

Nazwa i adres jednostki sprawozdawczej	LOT-1 Sprawozdanie o transporcie lotniczym	Adresat: Portal Sprawozdawczy GUS portal.stat.gov.pl
Numer identyfikacyjny – REGON		Termin przekazania: do 4 marca 2022 r.

Obowiązek przekazywania danych wynika z art. 30 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 955).

Zbierane na tym formularzu dane podlegają bezwzględnej ochronie zgodnie z zasadą tajemnicy statystycznej (art. 10 ustawy o statystyce publicznej).

(e-mail sekretariatu jednostki sporządzającej sprawozdanie – WYPEŁNIAĆ WIELKIMI LITERAMI)

Dział 1. TABOR LOTNICZY^{a)}

Wyszczególnienie		Tabor lotniczy ^{a)}				
		typ samolotu	użytkowany ^{b)}		stan inwentarzewy w dniu 31 grudnia	
			kod ICAO lub nazwa samolotu	liczba samolotów	liczba miejsc pasażerskich	liczba samolotów
		w sztukach				
0		1	2	3	4	5
Samoloty ogółem	01					
z tego:	02					
	03					
	04					
	05					
	06					
	07					
	08					
	09					

^{a)} Samoloty przeznaczone do handlowych usług lotniczych (patrz: objaśnienia). Tabor własny oraz dzierżawiony od innych jednostek. ^{b)} W ciągu roku sprawozdawczego (patrz: objaśnienia).

Dział 2. PRZEBIEG SAMOLOTÓW

Wyszczególnienie		Przebyte odległości przez samoloty	
		własne	dzierżawione
		w tysiącach kilometrów	
0		1	2
Loty handlowe (wiersz 1 = 3 + 5)	1		
w tym komunikacja regularna	2		
Komunikacja krajowa	3		
w tym komunikacja regularna	4		
Komunikacja międzynarodowa	5		
w tym komunikacja regularna	6		
Loty niehandlowe	7		

Dział 3. SIEĆ LOTNICZA W HANDLOWYCH REGULARNYCH (ROZKŁADOWYCH) USŁUGACH LOTNICZYCH

Wyszczególnienie		W ciągu roku sprawozdawczego	
0		1	
Liczba tras lotniczych	transport krajowy	1	
	transport międzynarodowy	2	

Dział 4. PRZEWOZY PASAŻERÓW

Wyszczególnienie		Przewozy pasażerów w pasażerach	Praca przewozowa (pasażerowie)	
			wykonana	oferowana
0		1	w tysiącach pasażerokilometrów	
			2	3
Ogółem (wiersz 1 = 3 + 5)	1			
w tym tabor ^{c)} dzierżawiony	2			
Komunikacja krajowa	3			
w tym komunikacja regularna	4			
Komunikacja międzynarodowa	5			
w tym komunikacja regularna	6			
Z wiersza 3 przypada na loty widokowe	7			

^{c)} Dotyczy samolotów.

Dział 5. PRZEWOZY ŁADUNKÓW

Wyszczególnienie		Przewozy ładunków (towary, poczta) w tonach	Praca przewozowa (towary, poczta) w tysiącach tonokilometrów	Całkowita praca przewozowa (pasażerowie, bagaże, towary, poczta)	
				wykonana	oferowana
0		1	2	w tysiącach tonokilometrów	
				3	4
Ogółem (wiersz 01 = 03 + 05)	01				
w tym tabor ^{c)} dzierżawiony	02				
Komunikacja krajowa	03				
w tym komunikacja regularna	04				
Komunikacja międzynarodowa (wiersz 05 = 07 + 08 + 09 + 10)	05				
w tym komunikacja regularna	06				
Wywóz z Polski	07				
Przywóz do Polski	08				
Tranzyt przez Polskę	09				
Przewozy poza granicami Polski	10				

^{c)} Dotyczy samolotów.

Proszę podać szacunkowy czas (w minutach) przeznaczony na przygotowanie danych dla potrzeb wypełnienia formularza	1	
Proszę podać szacunkowy czas (w minutach) przeznaczony na wypełnienie formularza	2	

(e-mail kontaktowy w zakresie sporządzonego sprawozdania – WYPEŁNIAĆ WIELKIMI LITERAMI)

(telefon kontaktowy
w zakresie sporządzonego sprawozdania)

(miejsowość, data)

Objaśnienia do formularza LOT-1

Podmiotem sprawozdawczym jest podmiot posiadający, wydaną przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w Polsce, koncesję na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie przewozów lotniczych, sporządzający niniejsze sprawozdanie.

