GŁÓWNY URZĄD STATYSTYCZNY al. Niepodległości 208, 00-925 Warszawa		
Nazwa i adres jednostki sprawozdawczej	**Zestawienie tabelaryczne z danymi o obrotach ładunkowych w portach morskich**	Urząd Statystyczny w . . . . .
Numer identyfikacyjny - REGON	**za miesiąc ..... 2004 r.** **Port .....**	Przekazać do 5-go dnia roboczego po miesiącu sprawozdawczym

Wyszczególnienie			W miesiącu sprawozdawczym	Od początku roku do końca miesiąca sprawozdawczego
			w tys. ton *(z jednym znakiem po przecinku)*	
0			1	2
Obroty ładunkowe ogółem (w. 02 do w. 08)		01		
Węgiel i koks		02		
Rudy		03		
Zboże		04		
Drewno		05		
Ropa i przetwory naftowe		06		
Inne masowe		07		
Drobnica		08		
Z ogółem przypada na:	międzynarodowy obrót morski (w. 10+w.11)	09		
	załadunek	10		
	wyładunek	11		

Uwaga: W przypadku konieczności skorygowania danych wstępnych wykazanych w poprzednim miesiącu, korekty te uwzględnia się tylko w rubr. 2 (dane narastające). Jeśli korekta dotyczy miesiąca wcześniejszego niż miesiąc poprzedni - należy telefonicznie lub w formie pisemnej podać do Urzędu Statystycznego dane ostateczne dla tego miesiąca.

.....	.....	.....
(imię, nazwisko i telefon osoby, która sporządziła sprawozdanie	(miejscowość, data)	(pieczątka imienna i podpis osoby działającej w imieniu sprawozdawcy)

OBJAŚNIENIA

do zestawienia tabelarycznego z danymi o obrotach ładunkowych w portach morskich

1. Jednostki sprawozdawcze działające na terenie więcej niż jednego portu sporządzają oddzielnie sprawozdanie dla każdego portu, na terenie którego jednostka sprawozdawcza prowadzi działalność przeładunkową.

2. Obroty ładunkowe ogółem (wiersz 01) są sumą międzynarodowego obrotu morskiego oraz obrotu wewnątrzkrajowego.

3. Międzynarodowy obrót morski jest to łączna ilość ładunków załadowanych na statki (załadunek - wiersz 10) oraz wyładowanych ze statków (wyładunek - wiersz 11) - zarówno w związku z polskim handlem zagranicznym jak i tranzytem.

4. Przeładowane ładunki **"tranzytu morskiego"**, przez które rozumie się ładunki pochodzące od nadawcy zagranicznego i przeznaczone dla odbiorcy zagranicznego, dowiezione do polskiego portu morskiego drogą morską i przeładowane w tym porcie w celu dalszego transportu drogą morską - należy wykazać dwukrotnie, a mianowicie: w wierszu "wyładunek" w sprawozdaniu za ten miesiąc sprawozdawczy, w którym nastąpił wyładunek ładunków ze statku, a w wierszu "załadunek" w sprawozdaniu za ten miesiąc, w którym nastąpił załadunek ładunków na statek (oraz w wierszu 09, 01 i odpowiednio 02 do 08).

5. Wyładunek ładunków ze statków oraz załadunek ładunków na statki rejestruje się w momencie przejścia ładunku przez burtę statku (lub furtę promu). Przez " statek" należy rozumieć: statek morski, prom morski, barkę morską oraz barkę śródlądową dokonującą przewozów omówionych w ust. 6.

Podstawą do określenia wagi ładunku załadowanego na statek badź wyładowanego ze statku powinny być:

- w przypadku wyładunku - manifest ładunkowy ewentualnie (przy braku manifestu) zlecenie na wyładunek ze statku;
- w przypadku załadunku - druki (kopie) kwitów sternika lub konosamentów.

6. Załadunek na barki śródlądowe, które obsługują polski handel zagraniczny i tranzyt poprzez wywóz barką ładunków z portu morskiego za granicę oraz wyładunek z barek śródlądowych, które obsługują polski handel zagraniczny lub tranzyt poprzez przywóz barką ładunków z zagranicy do portu morskiego - należy traktować na równi z międzynarodowym obrotem morskim i uwzględnić odpowiednio w wierszach 01 do 11.

