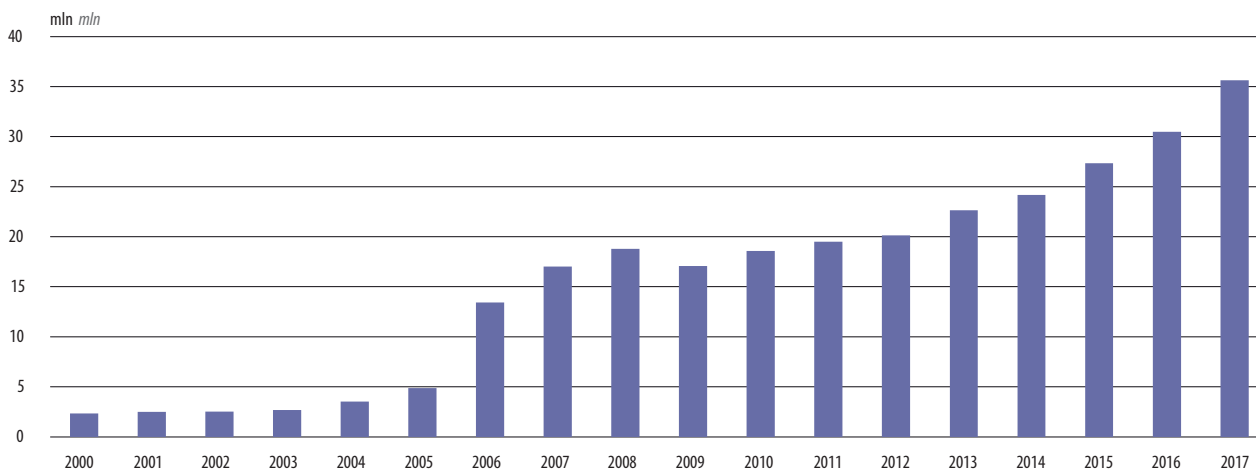
served in international air transport (by 38.8%), as well as in national air transport (by 13.7%). Carriage of passengers by scheduled air transport amounted to 63.8% of total air transport (64.1% last year) and their number has raised by 34.3%.

In 2017, 52.7 thousand tonnes of **cargo** were carried by **air transport**<sup>8</sup>, i.e. by 27.2% more than in 2016. International transport of goods grew by 27.6%, however national transport remained at the same level as in the previous year. Cargo carried by scheduled transport was not changed in comparison to the previous year and amounted to 98.2%

**Aircraft traffic at airports** was higher by 7.4% in comparison with 2016. The number of flights of foreign aircrafts increased by 7.2% and the number of flights of Polish aircrafts by 7.6%. The number of take-offs and landings of commercial flights increased by 8.6%, while general aviation's number of take-offs and landings decreased by 1.7%.

In 2017, **passenger traffic at airports** (without transit) increased by 17.4% in comparison with 2016. The number of passengers carried both in international and national air transport grew respectively by 16.9% and 22.2%. Polish aircrafts carried 29.3% of the total number of passengers (27.1% in the previous year). The increase in the passenger traffic was observed in most of airports: Zielona Góra – by 87.5%, Szczecin – by 23.9%, Warszawa (Frederic Chopin airport) – by 22.7%, Katowice – by 21.3%, Wrocław – by 17.9%, Kraków – by 17.1%, Gdańsk – by 15.2%, Lublin – by 14.0%, Radom – by 11.0%, Poznań – by 9.0%, Rzeszów – by 4.4%, Warszawa – Modlin – by 2.5%, decrease was observed in following airports: Łódź – by 11.9%, Bydgoszcz – by 1.8%.

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



**W portach lotniczych w 2017 r. przeładowano** o 10,9% ładunków (łącznie z pocztą) więcej niż w 2016 r. W ruchu międzynarodowym masa ładunków przeładowanych była większa o 9,1%, przy czym dla odprawionych do portów zagranicznych masa ładunków była większa o 16,0%, a dla przybyłych z portów zagranicznych – o 2,2%. Masa ładunków przeładowanych w ruchu krajowym zwiększyła się o 247,3%.

W 2017 r. **żeglugą śródlądową** przewieziono 5,8 mln ton ładunków, przy wykonanej pracy przewozowej wynoszącej 877,3 mln tonokilometrów. W porównaniu z 2016 r. przewozy były mniejsze o 7,0%, przy jednoczesnym zwiększeniu pracy przewozowej o 5,4%. Przewozy ładunków w transporcie międzynarodowym zmniejszyły się o 0,1%. Spadek dotyczył przewozów ładunków eksportowanych (o 6,5%), a ich udział w ogólnych przewozach w transporcie międzynarodowym zmniejszył się z 24,1% w 2016 r. do 22,5% w 2017 r. Przewozy ładunków między portami zagranicznymi były mniejsze o 1,0%, natomiast przewozy ładunków importowanych zwiększyły się dwukrotnie; ich udział w przewozach ładunków ogółem wzrósł z poziomu 1,1% w 2016 r. do 2,5% w 2017 r.

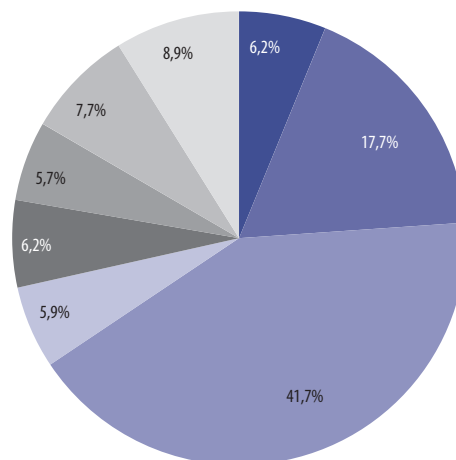
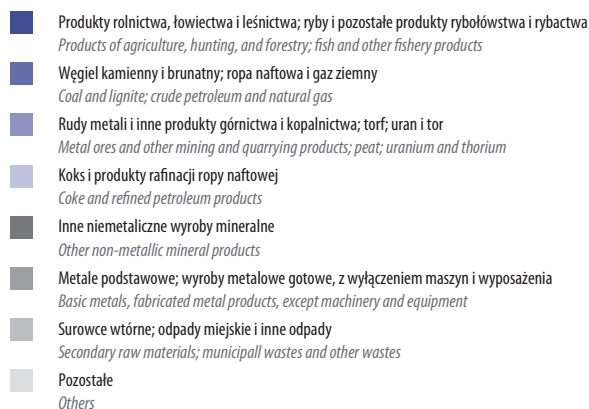
W transporcie krajowym odnotowano spadek przewozów ładunków (o 14,4%); ich udział w przewozach ładunków ogółem zmalał z poziomu 47,7% w 2016 r. do 43,9% w 2017 r.

In 2017 cargo (including postal consignments) **loaded and unloaded at airports** was by 10.9% more than in 2016. Volume of cargo reloaded in international traffic was bigger by 9.1%, whereas the volume of cargo departed to foreign airports increased by 16.0% and the volume of cargo arrived from foreign airports by 2.2%. The volume of total cargo reloaded in national traffic increased by 247.3%.

In 2017, **inland waterways** carried 5.8 million tonnes of goods and transport performance amounted to 877.3 million tonne-kilometres. In comparison with 2016 the carriage of goods were lower by 7.0%, at the same time transport performance increased by 5.4% compared to 2016. International transport of goods decreased by 0.1%. The drop concerned the carriage of the exported goods (by 6.5%) and their share in the total carriage of goods in international traffic decreased from 24.1% in 2016 to 22.5% in 2017. Foreign ports transport was lower by 1.0%, the weight of imported good twiced and their share in the total carriage of goods in international traffic decreased from 1.1% in 2016 to 2.5% in 2017.

National transport of goods fell also (by 14.4%), and its share in the total carriage of goods decreased from 47.7% in 2016 to 43.9% in 2017.

**Wykres 8. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według grup ładunków w 2017 r.**  
Chart 8. Structure of goods transport by inland waterways by groups of goods in 2017



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

Liczba **pasażerów** przewiezionych **żegluga śródlądową** wyniosła 1262,1 tys. i była mniejsza o 1,2% niż w 2016 r. Wykonana przy przewozach pasażerów praca przewozowa wzrosła o 6,7% w porównaniu z 2016 r. Podobnie jak przed rokiem wszystkie przewozy realizowane były w komunikacji krajowej, a średnia odległość na jaką przewieziono jednego pasażera wyniosła 14 km.

W 2017 r. **żegluga przybrzeżną** przewieziono 814,6 tys. **pasażerów**, tj. o 9,2% więcej w stosunku do roku poprzedniego, przy jednoczesnym spadku pracy przewozowej o 4,3%. Wszystkie przewozy realizowane statkami morskiej przybrzeżnej floty transportowej odbywały się w komunikacji krajowej, a średnia odległość przewozu jednego pasażera wyniosła 10 km.

