

Beata Zagożdżon, Tadeusz Dyr, Jan Raczyński

Statystyka publiczna w transporcie w Unii Europejskiej i Polsce

Funkcjonowanie wspólnego rynku wymaga gromadzenia informacji, pozwalających na kształtowanie, wdrażanie, monitorowanie i ocenę unijnych polityk. Informacje takie są również niezbędne do prawidłowego funkcjonowania i rozwoju systemu gospodarczego państw członkowskich oraz podmiotów rynkowych. Wiele przedsiębiorstw tworzy własne systemy gromadzenia, przetwarzania i analizowania informacji. Współcześnie uznaje się bowiem, że dostęp do informacji może być istotnym źródłem przewagi konkurencyjnej na rynku. Nadal jednak ważną rolę pełni statystyka publiczna.

Zasady gromadzenia, przetwarzania i udostępniania informacji statystycznych regulowane są zarówno na poziomie Unii Europejskiej, jak i w poszczególnych państwach członkowskich. Prezentacja tych uregulowań jest zasadniczym celem niniejszego artykułu.

Podstawy prawne statystyki UE

Ramy legislacyjne do systematycznego i planowego tworzenia statystyk Wspólnoty określone zostały w rozporządzeniu Rady (WE) nr 322/97 z 17 lutego 1997 r. w sprawie statystyk Wspólnoty. Podstawą do tego rozporządzenia jest Traktat Ustanawiający Wspólnotę Europejską. Zgodnie z jego postanowieniami Komisja, w celu wypełnienia zadań, które są jej powierzone, może zbierać wszelkie informacje i dokonywać wszelkich niezbędnych weryfikacji w granicach i na warunkach określonych przez Radę zgodnie z postanowieniami cytowanego Traktatu. Tworzenie statystyk odbywa się w poszanowaniu bezstronności, rzetelności, obiektywizmu, niezależności naukowej, efektywności pod względem kosztów oraz poufności informacji statystycznych.

Za tworzenie statystyk Wspólnoty, zgodnie z zasadą pomocniczości, odpowiedzialne są władze krajowe na poziomie krajowym i władze Wspólnoty na poziomie wspólnotowym. Aby zapewnić porównywalność wyników, statystyki Wspólnoty tworzone są na podstawie jednakowych norm i – w szczególnych, właściwie uzasadnionych przypadkach – na podstawie zharmonizowanych metod.

1. Bezstronność polega na obiektywnym i niezależnym sposobie tworzenia statystyk Wspólnoty, wolnym od jakichkolwiek nacisków grup politycznych lub innych grup interesów, w szczególności w odniesieniu do wyboru technik, definicji i metod najbardziej odpowiednich do uzyskania wyznaczonych celów. Rozumie się przez to dostępność statystyk w najkrótszym, możliwym czasie dla wszystkich użytkowników (instytucji Wspólnoty, rządów, środowisk społecznych, gospodarczych i akademickich oraz opinii publicznej).

2. Wiarygodność polega na tym, że statystyki Wspólnoty powinny możliwie najwierniej oddawać rzeczywistość, którą ma ona przedstawiać. Z tego wynika, że do wyboru metod, źródeł i proce-

dur stosuje się kryteria naukowe. Wszelkie informacje dotyczące zakresu badań, metodologii, procedur i źródeł przyczyniają się do podniesienia wiarygodności danych.

3. Przydatność oznacza, że tworzenie statystyk Wspólnoty odpowiada jasno określonym wymogom, wyznaczonym celami Wspólnoty. Wymogi te wyznaczają dziedziny, okres czasu i zakres badań statystycznych, które powinny zawsze podążać za nowymi tendencjami demograficznymi, gospodarczymi, społecznymi i środowiskowymi. Zbieranie danych powinno ograniczać się do tego, co konieczne do uzyskania oczekiwanych wyników. Tworzenie statystyki Wspólnoty, która straciła znaczenie w odniesieniu do celów Wspólnoty, powinno być zaniechane.

4. Efektywność pod względem kosztów oznacza optymalne wykorzystanie wszystkich dostępnych zasobów i zmniejszenie obciążeń respondentów. Nakład pracy i koszty niezbędne do tworzenia statystyk powinny być odpowiednie do wagi oczekiwanych wyników.

5. Poufność informacji statystycznych oznacza ochronę danych jednostkowych, uzyskanych bezpośrednio do celów statystycznych lub pośrednio ze źródeł administracyjnych lub innych, przed naruszeniem prawa do poufności. Rozumie się przez to zapobieganie wykorzystaniu uzyskanych danych w celach innych niż statystyczne oraz ich bezprawnemu ujawnieniu.

6. Przejrzystość oznacza prawo respondentów do informacji o podstawie prawnej, celach do jakich dane są zbierane oraz podjętych środkach ochronnych.

Gromadzone informacje statystyczne są upowszechniane w taki sposób, aby zapewnić prosty i równy dostęp do statystyk Wspólnoty w całej Wspólnocie. Statystyki Wspólnoty upowszechniają władze Wspólnoty oraz władze krajowe w zakresie swoich odpowiednich kompetencji.

Ochrona informacji poufnych

Ważną zasadą tworzenia statystyk Wspólnoty jest ochrona informacji poufnych. Dane używane przez władze krajowe i władze Wspólnoty do tworzenia statystyk Wspólnoty uznaje się za poufne, gdy umożliwiają one bezpośrednią lub pośrednią identyfikację jednostek statystycznych, co skutkuje ujawnieniem ich informacji indywidualnych. Aby określić, czy możliwa jest identyfikacja danej jednostki statystycznej, należy wziąć pod uwagę wszystkie przewidywalne środki, które mogą być użyte przez osoby trzecie do jej zidentyfikowania.

Przekazywanie poufnych danych pomiędzy władzami krajowymi oraz pomiędzy władzami krajowymi a władzami Wspólnoty jest dozwolone w stopniu niezbędnym do tworzenia określonych statystyk Wspólnoty. Poufne dane uzyskane wyłącznie do celów tworzenia statystyk Wspólnoty mogą być wykorzystane wyłącznie do celów statystycznych, chyba że respondenci wyrażą jednoznacznie zgodę na użycie tych danych do innych celów.

Dostęp do poufnych danych zebranych do celów statystyk Wspólnoty może być przyznany do celów naukowych przez wła-

dze krajowe odpowiedzialne za zebranie tych danych. Szczegółowe zasady takiego udostępniania reguluje rozporządzenie Komisji (WE) nr 831/2002 z 17 maja 2002 r. wykonujące rozporządzenie Rady (WE) nr 322/97 w sprawie statystyki Wspólnoty, dotyczące dostępu do poufnych danych do celów naukowych.

