8 grudnia 1995 roku w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu ładunków i pasażerów drogą morską" [2,3]. Obecnie stosowana metodologia, definicje oraz klasyfikacje zawarte w dyrektywie zostały przygotowane i ustanowione na potrzeby statystyki UE. Zgodnie z postanowieniami dyrektywy za **transport morski** uważany jest przewóz towarów i pasażerów na statkach morskich odbywających podróż częściowo lub całkowicie po wodach morskich[4]. Przewozy drogą morską, według założeń dyrektywy, mają być charakteryzowane przede wszystkim przez takie zmienne statystyczne, jak: rodzaj ładunku, szlak, na którym odbywa się przewóz (port lub rejon), typ, wielkość oraz bandera statków używanych do przewozu [17].

Głównym celem ustanowienia obowiązku zbierania danych było systematyczne dostarczanie jednolitych wielkości charakteryzujących działalność transportu morskiego krajów Unii Europejskiej.

Dyrektywa, od czasu jej ustanowienia (1995 rok), w związku ze zmieniającymi się potrzebami statystyki UE oraz sugestiami krajów członkowskich, uległa kilkakrotnym zmianom, szczególnie w zakresie klasyfikacji ładunków i statków [3], [4], [5]. Również obecnie prowadzone są prace i konsultacje z krajami członkowskimi nad dalszymi zmianami w dyrektywie w celu rozszerzenia zakresu zbierania danych – wprowadzenie informacji o towarach (nie tylko o ładunkach), bardziej szczegółowe badanie ruchu pasażerów w portach morskich, a także ułatwienia przekazywania danych do Eurostatu – coraz nowocześniejsze programy do przesyłania i weryfikowania danych, zapewniające jednocześnie bezpieczeństwo informacji.

## 2. KLASYFIKACJE USTANOWIONE PRZEZ DYREKTYWĘ 95/64/EC

Znaczącą część dyrektywy stanowią różnego rodzaju klasyfikacje, których stosowanie, przez wszystkie kraje członkowskie UE przy zbieraniu danych statystycznych, ujednolica i ułatwia weryfikację oraz upraszcza analizę danych.

### Klasyfikacja morskich obszarów przybrzeżnych

Morski obszar przybrzeżny (*ang. Maritime Coastal Area,* MCA) to, najogólniej określając, obszar brzegu morskiego na terenie danego kraju[5]. Klasyfikacja morskich obszarów przybrzeżnych opiera się głównie na strukturze geograficznej mórz i oceanów z uwzględnieniem ich znaczenia w transporcie morskim.

Klasyfikacja morskich obszarów przybrzeżnych stanowi jednolitą i spójną bazę do prezentowania danych o przewozach ładunków lub pasażerów w formie bardziej zagregowanej. Obszary te definiują w pewien sposób morskie korytarze transportowe (połączenia pomiędzy krajami lub regionami), w których odbywa się transport ładunków i/lub pasażerów. Składają się one z pojedynczych połączeń typu port–port. Na terenie Europy MCAs pozwalają na zagregowanie pojedynczych połączeń pomiędzy portami w morskie ciągi ładunkowe. Poza Europą (gdzie nie obowiązuje statystyka z tak dużym stopniem szczegółowości – port–port) podział na poszczególne obszary przybrzeżne umożliwia określenie stopnia powiązania europejskiego transportu morskiego z pozostałymi rejonami świata.

---

[2] Norwegia oraz Islandia, które nie są członkami Unii Europejskiej, zdecydowały się na zbieranie i przekazywanie danych statystycznych dotyczących transportu morskiego zgodnych z wymogami dyrektywy. W związku z tym przedstawiciele tych krajów uczestniczą w pracach Eurostatu jako pełnoprawni członkowie UE.

[3] Artykuł 1, 3 oraz 7 [1]

[4] Artykuł 2, punkt 1 [1] oraz [2] s.2

[5] Za morski obszar przybrzeżny może zostać uznana również wieża wiertnicza usytuowana na morzu lub linia brzegowa rzeki; [2] s. 8.

Każdy obszar ma swój kod, składający się z dwu liter nazwy kraju i dwu cyfr określających konkretny obszar morski wyodrębniony w danym kraju. Najczęściej kraje o mało rozbudowanej linii brzegowej i położone nad jednym akwenem morskim posiadają jeden obszar morski (np.: Polska – PL00). Są też kraje z większą ilością obszarów, np.: Niemcy mają ich trzy (Morze Północne, Bałtyk oraz porty śródlądowe położone nad rzeką Ren[6]). Kraje położone poza Europą również najczęściej mają przypisany jeden obszar morski. Wyjątkiem są duże kraje (Stany Zjednoczone, Kanada czy Rosja), których linia brzegowa jest bardzo rozbudowana i położona nad różnymi morzami czy oceanami.