**Morska flota transportowa** polskich armatorów i operatorów na koniec 2017 r. liczyła 94 statki o nośności (DWT) 2422,1 tys. ton (o 1,5% większej niż w 2016 r.) i pojemności brutto (GT) – 1741,0 tys. (o 2,5% większej w porównaniu z 2016 r.). Średni wiek statku w 2017 r. wyniósł 18 lat (przed rokiem – 17 lat).

Morską flotą transportową polscy przewoźnicy morscy **przewieźli** 8,3 mln ton **ładunków**, tj. o 13,9% więcej niż przed rokiem, natomiast praca przewozowa w tonokilometrach była większa o 13,6%. Żegluga regularną przewieziono 7,7 mln ton, notując wzrost przewozów na poziomie 16,3% (praca przewozowa zwiększyła się o 16,5%). W żegludze nieregularnej przewieziono 0,6 mln ton ładunków, tj. o 10,9% mniej (praca przewozowa była mniejsza o 20,7%). W relacji z portami polskimi przewieziono 7,1 mln ton ładunków, tj. o 12,7% więcej niż w 2016 r., przy czym wywóz ładunków z polskich portów był większy o 13,3%, a przywóz – większy o 12,0%. Pomiedzy portami zagranicznymi przewozy zwiększyły się o 27,7%.

Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego wzrosły o 16,6%, a ich udział w całości przewozów zwiększył się z 19,0% w 2016 r. do 19,5% w 2017 r. Pomiedzy portami polskimi przewieziono o 14,3% ładunków polskiego handlu zagranicznego więcej niż przed rokiem.

W 2017 r. **żegluga morską** przewieziono 644,0 tys. **pasażerów**, tj. o 2,0% więcej niż w 2016 r., przy jednoczesnym spadku pracy przewozowej o 0,1%. Średnia odległość przewozu jednego pasażera wynosiła 222 km (w 2016 r. – 227 km). Zdecydowana większość przewozów (94,1%) realizowana była w żegludze promowej, w której zanotowano wzrost o 0,2% w stosunku do 2016 r.

Do **polskich portów morskich** w 2017 r. zawinęło 19,5 tys. statków (o 3,0% więcej niż w 2016 r.), o łącznej pojemności

The largest share in total transport of goods by inland waterway (aggregated into 11 categories) had the carriage of metal ores and other products of mining and quarrying and mineral fuels.

The number of **passengers** carried by **inland waterways** amounted to 1262.1 thousand and was lower by 1.2% than in 2016. Transport performance of passenger carriage in passenger-kilometres increased by 6.7% compared to 2016. Similar like in previous year all carriage was carried out in domestic transport and average distance travelled by one passenger amounted to 14 km.

In 2017, **coastal shipping** companies carried 814.6 thousand **passengers**, i.e. by 9.2% more than in the previous year whereas the transport performance decreased by 4.3%. All the transport by the coastal shipping fleet was constituted the domestic traffic, and the average distance travelled by one passenger amounted to 10 km.

At the end of 2017, **maritime fleet** of the Polish owners and shipping operators comprised 94 ships with deadweight (DWT) of 2422.1 thousand tonnes (i.e. by 1.5% more than in 2016) and the gross tonnage (GT) of 1741.0 thousand (a growth of 2.5% as compared to 2016). In 2017, the average age of a ship was 18 years (17 years in the previous year).

Polish carriers **transported** 8.3 million tonnes of **freight** with the maritime cargo-carrying fleet, i.e. by 13.9% more than in the previous year, and the transport performance measured in tonne-kilometres grew by 13.6%. The freight carried as liner shipping service accounted for 7.7 million tonnes and increased by 16.3% (the corresponding transport performance grew by 16.5%). The freight carried as tramping service amounted to 0.6 million tonnes, i.e. by 10.9% less (the transport performance decreased by 20.7%) than in the previous year. The freight carried between seaports in Poland totalled 7.1 million, i.e. by 12.7% more than in 2016, in particular the volume of cargo leaving those ports increased by 13.3% and the cargo transported to them increased by 12.0%. The freight between the seaports abroad grew by 27.7%.

Foreign trade cargo transport increased by 16.6% and its share in the total freight increased from 19.0% in 2016 to 19.5% in 2017. The freight between Polish seaports as part of the foreign trade was by 14.3% higher than in previous year.

In 2017, **maritime shipping** companies carried 644.0 thousand **passengers** i.e. by 2.0% more than in 2016, which corresponded to a decrease of 0.1% in the transport performance volume. The average distance travelled per passenger amounted to 222 km (227 km in 2016). Majority of that transport (94.1%) represented ferry journeys that grew by 0.2% against 2016.

In 2017, **Polish seaports** accommodated 19.5 thousand ships (by 3.0% more than in 2016) with total net tonnage (NT)



netto (NT) 93,4 mln ton, tj. o 4,8% większej niż przed rokiem. Łączna nośność tych statków wyniosła 152,9 mln ton i była o 4,8% większa niż w 2016 r. Podobnie jak przed rokiem najwięcej statków posiadało banderę polską (4,9 tys.), bahamską (2,9 tys.), cypryjską (2,2 tys.), niemiecką (2,0 tys.).

**Obroty ładunkowe w polskich portach morskich** (międzynarodowy obrót morski i kabotaż) w 2017 r. wyniosły 78,1 mln ton, tj. o 7,1% więcej niż w poprzednim roku. Wzrost obrotów zanotowano w następujących kategoriach ładunkowych: kontenery duże (o 15,6%), ładunki należące do grupy pozostałe ładunki drobnicowe (o 13,3%), ładunki masowe ciekłe (o 11,8%), ładunki toczne samobieżne (o 6,3%) oraz ładunki toczne niesamobieżne (o 5,4%). Mniej przeładowano ładunków masowych suchych (o 1,8%).

W strukturze obrotów ładunkowych nadal największy udział miały ładunki masowe suche – 33,3% (w 2016 r. – 36,3%)

of 93.4 million tonnes, i.e. by 4.8% more than in previous year. Total deadweight of those ships amounted to 152.9 million tonnes, i.e. by 4.8% more than in 2016. Following the previous year's pattern, most of those ships hoisted the flag of Poland (4.9 thousand), Bahamas (2.9 thousand), Cyprus (2.2 thousand), Germany (2.0 thousand).

In 2017, **cargo traffic at Polish seaports** (international maritime traffic and cabotage) amounted to 78.1 million tonnes, i.e. by 7.1% more than in previous year. Increases were reported in respect of the following cargo groups: large containers (by 15.6%), other general cargo (by 13.3%), liquid bulk (by 11.8%), ro-ro self-propelled (by 6.3%), ro-ro non-self-propelled (by 5.4%). A drop was recorded in dry bulk (by 1.8%).

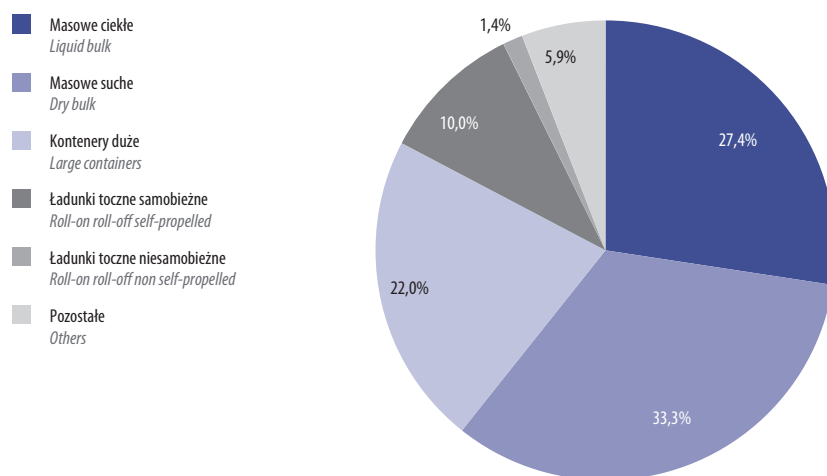
The structure of cargo traffic was still predominated by: dry bulk – 33.3% (36.3% in 2016), liquid bulk – 27.4% (26.2% in

### Wykres 9.

Chart 9.

### Struktura obrotów ładunkowych w portach morskich według kategorii ładunkowych w 2017 r.

Structure of cargo traffic by groups of cargo in 2017



oraz ładunki masowe ciekłe – 27,4% (w 2016 r. – 26,2%), a także kontenery duże – 22,0% (w 2016 r. – 20,3%).

Spośród portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, wzrost obrotów ładunkowych odnotowano w portach: Świnoujście (o 17,0%), Gdańsk (o 7,5%), Gdynia (o 3,5%) oraz Police (o 6,5%), spadek natomiast – w porcie Szczecin (o 1,9%). Udział tych portów w ogólnych obrotach ładunkowych w 2017 r. kształtował się następująco: Gdańsk – 43,5%, Gdynia – 23,5%, Świnoujście – 18,8%, Szczecin – 11,2% oraz Police – 2,4%.

