



Gospodarka morską 2010

Maritime economy 2010



Urząd Statystyczny w Szczecinie
Statistical Office in Szczecin



Narodowy Spis Powszechny
1 IV - 30 VI 2011

Zakres gospodarki morskiej

Scope of maritime economy

Gospodarka morską to istotny element polityki Unii Europejskiej, co znajduje swoje odzwierciedlenie w liczbie i wadze inicjatyw podejmowanych na przestrzeni ostatnich lat. Wśród nich wymienić należy komunikat Komisji w sprawie zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej z października 2007 r., w którym zadeklarowano, że głównym celem tej polityki jest opracowanie i wprowadzenie zintegrowanego, spójnego i skoordynowanego procesu podejmowania decyzji w odniesieniu do oceanów, mórz, regionów nadbrzeżnych i sektorów gospodarki morskiej, by w efekcie dążyć do zrównoważonego wykorzystania mórz i oceanów, utworzenia bazy wiedzy i innowacji na potrzeby polityki morskiej, zapewnienia wysokiej jakości życia w regionach przybrzeżnych, promowania wiodącej roli Europy w kontekście międzynarodowej polityki morskiej oraz popularyzacja jej morskiego charakteru. Podstawę tej polityki powinna stanowić doskonałość w badaniach morskich, technologii i innowacjach związanych z morzem. Cele te zostały potwierdzone w opublikowanym w końcu września 2010 roku programie na rzecz dalszego rozwoju zintegrowanej polityki morskiej.

Gospodarka morską nie jest wyodrębniona zarówno w Europejskiej Klasyfikacji Działalności (EKD) jak i w Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD 2004).

Wprowadzenie w 2008 roku nowej Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD 2007) wynikające z potrzeby harmonizacji wymiany informacji na poziomie Świat - Europa - Polska doprowadziło do zbieżności klasyfikacji ONZ i UE.

Określone składniki - zaliczone umownie do gospodarki morskiej - są elementami regionów nadmorskich: województwa pomorskiego, zachodniopomorskiego oraz warmińsko-mazurskiego.

Uwzględniając specyficzne cechy charakteryzujące „gospodarkę morską” można je umownie traktować jako pewną całość – element organizmu gospodarczego państwa – bowiem dostęp Polski do morza stanowi szczególne dobro narodowe i z tej przesłanki wynika potrzeba traktowania „gospodarki morskiej” jako przedmiotu polityki morskiej państwa.

W dokumencie „Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020” stwierdzono, iż nadmorskie położenie Polski stanowi szczególne dobro narodowe o strategicznym znaczeniu dla rozwoju społeczno gospodarczego i bezpieczeństwa narodowego oraz pozycji kraju w regionie bałtyckim, Europie i na świecie.

Maritime economy constitutes a crucial element of the EU politics, which is reflected in the number and importance of initiatives undertaken within recent years. Communication from the Commission concerning an Integrated Maritime Policy for the European Union, issued in October 2007, should be mentioned among them. It has been declared therein that the main goal of the policy is elaboration and implementation of an integrated, coherent and coordinated process of decision-making regarding seas, oceans, coastal regions and branches of maritime economy in order to strive for sustainable use of seas and oceans, development of a knowledge and innovation database for the needs of maritime policy, assurance of high quality of living in coastal regions, promotion of a leading role of Europe in the context of international maritime policy as well as opularization of its maritime character. Excellence in maritime research, technology and innovation should be the basis of the policy. These goals were confirmed in a Programme to support the further development of an Integrated Maritime Policy published at the end of September 2010.

Maritime economy falls outside the categorization as provided by the European Classification of Activity (EKD) or the Polish Classification of Activity (PKD 2004).

By introducing in 2008 the revised Polish Classification of Activity (PKD 2007) to harmonize the data exchange on the level of the world - Europe - Poland, the classifications used in the UN and the EU became cohesive with each other.

There are some elements - conventionally regarded as the common features of the maritime economy - of the following Polish seaside regions: the Pomorskie, the Zachodniopomorskie and the Warmia - Masuria voivodships.

Having regard to some specific features of the maritime economy, those may be treated as a whole – an integral part of the state economy system. For the reason that the seaside location constitutes part of Polish national heritage, the maritime economy should be considered one of objectives of the national maritime policy.

The document “Principles of maritime policy of the Republic of Poland until 2020” states that the seaside location of Poland constitutes a particular national treasure in terms of economic development, national sovereignty and holding the leading position in the BSR, Europe and the world.

Dokument wymieniony stanowi podstawę do wypracowania – przez Rząd – Polityki morskiej RP, która będzie wyrazem realizacji „Zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej”.

„Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej” wydana – jako komunikat Komisji Wspólnot Europejskich – w Brukseli w listopadzie 2007 r. (po szerokiej konsultacji i analizie dotyczącej stosunków Europy z morzem) opiera się na założeniu, że wszystkie zagadnienia związane z morzami i oceanami Europy są wzajemnie powiązane. Tak więc sektorowe prowadzenie działań i podejmowanie decyzji nie jest już wystarczające, należy prowadzić badania w zakresie wzajemnego oddziaływania różnych morskich polityk sektorowych – oraz sposobów ich łączenia – tak aby mogły się wzajemnie uzupełniać i tworzyć synergię. Z powyższych założeń wynika, że należy stosować zasady holistycznego podejścia do gospodarki morskiej.

The aforementioned document provides grounds for the maritime policy of the Republic of Poland to be elaborated by the government in order to exemplify the performance of the “EU Integrated Maritime Policy”.

According to the Communities’ communication “An Integrated Maritime Policy for the European Union”, issued (after consultation process on the EU maritime affairs) in November 2007 in Brussels, all aspects related to seas and oceans of Europe depend on each other. This inter-sectoral approach to actions and decision making process is no longer sufficient. Some additional research concerning the relationship between maritime sectoral policies and their consolidation is needed to enhance mutual complementation and synergy in that respect. With reference to the above, the holistic approach to the maritime economy shall prevail.

Polska gospodarka morska w 2010 roku

Polish maritime economy in 2010

Gospodarka morska w znaczeniu tradycyjnym obejmuje różnorodne dziedziny gospodarowania związane z morzem i wykorzystaniem jego zasobów dla celów gospodarczych i społecznych.

According to classical approach, the maritime economy covers various fields of economic activity related to the sea and the use of its resources for commercial and social purposes.

W „Strategii Rozwoju Gospodarki Morskiej do 2015” analizowano wiele segmentów polskiej gospodarki morskiej, z których do najważniejszych można zaliczyć: transport morski, porty morskie, przemysł stoczniowy i rybołówstwo morskie (rys. 1).

The “Strategy for Developing Maritime Sector until 2015” stands for an analysis of various segments of Polish maritime economy, the most important of which are maritime transport, seaports, shipbuilding and marine fisheries (fig.1).

Rysunek 1. Lokalizacja głównych podmiotów gospodarki morskiej

Figure 1. Location of major maritime economy entities



Transport morski ma zasadnicze znaczenie dla międzynarodowej wymiany handlowej: 90% towarów w handlu z portami spoza Unii jest transportowanych morzem, a w przypadku handlu wewnątrz Unii odsetek ten wynosi ponad 40%. Dominująca pozycja Europy w tej globalnej branży nie ulega żadnej wątpliwości, czego dowodem jest posiadanie przez nią 40% światowej floty.¹

Maritime transport is essential for international trade and commerce. 90% of the EU's external trade and over 40% of its internal trade is transported by sea.

Europe's leadership in this global industry is beyond any doubt with 40% of the world fleet.¹

Zintegrowana polityka morska UE przewiduje szczególne znaczenie nadać zagadnieniu o nazwie – europejski transport morski bez barier. Powyższe zamierzenie przyczyni się do poprawy wydajności transportu morskiego w Europie i zapewnienia jego długofalowej konkurencyjności.²

The general idea of an EU integrated maritime policy is to focus on the notion of a European transport space without barriers. This assumption shall improve the efficiency of maritime transport in Europe and ensure its long-term competitiveness.²

¹ Zielona Księga, W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz, Bruksela, dnia 7.6.2006 r., COM (2006) 275 wersja ostateczna, s. 8-10.

² Green Paper. Towards a future Maritime Policy for the Union: A European Vision for the oceans and seas, COM (2006) 275 final, Brussels, June 7, 2006, pp. 8-10.

³ Niebieska Księga, Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej, Komisja Wspólnot Europejskich. Bruksela, dnia 10.10.2007 r., COM (2007) 575 wersja ostateczna, s.3,8.

⁴ Blue Paper, An Integrated Maritime Policy for the European Union, Commission of the European Communities, COM (2007) 575 final, Brussels, October 10, 2007, pp. 3,8.

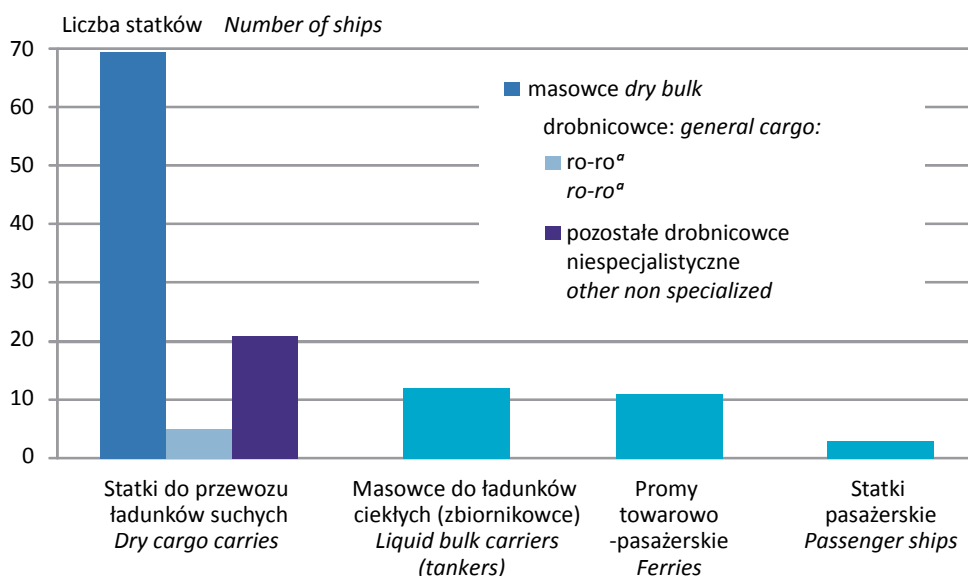
Wymienione postulaty w warunkach polskich są realizowane przez przedsiębiorstwa żeglugowe: Polska Żegluga Morska (PŻM), Polska Żegluga Bałtycka (PŻB), Euroafrica, Pol-Levant, Pol-Euro Linie Żeglugowe, Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe Chipolbrot S.A., Baltramp Shipping, Unibaltic Ltd oraz powiązany własnościowo z PŻM – promowy armator Unity Line. W tej branży działa również wiele mniejszych firm żeglugowych zlokalizowanych nad polskim morzem, z których większość zaangażowana jest w transporcie przybrzeżnym.