Klasyfikacja MCAs może ulegać modyfikacji – każdy kraj może wnioskować o zmianę liczby i podział morskich obszarów przybrzeżnych, wydzielonych na potrzeby statystyczne swojego kraju, jeżeli jest to oczywiście uzasadnione.

**Klasyfikacja typów ładunków**

Została wprowadzona w celu rozróżnienia charakterystycznych grup ładunków występujących w transporcie morskim. Rodzaj ładunku determinuje najczęściej typ statku wykorzystywany do jego przewozu oraz posiadanie przez port odpowiedniej infrastruktury i wyposażenia do obsługi lub składowania tego ładunku. W klasyfikacji tej wyróżniono sześć kategorii ładunku: ładunki ciekłe, ładunki suche masowe, kontenery, jednostki ro–ro z własnym napędem, jednostki ro–ro bez własnego napędu oraz inne ładunki drobnicowe. Każda z tych kategorii, z przypisanym kodem jednocyfrowym, podzielona jest na kilka podkategorii, posiadających kod dwucyfrowy.

**Klasyfikacja towarów**

Opiera się na klasyfikacji towarów stosowanej w statystyce handlu zagranicznego lub innych rodzajach transportu (transport samochodowy). Celem wdrożenia tej klasyfikacji w statystyce transportu morskiego jest możliwość analizy rodzajów towarów przewożonych drogą morską oraz powiązań pomiędzy podażą usług transportowych a aktywnością produkcyjną (ekonomiczną), która generuje popyt na te usługi. Do 2004 roku stosowanie klasyfikacji towarów w zestawieniach statystycznych transportu morskiego było wstrzymane ze względu na prowadzone prace w celu dokonania zasadniczych zmian w tej klasyfikacji. W 2005 roku klasyfikacja NST/R została zastąpiona przez klasyfikację NST/2000. Jednak wprowadzenie obowiązku przekazywania informacji o towarach w transporcie morskim napotyka dodatkowo na opór ze strony niektórych państw i jest przewidziane dopiero w roku 2007.

**Klasyfikacja kraju rejestracji statku**

Pozwala na analizę przewozów ładunków i pasażerów statkami morskimi z podziałem na banderę, jaką te statki podnoszą. Kod kraju rejestracji statku (kod bandery) składa się (podobnie jak kod morskiego obszaru przybrzeżnego) z dwu liter określających nazwę kraju oraz dwu cyfr określających konkretny rejestr[7].

**Klasyfikacja typów statków**

Dzieli statki na jedenaście typów: statki do przewozu ładunków ciekłych, statki do przewozu ładunków suchych masowych, kontenerowce, statki specjalizowane (np.: barkowce, chemikaliowce, pojazdowce), statki do przewozu ładunków drobnicowych i statki niespecjalizowane (np.: chłodniowce, statki ro–ro różnych rodzajów), barki do przewozu ładunków suchych, statki pasażerskie. W 2004 roku z grupy statków pasażerskich wydzielone zostały statki wycieczkowe, co oznacza konieczność przekazywania szczegółowych informacji o przewozach pasażerów tymi statkami. Pozostałe typy statków (tj.: statki

[6] Obszar ten obejmuje porty niemieckie położone nad brzegami rzek lub kanałami śródlądowymi, gdzie może odbywać się transport z wykorzystaniem statków morskich.

[7] Dla krajów posiadających więcej niż jeden rejestr statków.

rybackie, pomocnicze, holowniki oraz inne statki) nie wchodzą w zakres dyrektywy. Nie są one bowiem przeznaczone lub przystosowane do transportu ładunków lub pasażerów drogą morską.

**Klasyfikacja wielkości statków**

Dzieli statki na 22 klasy wielkości (o różnych szerokościach przedziałów) od 100 GT do 300 000 GT i więcej. Jej zadaniem jest umożliwienie analizy wielkości statków zawijających do portów w powiązaniu z innymi wielkościami statystycznymi (np.: banderą, typem statku czy przewożonym ładunkiem).

Na potrzeby zbierania informacji dotyczących przewozów ładunków i pasażerów drogą morską w relacji port–port stworzona została **Lista portów europejskich** *(ang. Eurostat List of European Ports)*[8]. Podstawą jej sporządzenia była lista miejsc geograficznych stosowanych w handlu oraz transporcie przygotowana przez Europejską Komisję Ekonomiczną Narodów Zjednoczonych (*UNECE*) [6].