2016) and large containers – 22.0% (20.3% in 2016), which is shown in the diagram below.

Among the Polish seaports that play the prime role in the national economy, increases of cargo traffic were noticed in the following seaports: Świnoujście (by 17.0%), Gdańsk (by 7.5%), Gdynia (by 3.5%) and Police (by 6.5%). However the port of Szczecin saw a decrease (by 1.9%). Those ports had the following shares in the total cargo traffic: Gdańsk – 43.5%, Gdynia – 23.5%, Świnoujście – 18.8%, Szczecin – 11.2% and Police – 2.4%.

W **międzynarodowym obrocie morskim** w 2017 r. przeładowano łącznie 75,9 mln ton ładunków, tj. o 7,2% więcej niż w 2016 r. Dominujący udział miały obroty z krajami Europy, tj. 66,1% (w 2016 r. – 68,7%). Obroty z krajami Unii Europejskiej stanowiły 47,2% (w 2016 r. – 52,6%), z których największy udział w ogólnych obrotach miały: Szwecja – 13,9%, Niemcy – 8,2%, Holandia – 6,5% oraz Wielka Brytania – 3,1%. Z pozostałych europejskich krajów największy udział w łącznych obrotach polskich portów miały Rosja – 14,7% oraz Norwegia – 4,1%. Z Azją obroty stanowiły 12,6% międzynarodowego obrotu morskiego portów polskich, z Afryką – 8,1%, z Ameryką Środkową i Południową – 6,8%, z Ameryką Północną – 4,2% oraz z Australią i Oceanią – 2,2%.

W 2017 r. **obrotów ładunków tranzytowych** wyniósł 12,8 mln ton i był większy o 8,9% niż w 2016 r. Wzrost obrotów zanotowano w następujących grupach: ładunki masowe suche (o 36,9%), kontenery duże (o 28,8%), których udział w ogólnych obrotach ładunków tranzytowych wzrósł z 50,1% w 2016 r. do 59,2% w 2017 r. oraz pozostałe ładunki drobnicowe (o 15,6%). Spadek obrotów zaobserwowano w kategorii masowe ciekłe (o 44,6%), ładunki toczne niesamobieżne (o 31,7%) oraz ładunki toczne samobieżne (o 4,3%).

Wzrost obrotu ładunków tranzytowych odnotowano w portach Gdańsk (o 14,1%) oraz Szczecin (o 3,6%), spadek zaś – w portach Świnoujście (o 6,4%) oraz Gdynia (o 5,2%). Podobnie jak przed rokiem, port Gdańsk posiadał największy udział w obrocie ładunków tranzytowych ogółem, który wyniósł 71,1% w 2017 r. (w 2016 r. – 67,8%).

**Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich** wyniósł w 2017 r. ponad 2,0 mln pasażerów i był większy o 4,8% w porównaniu z 2016 r. W porcie Świnoujście, który posiadał nadal największy udział w ruchu pasażerów (57,3%) zanotowano wzrost o 3,9%. W porcie Gdynia (udział w ruchu pasażerów – 32,9%) liczba pasażerów zwiększyła się o 8,8%. Wzrost ruchu pasażerów obserwowano również w portach: Szczecin (o 19,5%), Gdańsk (o 2,0%) oraz Trzebież (o 1,7%). Liczba pasażerów zmniejszyła się w portach Kołobrzeg (o 8,6%) oraz Międzyzdroje (o 7,9%). W porcie Darłowo przewozy pasażerów w ruchu międzynarodowym w 2017 r. nie wystąpiły. Podobnie jak w poprzednich latach, najwięcej wyjazdów i przyjazdów pasażerów zrealizowano w 2017 r. w relacji z portami szwedzkimi (91,3%) oraz niemieckimi (6,9%).

In 2017, **international maritime cargo traffic** amounted to 75.9 million tonnes i.e. by 7.2% more than in 2016, and was predominated by European partner ports with the share of 66.1% (68.7% in 2016). The traffic with the EU partner ports accounted for 47.2% (52.6% in 2016), the largest shares of them had: Sweden – 13.9%, Germany – 8.2%, Netherlands – 6.5%, the United Kingdom – 3.1%. Among other European countries it was Russia – 14.7% and Norway – 4.1% that prevailed in the international maritime traffic through Polish ports. The cargo handled in relation with partner ports in Asia accounted for 12.6% of the international maritime freight through Polish ports, Africa – 8.1%, South and Central America – 6.5%, North America – 4.2%, Australia and Oceania – 2.2%.

In 2017, **transit freight through the ports** amounted to 12.8 million tonnes and was by 8.9% higher than in 2016. Increases were observed in the following cargo groups: dry bulk (by 36.9%), large containers (by 28.8%) the contribution of which to the total transit traffic grew from 50.1% in 2016 to 59.2% in 2017, and other general cargo (by 15.6%). Decreases were noticed in liquid bulk (by 44.6%), ro-ro non-self-propelled (by 31.7%), ro-ro self-propelled (by 4.3%).

Increases in the transit freight were noticed in the ports of Gdańsk – by 14.1%, Szczecin – by 3.6% whereas decreases concerned the ports of Świnoujście – by 6.4% and Gdynia – by 5.2%. Following the previous year's pattern, the transit traffic prevailed in the port of Gdańsk with the share of 71.1% in 2017 (67.8% in 2016).

**International sea passenger numbers** exceeded 2.0 million persons in 2017 and were higher by 4.8% than in 2016. In Świnoujście that remained the busiest port (57.3%) the number of passengers increased by 3.9%. The port of Gdynia (contributing to 32.9% of the passenger traffic) the number of passengers increased by 8.8%. Similarly, increases were noticed also in the ports of: Szczecin (by 19.5%), Gdańsk (by 2.0%) and Trzebież (by 1.7%). The number of passengers decreased in the ports of: Kołobrzeg (by 8.6%) and Międzyzdroje (by 7.9%). No international passenger traffic was reported in Darłowo in 2017. Following the previous years' pattern, the largest number of passenger departures or arrivals occurred on routes with seaports in Sweden (91.3%) and Germany (6.9%).

W 2017 r. w **terminalach intermodalnych** zlokalizowanych na terenie Polski przeładowano łącznie 2,9 mln szt. kontenerów, z czego ponad 74% obsłużono w terminalach morskich. Dominowały kontenery 40', których udział wyniósł prawie 58%. W ogólnej liczbie przeładunków udział poszczególnych gałęzi transportu kształtował się następująco: transport morski – 38%, transport samochodowy – 36%, transport kolejowy – 26%. W terminalach morskich w transporcie lądowym dominował transport samochodowy, w którym przeładowano ponad 71% kontenerów obsłużonych w ramach ich działalności. Z ponad 60,8 mln ton ładunków skonteneryzowanych przeładowanych w terminalach intermodalnych, największy udział stanowiła grupa towarów mieszanych, bez spożywczych (14%).

W 2017 r. transportem samochodowym intermodalnym przewieziono 11,9 mln ton ładunków w kontenerach. Udział przewozów krajowych wyniósł 98%. Najwięcej ładunków transportem samochodowym intermodalnym krajowym przewieziono do/z województwa pomorskiego (19,9%), łódzkiego (18,7%) i wielkopolskiego (12,6%). W transporcie samochodowym intermodalnym międzynarodowym dominowały przewozy do/z Niemiec (66,9%).

W ramach **transportu intermodalnego transportem kolejowym** przewieziono o 14,6% kontenerów (z ładunkami i pustych) więcej niż w 2016 r., przy czym w większym stopniu wzrosła liczba kontenerów w komunikacji międzynarodowej (o 22,2%) niż w komunikacji krajowej (o 0,3%). Udział komunikacji międzynarodowej w liczbie przewiezionych kontenerów wzrósł z 64,9% w 2016 r. do 69,3% w 2017 r. Masa przewiezionych ładunków w kontenerach była większa o 17,0% niż w 2016 r. (w komunikacji krajowej – o 4,3%, a w międzynarodowej – o 23,9%). Liczba przewiezionych nadwozi samochodowych „swap body” zwiększyła się o 27,0%, natomiast liczba naczep ciężarowych była mniejsza o 40,9%. Udział masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewiezionych transportem kolejowym wyniósł 6,1% (w 2016 r. – 5,7%).

In 2017, out of 2.9 million containers transshipped in **intermodal terminals** located in Poland, 74% were handled in maritime terminals. 40' containers predominated, with a share of almost 58%. In total number of transshipments following transport modes constituted: maritime transport – 38%, road transport – 36%, rail transport – 26%. Road transport was the dominant mode in the land traffic through the maritime terminals, and 71% containers were transshipped as part that activity. Out of 60.8 million tonnes of containerized loads transshipped in intermodal terminals, the largest share was constituted by the group of mixed goods, without food (14%).