1. Transport morski i przybrzeżny

Morska i przybrzeżna flota transportowa Polski w 2010 roku liczyła 148 statków, o łącznej nośności 2 942,6 tys. ton oraz o pojemności brutto GT 2 116,3 tys., z tego 121 jednostek o nośności 2 941,5 tys. ton i o pojemności brutto GT 2 110,5 tys. stanowiły jednostki morskiej floty transportowej i 27 statków o pojemności brutto GT 5,9 tys. – morskiej floty przybrzeżnej.

Większość stanowiły statki do przewozu ładunków suchych, których liczba w 2010 r. wyniosła 95. Strukturę morskiej floty transportowej przedstawia rys. 2.

Rysunek 2. Morska flota transportowa w 2010 r. (stan w dniu 31 XII)
Figure 2. Maritime transport fleet in 2010 (as of 31 Dec.)



^a Z wyłączeniem promów.

^a Excluding ferries.

Na koniec 2010 r. pod polską banderą pływało 15 statków (tj. 12,4% ogólnej liczby jednostek morskiej floty transportowej) o łącznej nośności 27,3 tys. ton i pojemności brutto GT 42,8 tys.

W stosunku do 2009 r. przybyło 12 statków o nośności 468,2 tys. ton i pojemności brutto GT 292,8 tys., ubyło natomiast 11 statków o nośności 188,3 tys. ton i pojemności brutto GT 133,1 tys. (dodatково zmiany parametrów statków to efekt przeklasyfikowań). Ponadto polscy armatorzy i operatorzy eksploatowali 2 statki morskie dzierżawione od armatorów zagranicznych o nośności 19,2 tys. ton i o pojemności brutto GT 12,1 tys.

In Poland, the abovementioned proposals are implemented by shipping companies: PŻM (Polsteam), PŻB (Polish Baltic Shipping, POLFERRIES), Euroafrica SL, Pol-Levant, Pol-Euro, Chipolbrot (Chinese-Polish Joint Stock Shipping Company), Baltramp Shipping, Unibaltic Ltd and Unity Line (a ferry operator associated with the PŻM). The industry is also represented by many small and medium shipping companies at the Polish seaside, majority of them operate as coastal shipping providers.

1. Maritime and coastal shipping

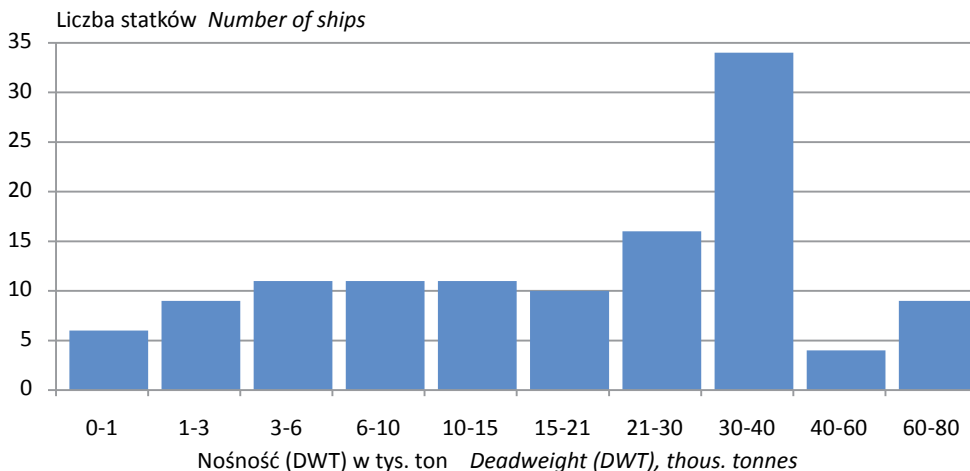
In 2010, Polish maritime and coastal fleets consisted jointly of 148 ships of total deadweight 2 942.6 thousand tonnes and gross tonnage GT 2 116.3 thousand, including 121 vessels of deadweight 2 941.5 thousand tonnes and gross tonnage 2 110.5 thousand classified into the maritime fleet, and a further 27 coastal ships of gross tonnage 5.9 thousand.

In 2010, the majority of the fleet were dry cargo carriers with the number of 95 ships. For a distribution of maritime transport fleet see fig. 2.

At the end of 2010, 15 ships (i.e. contributing to 12.4% of the maritime transport fleet in terms of quantity) of deadweight 27.3 thousand tonnes and gross tonnage GT 42.8 thousand, served under the Polish flag.

In comparison to 2009, the reported number of maritime fleet was increased by 12 ships of deadweight 468.2 thousand tonnes and gross tonnage GT 292.8 thousand and lowered by 11 ships of deadweight 188.3 thousand tonnes and gross tonnage 133.1 thousand (any additional changes to the reported ships' parameters were due to reclassifying). Moreover, Polish shipowners operated 2 maritime ships of deadweight 19.2 thousand tonnes and gross tonnage GT 12.1 thousand, leased from foreign shipowner companies.

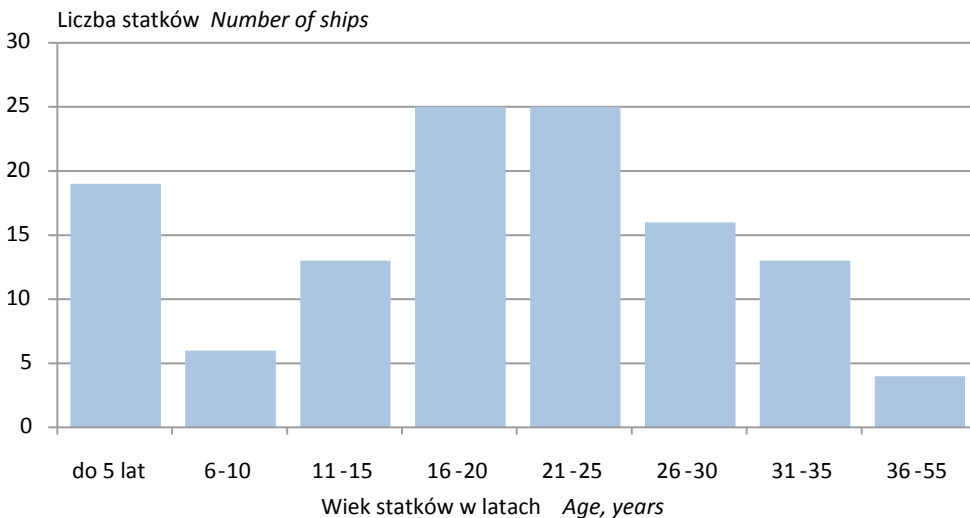
Rysunek 3. Rozkład nośności (DWT) statków morskiej floty transportowej w 2010 r. (stan w dniu 31 XII)
 Figure 3. Maritime transport fleet distribution by deadweight (DWT) in 2010 (as of 31 Dec.)



W 2010 r. średni wiek statku wyniósł 19,0 lat (dla statków pływających pod polską banderą – 32,7 lat, natomiast dla statków pływających pod banderą obcą – 17,1 roku). Rozkład wieku statków przedstawiono na rys. 4.

In 2010, the average age of ship was 19.0 years (32.7 years – for ships under the Polish flag, 17.1 years – for those under foreign flags). For a distribution of maritime transport fleet by age see fig. 4.

Rysunek 4. Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej w 2010 r. (stan w dniu 31 XII)
 Figure 4. Maritime transport fleet distribution by age in 2010 (as of 31 Dec.)



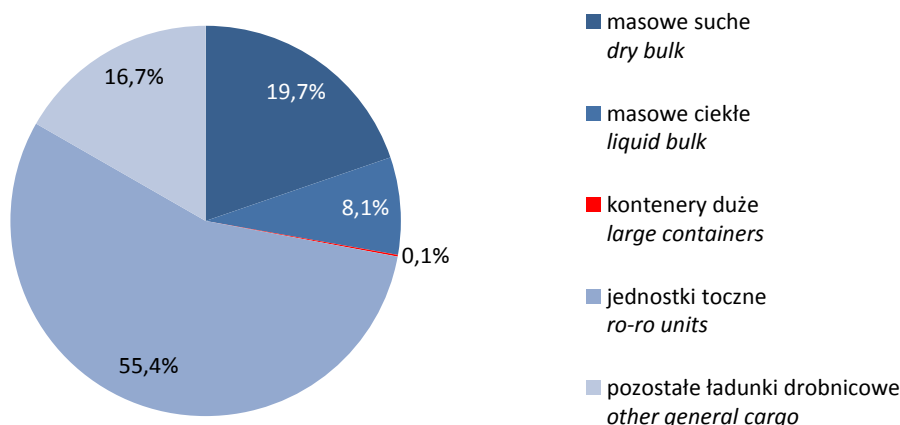
W 2010 r., morską flotą transportową polscy przewoźnicy morscy przewieźli 8 362,3 tys. ton ładunków (tj. o 10,8% mniej niż w 2009 r.). W żegludze regularnej przewieziono 6 038,6 tys. ton ładunków (w tym 90,0% promami w zasięgu bałtyckim), natomiast w żegludze nieregularnej – 2 323,7 tys. ton ładunków.

In 2010, Polish maritime operators carried 8 362.3 thousand tonnes of freight (i.e. 10.8% less than 2009). The volume of liner shipping services reached 6 038.6 thousand tonnes of cargo (of which 90.0% were ferries operating the Baltic Sea routes), while the volume of tramping was 2 323.7 thousand tonnes.

W relacji z portami polskimi przewieziono 6 165,2 tys. ton ładunków (10,0% mniej niż w 2009 r.), a pomiędzy portami obcymi – 1 990,1 tys. ton ładunków, tj. o 14,3% mniej niż w 2009 r. W porównaniu z rokiem poprzednim z polskich portów morskich wywieziono statkami morskiej floty transportowej o 16,2% mniej ładunków, a przywieziono – o 4,2% mniej. Pomiedzy portami polskimi przewieziono 206,9 tys. ton, co stanowi wzrost o 1,9% w porównaniu z 2009 r.

6 165.2 thousand tonnes of cargo (i.e. 10.0% less than 2009) were transported on routes from/to Polish seaports, while 1 990.1 thousand tonnes of cargo (i.e. 14.3% less than 2009) were carried on routes between foreign ports. In comparison with the previous year's results, the volume of exports through Polish ports using the maritime transport fleet decreased by 16.2%, and the volume of imports fell by 4.2%. Ship voyages between Polish ports transported 206.9 thousand tonnes of cargo, resulting in an increase by 1.9%, as compared to 2009.