Zgodnie z cytowanym rozporządzeniem dostęp do danych poufnych może być przyznany przez organ wspólnotowy naukowcom z organów należących do jednej z poniższych kategorii:

- uniwersytetów i innych instytucji szkolnictwa wyższego utworzonych na mocy prawa wspólnotowego lub prawa państwa członkowskiego;
- organizacji i instytucji prowadzących badania naukowe, utworzonych na mocy prawa wspólnotowego lub prawa państwa członkowskiego;
- innych urzędów, organizacji i instytucji, po uzyskaniu opinii Komitetu ds. poufności danych statystycznych.

Dostęp do danych może być również przyznany przez organ wspólnotowy naukowcom organów, którym zlecono przeprowadzenie badań w celach naukowych. W takim przypadku organa zlecające i zleceniobiorcy powinni należeć do jednej z wymienionych wyżej kategorii. Zleceniobiorcami mogą być również organizacje i instytucje wyznaczone przez departamenty Komisji lub przez administracje państw członkowskich do przeprowadzenia szczególnych badań. Takie organizacje i instytucje powinny posiadać osobowość prawną.

Organ wspólnotowy może udostępniać dane poufne, o ile spełnione są następujące warunki:

- przedstawiony został odpowiedni wniosek wraz ze szczegółową propozycją badań, zgodnie z aktualnymi standardami naukowymi;
- określony, z dostateczną szczegółowością, zbiór udostępnianych danych, metody ich analizy oraz czas potrzebny na ich wykorzystanie;
- podpisana została przez instytucję prowadzącą lub zlecającą badania i przez organ wspólnotowy umowa, określająca warunki udostępnienia, obowiązki naukowców, środki do zapewnienia poufności danych statystycznych oraz sankcje w przypadku złamania tych zobowiązań;
- powiadomiony został organ krajowy, który dostarczył dane, przed przyznaniem do nich dostępu.

Możliwe jest także udostępnienie danych w pomieszczeniach organów Wspólnoty po spełnieniu następujących warunków:

- badanie będzie prowadzone wyłącznie na terenie pomieszczeń organu wspólnotowego i pod nadzorem wyznaczonego urzędnika tego organu;
- przed opuszczeniem pomieszczeń organu wspólnotowego, wyniki badania sprawdzone zostaną, czy nie zawierają one danych poufnych;
- przyszłe wyniki przeznaczone do publikacji lub rozpowszechnienia w inny sposób zostaną sprawdzone przez organ wspólnotowy, w celu zapobieżenia ujawnieniu danych poufnych.

Organ wspólnotowy może także udostępniać zestawy danych cząstkowych przetworzonych w celu zachowania anonimowości. Ten rodzaj danych został zdefiniowany, jako indywidualne dane statystyczne zmodyfikowane w celu zminimalizowania, zgodnie z najlepszymi obecnie standardami praktyki, ryzyka identyfikacji jednostek statystycznych, do których się one odnoszą.

Program statystyczny Unii Europejskiej

Statystyki Wspólnoty tworzone są w ramach realizacji programu statystycznego Wspólnoty. Podstawę aktualnie realizowanego programu stanowi decyzja nr 2367/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 16 grudnia 2002 r. w sprawie wspólnotowego programu statystycznego na lata 2003–2007. Przyjęty program statystyczny kieruje się głównymi priorytetami polityki Wspólnoty w zakresie:

- unii gospodarczej i walutowej,
- rozszerzenia Unii Europejskiej,
- konkurencyjności, stałego rozwoju oraz agendy społecznej.

Program ten ma zapewnić także kontynuację istniejącego wsparcia statystycznego dla decyzji w obszarach bieżącej polityki oraz dodatkowych wymogów wynikających z nowych inicjatyw polityki Wspólnoty. Uwzględnia on konieczność dokonywania na bieżąco przeglądu priorytetów statystycznych, a także zasadność sporządzanej statystyki, mając na względzie jak najlepsze wykorzystanie dostępnych zasobów i zminimalizowanie obciążenia respondentów. Na realizację tego programu w latach 2007–2013 zaplanowano 192,5 mln euro.

Program statystyczny Wspólnoty realizowany jest przez poszczególne działania statystyczne. Działania te podejmowane są na podstawie:

- decyzji Rady zgodnie z właściwymi postanowieniami Traktatu;
- decyzji Komisji po spełnieniu wszystkich poniższych warunków:
 - czas trwania takiego działania nie może przekraczać jednego roku,
 - zbierane dane muszą być już osiągalne lub dostępne we właściwych władzach krajowych lub, w wyjątkowych przypadkach, możliwe do zbierania bezpośrednio,
 - wszelkie dodatkowe koszty poniesione na poziomie krajowym w związku z tym działaniem pokrywa Komisja,
- umowy pomiędzy władzami krajowymi a władzami Wspólnoty w zakresie swoich odpowiednich kompetencji.

W celu zapewnienia najwyższej możliwej jakości zarówno pod względem deontologicznym, jak i profesjonalnym, statystyki Wspólnoty opierają się na zasadach bezstronności, wiarygodności, przydatności, efektywności pod względem kosztów, poufności informacji statystycznych i przejrzystości.

Do najważniejszych priorytetów zarządzania programem statystycznym UE zaliczono:

- 1) potrzeby strategii Wspólnoty,
- 2) główne projekty,
- 3) wsparcie statystyczne dla realizowanych polityk,
- 4) inne obszary.

Potrzeby strategii Wspólnoty obejmują dostarczanie statystyki na potrzeby kreowanej unii gospodarczej i walutowej, rozszerzenia UE, konkurencyjności, stałego rozwoju oraz agendy społecznej (statystyka odnosząca się do rynku pracy, środowiska, usług, warunków życiowych, migracji i programu e-Europa), a także otwartej koordynacji.

Program statystyczny, dotyczący głównych projektów obejmuje prace nad infrastrukturą i projekty szczególne. W tym zakresie wprowadzone zostaną różne instrumenty współpracy między krajowymi organizacjami statystycznymi i Eurostatem. Będą się one opierać głównie na wymianie danych między krajowymi administracjami statystycznymi, specjalizacji państw członkowskich w pewnych dziedzinach oraz elastyczności przy wprowadzaniu

badan statystycznych do zaspokojenia potrzeb europejskich i krajowych. Priorytet ten obejmuje także rozwój systemu zdolnego do reagowania na rozwijające się potrzeby polityki, a równocześnie promowanie dialogu między osobami opracowującymi statystyki i twórcami polityki w celu zapewnienia elastyczności reagowania i trafności produktów statystycznych. Rozwój infrastruktury technologicznej na poziomie Komisji i państwa członkowskiego będzie ukierunkowany na większą wydajność produkcyjną, zmniejszenie obciążeń przy udzielaniu odpowiedzi oraz łatwiejszy dostęp użytkownika do informacji statystycznych. Program przewiduje także zaangażowanie się Eurostatu w inicjatywy Komisji i e-Europa, jak również dostęp Europejskiego Systemu Statystycznego (ESS) do programów badań i rozwoju oraz wzajemnej wymiany danych między programami administracji.