In 2017, 11.9 million tonnes of cargo in containers were carried in intermodal road transport. National transport constituted 98%. The largest amount of cargoes carried by national intermodal road transport was transported to/from Pomorskie voivodship (19.9%), Łódzkie voivodship (18.7%) and Wielkopolskie (12.6%). International intermodal road transport was dominated by transport to/from Germany (66.9%).

Within **railway intermodal transport**, there were carried by 14.6% containers (loaded and empty) more than in 2016, while the increase the number of containers in international transport achieved a higher degree (by 22.2%), than in national transport (by 0.3%). The share of international transport in total number of containers increased from 64.9% in 2016 to 69.3% in 2017. Transport of goods by tonnes in containers was higher by 17.0% than in 2016 (in national transport by 4.3%, as well as in international transport by 23.9%). The number of carried semi-trailers increased by 27.0%, and the number of carried swap bodies lowered by 40.9%. The share of the intermodal transport of cargo weight in total weight of cargo carried by rail transport amounted to 6.1% (5.7% in 2016).



## Uwagi metodologiczne

1. Publikacja zawiera dane statystyczne za 2017 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, konserwację 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;
- o ruchu granicznym pojazdów;
- o wypadkach drogowych.

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 – 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 2017, 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,
- goods road transport 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 Office,
- border traffic of vehicles,
- road accidents.

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

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

2. Data contained in the publication come from the reports by the Central Statistical Office (Statistics Poland), 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 – from the Central Register of Vehicles maintained by Ministry of Digitalization, road accidents – from the SEWiK system kept by the General Police Headquarters,

- portach morskich (z wyłączeniem tablic 1(135), 7(141) i 8(142)) 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 Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich (EUROSTAT).
  - Informacje zawarte w Aneksie o ruchu granicznym pojazdów zostały opracowane na podstawie danych z ewidencji Straży Granicznej.
- 3. Przychody z całokształtu działalności** obejmują:
- 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;
  - przychody ze sprzedaży towarów i materiałów (tj. nabytych w celu odsprzedaży w stanie nieprzetworzonym rzeczowych aktywów obrotowych oraz produktów wytworzonych przez jednostkę, jeśli sprzedawane są one w sieci własnych sklepów obok towarów obcej produkcji);
  - przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów wpływające na wynik finansowy ustala się w wartości wyrażonej w rzeczywistych cenach sprzedaży z uwzględnieniem upustów, rabatów i bonifikat, bez podatku od towarów i usług;
  - pozostałe przychody operacyjne, tj. 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;
- seaports (excluding tables 1(135), 7(141) and 8(142)) 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 database and data disseminated by the European Commission and Statistical Office of the European Communities (EUROSTAT).
  - Information on border traffic of vehicles, contained in the Annex, have been prepared on the basis of data received from the Border Guard Headquarters.
- 3. Revenues from total activity** include:
- net revenues from the sale of products within country and for export which have been manufactured by the entity (finished products, semi-finished products and services) as well as packaging, equipment and third party services if the customers are invoiced for the foregoing together with the purchased products;
  - revenues from sale of goods and materials, i.e. current assets purchased for resale in a non-processed condition and products manufactured by the entity if they are sold by shops within the company’s network along with goods manufactured by other manufacturers;
  - revenues from sales of products, goods, and materials which have an influence on the financial result are expressed in actual sales prices taking into account discounts in the form of rebates and reductions, excluding the value added tax;
  - other operating revenues i.e. revenues indirectly connected with the operating activity of the entity, in particular: profits from the sale of non-financial fixed assets (fixed assets, assets under construction, intangible fixed assets, investments in real estate and rights), assets (cash) received free of charge, including donated assets, as well as damages, reversed provisions, adjustments of the depreciation value for non-financial assets, income from social activities, income from the rent or lease of fixed assets and investment in real estate and rights;

- przychody finansowe, tj. 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, nadwyżkę 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.

- W transporcie kolejowym – wpływy za przewozy ładunków i pasażerów kolejami normalnotorowymi (łącznie z szerokotorowym), bez kolei wąskotorowych, które od 2016 r. nie wykonywały przewozów.
- W transporcie samochodowym towarowym – wpływy za przewozy ładunków realizowane we własnym zakresie przez przewoźnika oraz za wynajem taboru łącznie z kierowcą.
- 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).
- W transporcie rurociągowym – wpływy za przetłoczenie ropy i produktów naftowych oraz gazu ziemnego.
- W transporcie lotniczym – wpływy za przewozy ładunków (tj. przesyłki towarowe, pocztowe i bagaż płatny) i pasażerów przewiezionych w lotach rozkładowych, dodatkowych i wynajętych na liniach krajowych oraz zagranicznych.
- W żegludze śródlądowej – wpływy za przewozy ładunków i pasażerów taborem pływającym żeglugi śródlądowej po drogach wodnych polskich i obcych.
- 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.

- financial revenues i.e. amounts due in respect of dividends and share in profits, interest on loans granted, interest on time deposits, default interest, profits from the sale of investments, reduction of write-offs relating to investments due to the fact that the reasons resulting in permanent loss of their value have ceased to exist (whether partially or totally), surplus of foreign exchange gains over losses.

**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.

- 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.
- In goods road transport – revenues from goods transport include revenues from transport of goods for hire or reward.
- 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).
- In pipeline transport – revenues from pumping crude oil and petroleum products as well as natural gas.
- In air transport – revenues from freight transport (i.e. transport of goods, postal parcels and paid luggage) and passengers carried in scheduled flights, additional and rented domestic and international lines.
- In inland waterway transport – revenues from goods and passenger transport by inland waterway fleet in inland waters in Poland and abroad.
- 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 obejmują:

- koszt własny sprzedanych produktów, towarów, materiałów związany z podstawową działalnością operacyjną, do którego zaliczono wartość sprzedanych towarów i materiałów oraz koszty ogółem, pomniejszone o koszt wytworzenia świadczeń na własne potrzeby jednostki i skorygowane o zmianę stanu produktów;
- pozostałe koszty operacyjne, tj. koszty związane pośrednio z działalnością operacyjną jednostki, a w szczególności: stratę ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych, amortyzację oddanych w dzierżawę lub najem środków trwałych i środków trwałych w budowie, 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 zobowiązanie (straty z transakcji gospodarczych w toku), odpisy aktualizujące wartość aktywów niefinansowych, koszty utrzymania obiektów działalności socjalnej, darowizny lub nieodpłatnie przekazane aktywa trwałe;
- koszty finansowe, tj. m.in. odsetki od zaciągniętych kredytów i pożyczek, odsetki i dyskonto od wyemitowanych przez jednostkę obligacji, odsetki za zwłokę, stratę ze zbycia inwestycji, odpisy z tytułu aktualizacji wartości inwestycji oraz nadwyżkę ujemnych różnic kursowych nad dodatnimi.
- Koszty ogółem obejmują koszty działalności eksploatacyjnej, poniesione w okresie sprawozdawczym, zgrupowane według układu rodzajowego.

**5. Wynik finansowy brutto** (zysk lub strata) – stanowi różnicę między przychodami netto osiągniętymi ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów, a kosztami poniesionymi na ich uzyskanie, skorygowaną o saldo zysków i strat nadzwyczajnych.

**Wynik finansowy netto** (zysk lub strata) otrzymuje się po pomniejszeniu wyniku finansowego brutto o obowiązkowe obciążenia, tj. podatek dochodowy od osób prawnych i fizycznych i płatności z nimi związane na podstawie odrębnych przepisów (np. wpłaty z zysku po opodatkowaniu podatkiem dochodowym na rzecz budżetu państwa dokonywane przez przedsiębiorstwa państwowe i jednoosobowe spółki skarbu państwa). Wpływający na wynik finansowy podatek dochodowy za dany okres sprawozdawczy obejmuje: część bieżącą i część odroczoną. Część odroczona stanowi różnicę między stanem rezerw i aktywów z tytułu podatku odroczonego (w związku z przejściowymi różnicami między wynikiem finansowym brutto a podstawą opodatkowania, wynikającymi z odmienności momentu ujęcia przychodu i kosztu zgodnie z przepisami o rachunkowości a przepisami podatkowymi) na koniec i początek okresu sprawozdawczego.

**4. Costs of obtaining revenues** from total activity include:

- prime costs of products, goods and materials sold, connected with the main operating activity, which includes the value of sold goods and materials, as well as the total costs decreased by the cost generating benefits for the needs of the entity and corrected by the change in product inventories;
- other operating costs i.e. costs connected indirectly with the operational activity of the unit, in particular: loss on the sale of non-financial assets, depreciation of leased or rented fixed assets and assets under construction, unplanned write-offs (write-offs by virtue of a permanent loss of value), penalties, fines, indemnities paid, partially or fully written off liabilities related to bankruptcy, composition, restructuring proceedings, reserves made for future certain liabilities or liabilities, which are likely to occur loss on current business transaction), write-offs updating the value of non-financial assets, costs of maintaining premises required for social activity, donations or fixed assets received free of charge;
- financial costs, i.e. among others interest from contracted credits and loans, interest and discount on bonds issued by the entity, default interest, loss on the sale of investments, write-offs updating the value of investment and the surplus of foreign exchange losses over gains.
- Total costs comprise the costs of exploitation activities, incurred within the reporting period, grouped by type of costs.