Rysunek 5. Struktura przewozów ładunków morską flotą transportową według grup ładunkowych w 2010 r.
Figure 5. Maritime cargo transport distribution by type of cargo in 2010



W komunikacji międzynarodowej w 2010 r. przewieziono 894,9 tys. pasażerów (spadek wobec poprzedniego roku o 0,2%), co stanowiło 99,7% liczby pasażerów przewiezionych statkami morskiej floty transportowej.

W morskich rejsach pomiędzy portami polskimi przewieziono 2,3 tys. pasażerów. Przewozy promowe pasażerów (wraz z kierowcami samochodów ciężarowych) spadły o 0,1%, zaś pozostałymi statkami zmniejszyły się o 6,4% w stosunku do 2009 r.

2. Porty morskie

Przez europejskie porty morskie każdego roku przechodzi około 3,5 miliarda ton towarów i około 350 milionów pasażerów. W portach i usługach z nimi związanych pracuje około 350 000 osób.³

Porty morskie są szczególnie ważnymi elementami łańcuchów logistycznych, które łączą jednolity rynek z gospodarką światową.

Na polskim wybrzeżu są aktualnie zlokalizowane cztery porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin oraz kilkanaście mniejszych portów uczestniczących w przeładunkach towarów i obsłudze pasażerów.

Ocena realizacji głównych zadań portów morskich wynika z analizy obrotów ładunkowych, obsługi pasażerów oraz statków zawijających do poszczególnych portów.

Obroty ładunkowe w polskich portach morskich w 2010 r. wyniosły 59,5 mln ton, tj. o 32,0% więcej niż w poprzednim roku. Największy udział w obrotach ładunkowych miały 4 porty: Gdańsk (44,4%), Gdynia (20,7%), Świnoujście (18,0%) oraz Szczecin (13,4%). Obroty ładunkowe portu w Policach stanowiły 3,1%, a udział pozostałych portów wyniósł 0,4%. Strukturę obrotów ładunkowych wg portów przedstawia rys. 6.

Największy udział w strukturze obrotów ładunkowych miały ładunki masowe suche – 40,8% (węgiel i koks – 19,9%), ładunki masowe ciekłe – 30,6% (ropa naftowa i produkty naftowe – 28,0%) oraz kontenery – 13,2%.

In 2010, the international seaborne passenger traffic operated by Polish shipping companies amounted to 894.9 thousand people (i.e. less by 0.2%) which accounted for 99.7% of total passenger traffic serviced by the Polish maritime transport fleet.

2.3 thousand passengers were transported on routes between Polish ports. Ferry passenger transport (including truck drivers onboard) decreased by 0.1%, while the number of passengers transported with other ship decreased by 6.4%, as compared to 2009.

2. Seaports

3.5 billion tonnes of cargo per year and 350 million passengers pass through European seaports. Approximately 350,000 people work in ports and related services.³

Seaports are key components of the logistics chains which link the European single market with the global economy.

There are four ports of great economic significance at the Polish seaside: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście, Szczecin. There are also between ten and twenty smaller cargo and/or passenger ports.

An overall assessment of general tasks carried out by seaports results from analyses of cargo throughput, number of passengers and ship calls.

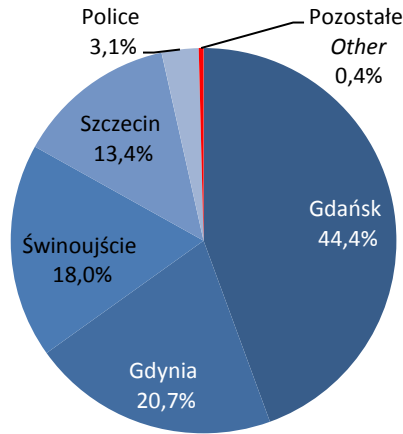
In 2010, Polish seaports' cargo throughput was 59.5 mln tonnes, i.e. by 32.0% more than in the previous year. Cargo traffic was concentrated in the four following ports: Gdańsk (44.4% of the total throughput), Gdynia (20.7%), Świnoujście (18.0%), Szczecin (13.4%). Cargo traffic through the port of Police accounted for 3.1%, and the remaining Polish seaports contributed to 0.4%. For the distribution of cargo traffic by seaport see fig.6.

In the percentage structure of cargo traffic prevailed dry bulk, reaching 40.8% (incl. coal & coke – 19.9%), liquid bulk – 30.6% (incl. crude oil & oil products – 28.0%) as well as containers – 13.2%.

³ Zielona Księga, W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz, Bruksela, dnia 7.6.2006r., COM(2006) 275 wersja ostateczna, s. 8-10.

³ Green Paper. Towards a future Maritime Policy for the Union: A European Vision for the oceans and seas, COM (2006) 275 final, Brussels, June 7, 2006, pp. 8-10.

Rysunek 6. Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich w 2010 r.
Figure 6. Cargo throughput distribution by seaport in 2010



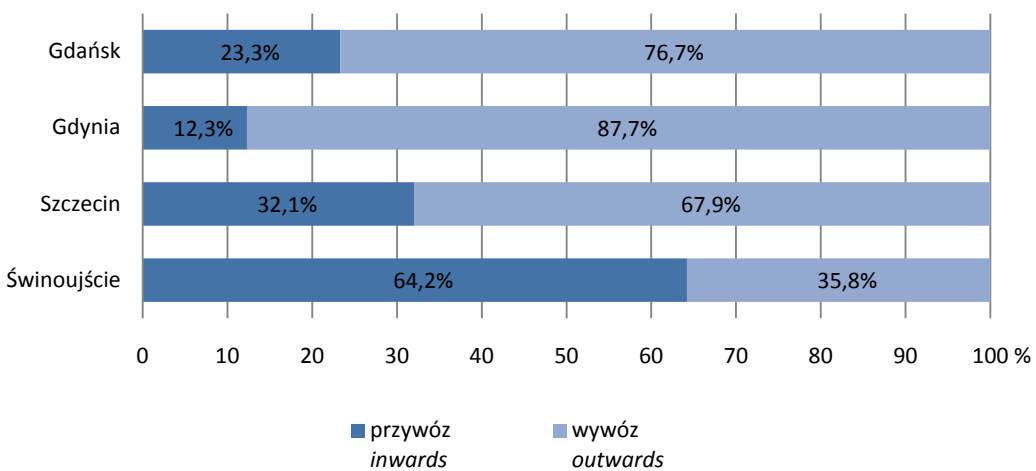
W międzynarodowym obrocie morskim przetadowano łącznie 58,6 mln ton ładunków, tj. o 32,5% więcej niż w 2009 r. W 2010 r. w ruchu międzynarodowym udział w łącznych obrotach ładunkowych polskich portów przedstawiał się następująco: z krajami europejskimi – 80,1% (w tym z krajami Unii Europejskiej – 67,9%), z Ameryką Północną – 6,5%, Azją – 6,1%, Afryką – 3,5%, Ameryką Środkową i Południową – 3,8%.

Obrót ładunków tranzytowych w 2010 r. wyniósł 15,5 mln ton i zwiększył się w porównaniu z rokiem poprzednim o 87,1%. Największy spadek ładunków tranzytowych w porównaniu do roku poprzedniego wystąpił w Gdyni – o 33,8% oraz Szczecinie – o 19,7%. Wzrost odnotowano w Gdańsku – o 132,8% oraz Świnoujściu – o 40,4%.

As far as the international maritime traffic is concerned, the total amount of cargo handled was 58.6 million tonnes, i.e. increased by 32.5%, as compared to 2009. Regarding the international traffic in 2010, the contribution of Polish seaports by partner ports was the following: with the European countries – 80.1% (incl. the EU – 67.9%), the North America – 6.5%, Asia – 6.1%, Africa – 3.5%, Central and South Americas – 3.8%.

Transit cargo traffic in 2010 amounted to 15.5 million tonnes, increasing by 87.1%, in comparison with the previous year. The most severe decline in the transit cargo volume against the previous year was reported by Gdynia (fell by 33.8%) and Szczecin (fell by 19.7%). On the other hand a growth in transit was reported in Gdańsk – by 132.8% and Świnoujście – by 40.4%.

Rysunek 7. Struktura obrotów ładunków tranzytowych według portów morskich w 2010 r.
Figure 7. Transit cargo distribution by seaport in 2010

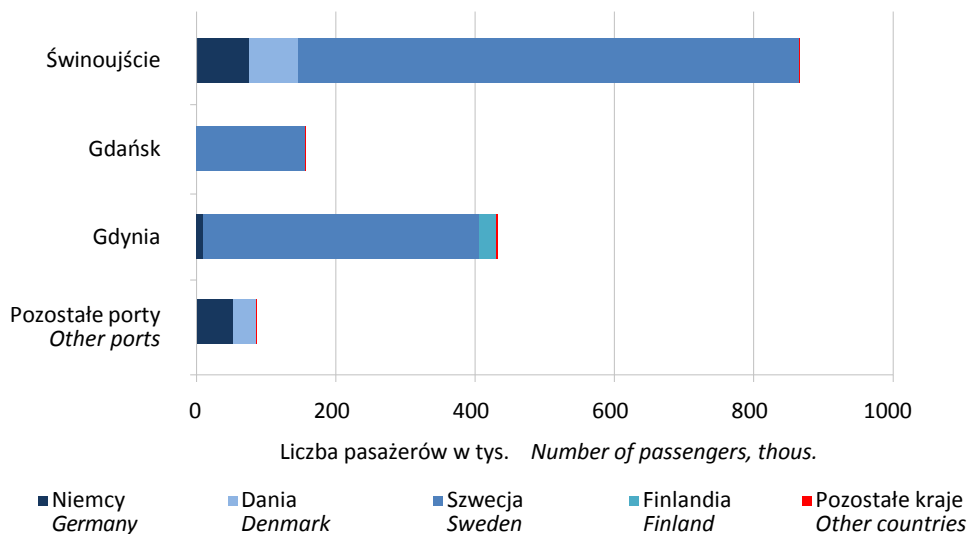


W 2010 r. do polskich portów przyłynęło w ruchu międzynarodowym 759,5 tys. pasażerów, tj. o 6,6% więcej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku; wypłynęło 781,6 tys. pasażerów, tj. o 7,9% więcej niż przed rokiem. Najwięcej pasażerów przewieziono w relacji z portami szwedzkimi – 82,5%, niemieckimi – 9,0% i duńskimi – 6,8%.

In 2010, international passenger arrivals at the Polish ports amounted to 759.5 thousand people, increasing by 6.6%, compared to the previous year. The volume of departures was 781.6 thousand people, i.e. by 7.9% more than in the previous year. Considerable volumes of passenger movements were reported for the partner ports of: Sweden – 82.5%, Germany – 9.0%, Denmark – 6.8%.