7. Przeładunek worków z pocztą oraz załadunek bunkru, przeznaczonego jako paliwo na morskich statkach handlowych (polskich i obcych) obsługujących międzynarodowy obrót morski - należy zaliczyć również do międzynarodowego obrotu morskiego, odpowiednio w rubryce "załadunek" lub "wyładunek". Ciężar worków z pocztą ustala się mnożąc liczbę worków z pocztą przez ustaloną przeciętną wagę jednego worka z pocztą = 22,5 kg i wykazuje się w grupie "drobnica".

8. Do **obrotu wewnątrzkrajowego** zalicza się:

1) krajowy obrót lądowy, tzn. ładunki pochodzące od nadawcy krajowego, przywiezione drogą lądową do portu morskiego np. w celu składowania (lub ładunki od krajowego nadawcy, z różnych względów nie wysłane z portu drogą morską), a następnie drogą lądową wywiezione z terenu portu do krajowego odbiorcy;
2) krajowy obrót morski (obrót kabotażowy), tzn. ładunki przewożone drogą morską w obrocie pomiędzy polskimi portami morskimi;
3) wyładunek ze statku ryb złowionych przez podmioty rybołówstwa morskiego, dostarczonych statkami rybackimi do morskiego portu handlowego;
4) załadunek bunkru przeznaczonego jako paliwo dla statków rybackich, statków ratownictwa okrętowego, statków żeglugi śródlądowej i innych statków (jednostek pływających) - z wyjątkiem statków handlowych obsługujących międzynarodowy obrót morski (polskich i obcych).

9. Krajowy obrót lądowy (w ramach obrotu wewnątrzkrajowego) rejestruje się w momencie wyjścia ładunku z portu.

10. Przy zaliczaniu ładunków do odpowiednich grup (wiersze od 02 do 08) należy stosować klasyfikację grup ładunków, stanowiącą załącznik do niniejszych objaśnień.

11. Obroty ładunkowe należy wykazywać według wagi brutto. Obroty drobnicy zjednostkowanej (niezależnie od systemu załadunku bądź rozładunku statku - zarówno w systemie konwencjonalnym jak i ro-ro) wykazuje się w wierszu 08 oraz odpowiednio w wierszach 01, 09, 10 i 11 podając ciężar całkowity brutto ładunków drobnicowych, tzn. wliczając ciężar własny kontenerów i pojazdów (zarówno pustych jak i ładownych).

W drobnicy należy również uwzględnić wagę samochodów i innych pojazdów, będących przedmiotem handlu. Nie należy natomiast uwzględniać wagi pojazdów (samochodów osobowych, motocykli, autokarów itp.), którymi pasażerowie wjeżdżają na prom lub wyjeżdżają z promu, tj. nie będących przedmiotem handlu.

12. Wielkość przeładunków przy dolichtunku lub odlichtunku statków należy uwzględnić odpowiednio w wierszach 01 do 11 kierując się poniższymi zasadami. Jeżeli statek zacumowany jest w porcie, np. w Świnoujściu, to przeładunek w relacji statek - barka lub barka - statek należy wykazać w obrocie morskim odnoszącym się do portu Świnoujście. Natomiast późniejszy wyładunek z barki, np. w porcie Szczecin (i odpowiednio: prowadzony w porcie Szczecin, w celu dolichtowania statku w Świnoujściu, wcześniejszy załadunek na barkę) - zalicza się do "obrotu wewnątrzkrajowego" jako "krajowy obrót morski" portu Szczecin i należy wykazać go w niniejszym zestawieniu w odnoszących się do portu Szczecin "obrotach ładunkowych ogółem".

Jeżeli dolichtunek i odlichtunek statku morskiego odbywa się na redzie - należy go wykazać w obrocie morskim odnoszącym się do tego portu, z którego pochodzi ładunek, lub do którego ładunek ten jest przeznaczony.