**5. The gross financial result** (profit or loss) – represents the difference between net income gained from the sale of products, goods and materials and costs bore for their obtaining, corrected by the balance of extraordinary profits and losses.

**The net financial result** (profit or loss) is derived after decreasing the gross financial result by obligatory encumbrances, i.e. the income tax on legal and natural persons as well as other payments resulting from other regulations (e.g. payable out of profits after taxation with income tax to the benefit of the state budget by state owned enterprises and sole-shareholder companies of the State Treasury). The income tax affecting the financial result relating to a given reporting period is composed of a current part and a deferred part. The deferred part constitutes a difference between provisions and assets relating to defer tax (pertaining to timing differences between gross financial result and taxable base due to different moments of reporting income and costs in accordance with the Accounting Act and tax regulations) as at the end and beginning of the reporting period.



**6. 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** są to rzeczowe aktywa obrotowe, do których zalicza się:

- materiały – surowce, materiały podstawowe i pomocnicze, półfabrykaty obcej produkcji, opakowania, paliwo, części zamienne i odpadki;
- produkty gotowe – własnej produkcji: wyroby gotowe, wykonane usługi, prace naukowo-badawcze, prace projektowe, geodezyjno-kartograficzne, roboty zakończone, w tym także budowlano-montażowe itp.;
- produkcję nie zakończoną – produkcję w toku oraz półfabrykaty, tj. niegotowe jeszcze produkty własnej produkcji, a także wykonywane roboty, usługi itp. przed ich ukończeniem;
- towary – rzeczowe składniki majątku nabyte w celu odsprzedaży;
- zaliczki na dostawy – środki pieniężne przekazane dostawcom, których rozliczenie nastąpi po zrealizowaniu zamówionych dostaw zapasów lub wykonaniu usługi.

**Należności krótkoterminowe** obejmują ogół należności z tytułu dostaw i usług oraz całość lub część należności z innych tytułów niezaliczonych do aktywów finansowych, a które stają się wymagalne w ciągu 12 miesięcy od dnia bilansowego.

**Inwestycje krótkoterminowe** są krótkoterminowymi aktywami nabytymi w celu osiągnięcia korzyści ekonomicznych wynikających z przyrostu wartości tych aktywów.

**Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe** są rozliczeniami, które trwają nie dłużej niż 12 miesięcy od dnia bilansowego.

**7. Zobowiązania** są wynikającym z przeszłych zdarzeń obowiązkiem wykonania świadczeń o wiarygodnie określonej wartości, które powodują wykorzystanie już posiadanych lub przyszłych aktywów jednostki i obejmują:

- zobowiązania krótkoterminowe – są ogółem zobowiązań z tytułu dostaw i usług, a także całości lub części pozostałych zobowiązań, które stają się wymagalne w ciągu 12 miesięcy od dnia bilansowego;
- zobowiązania długoterminowe – zobowiązania, których okres spłaty na dzień bilansowy jest dłuższy niż rok, z wyjątkiem zobowiązań z tytułu dostaw i usług.
- **Kredyty i pożyczki** – obejmują ogólną wartość niespłaconych kredytów i pożyczek, zarówno bankowych jak też i z innych źródeł.

**6. Current assets** are part of the property controlled and used by an entity in its operating activity whose value has been determined in a reliable manner resulting from past events and bound to generate economic benefits to the entity in the future. They include: stock (circulating or current fixed assets) and short-term: dues, investments and inter-period settlements.

**Stocks** are circulating as current fixed assets, which include:

- materials – raw materials, basic and auxiliary materials, semi-finished products made by others, packages, fuel, spare parts and waste;
- finished products – own production: finished products, rendered services, scientific and research studies, planning, geodesic and cartography works, finished works, including also construction works, etc.;
- non-finished production – production in progress and semi-finished products, i.e. still unfinished products of own production, as well as performed works, services etc. before they are finished;
- goods – material components of the assets acquired with the purpose of re-sale;
- advance payments for deliveries – financial resources transferred to suppliers, which will be settled after the completion of ordered stocks or the perform of service.

**Short-term dues** include total debts from deliveries and services and the whole or part of other debts, which are not financial assets, with the maturity of twelve months as of the balance sheet date.

**Short-term investments** are short-term assets acquired for the purpose of generating economic benefits owing to the increase in the value of these assets.

**Short-term accruals** are the prepayments made for the period up to twelve months as of the balance sheet date.

**7. Liabilities** are obligations resulting from past events entailing the provision of a consideration whose value has been determined in a reliable manner, which involve the use of an entity's current or future assets. They include:

- short-term liabilities are total trade creditors and the whole or part of other liabilities with the maturity of twelve months as of the balance sheet date;
- long-term liabilities are total liabilities with the maturity of more than twelve months as at the balance sheet date, apart from trade creditors.
- **Credits and loans** include the total value of unpaid credits and loans, both from banks and from other sources.

**8. Wskaźnik rentowności obrotu brutto** – jest to relacja wyniku finansowego brutto do przychodów z całokształtu działalności, wyrażona w procentach.

**9. Wskaźnik rentowności obrotu netto** – jest to relacja wyniku finansowego netto do przychodów z całokształtu działalności, wyrażona w procentach.

**10. Wskaźnik poziomu kosztów:**

- z całokształtu działalności – relacja kosztów uzyskania przychodów z całokształtu działalności do przychodów z całokształtu działalności, wyrażona w procentach;
- ze sprzedaży produktów (wyrobów, robót i usług) – relacja kosztów sprzedaży własnej produkcji i usług do przychodów ze sprzedaży własnej produkcji i usług, wyrażona w procentach.

**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, niezależnie od tego czy są uczniami szkół zawodowych, czy też nie. Uczniowie nie są zaliczani do zatrudnionych.

**12. Do wynagrodzeń** zalicza się: wynagrodzenia osobowe, wynagrodzenia bezosobowe, wynagrodzenia agencjno-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 przestoju płatnych;
- zasiłki chorobowe (wypłacane ze środków zakładu pracy), świadczenia deputatowe, odszkodowawcze i inne.

Do obliczenia **przeciętnych wynagrodzeń miesięcznych** przyjęto wynagrodzenia osobowe (bez wynagrodzeń osób wykonujących pracę nakładczą oraz uczniów, a także osób zatrudnionych za granicą) łącznie z wypłatami z zysku do

**8. The profitability rate of gross turnover** constitutes the relation of gross financial result to revenues from total activity, expressed in percents.

**9. The profitability rate of net turnover** constitutes the relation of net financial result to revenues from total activity, expressed in percents.

**10. The cost level indicator:**

- from total activity is the relation of the costs of obtaining revenue from total activity to revenues from total activity, expressed in per cents;
- from the sale of products (goods, works and services) is the relation of the costs of sale of own products and services to revenues from the sale of own products and services, expressed in per cents.

**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, disregarding whether they are vocational school students or not. Apprentices are not counted as employees.

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

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

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

**The average monthly wages and salaries** were calculated assuming personal wages and salaries (excluding wages and salaries of persons engaged in outwork as well as apprentices and persons employed abroad) together with

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, żeglugą śródlądową i transportem morskim** w podziale na **grupy ładunków** 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.

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

**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 te spółki PKP oraz przez inne podmioty, które otrzymały licencje na transport kolejowy. Dane te obejmują sumę masy brutto wszystkich przesyłek handlowych i służbowych (tj. łącznie z wagą opakowań, a w przypadku przewozów w kontenerach również łącznie z wagą kontenerów) przewiezionych w wagonach towarowych w komunikacji wewnętrznej (krajowej) i międzynarodowej wszystkimi rodzajami pociągów. Do przesyłek przewożonych w komunikacji wewnętrznej (krajowej) zaliczono wszystkie przesyłki handlowe i służbowe, wagonowe i drobne, z wyjątkiem przesyłek przewożonych w komunikacji międzynarodowej. W tablicy I od 2003 r. w liczniku podano wielkość przewozów ładunków bez

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 the and sea 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.

**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 (data concerning 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).