Rysunek 8. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich w 2010 r.

Figure 8. International passenger movements at seaports in 2010



3. Produkcja statków

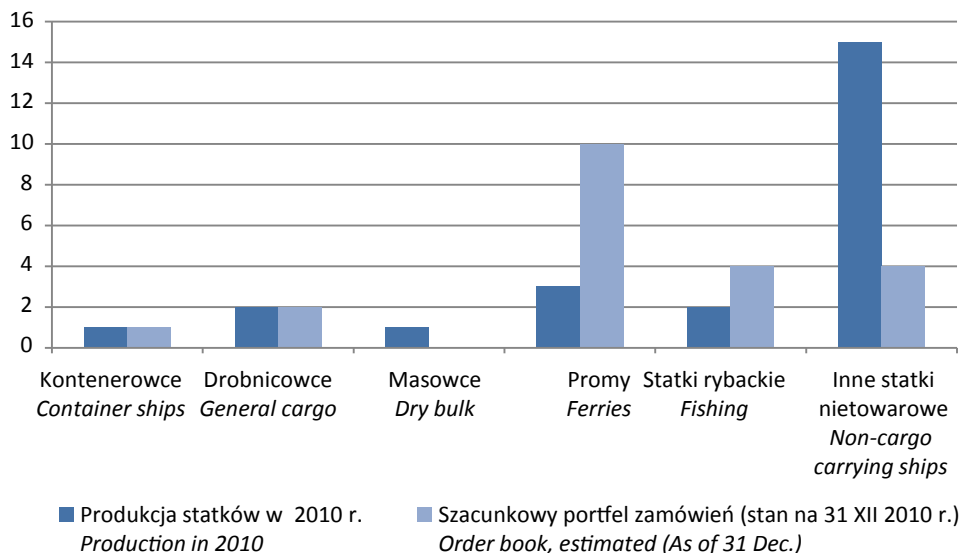
W polskim przemyśle okrętowym – w 2010 roku – główną stocznia budującą statki była Stocznia Gdańsk S.A. Statki morskie budowała również Gdańska Stocznia Remontowa S.A (Remontowa S.A.).

3. Shipbuilding

In 2010 Polish shipbuilding and ship-repair industry was represented mainly by Stocznia Gdańsk S.A. Another shipbuilding company was Gdańska Stocznia Remontowa S.A (Remontowa JSC).

Rysunek 9. Produkcja statków i portfel zamówień w 2010 r.

Figure 9. Shipbuilding production and order book in 2010



Źródło: Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.
Source: Ship Design and Research Centre in Gdansk.

Liczba jednostek wyprodukowanych w roku 2010 wyniosła 24 i była o 4,0% niższa w porównaniu z rokiem poprzednim. Pojemność brutto GT statków, których produkcję sfinalizowano w 2010 r. wyniosła 38,6 tys., tj. o 86,2% mniej niż w 2009 r.

Miernik produktywności stoczni, tj. skompensowana pojemność rejestrowa brutto zbudowanych w 2010 r. statków wyniosła 90,0 tys. CGT i była o 62,8% mniejsza od uzyskanej w 2009 r. Statki nietowarowe stanowiły 62,5% całkowitej produkcji stoczniowej, a promy 12,5%.

4. Rybołówstwo morskie

Kondycja polskiej gospodarki rybnej zależy zasadniczo od dwóch czynników – potencjału (czyli floty rybackiej) oraz zasobów morza, które są przez nią pozyskiwane.

Zmiany w polskiej flocie rybackiej w badanym okresie dotyczyły przede wszystkim zmniejszenia się floty kutrowej, zaś liczba łodzi rybackich i trawlerów pozostała bez zmian. Podobnie, jak w latach ubiegłych dalekomorska flota sektora publicznego należała do jednego podmiotu. Z kolei prywatna dalekomorska flota połowowa należała do konsorcjum przedsiębiorstw połowowych.

W 2010 r. polska flota rybacka liczyła 793 jednostki (o 15 jednostek mniej niż w 2009 r.), o łącznej pojemności brutto GT 37,3 tys. (o 1,3 % mniejszej niż w 2009 r.) oraz o mocy 86,9 tys. kW (o 4,3 % mniejszej niż w 2009 r.). W skład floty rybackiej weszły: 634 łodzie rybackie, 146 kutrów oraz 4 trawlerzy dalekomorskie.

Liczebność i jakość zasobów morza zależą w dużej mierze od warunków naturalnych oferowanych przez sam Bałtyk. Z punktu widzenia ekologii, wody Bałtyku nie stwarzają zbyt korzystnych warunków dla bytowania organizmów typowo morskich, natomiast w skład jego fauny i flory wchodzi wiele gatunków typowych dla wód słonych i słodkich. Wynika to z niskiego zasolenia (ok. 7,8‰) i znacznego poziomu eutrofizacji. Do najbardziej znanych gatunków bytujących w wodach Bałtyku zalicza się dorsze, śledzie, szprotki, przedstawiciele rodziny flądrowatych, makrele, łososie i węgorze. To właśnie stan zasobów dorsza na Bałtyku jest szczególnie silnie uzależniony od wlewów zasolonych i natlenionych wód atlantyckich do Morza Bałtyckiego.

Połowy ryb i innych organizmów morskich w 2010 roku wyniosły 170,8 tys. ton i były one o 19,3% niższe od połowów uzyskanych w 2009 r. Na Morzu Bałtyckim złowiono 110,1 tys. ton ryb, czyli o 16,2% mniej w porównaniu z rokiem poprzednim. Podobnie, połowy dalekomorskie na poziomie 60,6 tys. ton w 2010 r. odnotowały spadek o 24,9% w porównaniu z analogicznymi wartościami za rok poprzedni. Wzrost dotyczył jedynie połowów dokonanych na Oceanie Spokojnym (o 64,7%); połowy pacyficzne wyniosły w 2010 r. 33,8 tys. ton, co stanowiło 55,8% polskich połowów dalekomorskich. W porównaniu z poprzednim rokiem, polska flota rybacka zaprzestała działalności połowowej na wodach Atlantyku Północno-Zachodniego.

The number of vessels built in 2010 amounted to 24 and fell by 4.0% against the preceding year. The gross tonnage of ships completed in 2010 amounted to 38.6 thousand, i.e. less 86.2% than 2009.

A measure of shipyard activity, i.e. the compensated gross tonnes amounted to CGT 90.0 thousand for ships built in the year 2010, and decreased 62.8% in comparison with the value for the year 2009. The share of miscellaneous activity vessels in the total shipbuilding output amounted to 62.5%, and the share of ferries was 12.5% hereof.

4. Marine fishery

The standing of Polish fishing industry basically depends on two factors: capability (i.e. the fleet) and natural resources acquired.

In general, changes to the Polish fishing fleet in the subject period involved the reduction of cutter fleet whereas the number of fishing boats and trawlers remained at the same level. Similarly to the preceding years, the deep sea fleet in public sector belonged to one entity, whereas in private sector it belonged to a consortium of fishing companies.

In 2010 the Polish fishing fleet stood at 793 vessels (decreased by 15 vessels in comparison to 2009), of total gross tonnage 37.3 thousand (decreased by 1.3% against 2009) and power of 86.9 thousand kW (fell by 4.3% against 2009). The fishing fleet consisted of: 634 fishing boats, 146 cutters, 4 deep-sea trawlers.

Natural environment of the Baltic Sea significantly affects both quality and quantity of its natural resources. From ecological point of view, the Baltic does not facilitate living conditions for species typical for marine waters. On the other hand the Baltic Sea's flora and fauna consists of many brackish and freshwater species. The reasons are considerably low salinity (abt. 7.8‰) and high eutrofication. The most popular Baltic species are cod, herring, sprat, Pleuronectidae, mackerel, salmon, and eel. The level of cod population in the Baltic is substantiated particularly by inflows of saturated with oxygen and salty Atlantic water into the Baltic Sea.

In 2010, the capture production of fish and other sea forms of life was 170.8 thousand tonnes, with a 19.3% rise against the 2009 volume. The Baltic capture of fish was reported to reach the level of 110.1 thousand tonnes i.e. they fell by 16.2% in comparison with the preceding year. Similarly, the deep sea catches amounting to 60.6 thousand tonnes in 2010, saw a decrease of 24.9% as compared to the analogical values of the preceding year. An increase was reported in the case of the Pacific catches only. Those catches rose by 64.7% in 2010 against the year 2009. In 2010 the Pacific Ocean capture production volume was 33.8 thousand which constituted a 55.8% of Poland's deep-sea catches. Comparing to the preceding year, the North-West Pacific area was no longer attended by the Polish fishing fleet.

W strukturze gatunkowej połowów, podobnie jak w roku poprzednim, dominowały szproty, poławiane wyłącznie na Morzu Bałtyckim. W 2010 roku złowiono 58,8 tys. ton tej ryby, co stanowiło 34,5% wielkości polskich połowów ogółem. Połowy szprota zmniejszyły się w porównaniu do uzyskanych w roku poprzednim o 34,0%. Drugim co do znaczenia gatunkiem w strukturze połowów był ostrobok chilijski pozyskiwany wyłącznie z łowisk pacyficznych – w 2010 r. złowiono 33,2 tys. ton tej ryby. W 2010 r. połowy ostroboka chilijskiego stanowiły 19,5% polskich połowów ogółem. W porównaniu z rokiem poprzednim połowy tej ryby wzrosły o blisko 60,0%. Trzecim co do znaczenia gatunkiem poławianym przez polską flotę rybacką był śledź. W 2010 r. złowiono 24,7 tys. ton śledzia, co stanowiło 14,5% połowów ogółem. Połowy śledzia wzrosły o 9,8% w 2010 r. w porównaniu do 2009 roku i pochodziły w całości z łowisk bałtyckich.

