



Nazwa i adres jednostki sprawozdawczej	T-10 Sprawozdanie o obrotach ładunkowych oraz długości nabrzeży w portach morskich (port) za 2020 r.	Portal sprawozdawczy GUS portal.stat.gov.pl
Numer identyfikacyjny – REGON		Urząd Statystyczny 70-530 Szczecin ul. Matejki 22
		Termin przekazania: do 5 lutego 2021 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 2020 r. poz. 443, z późn. zm.).

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. Obroty ładunkowe

Dział 1A. Z tytułu transportu morskiego

Ogółem (2A+5A)	Międzynarodowy obrót morski			Krajowy obrót morski		
	razem (3A+4A)	z tytułu		razem (6A+7A)	z tytułu	
		przywozu	wywozu		przywozu	wywozu
w tys. ton ^{a)}						
1A	2A	3A	4A	5A	6A	7A

^{a)} Z jednym znakiem po przecinku.

Dział 1B. Z tytułu transportu śródlądowo-morskiego (przywóz) i morsko-śródlądowego (wywóz)

Ogółem (2B+5B)	Obrót międzynarodowy			Obrót krajowy		
	razem (3B+4B)	z tytułu		razem (6B+7B)	z tytułu	
		przywozu	wywozu		przywozu	wywozu
w tys. ton ^{a)}						
1B	2B	3B	4B	5B	6B	7B

^{a)} Z jednym znakiem po przecinku.

Dział 2. Nabrzeża – stan w dniu 31 XII

Wyszczególnienie		Ogółem	Z rubryki 1 przypada na	
			nabrzeża o dopuszczalnej głębokości powyżej 10,9 m	nabrzeża przeładunkowe
			w metrach ^{a)}	
0		1	2	3
Ogółem	1			
w tym	nadające się do eksploatacji	2		
	nowe	3		
	zmodernizowane w roku sprawozdawczym	4		

^{a)} W liczbach całkowitych.

Dział 3. Obrót ładunków tranzytowych

Wyszczególnienie		Ogółem		Tranzyt			
		przywóz (rubryka 3+5)	wywóz (rubryka 4+6)	morsko- lądowy przywóz	lądowo- morski wywóz	morski	
						przywóz	wywóz
w tonach ^{a)}							
0		1	2	3	4	5	6
Ogółem (wiersze 02+07+13+14+15+16)	01						
Ładunki masowe ciekłe – razem (wiersze 03+04+05+06)	02						
gaz ciekły	03						
ropa naftowa	04						
produkty z ropy naftowej	05						
inne ciekłe ładunki masowe	06						
Ładunki masowe suche – razem (wiersze 08+09+10+12)	07						
rudy i złom	08						
węgiel i koks	09						
produkty rolnicze	10						
w tym zboże	11						
inne suche ładunki masowe	12						
Kontenery duże (20' lub większe) – razem	13						
Ładunki toczne samobieżne – razem	14						
Ładunki toczne niesamobieżne – razem	15						
Pozostałe ładunki drobnicowe – razem (wiersze 17+19+20)	16						
produkty leśne	17						
w tym drewno	18						
wyroby z żelaza i stali	19						
inne ładunki drobnicowe	20						

^{a)} W liczbach całkowitych.

Dział 4. Obrót ładunków tranzytowych według krajów tranzytujących w transzycie morsko-ładowym i lądowo-morskim

Kraje a – przywóz b – wywóz		Ogółem	Ładunki masowe ciekłe		Ładunki masowe suche		Kontenery duże	Toczne (samo-bieżne i niesamo-bieżne razem)	Pozostałe ładunki drobnicowe	
			razem	w tym ropa i produkty z ropy naftowej	razem	w tym				
						węgiel i koks				zboże
w tonach ^{a)}										
0		1	2	3	4	5	6	7	8	9
01	Ogółem	a								
		b								
02		a								
		b								
03		a								
		b								
04		a								
		b								
05		a								
		b								
06		a								
		b								
07		a								
		b								
08		a								
		b								
09		a								
		b								
10		a								
		b								

^{a)} W liczbach całkowitych.

Dział 5. Zdolność przeładunkowa portu morskiego

Wyszczególnienie	Ogółem	Ładunki masowe ciekłe		Ładunki masowe suche		Kontenery duże	Toczne (samo-bieżne i niesamo-bieżne razem)	Pozostałe ładunki drobnicowe	
		razem	w tym ropa i produkty z ropy naftowej	razem	w tym				
					węgiel i koks				zboże
w tonach/rok ^{a)}									
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ogółem									

^{a)} W liczbach całkowitych.