Lista portów stworzona na potrzeby zbierania informacji wymaganych przez Dyrektywę 95/64/EC obejmuje obowiązkowo porty główne danego kraju członkowskiego Unii Europejskiej. Za port główny uznaje się port o obrotach ładunkowych powyżej 1 mln ton lub obsługujących powyżej 200 tys. pasażerów rocznie. Dodatkowo lista ta powinna zawierać pozostałe porty morskie danego kraju UE, dokonujące wymiany towarowej[9] drogą morską. Ułatwia to identyfikowanie portów (ze względu na położenie i analizę ich obrotów) i zmniejsza ryzyko błędów (np.: wynikających z różnic w pisowni nazw portów). Każdy port na tej liście otrzymuje bowiem unikalny kod, który jest używany przy przekazywaniu danych o przewozach ładunków i pasażerów w relacji z nim. Kod portu zgodny jest z klasyfikacją *UNECE* i składa się z dwu liter określających kraj oraz trzech liter określających nazwę portu (np.: PLSWI dla portu Świnoujście)[10]. Lista portów jest co roku uaktualniana i dostępna dla wszystkich krajów objętych obowiązkiem dostarczania danych zgodnie z dyrektywą.

## 3. ZESTAWY DANYCH STATYSTYCZNYCH ZAWARTE W DYREKTYWIE 95/64/EC[11]

Informacje dotyczące transportu morskiego zbierane są przy wykorzystaniu dziewięciu zestawów danych, zawierających dane kwartalne lub roczne i obejmujących porty główne, a w niektórych zestawach również i pozostałe porty. W każdym z tych zestawów uwzględnione są zawsze: kierunek przewozu (przywóz, wywóz), poszczególne porty przeznaczenia lub pochodzenia ładunku (dla portów UE) lub morski obszar przybrzeżny (MCA) (dla portów spoza UE).

**Zestaw A1** „Transport morski w głównych portach europejskich według portu, typu ładunku oraz relacji" (*ang. Seaborne transport in the main European ports by port, type of cargo and relation*) zawiera dane kwartalne dotyczące transportu morskiego. Potoki ładunkowe (według sześciu głównych kategorii ładunków) są nie tylko identyfikowane ze względu na kierunek (przywóz, wywóz), ale również ze względu na poszczególne porty (kraje UE) lub morskie obszary przybrzeżne (pozostałe kraje). Dane podawane są w tonach, włączając w to wagę towarów w kontenerach (bez wagi tara kontenerów[12]).

---

[8] Na liście portów znajdują się porty krajów członkowskich i porty Norwegii oraz Islandii, a także (poczynając od edycji tej listy z 2003 roku) porty krajów, które przystąpiły do Unii Europejskiej w 2004 roku.

[9] Lub obsługujących ruch pasażerów.

[10] W przypadku, gdy dany kraj deklaruje port, który nie figuruje na liście UNECE, wtedy Eurostat występuje z wnioskiem do UNECE o nadanie takiemu portowi kodu, a do czasu jego nadania stosowany jest kod tymczasowy.

[11] Aneks VIII [1]

[12] Zasada ta dotyczy informacji o ciężarze ładunków we wszystkich zestawach danych.

**Zestaw A2** „Transport morski ładunków niezjednostkowanych w głównych portach europejskich według portu, typu ładunku oraz relacji" (*ang. Non–unit–load seaborne transport in the main European ports by port, type of cargo and relation*) zawiera dane kwartalne o ładunkach przewożonych luzem, biorąc pod uwagę port (lub MCA) oraz kierunek przewozu. Ładunki tego typu (niezjednostkowane) należą do trzech kategorii ładunkowych: ładunki ciekłe masowe (posiadające cztery podkategorie), suche masowe (cztery podkategorie) oraz pozostałe ładunki drobnicowe (tj.: produkty leśne, produkty z żelaza i stali oraz inne ładunki drobnicowe).

**Zestaw A3** „Dane wymagane dla portów, których nie dotyczą wymagane dane szczegółowe" *(ang. Data required for ports for which detailed statsitics are not required),* jest rocznym zestawieniem ruchu ładunków i pasażerów we wszystkich portach (głównych i pozostałych) danego kraju z uwzględnieniem kierunku – przywóz, wywóz w przypadku ładunków oraz przyjazdy i wyjazdy w przypadku pasażerów. Pod uwagę brani są wyłącznie pasażerowie, którzy w danym porcie rozpoczynają lub kończą podróż morską (zejścia na ląd w portach pośrednich, np.: w celu zwiedzania nie są uznawane za ruch pasażerski). Za przewozy pasażerów nie są uznawane rejsy wycieczkowe w morze, rozpoczynające się i kończące w tym samym porcie, trwające krócej niż jedną dobę.