Przez **trasę lotniczą** należy rozumieć trasę od portu lotniczego, w którym rozpoczyna się lot (początkowego), do portu lotniczego końcowego (docelowego). Trasa lotnicza to odcinek łączący dwa porty lotnicze (lub więcej odcinków w przypadku lotów z międzylądowaniami).

Trasa lotnicza w transporcie krajowym (komunikacja krajowa) to trasa (loty) pomiędzy portami lotniczymi w Polsce.

Trasa lotnicza w transporcie międzynarodowym (komunikacja międzynarodowa) to trasa (loty) pomiędzy portami lotniczymi, z których co najmniej jeden znajduje się poza obszarem Polski:

- wylot z Polski,
- przylot do Polski,
- przelot między dwoma krajami obcymi,
- kabotaż (przewozy lotnicze na terenie jednego państwa, innego niż Polska),
- tranzyt przez Polskę (międzylądowanie w Polsce).

Dział 1. Tabor lotniczy

1. W **rubryce 1** należy wykazać typy samolotów lotnictwa cywilnego własnych i dzierżawionych od innych jednostek, przeznaczonych do:
- handlowych regularnych (rozkładowych) usług lotniczych,
 - handlowych nieregularnych (pozarozkładowych) usług lotniczych,
- przy czym:

handlowe regularne (rozkładowe) usługi lotnicze to

odpłatne usługi lotnicze na rzecz transportu publicznego pasażerów i/lub towaru i poczty, wykonywane w oparciu o publikowany rozkład lotów lub z taką częstotliwością, że tworzą łatwo rozpoznawalną systematyczną serię lotów. Należy uwzględnić dodatkowe loty, które wykonywane są z powodu dużego zainteresowania lotami rozkładowymi;

handlowe nieregularne (pozarozkładowe) usługi lotnicze to

odpłatne usługi lotnicze na rzecz transportu publicznego pasażerów i/lub towaru i poczty, inne niż regularne (rozkładowe) usługi lotnicze. W sprawozdaniu do tej kategorii zaliczyć należy:

- czartery,
- loty przekierowane,
- taksówki powietrzne,
- loty widokowe.

Należy wykazać tabor bez względu na jego stan techniczny, a więc również samoloty poddane przeglądom technicznym i remontom. **Uwaga:** nie należy uwzględniać danych o:

- samolotach wykorzystywanych przez cały okres sprawozdawczy (od 1 stycznia do 31 grudnia) do usług innych niż przewozy pasażerów i/lub ładunków (towarów i/lub poczty),
- samolotach własnych, które przez cały okres sprawozdawczy (od 1 stycznia do 31 grudnia) były użytkowane przez inny podmiot,
- innych statkach powietrznych, takich jak szybowce, balony lub śmigłowce.

Należy podać nazwę samolotu wraz z oznaczeniem (np. Boeing 737-400) albo jej odpowiednik według kodowania ICAO (np. B734) lub IATA (np. 734). **Uwaga:** w przypadku większej niż 8 liczby różnych typów samolotów (wiersze od 02 do 09) należy pierwszą stronę sprawozdania powielić w ilości wystarczającej do wykazania całego taboru.

2. W **rubryce 2** należy podać liczbę samolotów dla poszczególnych typów wykazanych w rubryce 1, które były co najmniej raz użytkowane przez podmiot sprawozdawczy w ciągu roku sprawozdawczego do lotów zdefiniowanych w pkt. 1.
3. W **rubryce 3** należy podać liczbę miejsc pasażerskich w samolotach wykazanych w rubryce 2, przy czym:

liczba miejsc pasażerskich to

maksymalna liczba miejsc pasażerskich dostępnych w samolocie;

samoloty tego samego typu mogą mieć różną konfigurację dostępnych miejsc pasażerskich, a w konsekwencji różną liczbę miejsc. W przypadku stosowania różnych konfiguracji w danym samolocie w ciągu roku sprawozdawczego, należy wykazać najczęściej stosowaną. W przypadku stosowania różnych konfiguracji w różnych samolotach tego samego typu, należy wykazać wszystkie konfiguracje dla poszczególnych samolotów. W poniższym przykładzie mamy trzy samoloty typu Boeing 737-400 o dostępnej liczbie miejsc pasażerskich: w pierwszym - 179 (najczęściej występująca w ciągu roku sprawozdawczego), w drugim - 170 (taka sama przez cały rok sprawozdawczy) oraz w trzecim - 178 (taka sama przez cały rok sprawozdawczy) co daje 527 miejsc.