**15. Data on railway transport of goods** regard 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 these enterprises of PKP and by other entities, which acquired the railway transport licence. The data include the sum of the gross weight of all commercial and official consignments (i.e. together with the weight of the packages, and in the case of transport in containers together with the weight of the containers) transported in wagons in national and international transport by all types of trains. Consignments in national transport include all commercial and official consignments, wagonloads and small parcels, with the exception of consignments in international transport. In the table I, from 2003 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,

przewozów manewrowych, a w mianowniku – łącznie z przewozami manewrowymi, tj. przewozami wykonywanymi na krótkie odległości, polegającymi głównie na przemieszczaniu wagonów z kopalń na tory i punkty zdawczo-odbiorcze.

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

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

**Uwaga:** Niektóre ww. przesyłki według metodologii Eurostatu - Rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego dotyczące przewozów ładunków, pasażerów i wypadków (Dz. Urz. WE L 14 z 21.01.2003 r. z późn. zm.) nie są zaliczane do komunikacji międzynarodowej (transportu międzynarodowego). Przez pojęcie transport międzynarodowy według tej metodologii rozumie się tylko przesyłki przewożone w ramach eksportu i importu drogą lądową oraz przesyłki tranzytowe przeładowywane w portach morskich (w zależności od kierunku zaliczane do eksportu lub do importu). Przesyłki tranzytowe przewożone drogą lądową stanowią odrębną kategorię przewozów. Przesyłki nadane do przewozu za granicę (eksport) lub przyjęte z zagranicy (import) przez porty morskie są uwzględniane w komunikacji wewnętrznej (krajowej).

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** obejmują wszystkich pasażerów przewiezio-

that in principal involve the movements of wagons from mines to railway network, as well as to delivery and collection points.

**Consignments** carried by **international transport** included:

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

**Note:** Some of consignments, mentioned above, are not included in international transport by Eurostat's methodology – Council Regulation (EC) No 91/2003 of the European Parliament and of the Council of 16 December 2002 on railway transport statistics according to the carriage of goods and passengers and fatalities (OJ L 14 of 21 January 2003 as amended). Eurostat's methodology understands consignments in international transport as all consignments transported within exports and imports by land and consignments in transit transhipped in seaports (depend on direction – including to export or import). Transit consignments carried by land are included in a separate category of the carriage. Consignments sent abroad (exports) or received from abroad (imports) through seaports are included in national transport.

**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** includes all passengers carried by the PKP (until 2000 by the PKP

nych przez PKP (do 2000 r. – przez przedsiębiorstwo PKP, w 2001 r. – przez spółki przewozowe PKP powstałe w wyniku restrukturyzacji tego przedsiębiorstwa), a od 2002 r. ponadto przez podmioty, które uzyskały licencje na transport kolejowy na sieci kolei normalnotorowych i wąskotorowych pociągami osobowymi, pospiesznymi i ekspresowymi (łącznie z pasażerami przewiezionymi w wagonach sypialnych i w wagonach z miejscami do leżenia) z biletami płatnymi oraz pasażerów korzystających 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 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.

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

companies, in 2001 – by transport enterprises of PKP created as a result of restructuring of the company) and from 2002 also by entities, which acquired the railway transport licence on the standard and narrow gauge railway network, by passenger, fast and express trains (including passengers transported in sleeping cars and in wagons with berths) 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 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 in transport of passengers with paid tickets in national and international transport and in carriage of passengers using free charge tickets on the basis of separate provisions of law.

The amount of passenger-kilometres is calculated:

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

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

- 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.

**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 2017 r. poz. 1440) na następujące kategorie:

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

Do **dróg krajowych** zalicza się:

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

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

Do **dróg wojewódzkich** zalicza się drogi inne niż podano wyżej, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. Zaliczenie do kategorii

- 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.

**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 2017 item 1440), into the following categories:

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

**National roads** include:

- motorways and expressways, as well as roads which are designated to be upgraded to motorway or expressway status;
- international roads;
- roads constituting other links to ensure continuity of the national road network;
- access roads leading to generally accessible border crossings serving international 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;
- roads with a military significance.

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, and roads with a military significance not included among state roads. a road is classified

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.

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

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

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

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

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

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

**19. 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).

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

**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).

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 is 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.



**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(71)) 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.

W tablicach 33(72)-51(90) 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 wg krajów) uzyskano informacje w odniesieniu do co najmniej 10 pojazdów.

**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 03.02.2012 – 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 2 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2017 r. Informacje pozyskiwane były na formularzu o symbolu TD-E „Kwestionariusz tygodniowy o przewozach ładunków pojazdem samochodowym”.

**Operat losowania pojazdów** na rok 2017 był przygotowywany w oparciu o otrzymane wyciągi z centralnej ewidencji pojazdów według stanu na koniec września i grudnia 2016 r. oraz marca i czerwca 2017 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:

**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(71)) 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.

Tables 33(72)-51(90) 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.

**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 2 January 2017 to 31 December 2017. Information was obtained on the form TD-E ‘Weekly questionnaire on carriage of goods by the road motor vehicle’.

**The frame of vehicles** for 2017 was prepared on the basis of received extract from central vehicle register as of the end of September and of December 2016 as well as of March and of June 2017.

**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 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. Samochody ciężarowe posiadały w próbie 56,0% udziału, a ciągniki siodłowe – 44,0% udziału. Próba pojazdów została zaalokowana proporcjonalnie do pierwiastka z liczby pojazdów danej kategorii w danym województwie. Po wylosowaniu, próba dla każdego kwartału została podzielona losowo równomiernie na 13 tygodni.

W 2017 r. próba liczyła 50,0 tys. pojazdów, tj. 28,0 tys. samochodów ciężarowych i 22,0 tys. ciągników siodłowych, co stanowiło około 8% ogólnej liczby pojazdów w operacie.

W próbie zaobserwowano, że:

- 37,6% stanowiły pojazdy zbadane i użytkowane w tygodniu sprawozdawczym;
- 19,8% - pojazdy zbadane, ale nieużytkowane w tygodniu sprawozdawczym z powodu naprawy, braku kierowcy czy ładunku lub innych przyczyn);
- 14,3% - przypadki wynikające z wadliwego operatu, tj. pojazdy nieprzystosowane do przewozu ładunków (1,2%), pojazdy zezłomowane (0,8%), pojazdy w posiadaniu nieznanego użytkownika (10,8%) oraz kwestionariusze zwrócone przez pocztę (1,5%);
- 28,3% - pojazdy, dla których właściciele lub użytkownicy odmówili udziału w badaniu lub nie było z nimi kontaktu.

W 2017 r. wskaźnik odpowiedzi<sup>1</sup> kształtował się na poziomie 71,7%, a wskaźnik jakości rejestru<sup>2</sup> (który umożliwia oszacowanie błędu nadmiernego pokrycia) wyniósł 80,0%.

**Uogólnienie wyników** polega na tym, że wagę początkową stanowiącą odwrotność prawdopodobieństwa wylosowania danego pojazdu koryguje się ze względu na braki odpowiedzi<sup>3</sup> oraz błędy operatu. Uogólnione wyniki prezentują aktywność pojazdów użytkowanych w okresie sprawozdawczym.

1 „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).

2 „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).

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

- 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 was constitute by 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 share of lorries in the sample amounted to 56.0%, and the share of road tractors was 44.0%. The selected sample of vehicles was distributed in proportion to root of number of vehicles in the particular stratum in the given voivodship. After sampling, the sample for each quarter was evenly divided into 13 weeks at random.

In 2017, the sample numbered 50.0 thousand vehicles, i.e. 28.0 thousand lorries and 22.0 thousand road tractors. It accounted for above 8% of the total number of vehicles in the frame.

It was noted in the sample, that:

- 37.6% was represented by vehicles observed and used in the reporting week,
- 19.8% - vehicles observed, but not used in the reporting week because of temporary repair, no driver or no work as well as other reasons,
- 14.3% - cases resulting from wrong information in the frame i.e. vehicles not adjusted to carrying goods (1.2%), scrapped vehicles (0.8%), vehicles with unknown user (10.8%) and questionnaires returned by the post (1.5%),
- 28.3% - vehicles, for which the owners or users refused to participate in the survey or it was not in touch with them.

In 2017, the response rate<sup>1</sup> reached 71.7%, and register quality rate<sup>2</sup> (which enables to estimate overcoverage error) amounted to 80.0%.

**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 respondents<sup>3</sup> as well as of frame errors. Aggregated data present the activity of vehicles used during the reporting period.

1 “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).

2 “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).