Zestaw A3 umożliwia dodatkowo kontrolę danych kwartalnych za dany rok (pochodzących z zestawu A1). Na jego podstawie można również zweryfikować porty (zwłaszcza porty mniejsze) znajdujące się na Liście portów europejskich.

**Zestaw B1** „Transport morski w głównych portach europejskich według portu, typu ładunku, typu towaru oraz relacji" (*ang. Seaborne transport in the main European ports by port, type of cargo, goods and relation*) jest zestawem, który nie jest obowiązkowy[13]. W przyszłości ma on obowiązkowo zawierać roczne dane dotyczące wszystkich głównych grup ładunkowych (kategorii) z podziałem na typ towaru według klasyfikacji NST/2000. Klasyfikacja ta zastąpiła obowiązującą dotychczas (w niektórych rodzajach transportu) klasyfikację towarów NST/R.

**Zestaw C1** „Transport morski ładunków zjednostkowanych w głównych portach europejskich według portu, typu ładunku oraz relacji" (*ang. Unit–load seaborne transport in the main European ports by port, type of cargo and relation*) zawiera kwartalne dane dotyczące ładunków zjednostkowanych, które zostały podzielone na trzy grupy główne: kontenery (podzielone na cztery podkategorie w zależności od wielkości kontenerów), ładunki ro–ro z własnym napędem (podzielone na sześć podkategorii) oraz ładunki ro–ro bez własnego napędu (cztery podkategorie). Oprócz standardowych informacji dotyczących kierunku przewozu, portu lub MCA, dane podawane są w tonach lub sztukach, a w niektórych kategoriach (np.: pojazdy drogowe i towarzyszące im przyczepy, pojazdy mechaniczne będące przedmiotem importu/eksportu) obie te wielkości.

**Zestaw D1** „Transport pasażerów w głównych portach europejskich według relacji" *(ang. Passenger transport in the main European ports, by relation)* zawiera informacje kwartalne o liczbie pasażerów obsłużonych w głównych portach danego kraju z podziałem na ruch z/do poszczególnych portów (i MCA) oraz kraju rejestracji statku, który dokonuje tego przewozu.

**Zestaw E1** „Transport morski w głównych portach europejskich według portu, typu ładunku, relacji oraz kraju rejestracji statków" (*ang. Seaborne transport in the main European ports by port, type of cargo, relation and nationality of registration of vessels*) to roczne zestawienie danych w układzie zestawu A1, ale zawierające dodatkowo informacje o kraju rejestracji statku. Stanowi on również formę tablicy kontrolnej danych kwartalnych z zestawu A1.

[13] Zacznie on obowiązywać po uzyskaniu zgody wszystkich krajów członkowskich na przekazywanie tego typu danych (prawdopodobnie w 2007 roku).

**Zestaw F1** oraz **zestaw F2** „Ruch statków w głównych portach europejskich według portu, typu i wielkości statku załadowującego lub wyładowującego ładunek" (*ang. European port ship traffic in the main European ports by port, type and size of vessels loading or discharging cargo*) pokazują liczbę wejść oraz wyjść statków z portów głównych, z podziałem na typ statku oraz jego wielkość. W przypadku zestawu F1 wielkość statków podawana jest w DWT, a w przypadku zestawu F2 – w GT. Kraje członkowskie mogą przekazywać jeden z zestawów.

Dane statystyczne dotyczące transportu morskiego każdego z krajów UE, w formie opisanych wcześniej zestawów danych, są przesyłane (drogą elektroniczną, z wykorzystaniem odpowiednich narzędzi informatycznych[14]) do Eurostatu. Są one następnie poddawane różnego rodzaju kontrolom pod względem merytorycznym (format danych, stosowanie właściwych klasyfikacji) oraz kompletności danych. W przypadku błędów, zestawy danych są odsyłane do kraju wraz z listą błędów i wątpliwości do ponownego sprawdzenia[15]. Dane uznane za kompletne i nie zawierające błędów merytorycznych są następnie zbierane w bazie danych Eurostatu (*ang. New Cronos Data Base*). Ze wszystkich informacji zawartych w tej bazie mogą korzystać pracownicy Eurostatu oraz przedstawiciele statystyki państw przekazujących dane do Eurostatu[16]. Stanowi ona podstawę wykonywania wszelkich analiz i zestawień statystycznych oraz przygotowywania publikacji statystycznych. Do najpopularniejszych wydawnictw Eurostatu związanych z zagadnieniami transportu (w tym transportu morskiego) należą roczniki statystyczne (*Panarama of Transport Statistical Overview of Transport in the European Union, Energy, Transport and Environment Indicators oraz EU Energy and Transport in Figures*) oraz ukazująca się kilka razy w ciągu roku seria statystyczna *Statistics in Focus Theme 7 Transport* (przedstawiająca wybrane zagadnienia z zakresu transportu: przewozy pasażerów, przewozy ładunków, żegluga bliskiego zasięgu).