W ramach programów szczególnych tworzona będzie statystyka dotycząca badań i rozwoju oraz tzw. nowej gospodarki (w tym społeczeństwo informacyjne oraz innowacje). Działania te obejmują również tworzenie wskaźników wsparcia polityki stałego rozwoju, wyłączenia społecznego i ubóstwa.

Priorytet związany ze wsparciem dla realizowanych polityk obejmuje kontynuację działań statystycznych, które wspomagają istniejące obszary polityki Wspólnoty, takie jak rolnictwo, polityka regionalna oraz handel zagraniczny.

Poza wymienionymi działaniami statystycznymi, program przewiduje także gromadzenie innych informacji, niezbędnych do realizacji celów polityk Unii Europejskiej.

Institucją odpowiedzialną za zapewnienie dostarczania statystyk jest Eurostat, będący Urzędem Statystycznym Wspólnot Europejskich, powołany do realizacji wspólnotowego programu statystycznego. Jego rolę i obowiązki określa decyzja Komisji z 21 kwietnia 1997 r. w sprawie roli Eurostatu w sporządzaniu statystyk Wspólnoty. Organ ten może wykonywać to zadanie jedynie we współpracy z władzami statystycznymi w państwach członkowskich. Tym samym, czynności są zawsze oparte na fundamentalnej zasadzie pomocniczości. Wymaga to zaangażowania szerokiego zakresu agencji partnerskich, ale głównie krajowych instytutów statystycznych państw członkowskich UE.

Europejski System Statystyczny obejmuje między innymi gromadzenie danych związanych z funkcjonowaniem transportu. Dane te są potrzebne nie tylko dla realizacji wspólnej polityki transportowej, lecz także w takich obszarach, jak: swobodny przepływ towarów, swobodny przepływ osób, usług i kapitału, wspólne reguły w dziedzinie konkurencji, podatków i zbliżenia ustawodawstwa, sieci transeuropejskie oraz środowisko.

Statystyka transportu Wspólnoty wymagana jest w celu wsparcia wspólnej polityki transportowej oraz komponentu transportowego sieci transeuropejskich. Statystyka Wspólnoty powinna tworzyć pełną informację o systemie transportu, łącznie z danymi o przepływie rzeczy i osób, jak również o infrastrukturze, wyposażeniu, przepływach ruchu, mobilności osób, bezpieczeństwie, zużyciu energii oraz wpływie na środowisko, a także danych o kosztach i cenach transportu oraz o przedsiębiorstwach transportowych. Kluczowym celem będzie zmiana równowagi między rodzajami transportu, faworyzująca transport kolejowy oraz transport morski na małe odległości w stosunku do transportu drogowego i tym samym usuwająca istniejące powiązanie wzrostu gospodarczego ze zwiększonym ruchem drogowym. Koniecznym będzie dostarczenie lepszej statystyki z podziałem na rodzaje, obejmującej za-

równo osoby, jak i ładunek, uwzględniającej wszystkie rodzaje transportu i poprawienie aspektów jej terminowości.

Otwarcie rynków transportowych na konkurencję wymagać będzie danych statystycznych do monitorowania wydarzeń na tych rynkach oraz oceny wpływu tych wydarzeń na zatrudnienie i warunki pracy w przedsiębiorstwach transportowych, a także na rentowność tych firm. Wzmocni ono również zapotrzebowanie na wskaźniki statystyczne odnoszące się do bezpieczeństwa i jakości usług. Trendy rynkowe będą wymagały zbierania danych statystycznych o przewozach ładunków, które są mniej skoncentrowane na jednym rodzaju transportu, ale które zapewnią informacje o kompletnym, intermodalnym łańcuchu transportowym oraz o transporcie rzeczy z perspektywy rynku.

Monitorowanie powiązania między transportem i środowiskiem będzie główną siłą napędową dla poprawy jakości danych o transporcie oraz ich dostępności. Wygeneruje ono pewne określone zapotrzebowania na dodatkowe dane, na przykład z zakresu mobilności personelu i sprzętu transportowego. Powstanie potrzeba zareagowania na rosnący popyt na dane o ruchu wyrażone w pojazdokilometrach dla wszystkich rodzajów transportu, z punktu widzenia ich ważności do monitorowania zatorów drogowych i emisji spalin.

Trwający wysoki poziom inwestycji w infrastrukturę transportu europejskiego, a w szczególności w transport TEN, wytworzy specyficzne zapotrzebowanie na statystykę infrastruktury oraz na trendy rynkowe. TEN, wraz z regionalnymi politykami Wspólnoty, będzie w dalszym ciągu tworzyć zapotrzebowanie na bardziej podzielone w przestrzeni dane o sieciach i przepływach transportowych, co powinno być uznane za integralną część ogólnego systemu informacji o transporcie.

Statystyka w transporcie kolejowym

Najbardziej znaną i powszechną statystyką w zakresie transportu kolejowego, jest statystyka prowadzona przez Międzynarodowy Związek Kolei (UIC). Zasadniczo obejmuje ona członków UIC – duże przedsiębiorstwa kolejowe państwowe lub powstałe na bazie uprzednio państwowych oraz część nowych prywatnych podmiotów na rynku kolejowym. Luka statystyczna jest niewielka, bo udziały podmiotów nieklasyfikowanych są rzędu kilku procent. Oprócz państw Unii podawane są także dane dla innych państw europejskich, a także pozaeuropejskich.

Statystyka przewozowa publikowana kwartalnie obejmuje wielkości przewozów w tonach, tonokilometrach, pasażerach i pasażerokilometrach. Statystyki publikowane rocznie obejmują także dane dotyczące taboru oraz wiele danych pomocniczych o państwach, jak liczba ludności, powierzchnia państwa itp. Statystyki publikowane są w sformatowanym poprzez makrodefinicje arkuszu Excel, co ułatwia korzystanie z tych danych przez użytkowników. Zakres zbierania danych od członków UIC jest znacznie szerszy, ale dane te nie są publikowane i są dostępne tylko dla członków.

Podstawowe dane dostępne publicznie w sposób jednoznaczny umożliwiają identyfikację przewoźnika. Nie ma więc to zasady poufności danych. Podawanie danych o wielkości przewozów czy liczbie taboru jest bowiem traktowane na rynku kolejowym jako element wiarygodności przedsiębiorstwa. Podobne podejście jest także na rynku amerykańskim.

Podobny charakter mają także statystyki członków Organizacji Współpracy Kolei (OSZD) eksploatujące system kolejowy o sze-

rokości torów 1520 mm, które publikowane są w okresach rocznych.

Swoje statystyki prowadzi także Unia Transportu Publicznego (UITP) grupująca przewoźników transportu pasażerskiego. Ze strony polskiej jej członkiem jest Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej.