Proszę podać szacunkowy czas (w minutach) przeznaczony na przygotowanie danych dla potrzeb wypełnianego 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)

(miejscowość, data)

Objaśnienia do formularza T-10

Uwaga: W e-mailu każdy znak powinien zostać wpisany w odrębnej kratce.

Przykład wypełnienia e-maila:

Z | E | N | O | N | . | K | O | W | A | L | S | K | I | @ | X | X | X | . | Y | Y | Y | . | P | L | | | | | | | | | | |

UWAGI

1. Jednostki sprawozdawcze działające na terenie więcej niż jednego portu morskiego sporządzają oddzielne sprawozdania, wpisując w tytule sprawozdania nazwę portu dla każdego portu morskiego, na terenie którego jednostka sprawozdawcza prowadzi działalność.

2. Ilekroć w objaśnieniach jest mowa o **statku**, należy przez to rozumieć również szczególny typ statku, jakim jest **barka**, lub tzw. **prom** (statek typu ro-ro eksploatowany w żegludze promowej).

3. Wielkość obrotów ładunkowych rejestruje się w momencie przejścia ładunku przez burtę lub furtę statku.

4. W sprawozdaniu należy podawać **wagę brutto towarów** łącznie z wagą bezpośredniego opakowania, ale **bez wagi własnej jednostek ładunkowych** (kontenerów i jednostek tocznych, w szczególności bez wagi własnej samochodów ciężarowych, wagonów i rolltrailerów).

5. Nie należy wykazywać wagi własnej samochodów osobowych i autobusów, jeżeli w danej podróży są one środkiem transportu osób.

6. Podstawą do określenia wagi ładunków załadowanych na statek lub wyładowanych ze statku powinny być dokumenty używane zwyczajowo w obrocie portowo-morskim, a w szczególności:

– w przypadku wyładunku statku – manifest ładunkowy, ewentualnie (przy braku manifestu) zlecenie na wyładunek ze statku,

– w przypadku załadunku statku – druki (kopie) kwitów sternika lub konosamentów, ewentualnie zlecenie załadunku na statek.

7. W **działach 3 i 4** przy zaliczaniu ładunku do określonej kategorii i grupy ładunkowej należy kierować się „najbardziej zewnętrzną” grupą ładunkową (np. kontenery lub samochody znajdujące się na wagonie wjeżdżającym na prom należy traktować jako towar na wagonach i wykazać w kategorii „toczne niesamobieżne”).

8. Transport po wewnętrznych wodach morskich, w szczególności po wodach Zalewu Szczecińskiego, należy zaliczać do transportu morskiego niezależnie od tego, czy odbywa się statkiem morskim, czy śródlądowym.

9. Wielkość przeładunków związanych z odlichtunkiem lub dolichtunkiem statku należy uwzględnić odpowiednio w działach 1A – 7A, kierując się poniższymi przykładami.

Odlichtunek statku

Jeżeli przykładowo w porcie Świnoujście prowadzony jest odlichtunek statku, który przypłynął z portu zagranicznego, to przeładunek w relacji statek – barka (w celu odlichtowania statku) należy wykazać w międzynarodowym obrocie morskim portu Świnoujście w działach 1A, pole 3A (przywóz). Późniejszy wyładunek z barki, np. w Szczecinie, należy wykazać w krajowym obrocie morskim portu Szczecin w działach 1A, pole 6A (przywóz).

Dolichtunek statku

Jeżeli przykładowo w porcie Świnoujście prowadzony jest dolichtunek statku, to wcześniejszy załadunek towarów na barkę w Szczecinie należy wykazać w krajowym obrocie morskim portu Szczecin w działach 1A, pole 7A (wywóz). Natomiast prowadzony w Świnoujściu przeładunek w relacji barka – statek (dolichtunek statku) należy wykazać w międzynarodowym obrocie morskim portu Świnoujście w działach 1A, pole 4A (wywóz).

Jeżeli dolichtunek lub 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.