## 4. POLSKA STATYSTYKA PUBLICZNA A WYMAGANIA DYREKTYWY 95/64/EC

Polska, przygotowując się do wejścia w struktury Unii Europejskiej, musiała, między innymi, rozpocząć prace zmierzające do dostosowania polskiej statystyki publicznej do wymogów stawianych państwom członkowskim. W zakresie statystyki transportu morskiego, statystyka Polska różniła się dosyć znacznie (jeżeli chodzi o zakres i strukturę danych) od statystyki określonej postanowieniami Dyrektywy 95/64/EC i zbieranej przez Eurostat.

W Polsce badania statystyczne w zakresie transportu morskiego opierały się na sprawozdaniach statystycznych (dotyczących przeładunków w portach, ruchu statków oraz stanu floty), zbieranych w formie sprawozdań rocznych[17] od trzech różnych grup podmiotów (przedsiębiorstw przeładunkowych, urzędów morskich oraz polskich armatorów). Stąd też pozyskiwane dane nie były spójne i nie mogły sprostać wymogom stawianym przez dyrektywę.

Prace przygotowawcze, polegające między innymi na zapoznaniu się z metodologią oraz strukturą danych wymaganych w tej dziedzinie, przygotowaniu podstaw prawnych oraz organizacji zbierania danych dotyczących transportu morskiego w Polsce, rozpoczęły się już w roku 1999. Główny Urząd Statystyczny podjął wtedy ścisłą współpracę z Eurostatem [18].

---

[14] Obecnie preferowanym programem, który służy do przesyłania danych w formie zestawów, jest aplikacja MAKEDISI, ale istnieje również możliwość przesyłania danych w formie plików Excel.

[15] Eurostat nie ma prawa korygowania lub zmieniania danych statystycznych przesyłanych przez statystykę publiczną danego kraju.

[16] Od niedawna baza New Cronos, w nieco zmienionej formie.

[17] W przypadku sprawozdań dotyczących przeładunków w portach morskich funkcjonowały i funkcjonują dwa rodzaje sprawozdań – roczne oraz miesięczne (będące uproszczoną formą sprawozdania rocznego).

W celu dostosowania polskiej statystyki publicznej do nowych wymogów Polska (podobnie jak inne kraje przygotowujące się do wejścia do UE) korzystała przez kilka lat z pomocy Komisji Europejskiej. Przedstawiciele Głównego Urzędu Statystycznego byli obserwatorami na spotkaniach Grupy Roboczej Statystyki Transportu (organizowanych przez Eurostat), aby na bieżąco obserwować zmiany w metodologii zbierania danych oraz przekazywać informacje o stanie prac w swoim kraju, zmierzających do dostosowania się do wymogów dyrektywy. Kraje zamierzające przystąpić do UE brały również udział w wielu warsztatach, na których mieli okazję podzielić się swoimi wątpliwościami dotyczącymi metodologii oraz technik zbierania danych w innych krajach[18]. Komisja Europejska, również zainteresowana stanem przygotowań poszczególnych krajów kandydujących, starała się na bieżąco pomagać w przypadku wątpliwości oraz monitorować postęp prac.

W wyniku udziału krajów kandydujących w projektach pilotażowych organizowanych przez UE powstała baza danych transportu morskiego, a na jej podstawie zostały przygotowane publikacje prezentujące dane z tego zakresu [7] i [8]. Ponadto dane te zostały również wykorzystane w najnowszych rocznikach statystycznych Unii Europejskiej [9], [10] [11], [12].

Doświadczenia zdobyte w trakcie pilotaży, warsztatów oraz licznych konsultacji ekspertów UE posłużyły do opracowania i wdrażania planu przygotowania polskiej statystyki publicznej do wymogów unijnych. Zadanie to nie było proste. Struktura danych, określona w dyrektywie, wymagała połączenia informacji, które dotychczas były zbierane oddzielnie (pochodziły z różnych źródeł). Trzeba było znaleźć miejsce w systemie przepływu informacji o transporcie morskim, gdzie znajdowałyby się dane zarówno o statku (jego parametrach), jak i szczegółowe informacje o ładunku na nim przewożonym (ilość, rodzaj, miejsce jego załadunku lub miejsce przeznaczenia). Dodatkowo informacje takie powinny być wiarygodne (dane o statku i ładunku powinny być weryfikowalne) i pełne (dane o wszystkich statkach przewożących ładunki i/lub pasażerów do/z polskich portów morskich). Takim miejscem okazały się urzędy morskie, a ściślej kapitanaty portów, gdzie od lat rejestrowany jest na bieżąco ruch wszelkich jednostek pływających[19]. W związku z tym zdecydowano się na zmianę ustawy o urzędach morskich, która nałożyła na te instytucje obowiązek zbierania danych w układzie wymaganym przez Dyrektywę 95/64/EC[20]. Dodatkowo w *Programie badań statystycznych statystyki publicznej na rok 2004* znalazło się (oprócz dotychczas funkcjonujących sprawozdań statystycznych[21]) jeszcze jedno stałe badanie transportu morskiego, prowadzone „... w oparciu o zestaw danych jednostkowych w formie elektronicznej o statkach, przewozach towarów i pasażerów drogą morską w relacji z polskimi portami morskimi otrzymywany z urzędów morskich" [15].