typ samolotu	liczba samolotów	liczba miejsc pasażerskich
Boeing 737-400	3	527

4. W **rubrykach 4 i 5** należy podać - odpowiednio - liczbę samolotów i miejsc pasażerskich w samolotach wykazanych w rubryce 1, które znajdowały się na stanie inwentarzowym w dniu 31 grudnia (własnych i dzierżawionych od innych jednostek, bez względu na ich stan techniczny).

Dział 2. Przebieg samolotów

5. Dane należy podać w **tysiącach kilometrów** z dokładnością do 1 miejsca po przecinku.
6. W **wierszu 1** należy podać przebieg samolotów wykazanych w dziale 1, dla lotów wykonanych w okresie sprawozdawczym w ramach (zdefiniowanych w pkt.1):
- handlowych regularnych (rozkładowych) usług lotniczych,
 - handlowych nieregularnych (pozarozkładowych) usług lotniczych,
- a w **wierszu 2** wyodrębnić z wiersza 1 dane dotyczące handlowych regularnych (rozkładowych) usług lotniczych.
7. W **wierszu 3** należy podać przebieg samolotów wykazanych w dziale 1, wykorzystywanych w komunikacji krajowej, dla lotów wykonanych w okresie sprawozdawczym w ramach (zdefiniowanych w pkt.1):
- handlowych regularnych (rozkładowych) usług lotniczych,
 - handlowych nieregularnych (pozarozkładowych) usług lotniczych,
- a w **wierszu 4** wyodrębnić z wiersza 3 dane dotyczące handlowych regularnych (rozkładowych) usług lotniczych.
8. W **wierszu 5** należy podać przebieg samolotów wykazanych w dziale 1, wykorzystywanych w komunikacji międzynarodowej, dla lotów wykonanych w okresie sprawozdawczym w ramach (zdefiniowanych w pkt.1):
- handlowych regularnych (rozkładowych) usług lotniczych,
 - handlowych nieregularnych (pozarozkładowych) usług lotniczych,
- a w **wierszu 6** wyodrębnić z wiersza 5 dane dotyczące handlowych regularnych (rozkładowych) usług lotniczych.
9. W **wierszu 7** należy podać przebieg samolotów lotnictwa cywilnego eksploatowanych przez podmiot sprawozdawczy (własnych i dzierżawionych od innych jednostek), wykazanych i/lub niewykazanych w dziale 1, dla lotów wykonanych w okresie sprawozdawczym w ramach:
- niehandlowego lotnictwa ogólnego (oprócz lotów państwowych),
- przy czym:

niehandlowe lotnictwo ogólne to

wszystkie niehandlowe działania lotnictwa cywilnego inne niż regularne lub nieregularne działania transportu lotniczego wykonywane za opłatą lub w ramach najmu.

W sprawozdaniu do tej kategorii zaliczyć należy:

- loty szkoleniowe,
- loty prywatne,
- loty firmowe,
- loty umożliwiające skoki spadochronowe lub holowanie szybowców,
- loty testowe (niehandlowe loty wykonywane w celach testowania statku powietrznego przed udostępnieniem go do celów działalności usługowej),
- loty pozycjonujące (niehandlowe loty wykonywane w celu umiejscowienia statku powietrznego na pozycji, z której rozpoczyna regularny lub nieregularny lot/usługę).

W sprawozdaniu **nie należy uwzględniać:**

- lotów państwowych (rządowych, wojskowych itp.).

Dział 3. Sieć lotnicza w handlowych regularnych (rozkładowych) usługach lotniczych

10. Dział ten wypełniają wyłącznie przewoźnicy, którzy prowadzą handlowe regularne (rozkładowe) usługi lotnicze (zdefiniowane w pkt.1) w oparciu o posiadaną koncesję. Należy wykazać dane o trasach lotniczych (zdefiniowanych we wstępie do objaśnień), na których przewoźnik prowadził usługi regularne (rozkładowe) **w ciągu roku sprawozdawczego**.