Dane dotyczące transportu kolejowego gromadzone są także przez Eurostat. Zapotrzebowanie organów Unii Europejskiej na statystykę dotyczącą transportu kolejowego wynika przede wszystkim z następujących przesłanek:

- koleje stanowią ważną część sieci transportowych Wspólnoty;
- konieczne jest monitorowanie i rozwijanie wspólnej polityki transportowej oraz elementów polityki dotyczących transportu w regionach i sieciach transeuropejskich;
- konieczne jest przygotowywanie i monitorowanie działań Wspólnoty w dziedzinie bezpieczeństwa transportu;
- konieczne jest monitorowanie postępów w restrukturyzacji i rozwoju kolei.

Aktem prawnym regulującym zasady prowadzenia statystyki kolejowej przez wiele lat była dyrektywa Rady 80/1177/EWG z 4 grudnia 1980 r. w sprawie sprawozdań statystycznych dotyczących kolejowego transportu rzeczy w ramach statystyki regionalnej, dotyczącej zbierania danych statystycznych od określonych organów zarządzających głównymi sieciami kolejowymi. Rozwój rynku kolejowego, zwłaszcza po wejściu w życie dyrektywy 91/440/EWG oraz zmiany typu danych wymaganych przez Komisję i innych użytkowników statystyki Unii wykazały nieadekwatność tej dyrektywy do nowej sytuacji prawnej.

Nowe reguły sporządzania statystyki Wspólnoty, dotyczącej transportu kolejowego, określone zostały w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 91/2003 z 16.12.2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego oraz w uzupełniającym je Rozporządzeniu Komisji Europejskiej nr 1192/2003 z 3 lipca 2003 r. W tym drugim rozporządzeniu dokonano sprecyzowania definicji w zakresie obiektów statystycznych oraz uściślono zakres danych statystycznych odnośnie wypadków. Rozporządzenia te obejmują swoim zasięgiem wszystkie koleje we Wspólnocie.

Fakt funkcjonowania na rynku publicznych i prywatnych przedsiębiorstw kolejowych wymaga wyraźnego określenia informacji statystycznych, które powinny być dostarczane przez wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe i rozpowszechniane przez Eurostat.

Każde państwo członkowskie ma obowiązek dostarczania danych statystycznych, odnoszących się do transportu kolejowego na terytorium tego państwa. W przypadku przedsiębiorstw kolejowych działających w więcej niż jednym państwie członkowskim zainteresowane organa krajowe mogą żądać od przedsiębiorstwa dostarczenia oddzielnych danych dla każdego kraju, w którym prowadzi ono działalność, w celu umożliwienia opracowania krajowej statystyki.

Nowe rozporządzenia obejmują, jak już wspomniano, wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe na obszarze Unii. Państwa członkowskie mogą jednak wyłączyć (ale nie muszą) z obowiązku dostarczania danych:

- przedsiębiorstwa kolejowe działające wyłącznie lub głównie w obrębie instalacji przemysłowych i podobnych, w tym portów;
- przedsiębiorstwa kolejowe świadczące głównie lokalne usługi turystyczne, takie jak zachowane historyczne koleje parowe.

Obowiązkowemu gromadzeniu podlegają następujące dane:

- roczna statystyka transportu towarów (w ujęciu szczegółowym i uproszczonym),
- roczna statystyka transportu pasażerów (w ujęciu szczegółowym i uproszczonym),
- kwartalna statystyka transportu towarów i pasażerów,
- regionalna statystyka transportu towarów i pasażerów,
- statystyka dotycząca ruchu w sieci kolejowej,
- statystyka wypadków.

Uproszczona sprawozdawczość może być stosowana przez państwa członkowskie, jako alternatywa dla szczegółowej statystyki. Może być ona jednak stosowana wyłącznie w przypadku przedsiębiorstw, w których ogólny wolumen transportu towarów i pasażerów wynosi mniej niż 500 mln tonokilometrów lub odpowiednio 200 mln pasażerokilometrów.

Statystyka uproszczona w odniesieniu do przewozów towarowych obejmuje:

- wolumen przewożonych ładunków w tonach i tonokilometrach,
- ruch pociągów towarowych w pociągokilometrach.

W uproszczonym ujęciu statystyki dokonuje się także klasyfikacji przewożonych ładunków według rodzaju transportu, tj. krajowy, międzynarodowy przychodzący i wychodzący oraz tranzytowy.

Statystyka szczegółowa dodatkowo obejmuje liczbę przewożonych intermodalnych jednostek transportowych i ich wielkość wyrażoną w TEU (ekwiwalent 20 stóp) dla kontenerów i typu *swap body*.

W ujęciu szczegółowym dokonuje się, podobnie jak w przypadku ujęcia uproszczonego, klasyfikacji przewożonych ładunków. Znacznie szerszy jest jednak zakres stosowanych kryteriów. Obejmują one:

- rodzaj ładunku według 22 grup określonych w załączniku do rozporządzenia,
- kraj załadunku i rozładunku (dotyczy ruchu międzynarodowego i tranzytowego),
- kategorie ładunków niebezpiecznych według 13 grup określonych w załączniku do rozporządzenia,
- rodzaj przesyłki (opcja),
- liczbę przewożonych z ładunkiem intermodalnych jednostek transportowych (według rodzaju transportu i rodzaju jednostki transportowej),
- liczbę pustych przewożonych intermodalnych jednostek transportowych (według rodzaju jednostki transportowej).

Dane te powinny zostać przekazane w terminie pięciu miesięcy od końca okresu bazowego.

Statystyka uproszczona w odniesieniu do przewozów pasażerskich obejmuje liczbę:

- pasażerów,
- pasażerokilometrów,
- pociągokilometrów.

Statystyka szczegółowa dodatkowo obejmuje:

- przewożonych pasażerów, według rodzaju transportu, tj. z podziałem na transport krajowy i międzynarodowy; analiza ta może być dokonywana na podstawie danych tymczasowych, obejmujących wyłącznie liczbę pasażerów lub ostatecznych danych skonsolidowanych, zawierających informacje oparte również na sprzedaży biletów poza krajem sprawozdawcą;

- pasażerów w transporcie międzynarodowym, według kraju rozpoczęcia i kraju zakończenia podróży (dane tymczasowe i dane skonsolidowane).

Dane te powinny zostać przekazane w terminie ośmiu miesięcy od końca okresu bazowego w przypadku danych tymczasowych i czternastu miesięcy w przypadku danych skonsolidowanych.

Kwartalne statystyki obejmują:

- przewożone ładunki, w tonach i tonokilometrach;
- przewozy pasażerów – liczba pasażerów i pasażerokilometrów.

Regionalna statystyka transportu ładunków obejmuje ich masę w tonach oraz pracę przewożową w tonokilometrach z podziałem na transport krajowy i międzynarodowy. Dla każdego z tych rodzajów transportu dokonuje się ponadto analizy według regionu (NUTS-2) załadunku i wyładunku. W przypadku przewozów pasażerskich statystyka obejmuje liczbę pasażerów z podziałem na transport krajowy i międzynarodowy. Dla każdego z tych rodzajów transportu dokonuje się analizy według regionu rozpoczęcia i zakończenia podróży.