10. Nie należy wykazywać załadunku bunkru na statek, który zużywa go jako paliwo.

W przypadku przewozu bunkru z portu do portu należy:

– w porcie, w którym bunkier jest załadowany na bunkierkę – wykazać jego załadunek (dział 1A, pole 4A lub 7A – obrót morski z tytułu wywozu),

– w porcie, w którym bunkier jest wyładowany z bunkierki w celu zabunkrowania statku – wykazać jego wyładunek (dział 1A, pole 3A lub 6A – obrót morski z tytułu przywozu).

Dział 1. Obroty ładunkowe

Przez obroty ładunkowe należy rozumieć łączną ilość masy ładunkowej przemieszczonej przez port w okresie sprawozdawczym, tzn. ilość masy ładunkowej przywiezionej statkami do portu sprawozdawczego bądź wywiezionej statkami z portu sprawozdawczego.

1. W **dziale 1A** należy podać łączną wielkość obrotów ładunkowych z tytułu transportu morskiego dokonanych w roku sprawozdawczym, na które składają się: międzynarodowy obrót morski (związany z polskim handlem zagranicznym i tranzytem) oraz krajowy obrót morski (tzw. obrót kabotażowy).

2. W **polu 3A** należy podać masę ładunków przywiezionych drogą morską z portów zagranicznych i wyładowanych ze statków w porcie sprawozdawczym.

3. W **polu 4A** należy podać masę ładunków załadowanych na statki w porcie sprawozdawczym w celu wywiezienia ich drogą morską do portów zagranicznych.

4. W **polu 6A** należy podać masę ładunków przywiezionych drogą morską z portów krajowych i wyładowanych ze statków w porcie sprawozdawczym.

5. W **polu 7A** należy podać masę ładunków załadowanych na statki w porcie sprawozdawczym w celu wywiezienia ich drogą morską do portów krajowych.

6. W **dziale 1B** należy wykazać obroty ładunkowe z tytułu transportu pomiędzy portem morskim, którego dotyczy sprawozdanie, a portami śródlądowymi, tzn. wykazać odpowiednio – w obrocie międzynarodowym lub krajowym – masę ładunków przywiezionych drogą śródlądową i wyładowanych w porcie sprawozdawczym oraz masę ładunków załadowanych na barki w porcie sprawozdawczym w celu wywozu drogą śródlądową.

7. W **polu 3B** należy podać masę ładunków przywiezionych drogą śródlądową z portów zagranicznych i wyładowanych ze statków (berek) w morskim porcie sprawozdawczym.

8. W **polu 4B** należy podać masę ładunków załadowanych na statki (barki) w morskim porcie sprawozdawczym w celu wywiezienia ich drogą śródlądową do zagranicznych portów śródlądowych.

9. W **polu 6B** należy podać masę ładunków przywiezionych drogą śródlądową z krajowych portów śródlądowych i wyładowanych ze statków (berek) w morskim porcie sprawozdawczym.

10. W **polu 7B** należy podać masę ładunków załadowanych w morskim porcie sprawozdawczym na statki (barki) w celu wywozu ich do krajowych portów śródlądowych.

Dział 2. Nabrzeża

1. W **rubryce 1** należy podać łączną długość, w metrach bieżących, wszystkich nabrzeży znajdujących się w ewidencji inwentarzowej jednostki sprawozdawczej.

2. W **rubryce 2** należy z danych wykazanych w rubr. 1 wydzielić łączną długość nabrzeży o dopuszczalnej głębokości powyżej 10,9 m, przy uwzględnieniu średniej głębokości nabrzeży przy średnim stanie wody na całej długości nabrzeża.

3. W **wierszu 1** należy podać odpowiednio dane dotyczące wszystkich nabrzeży bez względu na ich stan techniczny i przydatność do eksploatacji. Długość nabrzeży należy mierzyć według linii brzegowej, tj. z uskokami, przyczółkami i odcinkami zabezpieczającymi.

4. W **wierszu 2** należy z ogólnej długości nabrzeży (podanej w wierszu 1) wyodrębnić odpowiednio dane dotyczące długości nabrzeży, które w razie potrzeby mogą być wykorzystane zgodnie z przeznaczeniem. Długość tych nabrzeży należy mierzyć według linii cumowniczej.

5. W wierszu 3 należy z ogólnej długości nabrzeży (podanej w wierszu 1) podać długość nabrzeży nowych, które w danym roku sprawozdawczym po raz pierwszy zostały oddane do użytku. Długość nabrzeży należy mierzyć według linii brzegowej, tj. z uskokami, przyczółkami i odcinkami zabezpieczającymi.