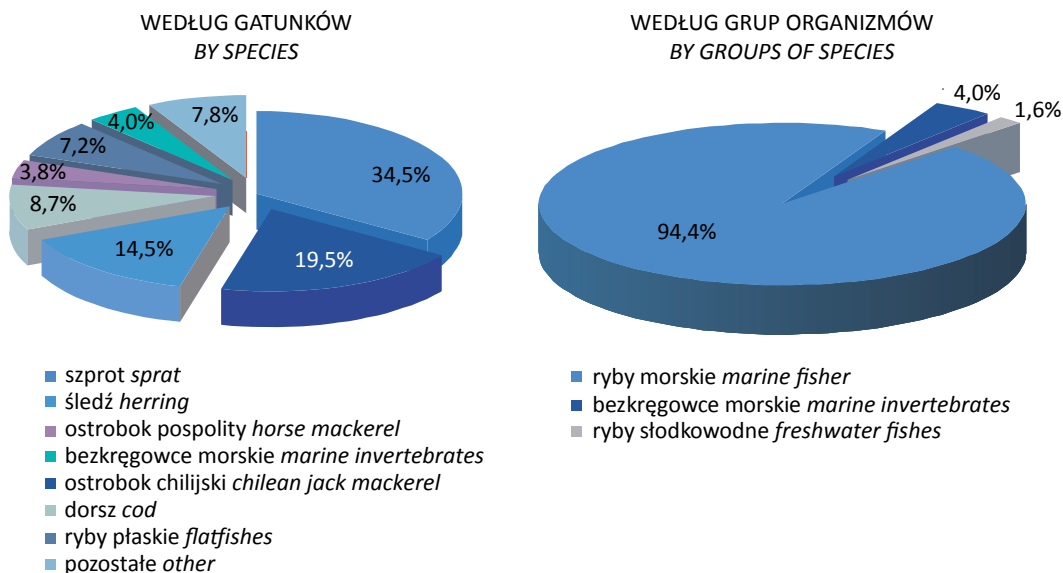
Połowy ryb płaskich w 2010 r. wyniosły 12,3 tys. ton, czyli o 12,2% więcej niż w roku poprzednim. Połowy ryb płaskich stanowiły 7,2% polskich połowów ogółem. Znaczna część ryb płaskich (91,1%) pochodziła z łowisk bałtyckich.

Similarly to the preceding year, the breakdown of captures by species was dominated by sprats caught in the Baltic Sea only. The volume of the sprat catches in 2010 was 58.8 thousand tonnes, constituting 34.5% of the total capture volume for Poland. The volume of the sprat catches saw a fall of 34.0% against the preceding year. Another important role in the species breakdown of the capture volume was plaid Chilean jack mackerels, fished only in the Pacific Ocean. In 2010 catches of that species amounted to 33.2 thousand tonnes. In 2010 the catches the Chilean mackerels constituted 19.5% of the total capture volume for Poland. Comparing to the preceding year, the growth of that catches grew by approximately 60.0%. Herrings might be ranked third in the total Polish catches volume. In 2010 the catches of herring amounted to 24.7 thousand tonnes, constituting 14.5% of the total capture volume for Poland. The catches of herring rose by 9.8% in 2010 against 2009, and they were acquired exclusively from the Baltic.

In 2010 the catches of flatfishes amounted to 12.3 thousand tonnes which meant a growth of 12.2% as compared to the preceding year. The flatfishes catch constituted 7.2% of the total Polish capture production. They were acquired mainly (i.e. 91.1%) from the Baltic.

Rysunek 10. Struktura połowów ryb i innych organizmów morskich w 2010 r.

Figure 10. Distribution of capture production by species of fish and shellfish in 2010



Źródło: materiały Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni.

Source: the Sea Fisheries Institute in Gdynia.

Wybrane zagadnienia działalności polskich portów morskich na tle Basenu Morza Bałtyckiego

Selected aspects of Polish seaports' activity against the background of the Baltic Sea Region (BSR)

Rejon Basenu Morza Bałtyckiego (BMB) zajmuje istotne miejsce w polityce zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej. Nadbałtyckie porty to ogniwa łączące kraje, miasta i lokalne rynki. Rejsy pasażerskie oraz te, ukierunkowane na przewóz ładunków, jak przed wiekami tworzą naturalne korytarze komunikacyjne i nie są ograniczone topografią terenu. Jak szacują eksperci UE, gospodarki państw nadbałtyckich wykazują ponadprzeciętny na skalę kontynentu potencjał wzrostu. Sektor morski to siła napędowa rozwoju infrastruktury transportowej, przemysłu i turystyki krajów zlokalizowanych w BMB.

W niniejszym opracowaniu oparto się na zasobach Eurostatu. Przedstawiono dane o portach bałtyckich krajów należących do Unii Europejskiej. W przypadku Niemiec i Szwecji uwzględniono wyłącznie porty zlokalizowane na linii brzegowej Bałtyku. Natomiast, z uwagi na to, że Dania nie stosuje rozróżnienia na porty Morza Bałtyckiego i Północnego, dane dla tego kraju przedstawiono całościowo.

W 2009 roku do głównych portów nadbałtyckich UE zawinęło 542,6 tys. statków, tj. o 5,3% więcej w stosunku do roku poprzedniego. Wśród statków wchodzących do głównych portów Morza Bałtyckiego krajów członkowskich Unii Europejskiej w 2009 roku dominowały statki o tonażu brutto GT w przedziale od 100 do 499 i stanowiły one 31,8% ogółu statków wchodzących do portów bałtyckich. Jednostki te przyjmowane były głównie przez porty duńskie (96,1% tych statków).

Drugą co do liczebności grupą były statki o tonażu brutto GT w przedziale od 10 000 do 19 999, które stanowiły 19,5% ruchu żeglugowego na Bałtyku. Jednostki te zawiąły przede wszystkim do portów Danii (46,2% tych statków) oraz Szwecji (26,1%).

W 2009 r. polskie główne porty morskie obsłużyły 2,8% liczby statków, jakie zawinęły w tym czasie do portów Basenu Morza Bałtyckiego. Były to jednostki o tonażu brutto w przedziale od 100 do 499 (2 431 wejść tj. 15,9% statków zawiązających do portów polskich) oraz od 10 000 do 19 999 (2 311 wejść, tj. 15,1%). Najrzadziej odwiedzały polskie porty statki o tonażu brutto GT od 150 000 do 199 999 (4 wejścia).

The Baltic Sea Region is an essential element of the EU sustainable growth policy. The BSR ports are chain links connecting countries, cities and local markets with each other. Both passenger and freight voyages have been forming natural transportation corridors avoiding topographical limitations for ages. According to the UE experts, the BSR countries' economies have outstanding growth rate compared to the continent. It is the maritime sector that propels the development of transport infrastructure, industry and tourism of the BSR countries.

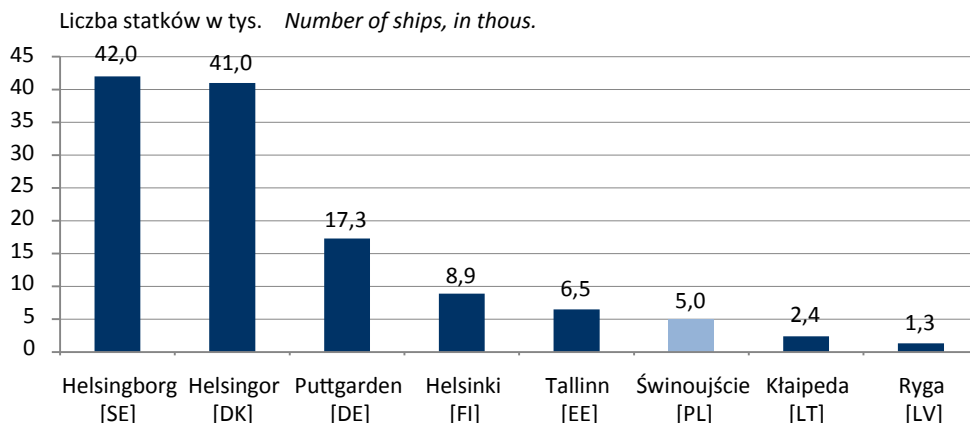
The statistics in this paper are based on Eurostat's resources. The statistics presented concern the Baltic sea located EU countries. In case of Germany and Sweden only seaports located at the Baltic coastline have been included. However, respective data for Denmark are cumulated due to the fact that that country does not provide any distinction between the Baltic and North Sea ports.

In 2009 the Baltic main ports were entered by 542.6 thousand ships, i.e. more than 5.3% against the preceding year. Among the vessels visiting the Baltic main ports of the EU member states in 2009, the majority were ships of GT from 100 to 499 which constituted 31.8% of the total Baltic ship traffic. Those vessels were accommodated mainly by seaports of Denmark (i.e. 96.1% of them).

Another numerous group of ships entering these ports in 2009 were ships of GT from 10,000 to 19,990 which constituted 19.5% of the Baltic shipping. They called mainly to Denmark (46.2% of them) and Sweden (26.1%).

In 2009, the Polish main ports operated 2.8% of vessels entering the Baltic ports. Those were vessels of gross tonnage ranging from 100 to 499 (2 431 ship calls, i.e. 15.9% of ships entering Polish ports) as well as from 10,000 to 19,999 (2 311 ship calls, i.e. 15.1%). Polish ports were the least frequently visited by ships of gross tonnage GT from 150,000 to 199,999 (4 ship calls).

Rysunek 11. Ruch statków w krajach Basenu Morza Bałtyckiego według portów o największej liczbie zawinięć w 2009 r.
Figure 11. Vessel traffic in the BSR countries by the most visited seaports in 2009



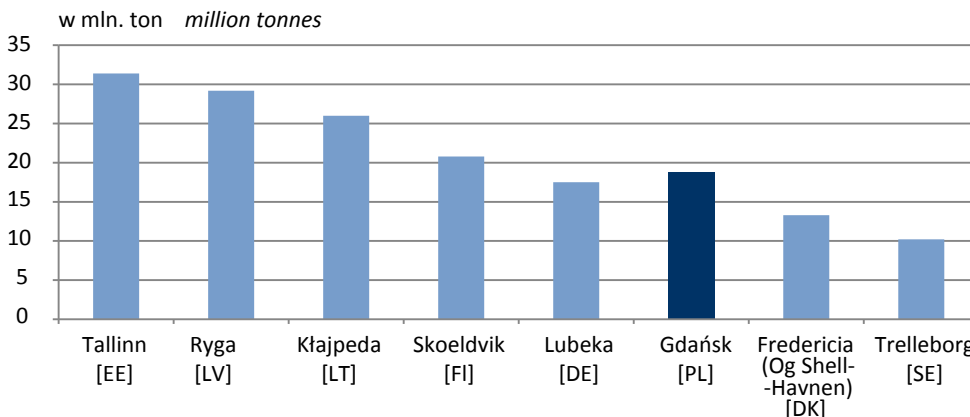
Łączne obroty ładunkowe unijnych portów Morza Bałtyckiego wyniosły w 2009 r. 488,2 mln ton, co stanowiło spadek o 15,0% w porównaniu z rokiem poprzednim. W 2009 roku portami o największych obrotach ładunkowych na Bałtyku były porty Finlandii, których obrót stanowił 19,1% obrotów ładunkowych portów bałtyckich oraz Danii (18,6%). Udział polskich portów w obrotach ładunkowych portów Basenu Morza Bałtyckiego w badanym okresie wyniósł 9,2%.