Statystyka dotycząca ruchu na sieci kolejowej obejmuje liczbę pociągów, według segmentów sieci, z podziałem na:

- towarowe,
- pasażerskie,
- inne (pociągi obsługi, itp.).

Statystyka wypadków obejmuje liczbę:

- wypadków według rodzaju oraz związanych z transportem ładunków niebezpiecznych,
- zabitych według rodzaju wypadku i kategorii osoby,
- ciężko rannych według rodzaju wypadku i kategorii osoby.

Niezbędne dane dla statystyk można uzyskać za pomocą dowolnej kombinacji z podanych źródeł:

- badań obowiązkowych;
- danych administracyjnych, w tym dane zgromadzone przez organa regulacyjne (w Polsce UTK);
- procedur estymacji statystycznej;
- danych dostarczanych przez profesjonalne organizacje przemysłu kolejowego;
- badań doraźnych.

Do gromadzenia danych, państwa członkowskie mogą wyznaczyć organizację publiczną lub prywatną. Zgromadzone dane przekazywane są do Eurostatu, który je gromadzi, przetwarza i upowszechnia. Jednakże ze względu na specyfikę europejskiego rynku kolejowego, dane te mogą być uznane za poufne. W takiej sytuacji upowszechnienie możliwe jest wówczas, gdy:

- dane są już dostępne publicznie w państwach członkowskich,
- uzyska się zgodę na ich ujawnienie od zainteresowanych przedsiębiorstw.

Rozporządzenie określa, że dla pomocy państwom członkowskim w utrzymaniu odpowiedniej jakości statystyki w dziedzinie transportu kolejowego, Eurostat ma obowiązek tworzenia i publikowania zaleceń metodologicznych. Zalecenia te uwzględniają najlepszą praktykę organów krajowych, przedsiębiorstw kolejowych oraz organizacji zawodowych z branży kolejowej. Jakość danych statystycznych jest oceniana przez Eurostat. W tym celu państwa członkowskie mają obowiązek dostarczania na żądanie Eurostatu informacji na temat metod zastosowanych do uzyskania danych statystycznych.

Zgodnie z rozporządzeniem pierwsze pełne dane będą zbierane za 2004 r. W Polsce będzie to 2005 r.

Aktualna statystyka publiczna w Polsce

Zasady prowadzenia badań statystycznych, których wyniki mają charakter oficjalnych danych statystycznych, określone zostały w ustawie z 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz.U. nr 88, poz. 439). Ustawa ta reguluje także organizację i tryb prowadzenia badań statystycznych oraz zakres związanych z nimi obowiązków. Ustawa ta tworzy zatem podstawy do funkcjonowania statystyki publicznej, zdefiniowanej jako system zbierania danych statystycznych, gromadzenia, przechowywania i opracowywania zebranych danych oraz ogłaszania, udostępniania i rozpowszechniania wyników badań statystycznych jako oficjalnych danych statystycznych.

Celem statystyki publicznej jest rzetelne, obiektywne i systematyczne informowanie społeczeństwa, organów państwa i administracji publicznej oraz podmiotów gospodarki narodowej o sytuacji ekonomicznej, demograficznej, społecznej oraz środowiska naturalnego. Do realizacji tego celu prowadzone są badania, które dotyczyć mogą każdej dziedziny życia społecznego i gospodarczego oraz występujących w nim zjawisk, dających się obserwować i analizować z wykorzystaniem metod statystycznych. Szczegółowy zakres badań powinien jednak uwzględniać ich celowość, niezbędność oraz użyteczność społeczną.

Ustawa zobowiązuje podmioty gospodarcze do udostępniania informacji statystycznych. W tym celu każdy podmiot musi posiadać numer identyfikacyjny krajowego rejestru urzędowego podmiotów gospodarki narodowej oraz posługiwać się nim przy przekazywaniu informacji statystycznych. Przekazywanie tych informacji jest nieodpłatne i dotyczy prowadzonej działalności oraz jej wyników. Prowadzone przez podmioty ewidencja, dokumenty oraz rachunkowość, na podstawie których przekazywane są informacje statystyczne, muszą być dostosowane do standardów klasyfikacyjnych. Obecnie obowiązujące standardy ustalone zostały w Rozporządzeniu Rady Ministrów z 20 stycznia 2004 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności Gospodarczej (Dz.U. nr 33, poz. 289).

Polska Klasyfikacja Działalności Gospodarczej (PKD) została opracowana na podstawie statystycznej klasyfikacji działalności gospodarczej Unii Europejskiej – NACE (*Nomenclatures des Activites de Communité Europeene*), wprowadzonej rozporządzeniem Rady nr 3037/90 z 9 października 1990 r. (OJ nr L 293 z 24.10.1990 r., z późniejszymi zmianami). PKD zachowuje z nią pełną spójność i porównywalność metodologiczną, pojęciową, zakresową i kodową. W Polsce wprowadzono ją do stosowania w statystyce i ewidencji gospodarczej na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z 7 października 1997 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności Gospodarczej (Dz.U. nr 128, poz. 829), a aktualny układ, prezentowany w niniejszym artykule, został ustalony w cytowanym rozporządzeniu z 20 stycznia 2004 r.

Polska Klasyfikacja Działalności jest umownie przyjętym, hierarchicznie usystematyzowanym podziałem zbioru rodzajów działalności społeczno-gospodarczych, jakie realizują podmioty gospodarcze tworzące gospodarkę narodową. Jest ona stosowana w celu:

- przedstawienia struktury gospodarki narodowej z punktu widzenia społecznego podziału pracy,

- zestawienia określonych wielkości do potrzeb ekonomicznej analizy rozwoju gospodarczego,
- opracowywania bilansów gospodarki narodowej, w tym zintegrowanych rachunków narodowych,
- sporządzenia porównań międzynarodowych,
- klasyfikowania podmiotów gospodarczych do potrzeb krajowego rejestru podmiotów gospodarki narodowej REGON.

Podstawowym kryterium klasyfikacji PKD jest rodzaj działalności prowadzonej przez podmioty gospodarcze. PKD ma zatem charakter klasyfikacji przedmiotowej. Jest ona usystematyzowanym pięciopoziomowym zbiorem (z niewielkimi wyjątkami) rodzajów działalności społeczno-gospodarczych występujących w gospodarce narodowej.

PKD ustala symbole, nazwy i zakres poszczególnych grupowań klasyfikacyjnych na pięciu różnych poziomach, tj. sekcji i podsekcji, działów, grup, klas, podklas.

■ **Poziom pierwszy – SEKCJA** – dzieli ogólną zbiorowość na 17 kategorii rodzajów działalności, na które składają się czynności związane ze sobą z punktu widzenia tradycyjnie ukształtowanego, ogólnego podziału pracy. Grupy te oznaczone są jednoliterowym kodem alfabetycznym (tabl. 1).