6. W wierszu 4 należy z ogólnej długości nabrzeży (podanej w wierszu 1) podać długość nabrzeży, które zostały ulepszone, (przebudowane, rozbudowane zrekonstruowane i zmodernizowane) w roku sprawozdawczym poprzez np. osadzenie nowych pachołów cumowniczych, wykonanie stałych odbojnic, przebudowę kanalizacji wodociągowej, elektrycznej, umocnienie dna skarp podwodnych, przebudowę konstrukcji hydrotechnicznej lub urządzeń przeładunkowych. Długość nabrzeży należy mierzyć według linii brzegowej, tj. z uskokami, przyczółkami i odcinkami zabezpieczającymi.

Dział 3. Obrót ładunków tranzytowych

1. W dziale 3 należy podać łączną wielkość obrotów ładunków tranzytowych, które należy wydzielić z danych podanych w dziale 1.

2. Przez ładunki tranzytowe należy rozumieć ładunki pochodzące od nadawcy zagranicznego i przeznaczone dla odbiorcy zagranicznego, dowieszone do polskiego portu morskiego drogą lądową, śródlądową, względnie morską i przeładowane w porcie w celu dalszego transportu drogą morską, lądową lub śródlądową.

3. W rubryce 3 należy podać masę wyładowanych ze statków ładunków tranzytowych, które zostały dowieszone do portu sprawozdawczego drogą morską z przeznaczeniem do dalszego transportu drogą lądową lub śródlądową (tranzyt morsko-lądowy).

4. W rubryce 4 należy podać masę załadowanych na statki ładunków tranzytowych, które zostały dowieszone do portu sprawozdawczego drogą lądową lub śródlądową z przeznaczeniem do dalszego transportu drogą morską (tranzyt lądowo-morski).

5. W rubryce 5 należy podać masę wyładowanych ze statków ładunków tranzytowych, które zostały dowieszone do portu sprawozdawczego drogą morską z przeznaczeniem do dalszego transportu również drogą morską (tranzyt morski).

6. W rubryce 6 należy podać masę załadowanych na statki ładunków tranzytowych, które zostały dowieszone do portu sprawozdawczego drogą morską z przeznaczeniem do dalszego transportu również drogą morską (tranzyt morski).

7. Przeładowane ładunki „tranzytu morskiego” należy wykazywać dwukrotnie, a mianowicie: w rubryce „przywóz” w sprawozdaniu za ten rok sprawozdawczy, w którym nastąpił wyładunek ładunków ze statku, a w rubryce „wywóz” w sprawozdaniu za ten rok sprawozdawczy, w którym nastąpił załadunek ładunków na statek. W przypadku przeładunku bezpośrednio ze statku na statek masę przeładowanych w ten sposób ładunków należy wykazać podwójnie: w rubryce 5 jako przywóz i w rubryce 6 jako wywóz.

Dział 4. Obrót ładunków tranzytowych według krajów tranzytujących w transzycie morsko-lądowym i lądowo-morskim

1. W dziale 4 należy podać dane dotyczące obrotów ładunków tranzytowych, z wyłączeniem tranzytu morskiego, w podziale na kraje tranzytujące, których nazwy należy wpisać w rubryce 0.

2. Za kraj tranzytujący uważa się kraj leżący na zapleczu lądowym polskich portów morskich bez względu na to, czy jest to kraj wysyłki, czy kraj przeznaczenia danego towaru.

Przykład 1: ładunek pochodzący od nadawcy z Rosji, dowieszony drogą morską do portu w Szczecinie do dalszego transportu drogą śródlądową do Niemiec, należy wykazać jako przywóz w wierszu np. 02-a, wpisując Niemcy jako kraj tranzytujący (dodatkowo ładunek ten powinien być odpowiednio ujęty w działach 1A i 1B).

Przykład 2: ładunek pochodzący od nadawcy z Węgier, dowieszony drogą lądową do portu w Szczecinie do dalszego transportu drogą morską do Wielkiej Brytanii, należy wykazać jako wywóz w wierszu np. 03-b, wpisując Węgry jako kraj tranzytujący (dodatkowo ładunek ten powinien być ujęty w dziale 1A).