Kapitanaty portów zbierają wymagane informacje na podstawie *Formularza ewidencyjnego w transporcie morskim*[22]. Formularz ten jest obowiązkowo wypełniany przez kapitana statku lub jego upoważnionego przedstawiciela (agenta) i przekazywany do

[18] Strona polska uczestniczyła w następujących warsztatach związanych ze statystyką transportu morskiego: *Workshop on Statistical Data for Cargo and Passenger Maritime Transport*, zorganizowane przez TAIEX OFFICE (*Technical Assistance Information Exchange Office*) oraz DG Enlargement European Commission przy współpracy Departamentu Transportu Wielkiej Brytanii i Ministerstwa Infrastruktury, (Szczecin, 13–14 maja 2003 r.) i *Phare 99 Pilot Project, Air and Sea Workshop*, zorganizowane przez Eurostat i Urząd Statystyczny Bułgarii (Sofia, 21–22 marca 2002 r.).

[19] Organy administracji morskiej działają na polskich obszarach morskich, w portach i przystaniach morskich oraz w pasie technicznym; Dział III, Rozdział 2, artykuł 44 [13].

[20] Dział III, Rozdział 2, artykuł 42, punkt 23 i 24 [13] oraz [14].

[21] Sprawozdania dotychczas stosowane zostaną utrzymane jeszcze co najmniej przez dwa lata w celu weryfikacji danych pozyskiwanych w nowym badaniu oraz w celu kontynuowania publikacji danych w dotychczasowym układzie.

[22] Wzór formularza zawiera załącznik 1.

odpowiedniego kapitanatu portu [16]. Dokument ten, oprócz formy papierowej, ma również formę elektroniczną. Umożliwia ona szybsze wprowadzenie danych oraz łatwo daje się zaimportować do bazy danych w kapitanatach portów.

Urzędy morskie (kapitanaty portów) na potrzeby zbierania i weryfikowania danych o zawinięciach statków oraz przewożonych nimi ładunków (opracowywania napływających formularzy ewidencyjnych w formie papierowej i elektronicznej) otrzymały specjalny program komputerowy – *TransMor Program obsługujący system ewidencyjny w transporcie morskim* Version 1.0.5 osXP[23]. Program ten pozwala na wprowadzanie danych z jednoczesną ich weryfikacją. Podczas wpisywania lub importowania danych o statku następuje kontrola lub zaimportowanie wszystkich jego parametrów (nazwa, bandera, armator, DWT, GT, NRT) z rejestrem statków Lloyd's Register of Shipping. Oprócz tego dokonywane jest porównanie ilości przewożonego ładunku z dopuszczalną ładownością statku. Dobór typu ładunku, portu przeznaczenia lub pochodzenia ładunku odbywa się z list, opracowanych na podstawie klasyfikacji zawartych w dyrektywie (Klasyfikacja typów ładunków, Lista portów europejskich, Klasyfikacja morskich obszarów przybrzeżnych). Dane jednostkowe ze wszystkich kapitanatów są zbierane i przesyłane do ośrodka informatycznego Głównego Urzędu Statystycznego (Urząd Statystyczny w Olsztynie), który przygotowuje dane w formie zestawów danych oraz innych niezbędnych zestawień (badania, publikacje statystyczne).

## 5. ZAKOŃCZENIE

Dyrektywa 95/64/EC ustanowiła obowiązek, strukturę oraz sposób przekazywania danych statystycznych dotyczących transportu morskiego krajów należących do UE. Z przedstawionej charakterystyki informacji zbieranych przez Eurostat wynika, że statystyka transportu morskiego jest badana dosyć szczegółowo, a dane dotyczące statku, ładunku i miejsc jego obsługi są ze sobą powiązane. Daje to możliwość dogłębnych analiz potoków ładunkowych. Nie bez znaczenia jest fakt, że od tego roku dane te będą przekazywane do Eurostatu przez 21 krajów (w tym również Polskę)[24].