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

### Precyzja wyników

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

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

Precyzję dla estymatorów badania w 2017 r. prezentuje poniższa tablica:

Wyszczególnienie <i>Specification</i>	Estymator <i>Estimator</i>		
	tony <i>tonnes</i>	tonokilometry <i>tonne-km</i>	wozo-km (ładowne) <i>vehicle-km (loaded)</i>
Transport ogółem <i>Total transport</i>	2,6%	1,5%	1,2%
Transport krajowy <i>National transport</i>	3,3%	2,8%	2,1%
Transport międzynarodowy <i>International transport</i>	2,5%	2,4%	2,1%

Dodatkowo obliczona została precyzja na poziomie wojewódzkim:

- w ogólnych przewozach ładunków transportem samochodowym:
  - dla ton od 6,0% (w województwie wielkopolskim) do 15,2% (w województwie dolnośląskim),
  - dla tonokilometrów od 3,7% (w województwie wielkopolskim) do 7,3% (w województwie warmińsko-mazurskim),
  - dla wozokilometrów (ładownych) od 2,9% (w województwie mazowieckim i wielkopolskim) do 6,4% (w województwie świętokrzyskim);
- w przewozach ładunków transportem samochodowym w transporcie krajowym:
  - dla ton od 8,6% (w województwie wielkopolskim) do 19,5% (w województwie lubuskim),
  - dla tonokilometrów od 8,0% (w województwie mazowieckim i wielkopolskim) do 15,8% (w województwie lubuskim),
  - dla wozokilometrów (ładownych) od 5,7% (w województwie mazowieckim) do 12,9% (w województwie lubuskim);

### Precision of results

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

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

The precision for survey parameters in 2017 is presented in the following table:

The precision was also calculated at the level of voivodships:

- in total road transport:
  - for tonnes from 6.0% (in the Wielkopolskie voivodships) to 15.2% (in the Dolnośląskie voivodship),
  - for tonne-kilometres from 3.7% (in the Mazowieckie and Wielkopolskie voivodship) to 7.3% (in the Warmińsko-Mazurskie voivodship),
  - for vehicle-kilometres (loaded) – from 2.9 % (in the Mazowieckie and Wielkopolskie voivodship) to 6.4% (in the Swietokrzyskie voivodship);
- in national road goods transport:
  - for tonnes from 8.6% (in the Wielkopolskie voivodships) to 19.5% (in the Lubuskie voivodship),
  - for tonne-kilometres from 8.0% (in the Mazowieckie and Wielkopolskie voivodship) to 15.8% (in the Lubuskie voivodship),
  - for vehicle-kilometres (loaded) from 5.7% (in the Mazowieckie voivodship) to 12.7% (in the Lubuskie voivodship);

- w przewozach ładunków transportem samochodowym w transporcie międzynarodowym:
  - dla ton od 5,7% (w województwie mazowieckim) do 18,5% (w województwie świętokrzyskim),
  - dla tonokilometrów od 5,5% (w województwie mazowieckim) do 15,4% (w województwie warmińsko-mazurskim),
  - dla wozokilometrów (ładownych) od 4,8% (w województwie mazowieckim i wielkopolskim) do 14,6% (w województwie warmińsko-mazurskim).

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

W tabl. 52(85)-56(89) 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(86)-54(87) i 59(92) obejmują wszystkie pojazdy samochodowe składające się na tę grupę, które w dniu 31 XII znajdowały się w dyspozycji przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 9 osób zaliczanego według Polskiej Klasyfikacji Działalności 2007 do sekcji H „Transport i gospodarka magazynowa” (jednostki równorzędnej), bez względu na ich aktualny stan techniczny (łącznie z pojazdami oddanymi do naprawy poza miejscem stałego garażowania). Dane te obejmują pojazdy znajdujące się w dyspozycji przedsiębiorstw, tj. tabor własny (bez taboru przekazanego innym podmiotom) łącznie z pojazdami innych jednostek eksploatowanymi na podstawie umowy agencyjnej, zlecenia, dzierżawy, leasingu.

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

- linie miejskie, tj. linie w obrębie miast z ewentualnym przekroczeniem granic miasta do najbliższej strefy ciężenia o długości od 5 do 10 km;
- linie podmiejskie, tj. linie w granicach 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;

• in international goods road transport:

- for tonnes from 5.7% (in the Mazowieckie voivodship) to 18.5% (in the Świętokrzyskie voivodship),
- for tonne-kilometres from 5.5% (in the Mazowieckie voivodship) to 15.4% (in the Warmińsko-Mazurskie voivodship),
- for vehicle-kilometres (loaded) from 4.8% (in the Mazowieckie and Wielkopolskie voivodship) to 14.6% (in the Warmińsko-Mazurskie voivodship).

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

In tables 52(85)-56(89) 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(86)-54(87) and table 59(92) regard all road motor vehicles comprised in the group, which on 31 of December were at the disposal of the enterprise employing more than 9 persons classified according to the Polish Classification of Activities 2007 into the section H “Transportation and storage” (equivalent unit), without regard to their actual technical condition (including vehicles under repair outside of the usual parking place). The data include vehicles being at enterprises’ disposal, i.e. own vehicles (without vehicles given other entities) together with vehicles of other entities used on the basis of an agency agreement, commitment, rent, or lease.

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

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

- linie międzynarodowe, tj. linie wybiegające poza granice państwa.

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

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

Długość linii regularnej komunikacji autobusowej to suma długości linii autobusowych.

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

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

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

- Liczbę pasażerów ustala się na podstawie liczby sprzedanych biletów jednorazowych (z pominięciem biletów wyrównawczych, tj. dodatkowych do biletu zasadniczego).
- W przypadku przewozów pasażerów z biletami miesięcznymi lub innymi wieloprzejazdowymi biletami miesięcznymi liczbę pasażerów ustala się mnożąc liczbę sprzedanych biletów przez średnią liczbę przejazdów danego pasażera w okresie sprawozdawczym.
- Liczbę pasażerów przewiezionych z biletami rocznymi i liczbę pasażerów korzystających z bezpłatnych przejazdów (np. posłowie) ustala się na podstawie zapisów w diagramach kas biletowych.
- Przy przewozach pracowniczych wykonywanych na podstawie umów z zakładami pracy liczbę przewiezionych pasażerów ustala się mnożąc liczbę wydanych w danym okresie (np. miesiącu) kart przejazdu przez średnią liczbę przejazdów jednego pasażera w tym okresie.
- Przy przewozach wycieczkowych (wynajem) liczbę przewiezionych pasażerów ustala się

- international lines, i.e. lines reaching outside national borders.

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

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

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

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

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

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

- The number of passengers is calculated on the basis of the number of sold single use tickets (excluding compensatory tickets, i.e. in addition to the main ticket).
- As regards transport of passengers with monthly tickets or other multiple use monthly tickets, the number of passengers is determined by multiplying the number of sold tickets by the average number of trips of a passenger in the reporting period.
- The number of passengers transported with yearly tickets and the number of passengers travelling free of charge (e.g. Members of Parliament) is determined by records in ticket office diagrams.
- In transport of employees performed based on contracts with enterprises, the number of transported passengers is determined by multiplying the number of tickets valid for a given period (e.g. a month) by the average number of travels of one passenger in that period.
- In holiday trips (chartered), the number of transported passengers is determined assuming by

przyjmując umownie, że liczba przewiezionych pasażerów równa się liczbie miejsc pasażerskich w autobusach użytych do przewozu w poszczególnych kursach wycieczkowych. w przewozach wycieczkowych (wynajmowanych) w celu zwiedzenia miasta, w których nie występuje wymiana pasażerów, cały przebieg autobusu liczy się jako jeden kurs.

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

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

convention that the number of transported passengers equals the number of passenger seats in the buses used for transport in individual holiday trips. In holiday trips (chartered) in order to visit a town, in which passengers are not exchanged, the whole route of the bus is counted as one course.

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

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

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

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

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

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

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

**27.** Przez pojęcie „**trasa lotnicza**” (tabl. 1(102) rozumie się trasę lotu od portu lotniczego początkowego do portu lotniczego końcowego (docelowego) liczoną „po wielkim łuku”, zgodnie z przepisami międzynarodowymi IATA.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**27.** The concept of the “**air route**” table 1(102) 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.** Dane dotyczące **taboru lotniczego** zamieszczone w tabl. 2(103), 3(104) i 4(105) obejmują wszystkie samoloty i śmigłowce w Polsce, posiadające cywilne znaki rozpoznawcze, zarejestrowane w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Dane te obejmują tabor wykorzystywany do celów komunikacyjnych, usług agrolotniczych, lotnictwa sanitarnego, celów szkoleniowych oraz do celów prywatnych.

**29.** Dane o **przewozach ładunków i pasażerów transportem lotniczym** obejmują ładunki i pasażerów przewiezionych w lotach rozkładowych, dodatkowych i wynajętych (czarterowych) samolotami polskich przewoźników transportu lotniczego rozkładowego (transport pasażerów lub ładunków na stałych trasach i według stałych rozkładów lotów) oraz innych polskich przewoźników świadczących zarobkowo tego rodzaju usługi w komunikacji międzynarodowej i w komunikacji krajowej.

Wielkość **przewozów ładunków** ustala się jako sumę wagi brutto przesyłek towarowych, pocztowych i bagażu płaconego.

**Praca przewozowa przy przewozie ładunków transportem lotniczym** to suma tonokilometrów wykonanych przez samoloty własne, dzierżawione (wynajęte) polskich przewoźników lotniczych we wszystkich rodzajach lotów na liniach krajowych i zagranicznych (ruch regularny) oraz poza liniami (ruch nieregularny) we wszystkich relacjach przewozowych.