Klasyfikacja ładunków przeładowywanych w morskich portach handlowych według grup

Grupy ładunków	Rodzaje ładunków
Węgiel i koks	Węgiel kamienny, bunkier, węgiel brunatny, miał węglowy, muł i pył węglowy, brykiety z węgla kamiennego i brunatnego, koks węglowy, półkoks (koks ponaftowy należy zaliczać do grupy "inne masowe")
Rudy	Rudy metali, piryty, koncentraty rud miedzi i cynku – przeładowywane luzem (rudę w workach należy zaliczać do grupy "drobnica")
Zboże	Wszelkie zboża i nasiona roślin strączkowych i włóknistych, jak: żyto, pszenica, jęczmień, gryka, proso, owies, kukurydza, soja, groch oraz śruty – przeładowywane tylko luzem. W przypadku, gdy na statku część ładunku zaliczonego do grupy "zboże" znajduje się luzem, a część w workach (jako zabezpieczenie przed przesuwaniem się ładunku w ładowni statku), to jeśli przeładunek ładunków workowych (po uprzednim rozpruciu worków) odbywa się pneumatykiem, ładunki te należy zaliczać do grupy "zboże". Natomiast drobne partie zboża w workach, przeładowywane dźwigami, należy zaliczać do grupy "drobnica". Orzeszki ziemne, bez względu na to czy przeładowywane są w workach, czy luzem, należy zaliczać do grupy "drobnica".
Drewno	Tarcica, papierówka, kopalniaki, kloce, słupy, podkłady kolejowe, kantówka, drewno egzotyczne, dłużyce. Partie fryz, jak również wyroby z drewna w opakowaniu (dotyczy to w szczególności drewna szlachetnego) należy zaliczać do grupy "drobnica".
Ropa i przetwory naftowe	Ropa naftowa, benzyna, oleje opałowe, oleje napędowe, nafta, smary, parafina, wazelina oraz wszelkie inne przetwory naftowe. Ropę naftową i przetwory naftowe przeładowywane w zamkniętych pojemnikach (beczki, kadzie, kanistry itp) należy zaliczać do grupy "drobnica".
Inne masowe	Przeładowywane luzem – bez opakowania: apatyty, ruda apatytowa, fosforyty, superfosfaty, tomasyna, sól kuchenna, sole potasowe, nawozy: azotowe, fosforowe, wapienne, żużle, siarka, siarczan amonu, wypałki pirytowe, glina, kaolina, boksyt, krzemionka, piasek, szlaka żelazna, kwarc, szpalt polny, łupek szamotowy, kamienie brukowe, kamień gipsowy, gips, kreda, pak, asfalt, złom, koks ponaftowy, wapno, cement luzem, masa pogazowa, węgiel drzewny, szamot, szkło w kawałkach, magnezyt, soda, klinkier, borokalcyt, grys marmurowy, ruda darniowa, krzem, szkliwo, masa elektrodowa, masa anodowa, baryt, fluoryt oraz ładunki płynne: oleje, woski, tłuszcze, melasa. ***Uwaga:*** 1. Jeżeli ww. ładunki znajdują się w opakowaniu, to bez względu na własności fizyczne powinny być zaliczone do grupy "drobnica". 2. Złom przeładowywany według technologii przeładunku drobnicy (np. pocięte szyny, wagony, konstrukcje żelazne itp) należy zaliczyć do grupy "drobnica"
Drobnica	– ładunki w opakowaniu, a więc w workach, beczkach, bębnach, butlach stalowych, cylindrach, balonach szklanych, kartonach, skrzyniach, kratach, kontenerach; – ładunki w blokach, wiązkach, belach itp.; – ładunki kopry, cukru, orzeszków ziemnych i ziemniaków luzem, surówka żelaza, konstrukcje żelazne, części maszyn, urządzenia, drut, blachy, płyty, szyny, koła wagonowe, dźwigary, rury, kable, liny, siatka druciana, pojazdy (jak: samochody, przyczepy samochodowe, ciągniki, parowozy itp), skóry suche i mokre, pasy napędowe, meble i inne wyroby z drewna, sadzonki drzew, kauczuk, ryby, zwierzęta żywe, makuchy, wysłodki oraz fryzy; – drobne partie ładunków masowych występujących jako part cargo o wadze do 200 ton na statku drobnicowym.