Uwaga: do sprawozdania należy załączyć wykaz imienny poszczególnych krajowych i międzynarodowych tras lotniczych wg stanu na 31 grudnia, na których przewoźnik prowadził handlowe usługi regularne (rozkładowe), podając liczbę przelotów na danej trasie w ciągu roku sprawozdawczego oraz długość tej trasy w kilometrach.

Wykaz tras połączeń regularnych (rozkładowych) wg stanu na 31 grudnia						
Lp.	Port lotniczy początkowy (kod ICAO)	Port lotniczy kolejny_1* (kod ICAO)	Port lotniczy kolejny_2* (kod ICAO)	Port lotniczy docelowy (kod ICAO)	Długość trasy [km]	Liczba przelotów w ciągu roku sprawozdawczego [w szt.]
1.						
2.						
...						

* port lotniczy, na którym miało miejsce międzylądowanie zgodne z planem – wypełnić, o ile były to loty z międzylądowaniami.

W celu identyfikacji portu lotniczego, należy podać pełną nazwę portu albo jego kod według ICAO (lub IATA).

Długość trasy to

suma odległości liczonych „po wielkim łuku”, zgodnie z przepisami IATA, pomiędzy portem lotniczym początkowym, portami lotniczymi kolejnymi i portem lotniczym docelowym.

Jeśli przewoźnik wykonywał także loty powrotne, należy je uwzględnić w osobnym wierszu.

Dział 4. Przewozy pasażerów

11. W **rubryce 1** należy wykazać pasażerów przewiezionych w ramach (zdefiniowanych w pkt.1):

- handlowych regularnych (rozkładowych) usług lotniczych,
- handlowych nieregularnych (pozarozkładowych) usług lotniczych, przy czym

liczba pasażerów przewiezionych w danym locie to

wszyscy pasażerowie w danym locie (tj. locie o tym samym numerze) policzeni tylko raz i bez powtórzeń na poszczególnych etapach tego lotu.

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

12. W **wierszach 4 i 6** należy wyodrębnić - odpowiednio - z wiersza 3 i 5, pasażerów przewiezionych w ramach handlowych regularnych (rozkładowych) usług lotniczych.

13. W **wierszu 7** należy wyodrębnić z wiersza 3 pasażerów przewiezionych w ramach lotów widokowych.

14. W **rubrykach 2 i 3** należy podać pracę przewozową wykonaną przy przewozie pasażerów wyrażoną w tysiącach pasażerokilometrów z dokładnością do 1 miejsca po przecinku. Jest ona sumą prac przewozowych dla poszczególnych lotów.

Pracę przewozową **wykonaną dla danego lotu** oblicza się mnożąc liczbę przewiezionych pasażerów w danym locie (zdefiniowanych w pkt.11) przez długość trasy lotu.

$$\begin{array}{l} \text{praca} \\ \text{przewozowa} \\ \text{wykonana} \\ \text{[pas}\cdot\text{km]} \end{array} = \begin{array}{l} \text{liczba} \\ \text{przewiezionych} \\ \text{pasażerów} \\ \text{[pas]} \end{array} \times \begin{array}{l} \text{długość} \\ \text{trasy} \\ \text{[km]} \end{array}$$

Pracę przewozową **oferowaną dla danego lotu** oblicza się mnożąc liczbę miejsc pasażerskich oferowanych w danym locie przez długość trasy lotu.

$$\begin{array}{l} \text{praca} \\ \text{przewozowa} \\ \text{oferowana} \\ \text{[pas}\cdot\text{km]} \end{array} = \begin{array}{l} \text{liczba} \\ \text{oferowanych} \\ \text{miejsc} \\ \text{[pas]} \end{array} \times \begin{array}{l} \text{długość} \\ \text{trasy} \\ \text{[km]} \end{array}$$

W przypadku lotów z międzylądowaniami, ww. obliczenia należy wykonać dla poszczególnych etapów tych lotów.