Przystąpienie Polski do UE wiązało się z dużymi zmianami w organizacji zbierania danych dotyczących transportu morskiego. Polsce udało się z dniem 1 maja 2004 r. rozpocząć badanie zgodne w wymogami Dyrektywy 95/64/EC. Jednak organizacja całego systemu zbierania i przekazywania informacji o statkach zawijających do polskich portów morskich i przewożonych przez nie ładunkach będzie przekazywana do organów statystyki publicznej i cały czas kontrolowana oraz udoskonalana. Ze względu na rozpoczęcie badania w maju 2004 roku publikacja danych rocznych dotyczących transportu morskiego w Polsce, pozyskanych na podstawie *Formularza ewidencyjnego w transporcie morskim*, będzie możliwa dopiero w 2006 roku. Do tego jednak czasu publikowane będą przez GUS[25] wybrane dane kwartalne.

## Literatura

1. Council Directive 95/64/EC, of 8 December 1995 on statistical returns in respect of carriage of goods and passengers by sea. Official Journal of the European Communities No L 320/25 z dnia 30 grudnia 1995 r. wraz z aneksami.

[23] Docelowo program ten będą mogli użytkować przedstawiciele statków i bezpośrednio przekazywać dane do bazy danych w kapitanatach portów.

[24] Kraje UE posiadające porty morskie, Norwegia oraz kraje przyjęte do UE w 2004 r.

[25] A w jego imieniu przez Urząd Statystyczny w Szczecinie, Centrum Statystyki Morskiej, odpowiedzialny za statystykę transportu morskiego w Polsce.

2. Methodology on maritime statistics Version 1. Eurostat C2 – Transport Unit, luty 2002.
3. Commission Decision of 13 May 1998, on rules for implementing Council Directive 95/64/EC on statistical returns in respect of carriage of goods and passengers by sea. Official Journal of the European Communities, L 174/1, z dnia 18 czerwca 1998 r.
4. Commission Decision of 28 April 2000 on rules for implementing Council Directive 95/64/EC on statistical returns in respect of carriage of goods and passengers by sea. Official Journal of the European Communities, L 132/1 z dnia 5 czerwca 2000 r.
5. Commission Decision of 22 May 2001 on arrangements for publication or dissemination of the statistical data collected pursuant to Council Directive 95/64/EC on statistical returns in respect of carriage of goods and passengers by sea. Official Journal of the European Communities, L 151/41 z dnia 7 czerwca 2001 r.
6. Code For Trade And Transport Locations. United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) Trade Division UN/LOCODE, Issue 2005-1.
7. Białas–Motyl A., Xenellis G.: Statistics in Focus Transport, Theme 7 – 05/2004. Maritime transport of Goods and Passengers in Acceding and Candidate Countries in 2001, European Communities, 2004.
8. Aviation and Maritime Statistics in the Candidate Countries, Data 1995–2000. Theme 7 Transport, European Communities, 2002.
9. Energy, Transport and Environment Indicators, Pocketbook, data 1990–2000, Theme 7 Transport, Theme 8 Environment and Energy, European Communities, 2003.
10. EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2002 European Communities, 2002.
11. EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2003 European Communities, 2003.
12. Panorama of Transport, Statistical Overview of Transport in the European Union, Data 1970–2001, Theme 7 Transport, European Communities, 2003.
13. Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej Dz. U. 2003, nr 153, poz. 1502.
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie formularza ewidencyjnego stosowanego w transporcie morskim, Dz. U. 2004, nr 100, poz. 1005.
15. Załącznik do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 lipca 2003 r. w sprawie programu badań statystycznych statystyki publicznej na rok 2004, Dz. U. nr 159, poz. 1538 z dnia 12 września 2003 r.
16. Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz o zmianie niektórych ustaw, Dz. U. 2004 r., nr 93, poz. 895.
17. Białas-Motyl A.: Dyrektywa 95/64/EC jako podstawa zbierania danych statystycznych dotyczących transportu morskiego w krajach członkowskich Unii Europejskiej, Zeszyty Naukowe 4(76) Akademii Morskiej, Szczecin 2005.
18. Białas-Motyl A., Litke A.: System ewidencji statków, przewozu ładunków i pasażerów w polskich portach morskich; V Konferencja Naukowa „Porty morskie 2005", Wpływ portów na funkcjonowanie i rozwój otoczenia, praca zbiorowa pod redakcją naukową K. Chwesiuka, Wydawnictwo KREOS, Szczecin 2005.