■ **Poziom pośredni – PODSEKCJA** – występuje jedynie w sekcjach obejmujących działalność przemysłową, tj. w sekcji C „Górnictwo” (2 podsekcje) oraz w sekcji D „Przetwórstwo przemysłowe” (14 podsekcji). Podsekcje oznaczone są dwuliterowym kodem alfabetycznym.

■ **Poziom drugi – DZIAŁ** – dzieli zbiorowość na 60 kategorii rodzajów działalności, na które składają się czynności według cech mających zasadnicze znaczenie zarówno przy określaniu

stopnia podobieństwa, jak i przy rozpatrywaniu powiązań występujących w gospodarce narodowej (np. w tablicach przepływów międzygałęziowych). Poziom ten jest oznaczony dwucyfrowym kodem numerycznym.

■ **Poziom trzeci – GRUPA** – dzieli zbiorowość na 224 kategorie rodzajów działalności, dające się wyodrębnić z punktu widzenia procesu produkcyjnego, przeznaczenia produkcji bądź też charakteru usługi lub charakteru odbiorcy tych usług. Poziom ten jest oznaczony trzycyfrowym kodem numerycznym.

■ **Poziom czwarty – KLASA** – dzieli zbiorowość na 520 kategorii rodzajów działalności, dających się wyodrębnić z punktu widzenia specjalizacji procesu produkcyjnego, czy też działalności usługowej. Poziom ten jest oznaczony czterocyfrowym kodem numerycznym.

■ **Poziom piąty – PODKLASA** – obejmuje 683 kategorii i został wprowadzony konsekwentnie we wszystkich klasach w celu wyodrębnienia rodzajów działalności charakterystycznych dla polskiej gospodarki i będących przedmiotem obserwacji statystycznej. Poziom ten oznaczony jest pięciodzianowym kodem alfanumerycznym, w którym cztery pierwsze znaki – cyfry oznaczają klasę, natomiast piąty znak – litera wyróżnia podklasy w ramach danej klasy. Podklasa odpowiadająca swym zakresem klasie (jedna podklasa w ramach danej klasy) oznaczona jest literą Z.

Działalność transportowa została ujęta w PKD w sekcji I – Transport, gospodarka magazynowa i łączność (tabl. 2). Sekcja ta w odniesieniu do działalności transportowej zasadniczo obejmuje:

- działalność związaną z zapewnieniem przewozu osób lub ładunków środkami transportu lądowego, rurociągowego, wodnego i powietrznego;
- działalność wspierającą przewozy, świadczoną zwłaszcza przez stacje, porty, dworce lotnicze w zakresie kontroli ruchu, obsługi pasażerów, bagażu i ładunków;
- pośrednictwo przewozowe – spedycja;
- magazynowanie, składowanie i przechowywanie wszelkiego rodzaju towarów.

Transport kolejowy w statystycznym ujęciu PKD obejmuje pasażerski i towarowy transport kolejowy międzymiastowy. Z kolei pasażerski transport miejski został określony jako działalność zapewniająca miejski i podmiejski przewóz pasażerów po wyznaczonych trasach i według ustalonego rozkładu jazdy. Przewóz ten może odbywać się za pomocą autobusów, tramwajów, trolejbusów, kolei naziemnej i podziemnej. Ponadto do transportu miejskiego zaliczono także działalność autobusów szkolnych, autobusów i mikrobusów przewożących pasażerów na trasach między lotniskiem czy stacją kolejową a centrum miasta według rozkładu jazdy.

Transport pasażerski międzymiastowy to głównie działalność zapewniająca międzymiastowy przewóz pasażerów autobusami po wyznaczonych trasach i według ustalonego rozkładu jazdy. Natomiast działalność kolejek linowych naziemnych i wyciągów narciarskich została sklasyfikowana jako transport pasażerski rozkładowy pozostały. W PKD wyodrębniono również pozarozkładowy drogowy transport pasażerski, np.: czartery, przewóz wycieczek, turystów, wynajem autokarów z kierowcą, jako podklasę – transport pasażerski lądowy, pozostały.

Transport drogowy towarów został podzielony na transport pojazdami specjalizowanymi i uniwersalnymi, zgodnie z systematyką technologii przewozów. Pierwsza podklasa obejmuje między innymi: transport cieczy i gazów cysternami, transport towa-

Tablica 1

Sekcje PKD

Sekcje	Rodzaje działalności
Sekcja A	Rolnictwo, łowiectwo i leśnictwo
Sekcja B	Rybnictwo
Sekcja C	Górnictwo
w tym 2 Podsekcje:	
Podsekcja CA	Górnictwo surowców energetycznych
Podsekcja CB	Górnictwo surowców innych niż energetyczne
Sekcja D	Przetwórstwo przemysłowe
w tym 14 Podsekcji m.in.	
Podsekcja DA	Produkcja artykułów spożywczych; napojów i wyrobów tytoniowych
Podsekcja DB	Produkcja wyrobów włókienniczych i odzieży
Sekcja E	Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, wodę
Sekcja F	Budownictwo
Sekcja G	Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, motocykli oraz artykułów użytku osobistego i domowego
Sekcja H	Hotele i restauracje
Sekcja I	Transport, gospodarka magazynowa i łączność
Sekcja J	Pośrednictwo finansowe
Sekcja K	Obsługa nieruchomości, wynajem i usługi związane z prowadzeniem działalności gospodarczej
Sekcja L	Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe ubezpieczenia społeczne i powszechne ubezpieczenia zdrowotne
Sekcja M	Edukacja
Sekcja N	Ochrona zdrowia i pomoc społeczna
Sekcja O	Działalność usługowa komunalna, społeczna i indywidualna, pozostała
Sekcja P	Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników
Sekcja Q	Organizacje i zespoły eksterytorialne

Źródło: opracowanie własne na podstawie [9]

rów w kontenerach, transport mebli, towarów sypkich luzem, drewna, towarów zamrożonych w samochodach chłodniach, transport inwentarza żywego. Natomiast transport pojazdami uniwersalnymi to przewozy pozostałych towarów pojazdami uniwersalnymi oraz przewozy przesyłek pocztowych.

Kolejną gałąź transportu – transport rurociągowy – obejmuje według klasyfikacji PKD transport rurociągami gazów, cieczy, zawieszin i pozostałych towarów oraz działalność stacji pomp.

Transport morski dotyczy głównie rozkładowego i pozarozkładowego przewozu pasażerów lub ładunków na pełnym morzu, działalności morskich statków wycieczkowych i promów morskich. Z kolei transport wodny przybrzeżny obejmuje analogiczne rodzaje działalności odbywające się jednakże na wodach przybrzeżnych.