Klasyfikacja ładunków przeładowywanych w portach morskich

Kategorie ładunkowe	Grupy ładunkowe
1. Ładunki masowe ciekłe (niejednostkowe)	– Gaz ciekły, – Ropa naftowa, – Produkty z ropy naftowej, – Inne ciekłe ładunki masowe.
2. Ładunki masowe suche (niejednostkowe)	– Rudy i złom, – Węgiel i koks, – Produkty rolnicze (np. zboże, soja, tapioka), – Inne suche ładunki masowe.
3. Kontenery duże	– Kontenery 20', – Kontenery 40', – Kontenery > 20' i < 40', – Kontenery > 40'.
5. Ładunki toczne samobieżne	– Drogowe pojazdy ciężarowe (z przyczepą lub bez), – Samochody i inne pojazdy będące przedmiotem handlu, – Żywe zwierzęta wchodzące na statek, – Inne jednostki toczne samobieżne.
6. Ładunki toczne niesamobieżne	– Towarowe drogowe przyczepy / naczepy niesprzęgnięte z samochodem / ciągnikiem, – Przyczepy osobowe i inne pojazdy drogowe, rolnicze i przemysłowe niesprzęgnięte z samochodem / ciągnikiem, – Wagony kolejowe, – Rolltrailery* pokładowe (z towarem innym niż kontenery), – Barki pokładowe** – Inne jednostki toczne niesamobieżne.
9. Pozostałe ładunki drobnicowe (w tym małe kontenery < 20')	– Produkty leśne, – Wyroby z żelaza i stali, – Inne ładunki drobnicowe.

* Rolltrailery pokładowe – przyczepy usprawniające załadunek na statek, służące do transportu towarów w systemie „od portu do portu”.

**Barki pokładowe – barki przewożone statkiem morskim.

O zaliczeniu ładunku do określonej kategorii i grupy ładunkowej decyduje technologia przeładunku i „najbardziej zewnętrzna” grupa ładunkowa. Przykładowo wyroby z żelaza i stali załadowane na statek na rolltrailerach należy ująć w kategorii „toczne niesamobieżne”, w grupie ładunkowej „rolltrailery pokładowe”.

Kategorie 1 i 2 są to wszystkie ładunki masowe, czyli przeładowywane w formie niejednostkowej.

Kategoria 3 obejmuje kontenery 20-stopowe i większe przeładowywane dźwigiem w systemie lo-lo, czyli lift on-lift off. Kategoria ta nie obejmuje innych przypadków przeładunku kontenerów (np. kontenery na wagonach kolejowych, na rolltrailerach wjeżdżających na prom należy wykazać w kategorii „toczne niesamobieżne”).

Kategorie 5 i 6 są to ładunki toczne, czyli przeładowywane w systemie ro-ro (roll on-roll off). Dodatkowo w kategorii 5 („toczne samobieżne”) należy ujmować żywe zwierzęta wchodzące na statek (lub wychodzące) „na własnych nogach” (ang. *on the hoof*). Grupa ładunkowa „barki pokładowe” przewidziana jest dla technologii polegającej na załadunku (lub wyładunku) barki śródlądowej na statek barkowiec. Nie należy mylić z przeładunkiem w relacji barka – statek lub statek – barka.

Kategoria 9 obejmuje „pozostałe ładunki drobnicowe” (nieopakowane, w opakowaniu konwencjonalnym lub w kontenerach < 20'), przeładowywane dźwigiem w systemie lo-lo, w tym w szczególności „produkty leśne”.

Grupa ładunkowa „produkty leśne” obejmuje zarówno nieprzetworzone, jak i przetworzone produkty przemysłu drzewnego, m.in. logi (pnie, kloce), tarcice, płyty drewniane, pulpę papierową i makulaturę oraz produkty papierowe. Grupa ta nie obejmuje produktów finalnych, np. drewnianych mebli lub gotowych artykułów papierniczych, które należy ująć w grupie ładunkowej „inne ładunki drobnicowe”.

Do grupy „inne ładunki drobnicowe” należy też zaliczyć pojazdy i zwierzęta przeładowane dźwigiem w systemie lo-lo oraz wyładowane ze statku ryby, jeżeli są one przedmiotem handlu (towarem handlowym).

Dział 5. Zdolność przeładunkowa portu morskiego

Przez zdolność przeładunkową portu (obiektu, regionu portowego, nabrzeża, magazynu) należy rozumieć maksymalną ilość masy ładunkowej, która może być przemieszczona przez ten obiekt, przy istniejącym potencjale technicznym i poziomie organizacyjnym, w określonym czasie (roku).