## Załącznik 1

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury

### Formularz ewidencyjny w transporcie morskim

Należy wypełnić osobny formularz dla wejścia i osobny dla wyjścia statku z portu meldunkowego. Wypełniać wyłącznie białe pola. Wszystkie dane podawać w liczbach całkowitych.

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Nazwa i adres sprawozdawcy | Numer identyfikacyjny REGON |
| 2 | Formularz [1] ☐ nowy ☐ korekta | 3 Numer ewidencyjny nowego lub korygowanego formularza — Rok [2] |
| 4 | Nazwa portu meldunkowego | Kod portu meldunkowego |

1) Zaznaczyć „x" w odpowiednim polu. 2) Rok sprawozdawczy.

### Dział 1. Informacje o statku

1 Nr kodowy statku (LRN/IMO)

2 Sygnał wywoławczy [1]

1) Wpisać jedynie w przypadku, gdy LRN/IMO nie jest znany.

3 Nazwa statku

4 Bandera [2] — Kod bandery

2) Dodatkowo dla krajów posiadających więcej niż jeden rejestr podać dokładną nazwę rejestru.

5 Kod i typ statku [3]

- ☐ 10. Do ładunków masowych ciekłych
- ☐ 20. Do ładunków masowych suchych
- ☐ 31. Kontenerowiec (oprócz ro-ro)
- ☐ 32. Drobnicowiec specjalistyczny
- ☐ 33. Drobnicowiec niespecjalistyczny
- ☐ 34. Barka do ładunków suchych
- ☐ 35. Pasażerski (oprócz wycieczkowców)
- ☐ 36. Wycieczkowiec
- Inny (wpisać jaki): Kod

3) Dla kodów od 10 do 36 zaznaczyć „x" w odpowiednim polu.

6 Nośność (DWT) w tonach

7 Pojemność brutto (GT) [4]

8 Pojemność netto (NT) [4]

4) GT i NT podać zgodnie z Międzynarodową Konwencją o Pomierzaniu Pojemności Statków z 1969 r.

9 Kraj przewoźnika/operatora transportu morskiego [5] (kraj, w którym zlokalizowana jest siedziba biura głównego). Kod kraju

5) Przewoźnikiem/operatorem transportu morskiego jest osoba, która z załadowcą lub pasażerem zawarła umowę o przewozie towaru lub osób drogą morską (lub osoba, w imieniu której umowa ta została zawarta).

### Dział 2. Informacje o ruchu statku i przewozach

1 Kierunek [1] ☐ wejście ☐ wyjście

1) Zaznaczyć „x" w odpowiednim polu.

2 Łączna liczba wejść albo wyjść ujętych w formularzu [2]: z ładunkiem | pod balastem

3 Data wejścia albo wyjścia [3] (dzień, miesiąc, rok)

2) W jednym formularzu liczba wejść albo wyjść statku może być większa od 1 tylko dla rejsów cyklicznych żeglugi regularnej. Wówczas łącznie na jednym formularzu można ująć tylko wejścia albo wyjścia statku typu: balast/ładunek, ładunek/balast lub ładunek/ładunek. Dla wejść / wyjść typu balast/balast wypełnić odrębne formularze.
W tym przypadku dane zbiorcze nie mogą obejmować okresu dłuższego niż miesiąc kalendarzowy.
3) Gdy liczba wejść albo wyjść statku jest większa od 1 należy dla daty wejścia albo wyjścia podać tylko miesiąc i rok.

4 Pasażerowie kończący podróż w porcie meldunkowym (wejście statku) albo rozpoczynający podróż w porcie meldunkowym (wyjście statku)

| port rozpoczęcia podróży (wejście statku) albo przewidywany port zakończenia podróży (wyjście statku) | | kod portu | liczba pasażerów |
|---|---|---|---|
| nazwa portu | kraj | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

| 5 | Wyładunek w porcie meldunkowym (wejście statku) albo załadunek w porcie meldunkowym (wyjście statku) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| port załadunku (wejście statku) albo przewidywany port wyładunku (wyjście statku) | | kod portu | kod grupy ładunkowej | liczba jednostek ładunkowych [4] | | | waga brutto towaru w tonach [5] |
| nazwa portu | kraj | | | z ładunkiem | pustych | ogółem | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

4) Wypełnić dla ładunków zjednostkowanych, tj. kontenerów, jednostek tocznych samobieżnych i niesamobieżnych.
5) Łącznie z wagą opakowań, bez wagi własnej jednostek ładunkowych (kontenerów, jednostek tocznych)

| | | |
|---|---|---|
| Imię, nazwisko i telefon (lub fax, e-mail) osoby, która wypełniła formularz. | Miejscowość, data | Pieczątka imienna i podpis |