Wybrane porty bałtyckie o największych obrotach ładunkowych w 2009 r. przedstawia poniższy wykres:

In 2009 the total cargo throughput of the Baltic ports amounted to 488.2 million tonnes which meant a decrease by 15.0% against the volume for the preceding year. The top Baltic seaports in terms of cargo throughput volume in 2009 were the ports of Finland with the throughput contributing to 19.1% of the Baltic cargo traffic, and the ports of Denmark (18.6%). On the other hand the share of Polish ports in the Baltic cargo throughput amounted to 9.2% in the subject period.

For selected top cargo Baltic seaports in 2009, see the chart below:

Rysunek 12. Obroty ładunkowe wybranych portów morskich rejonu Basenu Morza Bałtyckiego w 2009 r.
Figure 12. Cargo throughput in selected ports of the Baltic Sea Region in 2009



Jedynym krajem UE, który odnotował wzrost działalności przeładunkowej w rejonie Morza Bałtyckiego w latach 2008 i 2009 była Estonia (wzrost o 6,4%). Najdotkliwszy spadek obrotów ładunkowych w 2009 r. w porównaniu z rokiem 2008 odnotowały bałtyckie porty Szwecji (o 31,3%).

W 2009 r. bałtyckie porty krajów Unii Europejskiej odwiedziło i opuściło 112,7 mln pasażerów. Większość ruchu pasażerskiego obsługiwane było przez porty Danii (38,7%) oraz Szwecji (24,7%).

Najbardziej uczęszczanymi portami na Bałtyku były, podobnie jak w 2008 r., porty Litwy (0,2%) i Łotwy (0,5% ruchu pasażerskiego na Bałtyku).

Wybrane porty bałtyckie o największym ruchu pasażerów w 2009 r. przedstawia poniższy wykres:

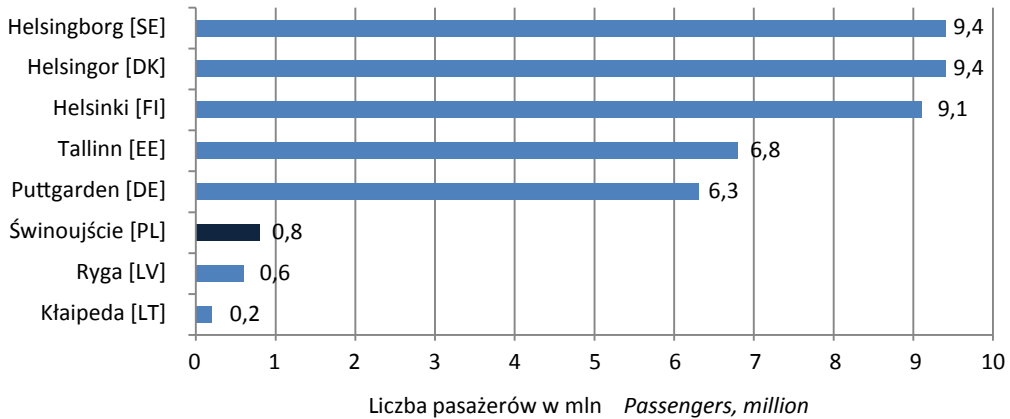
In the years 2008 and 2009 Estonia was the only EU country reporting a growth in their cargo throughput in the Baltic Sea Region (an increase by 6.4%). The most severe decrease in the cargo throughput volume in 2009 was reported by the Baltic ports of Sweden (a decrease by 31.3%).

In 2009 there were 112.7 million passengers who either arrived in or departed from the EU Baltic ports. The majority of passenger flows concentrated in the ports of Denmark (38.7%) and the ports of Sweden (24.7%).

Similarly to 2008, the least frequented ports of the Baltic Sea were the ports of Lithuania (0.2%) and Latvia (0.5% of the Baltic passenger traffic).

The selected top passenger ports are shown in the chart below:

Rysunek 13. Ruch pasażerów w wybranych portach morskich krajów Basenu Morza Bałtyckiego w 2009 r.
 Figure 13. Passenger movements at selected ports of the Baltic Sea Region in 2009



W 2009 roku odnotowano zmniejszenie się ruchu pasażerskiego dla unijnych krajów Morza Bałtyckiego łącznie o 4,4% w porównaniu z rokiem 2008. Podobnie, jak rok wcześniej, w 2009 r. największy wzrost (o 35,2%) ruchu pasażerskiego odnotowały porty Łotwy. Największy spadek liczby pasażerów obsługiwanych przez porty morskie odnotowały nadbałtyckie porty Niemiec (o 6,9%) oraz Danii (o 6,6%).

Ruch pasażerów przez polskie porty morskie stanowił w 2009 r. 2,2% liczby pasażerów obsługiwanych przez porty morskie nadbałtyckich krajów członkowskich UE. Ruch ten zmniejszył się w 2009 r. o 6,3% w stosunku do roku poprzedzającego.

In 2009 the Baltic passenger traffic in the EU saw a decrease totaling 4.4% in comparison to the 2008 data. Similarly to the preceding year, the largest growth in passenger traffic was reported by Latvian ports (35.2%). The most severe decrease in the number of passengers at the seaports was reported by the Baltic ports of Germany (a decrease by 6.9%) and Denmark (a decrease by 6.6%).

In 2009 passenger traffic through Polish seaports constituted 2.2% of passengers handled by the EU Baltic ports. That traffic diminished in 2009 by 6.3% in comparison to the preceding year.

Rysunek 14. Mapa Basenu Morza Bałtyckiego
 Figure 14. A map of the Baltic Sea Region



SELECTED ASPECTS OF
 POLISH SEAPORTS' ACTIVITY
 AGAINST THE BACKGROUND ...

Wybrane zagadnienia działalności polskich portów morskich na tle krajów członkowskich i kandydujących do UE oraz krajów Europejskiego Obszaru Gospodarczego

Selected aspects of Polish seaports' activity against the background of member and candidate states of the EU and the European Economic Area (EEA)

Gospodarka morska ma dla krajów Unii Europejskiej szczególne znaczenie. Kontynent europejski otaczają cztery morza (Śródziemne, Bałtyckie, Północne i Czarne) i dwa oceany (Atlantycki i Arktyczny), a długość linii brzegowej wynosi blisko 70 000 km.

Porty odgrywają kluczową rolę dla europejskiej polityki spójności poprzez rozwój obsługi strumieni pasażersko - towarowych. Porty umożliwiają, zgodnie ze Strategią Lizbońską, dynamiczny rozwój wszystkich, nawet najbardziej odległych regionów. Działania Komisji Europejskiej są ukierunkowane na zapewnienie zrównoważonego rozwoju dla wszystkich portów w Europie poprzez upowszechnienie technologii zwiększających produktywność, minimalizowanie negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne oraz tworzenie warunków działania i sprawnej integracji portów w ramach łańcuchów transportowych. Prawo unijne przewiduje procedury ułatwiające wszystkim zainteresowanym skupić się na przygotowaniu portów europejskich do przyszłych wyzwań, pozyskiwanie nowych inwestorów i aktywne uczestnictwo w budowie sieci wielomodalnych.

W 2009 roku do głównych portów Unii Europejskiej oraz Chorwacji, Turcji i Norwegii, zawinęło 2 192,8 tys. statków, czyli o 6,7% mniej w stosunku do roku poprzedniego. Wśród statków tych przeważały jednostki o tonażu brutto w przedziale od 100 do 499, które stanowiły 28,6% statków wchodzących do portów europejskich. Drugą co do liczebności grupą statków, które wchodziły do tychże portów były statki o tonażu brutto GT od 10 000 do 19 999, których liczba zawinięć stanowiła 11,5% łącznej liczby wejść do portów morskich krajów Unii Europejskiej, Chorwacji, Turcji i Norwegii.

Najbardziej uczęszczanymi portami morskimi w 2009 roku były porty Grecji (o liczbie zawinięć stanowiących 21,6% łącznej liczby wejść do portów głównych Europy), Włoch (20,3% liczby zawinięć) oraz Danii (17,6% liczby zawinięć). Udział liczby zawinięć do głównych polskich portów w badanym okresie wyniósł 0,7%.

Z kolei ruch statków w portach europejskich wyrażony wielkością tonażu brutto GT statków zawijających do portów wyniósł w 2009 roku GT 15 057,8 mln i zmniejszył się o 0,6% w stosunku do roku poprzedniego. Krajami, do których zawinęły statki o największym tonażu brutto ogółem były Włochy i Wielka Brytania – odpowiednio 20,1% oraz 13,3% łącznego tonażu statków wchodzących do portów europejskich.

Maritime economy is crucial for the European Union states. Europe is surrounded by four seas (the Mediterranean, the Baltic, the North Sea and the Black Sea) and two oceans (the Atlantic and the Arctic), with close to 70,000 km of the coastline.

Ports are a key to cohesion in Europe, through the development of passenger and cargo services. Ports ensure dynamism and development of whole regions including the most peripheral one, in line with the Lisbon Strategy. Actions by the European Commission are targeted at the sustainable development of all ports in Europe, the promotion of industrial efficiency, reduction of environmental impact and ensuring working conditions as well as a smooth integration of ports in the overall transport chains. The EU regulations provide a framework for actions to help all actors to concentrate their efforts so that the European ports can face the challenges of tomorrow acquire new investors, and actively contribute to the multimodal networks.

In 2009 the main ports of the EU, Croatia, Turkey and Norway were entered by 2 192.8 thousand ships, i.e. less by 6.7% in comparison to the preceding year. Among them, prevailed vessels of gross tonnage GT ranging from 100 to 499, contributing to 28.6% of the number of ship calling at the European seaports. Another numerous group of ships entering those ports in 2009 were vessels of GT ranging from 10,000 to 19,999. The number of their calls constituted 11.5% of the total number of ship calls at the seaports of the EU, Croatia, Turkey and Norway.

The most frequented seaports in 2009 were those of Greece (with the number of ship calls constituting 21.6% of the total number of ship calls at the main European ports), Italy (20.3% of the ship calls number), Denmark (17.6% of the ship calls number). The share of the ship calls at the Polish ports in the subject period was 0.7%.

In turn, ship traffic in European seaports expressed as gross tonnage of ships calling at seaports amounted to GT 15 057.8 million in 2009 and decreased by 0.6% against the preceding year. It was Italy and the United Kingdom that were visited by the largest ships in terms of gross tonnage – constituting respectively 20.1% and 13.3% of the total gross tonnage of vessels entering the European seaports.

Udział tonażu brutto statków odwiedzających polskie porty morskie wyniósł 1,0% tonażu statków ogółem, które w 2009 r. zawinęły do portów UE, Chorwacji, Turcji i Norwegii.

The share of ships arriving in Polish seaports was 1.0% of the total gross tonnage of ships that entered the ports of the EU, Croatia, Turkey and Norway in 2009.