Transport wodny śródlądowy to zasadniczo rozkładowy i pozarozkładowy przewóz pasażerów lub ładunków na drogach wodnych śródlądowych takich, jak: rzeki, kanały, jeziora, porty, zatoki, doki, oraz działalność śródlądowych statków wycieczkowych i jachtów.

W następnym dziale klasyfikacji PKD – w transporcie lotniczym, obejmującym lotniczy i kosmiczny transport pasażerski i towarowy, wyodrębnione zostały trzy podklasy: transport lotniczy regularny, nieregularny oraz kosmiczny. Pierwszy dotyczy transportu lotniczego pasażerów lub ładunków na stałych trasach i według ustalonego rozkładu lotów. Drugi natomiast obejmuje przewozy pasażerów lub ładunków nieobjęte rozkładem lotów, przewozy czarterowe oraz wynajem środków transportu lotniczego z załogą. Do transportu kosmicznego zakwalifikowano wystrzeliwanie satelitów i pojazdów kosmicznych, a także transport kosmiczny pasażerów i ładunków – działalność obecnie dość abstrakcyjną, aczkolwiek realną w niedalekiej przyszłości.

Problemy jakości polskich statystyk transportowych

Obecne polskie statystyki transportowe cechuje duża niekompletność i brak wielu istotnych informacji ważnych do analizy współczesnego rynku transportowego. W pierwszych, ubiegłorocznych statystykach Eurostatu, obejmujących nowe państwa Unii, niekompletność polskich statystyk w porównaniu z innymi państwami jest widoczna. Do osiągnięcia ich porównywalności jakościowej ze standardami unijnymi konieczne są zmiany i poszerzenie źródeł danych. Widocznym skutkiem obecnego stanu jest jakość projektów NPR dla transportu na lata 2007–2013 oraz Polityki transportowej na lata 2007–2025. Analogiczne dokumenty unijne są retrospektywą możliwych scenariuszy na podstawie aktualnych i przewidywanych tendencji na rynku transportowym. Aby były one wiarygodne, konieczne są np. analizy podziału rynku transportowego na poszczególne gałęzie. Obecnie w Polsce można tylko domniemywać, z powodu niepełnych danych statystycznych, jaki ten podział w rzeczywistości jest. Kolejne opracowania i analizy wykazują, że oficjalne wielkości udziałów rynkowych kolei, jakie w ubiegłych latach publikowano były znacznie zawyżone. Dla kolejowych przewozów towarowych szacunek w wysokości 26%, podany w projekcie NPR według analiz prof. J. Burnewicza,

Sekcja I - Transport, gospodarka magazynowa i łączność

Wyszczególnienie				Rodzaje i kategorie działalności
Sekcja I				Transport, gospodarka magazynowa i łączność
Dział	Grupa	Klasa	Podklasa	
60	60.1 60.2	60.10 60.21	60.10.Z	Transport lądowy; transport rurociągowy Transport kolejowy Transport lądowy pozostały
			60.21.A 60.21.B 60.21.C	Transport lądowy pasażerski, rozkładowy pozostały Transport pasażerski miejski Transport pasażerski międzymiastowy Transport pasażerski rozkładowy pozostały
			60.22 60.23 60.24	Działalność taksówek osobowych Transport lądowy pasażerski, pozostały Transport drogowy towarów
			60.24.A 60.24.B 60.30.Z	Transport drogowy towarów pojazdami specjalizowanymi Transport drogowy towarów pojazdami uniwersalnymi Transport rurociągowy
61	61.1 61.2	61.10 61.20	61.10.A 61.10.B 61.20.Z	Transport wodny Transport wodny morski i przybrzeżny Transport morski Transport wodny przybrzeżny Transport wodny śródlądowy
62	62.1 62.2 62.3	62.10 62.20 62.30	62.10.Z 62.20.Z 62.30.Z	Transport lotniczy Transport lotniczy regularny Transport lotniczy nieregularny Transport kosmiczny
63				Działalność wspomagająca transport; działalność związana z turystyką
64				Poczta i telekomunikacja

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [9]

wyduje się być bardziej realistyczny, niż wcześniejsze dane o udziale kolei w wysokości około 40%. Jest to stabilny wynik, jak na warunki europejskie, gdyż daje dopiero 10 miejsce w Unii (tabl. 3).

Podana w statystyce Eurostatu wielkość udziału kolei w przewozach pasażerskich w Polsce – 8,1% byłaby przyzwoitym wynikiem porównywalnym z Niemcami, ale nie uwzględnia przewozów miejskich. Po ich uwzględnieniu i wzięciu poprawki na niesklasyfikowane przewozy małych firm wynik uległby redukcji nawet o kilka procent i byłby jednym z najgorszych Unii (tabl. 4).

Tablica 3

Udziały procentowe kolei i transportu wodnego na rynku przewozów towarowych w państwach UE (dane za 2002 r. [10], dla Polski za 2003 r. według projektu Strategii [12])

Państwo	Kolej + transport wodny	Kolej
Belgia	27,2	12,9
Czechy	26,5	25,6
Niemcy	27,3	14,5
Estonia	68,7	68,7
Francja	16,3	14,0
Łotwa	54,7	54,7
Litwa	38,5	38,5
Węgry	33,0	27,2
Austria	34,6	29,7
Polska	26,9	26,0
Słowenia	40,2	40,2
Słowacja	33,6	30,8
Finlandia	25,6	24,8
Szwecja	37,4	37,4
Średnia UE	22,3	16,3

Tablica 4

Udziały procentowe kolei i transportu miejskiego szynowego na rynku przewozów pasażerskich w państwach UE*

Państwo	Kolej	Tramwaj + metro
Belgia	6,2	0,7
Czechy	7,3	9,3
Niemcy	8,1	1,0
Estonia	5,1	1,3
Francja	8,5	1,2
Łotwa	7,6	6,0
Holandia	8,5	0,9
Węgry	13,7	0,8
Austria	8,8	2,9
Polska	8,1**	b.d.
Słowenia	6,2	b.d.
Słowacja	7,4	0,8
Szwecja	7,9	1,9
Średnia UE	6,6	1,0

* Dane za 2002 r. [10].

** Od podanej wartości należy odjąć ok. 2–3% na udziały transportu miejskiego i regionalnego samochodowego, realizowanego przez małe firmy, zatrudniające mniej niż 9 pracowników.

Podane przykłady wskazują, jak jakość statystyki może mieć wpływ na wizję polityki transportowej. Jej niekompletność może w skrajnych przypadkach prowadzić do błędnych decyzji w skali całej gospodarki.

Najpoważniejsze mankamenty polskiej statystyki transportowej to:

- oparcie się tylko na danych z przedsiębiorstw zatrudniających powyżej dziewięciu pracowników, co w sytuacji, gdy w niektórych segmentach rynkowych drobni przewoźnicy mają do kilkudziesięciu procent udziału w rynku jest dużym błędem;
- luki w zbieraniu danych, np. w transporcie miejskim;
- brak danych z uzupełniających badań ruchu.