Tonokilometry wykonane przez 1 samolot w danej relacji przewozów to iloczyn łącznej masy (wagi) przewiezionych ładunków (tj. towarów, poczty i bagażu płaconego) i długości (w km) tej relacji.

**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 komunikacji międzynarodowej** 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.

**Liczbę pasażerów przewiezionych w komunikacji krajowej** ustala się jako sumę wszystkich pasażerów przewiezionych pomiędzy portami lotniczymi na terytorium kraju.

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

**Praca przewozowa przy przewozie pasażerów transportem lotniczym** to suma pasażerokilometrów wykonanych przez samoloty własne, dzierżawione (wynajęte) polskich przewoźników lotniczych we wszystkich rodzajach lotów na liniach krajowych i zagranicznych (ruch regularny) oraz poza liniami (ruch nieregularny) we wszystkich relacjach przewozowych.

**28.** Data concerning **the aircrafts fleet** contained in (tables 2(103), 3(104) and 4(105) includes all aircraft and helicopters in Poland, which have civil identification marks, registered at the Civil Aviation Office. The data includes the stock used for the purposes of air transport, agricultural aviation services, medical aviation services, trainings and private usage.

**29.** Data concerning **air transport of goods and passengers** include freight and passengers carried on in scheduled flights, additional and rented (chartered), by aircrafts owned by Polish operators in scheduled air transport (transport of passengers or goods on permanent routes and according to permanent flight schedules) as well as other Polish operators providing such services against payment in international and national transport.

Volume of **goods transport** is the total gross weight of all goods and postal parcels as well as paid luggage.

**Tonne-kilometres by air** transport is the sum of tonne-kilometres carried out by aircrafts owned or leased (rented) by the Polish air carriers in all kind of national and international flights (scheduled flights) and other flights (non-scheduled flights) in all directions.

Tonne-kilometres carried out by 1 aircraft while in the same direction, are the product of the mass (weight) of the carried freight (e.g. goods, postal parcels, paid luggage) and the route length (in km) in those directions.

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

**The number of passengers transported in international transport** is determined as the sum of all the passengers leaving Poland and arriving in Poland and transported between airports outside the territory of Poland.

**The number of passengers transported in national transport** is determined as the sum of all the passengers transported between airports in the territory of Poland.

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

**Passenger-kilometres by air** is the sum of passenger-kilometres carried out by own or leased (rented) aircraft of Polish air carriers in all kind of national and international flights (scheduled flights) and other flights (non-scheduled flights) in all directions.



Pasażerokilometry wykonane przez 1 samolot w danej relacji przewozów to iloczyn liczby przewiezionych pasażerów i długości (w km) tej relacji.

**30. Ruch samolotów w portach lotniczych** obejmuje liczbę startów i lądowań samolotów lotnictwa handlowego, (tj. przewożących pasażerów, ładunki i pocztę) i lotnictwa ogólnego (general aviation) w komunikacji krajowej i międzynarodowej.

**31. Ruch pasażerów w portach lotniczych** obejmuje pasażerów:

- dla których określony port krajowy jest portem zakończenia podróży rozpoczętej w porcie krajowym lub zagranicznym;
- dla których określony port krajowy jest portem rozpoczęcia podróży kończącej się w porcie krajowym lub zagranicznym;
- w transycie bezpośrednim, tj. pasażerów dla których przy kontynuacji podróży samolotem numer lotu pozostał bez zmian.

**32. Dane o przewozach taborom żeglugi śródlądowej** odnoszą się do taboru będącego w eksploatacji polskich przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej (łącznie z jednostkami pływającymi będącymi w dyspozycji przedsiębiorstw zagranicznych w okresie przerwy nawigacyjnej na polskich drogach wodnych) oraz od 2001 r. również podmiotów, których podstawowa działalność jest inna niż świadczenie tych usług.

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

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

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

Przeciętny wiek statków morskiej floty transportowej ustalono jako średnią arytmetyczną ważoną wieku poszczególnych statków, przy czym jako wagi przyjęto nośności (DWT) poszczególnych statków. Przy ustalaniu wieku poszczególnych statków przyjęto za podstawę rok ich wodowania.

**34. Przez „żeglugę morską”** – rozumie się polskie przedsiębiorstwa i spółki żeglugi morskiej oraz Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A. i Koreańsko-Polskie Towarzystwo Żeglugowe Sp. z o.o., w części przypadającej na rzecz strony polskiej, zgodnie z obowiązującą umową w tym zakresie. Dane dotyczące przewozów ładunków i pasażerów transportem morskim obejmują przewozy

Passenger-kilometres carried out by 1 aircraft while in the same direction, are the product of the total number of carried passengers and the route length (in km) in those directions.

**30. Aircraft traffic at airports** includes the number of takeoffs and landings by the merchant aircrafts (used for the carriage of passengers, cargo, postal consignments) and the general aviation planes as part of national and international traffic.

**31. Passenger traffic at airports** includes passengers:

- for whom the given national airport is the final destination point of a journey initiated in a national or foreign airport;
- for whom the given national airport is the starting point of a journey terminating in a national or foreign airport;
- direct transit passengers, i.e. passengers for whom their flight number will remain unchanged in the course of their journey.

**32. Data concerning transport by inland waterway fleet** refers to the fleet operated by Polish inland waterway transport enterprises (including vessels wused by the foreign enterprises during the period of navigation break on Polish inland waterway) 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 transport fleet** concerns ships of the Polish property, joint ownership or share, whatever flag they hoist.

The ships of the Polish maritime fleet include ships owned by Polish maritime transport enterprises, ships rented from a ship-owner company shared by Polish 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 transport fleet was adopted as the weighted arithmetic average of the age of particular ships, whereas the weight was adopted as the deadweight (DWT) of particular ships. The basis for the estimation of the age of a ship was the year of its launching.

**34. The concept “maritime transport”** is understood as Polish enterprises and maritime transport companies, as well as Chinsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A. and Koreańsko-Polskie Towarzystwo Żeglugowe sp. z o.o., in the part falling to the Polish party, in accordance with the binding agreement in this respect. Data concerning the transport of cargo and passengers by maritime

statkami morskiej floty transportowej (towarowymi, pasażerskimi, promami oraz od 2016 r. jachtami morskimi komercyjnymi-własnymi i dzierżawionymi od innych armatorów-w rejsach zakończonych).

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

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

Informacje prezentowane w tabelicy I (mianownik) oraz w tabelicach działu VIII Porty morskie (z wyjątkiem tablic 1(135), 7(141) i 8(142)) pochodzą od przedstawicieli statków zawiązujących 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 06.06.2009 r.)<sup>4</sup>.

Dane te nie uwzględniają:

- statków o pojemności brutto (GT) mniejszej niż 100;
- załadunku bunkru (tj. paliwa dla statków);
- obrotu wewnątrz krajowego, z wyjątkiem kabotażu (tj. ładunków przewożonych drogą morską pomiędzy polskimi portami morskimi);
- 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) krajowego obrotu morskiego i kabotażu.

**37. Dane o obrotach ładunków tranzytowych** (tablice 7(141) i 8(142)) obejmują przeładunki ładunków obrotu morskiego dokonane przez wszystkie podmioty działające na terenie portów morskich.

transport include the goods and passengers carried in completed voyages by the maritime transport ships (cargo-carrying, passenger ships, ferries and since 2016 commercial sea-going yachts) owned or leased from other ships owners.

**35. Data concerning quays length at seaports** regards quays (transshipment, parking and others) which are entered into the inventory filing system of enterprises making transshipments in seaports.

**36. The total data regarding goods loaded and unloaded at seaports** (transshipments in sea cargo ports) presented in tables I (the numerator) includes transshipment of cargo traffic and domestic traffic (including bunker – fuel for ships, fish unloaded out of fishing boats different from the subject of the international goods exchange, cargo transported to inland ports to be stored in the ports) performed by every entity acting in the territory of those seaports.

Information presented in tables I (the denominator) and in the Section VIII Seaports (excluding tables 1(135), 7(141) and 8(142)) comes from representatives of ships entering in Polish seaports and is obtained from maritime offices – harbour master's 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)<sup>4</sup>.

Data does not cover:

- ships of gross tonnage (GT) less than 100;
- loading of bunker (i.e. fuel for ships);
- domestic cargo traffic excluding cabotage (i.e. seaborne cargo traffic between Polish seaports);
- the tare weight of cargo units (e.g. of containers as well of motor vehicles and wagons, that are carried by ferry traffic).

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

**37. Data concerning cargo transit traffic at seaports** (tables 7(141) and 8(142)) includes goods in sea traffic accomplished by all units operating on the territory of seaports.

<sup>4</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.** 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.** 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 "totals".