Tablica 1. Statki wchodzące do głównych portów morskich krajów Europy
Table 1. Ships calling at major seaports of Europe

KRAJ	COUNTRY	Liczba statków w tys. Number of ships, thousand		Pojemność brutto (GT) w mln Gross tonnage (GT), million	
		2008	2009	2008	2009
Belgia	<i>Belgium</i>	34,0	27,4	557,2	508,8
Bułgaria	<i>Bulgaria</i>	3,7	2,9	27,3	23,1
Chorwacja	<i>Croatia</i>	189,1	203,2	253,4	252,7
Cypr	<i>Cyprus</i>	5,0	4,8	49,9	50,9
Dania	<i>Denmark</i>	382,2	374,2	1 121,3	1 111,2
Estonia	<i>Estonia</i>	8,5	6,7	173,7	176,2
Finlandia	<i>Finland</i>	39,7	33,3	713,3	690,1
Francja	<i>France</i>	70,9	.	1 261,9	.
Grecja	<i>Greece</i>	487,9	473,7	1 074,6	1 123,8
Hiszpania	<i>Spain</i>	124,7	117,1	1 644,0	1 632,2
Irlandia	<i>Ireland</i>	12,1	13,0	176,3	220,1
Litwa	<i>Lithuania</i>	2,9	2,5	38,4	35,3
Łotwa	<i>Latvia</i>	2,5	2,2	27,8	30,7
Malta	<i>Malta</i>	23,2	23,3	186,3	199,4
Niderlandy	<i>Netherlands</i>	47,6	41,0	762,6	689,8
Niemcy	<i>Germany</i>	120,9	118,9	1 136,6	1 098,4
Norwegia	<i>Norway</i>	35,5	33,5	243,5	217,4
Polska	<i>Poland</i>	17,1	15,3	153,0	146,3
Portugalia	<i>Portugal</i>	12,6	11,9	150,7	150,2
Rumunia	<i>Romania</i>	3,0	2,0	45,2	29,4
Słowenia	<i>Slovenia</i>	2,2	2,0	35,3	31,6
Szwecja	<i>Sweden</i>	99,9	90,7	1 230,9	1 170,2
Turcja	<i>Turkey</i>	34,2	29,4	479,9	438,0
Wielka Brytania	<i>United Kingdom</i>	130,2	116,8	2 043,1	2 001,4
Włochy	<i>Italy</i>	457,9	444,9	2 350,7	3 030,5

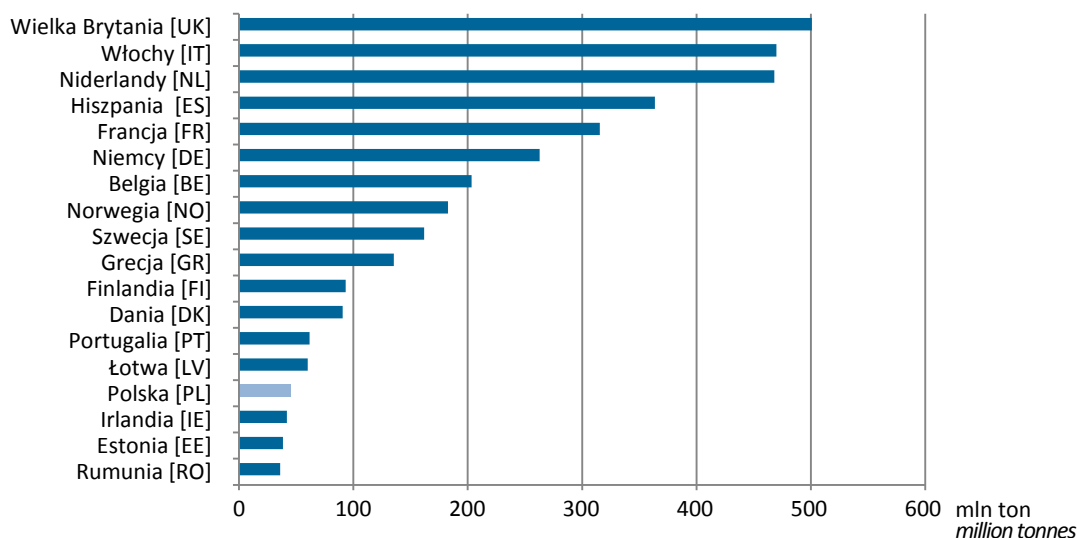
W 2009 r. łączne obroty ładunkowe portów morskich UE oraz Chorwacji i Norwegii wyniosły 3 636,4 mln ton i były mniejsze o 12,2% w porównaniu z rokiem poprzednim.

In 2009 the total cargo throughput of seaports of the EU, Croatia and Norway amounted to 3 636.4 million tonnes and decreased by 12.2% against the volume of the preceding year.

Rysunek 15 przedstawia dane dotyczące krajów o największych obrotach ładunkowych.

For more detailed information on cargo throughput league see Figure 15 .

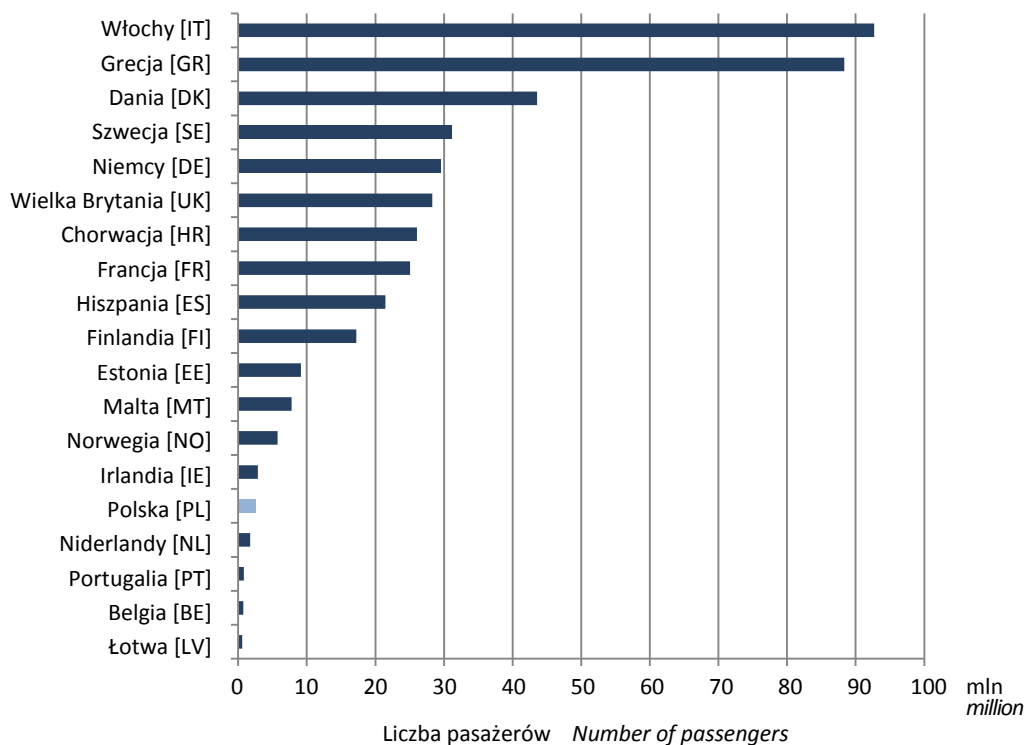
Rysunek 15. Obroty ładunkowe w portach morskich Europy w 2009 r.
Figure 15. Cargo throughput in seaports of Europe in 2009



W 2009 roku ruch pasażerski w europejskich portach morskich wyniósł 435,6 mln pasażerów. Najwięcej pasażerów odwiedziło porty morskie Włoch (21,3% pasażerów zaokrętowanych i wyokrętowanych w portach UE, Chorwacji i Norwegii) oraz Grecji (20,3%). Polskie porty obsłużyły 0,6% liczby pasażerów odwiedzających porty UE oraz Chorwacji i Norwegii w badanym okresie.

The total volume of passenger traffic through European seaports amounted to 435.6 million passengers in 2009. Majority of passengers visited the seaports of Italy (i.e. 21.3% of passengers embarked or disembarked at the seaports of the EU, Croatia and Norway) as well as Greece (20.3%). Polish seaports handled 0.6% of passengers visiting the ports of the EU, Croatia and Norway.

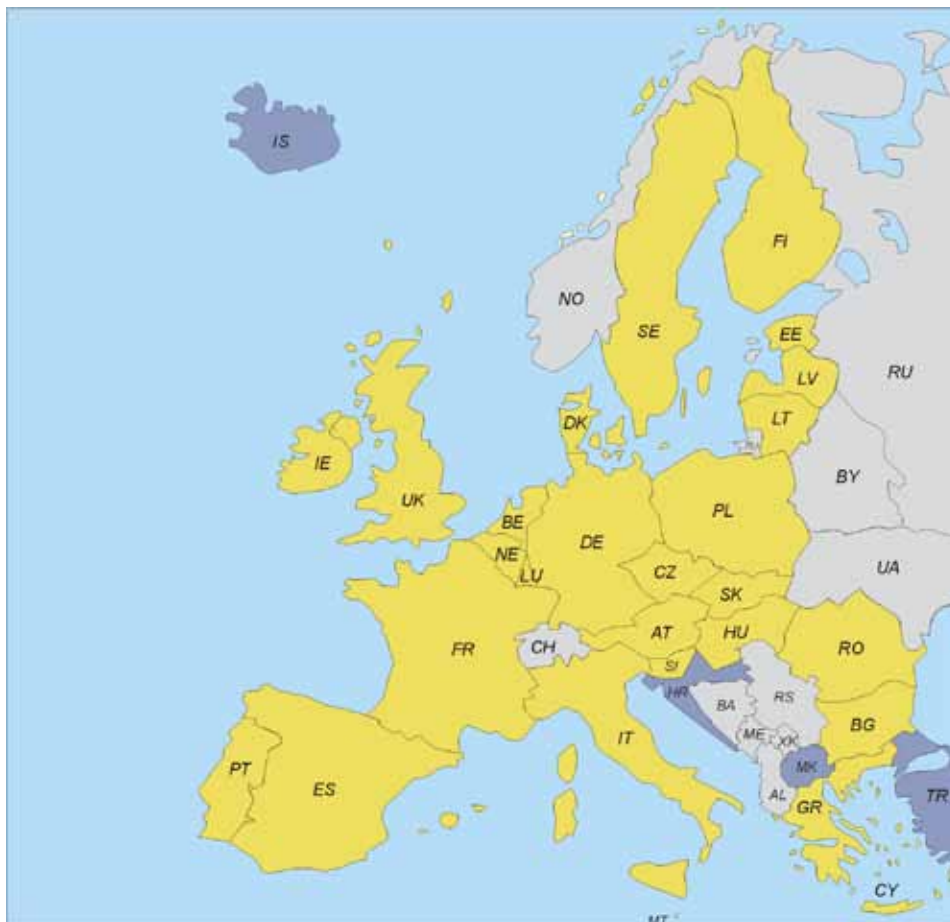
Rysunek 16. Ruch pasażerów w portach morskich Europy w 2009 r.
Figure 16. Passenger movements at seaports of Europe in 2009



Biorąc pod uwagę zmiany w ruchu pasażerskim w w/w portach europejskich w roku 2009 w stosunku do roku 2008, odnotowano spadek liczby pasażerów o 2,1%. Największy spadek liczby obsłużonych pasażerów miał miejsce w portach Cypru (spadek o 36,0%) i Niderlandów (spadek o 11,1%); w Polsce odnotowano spadek o 6,3%. Największy wzrost ruchu pasażerskiego (o 35,2%) w roku 2009 w porównaniu do roku 2008 odnotowały porty Łotwy. Innymi krajami, w których w portach morskich obserwowano wzrost liczby pasażerów, były Słowenia przy wzroście o 12,0% oraz Portugalia przy wzroście 9,3%.