W efekcie określenie wspomnianego już podziału rynku transportowego w Polsce jest trudne.

Podsumowanie

W podsumowaniu artykułu należy zwrócić uwagę na znaczenie właściwych i rzetelnych analiz danych statystycznych. Analizy takie wymagają przyjęcia odpowiedniej metodyki i selektywnego wyboru danych do porównań. Porównując np. sieci czy rynki transportowe należy uwzględniać ich lokalizację geograficzną, dane demograficzne czy lokalne warunki kulturowe i społeczne. Dobry dobór tych danych może prowadzić do bardzo ciekawych i odkrywczych wniosków ważnych dla gospodarki, co jest celem badań statystycznych. Z drugiej strony oparcie się na danych uśrednionych bez odpowiedniej interpretacji może prowadzić do niekoniecznie słusznych wniosków. We wspomnianym projekcie NPR dla transportu np. wniosek o likwidację kilku tysięcy kilometrów linii kolejowych w Polsce jest usprawiedliwiany większą gęstością naszej sieci kolejowej w porównaniu z siecią kolejową dla całej Unii. Obszar Unii Europejskiej jest jednak tak silnie zróżnicowany geograficznie, że dokonując takich analiz należy zdefiniować o jaki makroregion chodzi, czy o trudno dostępną z przyczyn topograficznych i słabo zaludnioną Skandynawię, czy o silnie zurbanizowany obszar krajów Beneluxu. To dwa skrajne przykłady. Polska należy do makroregionu środkowoeuropejskiego o jednolitej specyfice i do państw z tego obszaru powinniśmy dokonywać porównania gęstości naszej sieci kolejowej. W grupie tych państw (Czechy, Słowacja, Węgry, Austria, Niemcy) polska sieć kolejowa należy do najrzadszych, a udziały rynkowe kolei mamy najniższe (tabl. 6).

Inne niebezpieczeństwa mogą pojawić się podczas porównywania danych statycznych z różnych regionów świata, gdzie mogą funkcjonować w niektórych przypadkach różne metodologie zbierania danych statystycznych. Głębokiej refleksji wymaga np. dokonywanie porównań udziału kolei w przewozach towarów w Unii Europejskiej i w Stanach Zjednoczonych. Statystyki te wypadają bardzo niekorzystnie dla Unii. Należy jednak uwzględnić w analizach wielkość obszaru Stanów Zjednoczonych, przewyższającego wielokrotnie obszar Europy i słabą gęstość zaludnienia, przy których to odległości przewozów są znacznie wyższe niż w Unii i uzyskanie wysokiego wolumenu przewozów w tonokilometrach nie jest tak trudne. Jeżeli już interpretujemy wyniki przewozów

Tablica 5

Przykład statystyki transportowej, opartej na badaniach ruchu w Wielkiej Brytanii – podróże na jedną osobę według rodzajów środków transportu (1999–2001)*

	Pieszko	Rowerem	Samochodem	Samochodem z pasażerami	Inne prywatne	Lokalne		Taxi/ /minibusy	Inne publiczne	Razem
						Autobusy	Koleje			
Wielka Brytania	263	16	407	231	11	57	20	12	3	1019
North East	235	–	352	232	–	104	–	21	–	980
North West	242	13	431	247	8	62	9	18	–	1034
Yorkshire and the Humber	294	19	388	224	–	65	8	12	–	1018
East Midlands	215	22	417	223	12	52	–	–	–	957
West Midlands	247	13	413	241	–	68	–	9	–	1006
East	242	24	474	253	8	26	20	–	–	1057
London	299	11	292	176	10	94	87	15	–	990
South East	252	19	465	256	13	25	19	10	–	1059
South West	257	18	422	244	14	35	–	–	–	1005
England	257	17	409	233	10	56	21	12	3	1018
Wales	251	–	395	228	14	40	–	–	–	952
Scotland	326	12	397	218	12	73	14	16	–	1074

* Statystyka National Travel Survey, Department for Transport (Wielka Brytania).

samochodowych, to bardzo istotną jest informacja pod amerykańskimi oficjalnymi tabelami statystycznymi, że obejmują one tylko *intercity trucks*, czyli przewozy między miastami. W Polsce średnia odległość przewozu samochodem według GUS wynosi 80 km, a więc na pewno duża część tych przewozów ma charakter lokalny.



Tablica 6

Wskaźniki gęstości sieci w państwach Europy Środkowej [10]

Państwo	Gęstość sieci*
Polska	64
Niemcy	120
Czechy	101
Słowacja	75
Węgry	85
Austria	67

* km linii na 1000 km² powierzchni.

Literatura:

- [1] Rozporządzenie Rady (WE) nr 322/97 z 17 lutego 1997 r. w sprawie statystyk Wspólnoty.
 [2] Rozporządzenie Komisji (WE) nr 831/2002 z 17 maja 2002 r. wykonujące rozporządzenie Rady (WE) nr 322/97 w sprawie statystyki Wspólnoty, dotyczące dostępu do poufnych danych do celów naukowych.

- [3] Decyzja nr 2367/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 16 grudnia 2002 r. w sprawie wspólnotowego programu statystycznego na lata 2003–2007.
 [4] Decyzja Komisji Europejskiej z 21 kwietnia 1997 r. w sprawie roli Eurostatu w sporządzaniu statystyk Wspólnoty.
 [5] Dyrektywa Rady 80/1177/EWG z 4 grudnia 1980 r. w sprawie sprawozdań statystycznych dotyczących kolejowego transportu rzeczy.
 [6] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 91/2003 z 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego.
 [7] Rozporządzenie Komisji Europejskiej nr 1192/2003 z 3 lipca 2003 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie statystyki transportu kolejowego.
 [8] Ustawa z 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz.U. nr 88, poz. 439).
 [9] Rozporządzenie Rady Ministrów z 20 stycznia 2004 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności Gospodarczej (Dz.U. nr 33, poz. 289).
 [10] European Union Energy & Transport in Figures 2004. European Commission Directorate-General for Energy and Transport.
 [11] European Union Energy & Transport in Figures 2003. European Commission Directorate-General for Energy and Transport.
 [12] Strategia Rozwoju Transportu na lata 2007–2013. Ministerstwo Infrastruktury, grudzień 2004. www.mi.gov.pl

The 3rd 2005
International
Rail Forum

FREIGHT & PASSENGER RAILWAY, AND URBAN TRANSPORT
EXHIBITION & CONGRESS

IRF 2005
Barcelona. Catalonia. Spain
30 November - 2 December 2005
CCIB - Centre de Convencions Internacional de Barcelona
Edificio del Forum

www.railforum.net



Foro del Ferrocarril y del Transporte. Avda. Europa, 34 Edif. B 28023 Madrid, Spain
Tel.: + 34 91 351 95 00 Fax: + 34 91 351 75 01 e-mail: irf@montane.eu.com