Przykład: lot odbył się na trasie Barcelona (A) – Hamburg (C) z międzylądowaniem we Frankfurcie (B). W pierwszym etapie tego lotu, tj. z Barcelony do Frankfurtu, podróżowało 160 pasażerów. We Frankfurcie samolot opuściło 120 pasażerów, a pozostałych 40 wraz z innymi 86 pasażerami, którzy dołączyli do tego lotu we Frankfurcie, odleciało do Hamburga (w sumie z Frankfurtu odleciało 126 pasażerów).

Praca przewozowa wykonana w ww. locie = (praca przewozowa wykonana w pierwszym etapie lotu) + (praca przewozowa wykonana w drugim etapie lotu) = (160 x odległość A-B) + (126 x odległość B-C).

Dział 5. Przewozy ładunków

15. W **rubryce 1** należy podać masę ładunków (towarów i poczty) w **tonach** z dokładnością do 1 miejsca po przecinku, przewiezionych w ramach (zdefiniowanych w pkt.1):

- handlowych regularnych (rozkładowych) usług lotniczych,
- handlowych nieregularnych (pozarozkładowych) usług lotniczych.

16. W **rubryce 2** należy podać pracę przewozową wykonaną przy przewozie ładunków w **tysiącach tonokilometrów** z dokładnością do 1 miejsca po przecinku. Jest ona sumą prac przewozowych dla poszczególnych lotów. Nie należy uwzględniać bagaży pasażerów, ani wagi kontenerów, w których jest przewożony towar/poczta.

Pracę przewozową przy przewozie ładunków **dla danego lotu** oblicza się mnożąc masę przewiezionego ładunku (towarów, poczty) w danym locie przez długość trasy lotu.

$$\begin{array}{l} \text{praca} \\ \text{przewozowa} \\ \text{ładunków} \\ \text{[t}\cdot\text{km]} \end{array} = \begin{array}{l} \text{masa} \\ \text{przewiezionego} \\ \text{ładunku} \\ \text{[t]} \end{array} \times \begin{array}{l} \text{długość} \\ \text{trasy} \\ \text{[km]} \end{array}$$

W przypadku lotów z międzylądowaniami, ww. obliczenia należy wykonać dla poszczególnych etapów tych lotów (jak w przykładzie w pkt. 14).

17. W rubrykach 3 i 4 należy podać całkowitą pracę przewozową w tysiącach tonokilometrów z dokładnością do 1 miejsca po przecinku. Całkowita praca przewozowa to suma całkowitych prac przewozowych dla poszczególnych lotów. W całkowitej pracy przewozowej uwzględnia się masę pasażerów i ich bagaży, przy czym w obliczeniach należy przyjąć przelicznik stosowany przez przewoźnika lub założyć, że 1 pasażer wraz ze swymi bagażami waży 0,1 tony. Nie należy uwzględniać wagi kontenerów, w których jest przewożony towar/poczta.

Całkowitą pracę przewozową **wykonaną dla danego lotu** oblicza się mnożąc długość trasy lotu przez masę przewiezionych pasażerów z ich bagażami i pozostałych towarów oraz poczty w danym locie.

$$\begin{array}{rcll} \text{całkowita} & & \text{masa} & \\ \text{praca} & & \text{przewiezionych} & \\ \text{przewozowa} & = & \text{pasażerów,} & \text{długość} \\ \text{wykonana} & & \text{bagaży} & \text{trasy} \\ \text{[t·km]} & & \text{i ładunków} & \text{[km]} \\ & & \text{[t]} & \times \end{array}$$

Całkowitą pracę przewozową **oferowaną dla danego lotu** oblicza się mnożąc długość trasy lotu przez maksymalną masę pasażerów z ich bagażami i pozostałych towarów oraz poczty, jaka mogłaby być transportowana w danym locie.

$$\begin{array}{rcll} \text{całkowita} & & \text{maksymalna} & \\ \text{praca} & & \text{masa} & \\ \text{przewozowa} & = & \text{pasażerów,} & \text{długość} \\ \text{oferowana} & & \text{bagaży} & \text{trasy} \\ \text{[t·km]} & & \text{i ładunków} & \text{[km]} \\ & & \text{[t]} & \times \end{array}$$

W przypadku lotów z międzylądowaniami, ww. obliczenia należy wykonać dla poszczególnych etapów tych lotów (jak w przykładzie w pkt. 14).