Regarding developments in passenger flows through the a/m seaports between 2008 and 2009, the volume thereof represented a decrease by 2.1%. The most severe decrease in the number of passengers handled at the seaports was reported in Cyprus (a decrease by 36.0%) and Netherlands (a decrease by 11.1%); in Poland reported a decrease by 6.3%. The largest annual growth in passenger traffic (by 35.2%), in 2009 compared to 2008, took place in the seaports of Latvia. Other countries reporting a growth in their maritime passenger traffic were Slovenia (an increase by 12.0%) and Portugal (an increase of 9.3%).

Rysunek 17. Mapa Unii Europejskiej
Figure 17. A map of the European Union



Legenda

- Kraje członkowskie Unii Europejskiej
- Kraje kandydujące
- Kraje nienależące do Unii Europejskiej

Legend

- EU members*
- EU candidates*
- Countries not belonging to the EU*

Źródło: http://europa.eu/abc/european_countries/index_pl.htm
Source: http://europa.eu/abc/european_countries/index_pl.htm

Tablica 2. Morska flota transportowa¹ w 2010 r. (stan w dniu 31 XII)
Table 2. Maritime transport fleet¹ in 2010 (as of 31 Dec.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION							
a - liczba statków <i>number of ships</i>			Statki do przewozu ładunków suchych <i>Dry cargo ships</i>	Zbiornikowce <i>Tankers</i>	Promy <i>Ferries</i>	Statki pasażerskie <i>Passenger ships</i>	Średni wiek statku w latach <i>Average age of ships, in years</i>
b - nośność (DWT) w tys. ton <i>deadweight (DWT), thousand tonnes</i>	Ogółem <i>Total</i>						
c - pojemność brutto (GT) w tys. <i>gross tonnage (GT), thousand</i>							
OGÓŁEM	a	121	95	12	11	3	19,0
TOTAL	b	2 941,5	2 815,8	70,8	54,7	0,2	x
	c	2 110,5	1 840,1	51,1	218,6	0,6	x
w tym: <i>of which:</i>							
Województwo pomorskie <i>Pomorskie voivodship</i>	a	15	15	–	–	–	17,6
	b	284,7	284,7	–	–	–	x
	c	250,9	250,9	–	–	–	x
Województwo zachodniopomorskie <i>Zachodniopomorskie voivodship</i>	a	101	80	7	11	3	18,5
	b	2 651,2	2 531,1	65,2	54,7	0,2	x
	c	1 855,5	1 589,2	47,1	218,6	0,6	x

¹ Dane obejmują statki o polskiej własności i współwłasności.

² Data cover ships of Polish exclusive and shared ownership.

Tablica 3. Obroty ładunkowe w portach morskich według grup ładunkowych i województw w 2010 r.
Table 3. Cargo throughput (thousand t) at seaports, by cargo groups and voivodships in 2010

PORT PORTS	Ogółem <i>Total</i>	Masowe ciekłe (niezjednostkowane) <i>Liquid bulk cargo (no cargo unit)</i>	Masowe suche (niezjednostkowane) <i>Dry bulk cargo (no cargo unit)</i>	Kontenery <i>Containers</i>	Toczne samobieżne <i>Ro-ro self-propelled</i>	Toczne niesamobieżne <i>Ro-ro non-self-propelled</i>	Pozostałe ładunki drobnicowe <i>Other general cargo</i>
	w tysiącach ton <i>in thousand tonnes</i>						
OGÓŁEM	59 506,5	18 179,6	24 255,2	7 827,9	4 862,4	991,1	3 390,3
TOTAL							
Woj. pomorskie <i>Pomorskie voivodship</i>	38 782,4	16 191,4	11 986,2	7 363,7	1 387,7	513,0	1 340,4
Gdańsk	26 421,2	14 778,4	6 664,0	3 927,8	346,1	14,5	690,4
Gdynia	12 346,1	1 399,9	5 322,2	3 435,9	1 041,6	498,5	648,0
Ustka	2,0	–	–	–	–	–	2,0
Władysławowo	13,1	13,1	–	–	–	–	–
Woj. zachodniopomorskie <i>Zachodniopomorskie voivodship</i>	20 671,7	1 988,2	12 235,9	464,2	3 474,7	478,1	2 030,5
Szczecin	7 969,2	857,4	5 049,7	463,7	1,9	1,3	1 595,2
Świnoujście	10 682,7	1 088,0	5 252,5	0,5	3 472,8	476,8	392,1
Police	1 829,0	27,2	1 801,6	–	–	–	0,2
Darłowo	43,6	–	43,6	–	–	–	–
Kołobrzeg	147,2	15,6	88,5	–	–	–	43,0
Stepnica	–	–	–	–	–	–	–
Woj. warmińsko-mazurskie <i>Warmia and Masuria voivodship</i>	52,5	–	33,0	–	–	–	19,5
Elbląg	52,5	–	33,0	–	–	–	19,5

Tablica 4. Obrót ładunków tranzytowych według relacji, portów i grup ładunkowych w 2010 r.
Table 4. Transit traffic by direction, seaport and group of cargo in 2010

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Tranzyt ogółem <i>Grand total</i>			Tranzyt morsko-ładowy i łądowo-morski <i>Sea/land and land/sea transit</i>			Tranzyt morski <i>Seaborne transit</i>		
	razem <i>total</i>	wyładunek (przywóz) <i>unloading</i>	załadunek (wywóz) <i>loading</i>	razem <i>total</i>	morsko- ładowy przywóz <i>sea/land unloading</i>	łądowo- morski wywóz <i>land/sea loading</i>	razem <i>total</i>	wyładunek (przywóz) <i>unloading</i>	załadunek (wywóz) <i>loading</i>
	w tysiącach ton <i>in thousand tonnes</i>								
Ogółem Total	15 520,1	4 544,7	10 975,5	13 187,5	3 394,1	9 793,4	2 332,6	1 150,6	1 182,1
Gdańsk	12 230,3	2 853,7	9 376,6	10 039,0	1 751,9	8 287,0	2 191,3	1 101,7	1 089,6
Gdynia	37,1	4,6	32,6	35,3	3,6	31,7	1,9	1,0	0,9
Szczecin	1 249,9	400,8	849,1	1 242,2	396,9	845,3	7,7	3,9	3,8
Świnoujście	2 002,8	1 285,6	717,2	1 871,1	1 241,7	629,4	131,7	44,0	87,8
Masowe ciekłe <i>Liquid bulk</i>	10 024,8	1 729,8	8 295,0	9 981,0	1 729,8	8 251,2	43,8	–	43,8
w tym: <i>of which:</i>									
ropa naftowa i jej produkty <i>crude oil and oil products</i>	10 011,2	1 729,7	8 281,5	9 967,4	1 729,7	8 237,7	43,8	–	43,8
Masowe suche <i>Dry bulk</i>	1 400,1	988,5	411,6	1 309,4	943,0	366,4	90,6	45,4	45,2
w tym: <i>of which:</i>									
rudzy i złom <i>ores and scrap</i>	341,1	341,1	–	341,1	341,1	–	–	–	–
węgiel i koks <i>coal and coke</i>	796,3	579,4	216,9	707,6	535,8	171,8	88,7	43,6	45,1
Kontenery duże <i>Large containers</i>	2 197,6	1 103,3	1 094,3	5,3	1,1	4,2	2 192,3	1 102,2	1 090,0
Ładunki toczne <i>Ro-ro units</i>	1 196,9	607,6	589,3	1 195,9	607,1	588,8	1,0	0,5	0,5
toczne samobieżne <i>ro-ro units (self-propelled)</i>	977,3	438,1	539,2	976,3	437,6	538,7	1,0	0,5	0,5
toczne niesamobieżne <i>ro-ro units (non- self-propelled)</i>	219,6	169,5	50,1	219,6	169,5	50,1	–	–	–
Pozostałe ładunki drobnicowe <i>Other general cargo</i>	700,8	115,5	585,4	695,9	113,1	582,8	5,0	2,4	2,5
w tym: <i>of which:</i>									
wyroby z żelaza i stali <i>iron and steel products</i>	593,7	39,5	554,1	589,5	37,4	552,0	4,2	2,1	2,1

Tablica 5. Międzynarodowy ruch pasażerów w wybranych portach morskich według kraju rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2010 r.

Table 5. International passenger movements at selected seaports by country of departure or destination in 2010

KRAJ / PORT ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY COUNTRY/PORT OF DEPARTURE/ DESTINATION	Ogółem Total	Przyjazdy Arrivals	Wyjazdy Departures
POLSKA OGÓŁEM POLAND TOTAL	1 541 055	759 502	781 553
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	1 270 979	619 251	651 728
Niemcy (Germany)	138 364	71 576	66 788
Dania (Denmark)	104 306	53 642	50 664
Finlandia (Finland)	23 805	12 983	10 822
Rosja (Russian Federation)	1 804	884	920
Norwegia (Norway)	285	267	18
Wielka Brytania (United Kingdom)	247	215	32
Hiszpania (Spain)	192	67	125
Niderlandy (Netherlands)	176	95	81
Woj. Pomorskie razem <i>Pomorskie voivodship total</i>	592 042	294 553	297 489
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	552 467	273 404	279 063
Niemcy (Germany)	9 161	4 591	4 570
Dania (Denmark)	3 115	1 593	1 522
Finlandia (Finland)	23 801	12 982	10 819
Rosja (Russian Federation)	1 794	879	915
Norwegia (Norway)	275	267	8
Wielka Brytania (United Kingdom)	245	213	32
Hiszpania (Spain)	189	64	125
Niderlandy (Netherlands)	169	93	76
Woj. Zachodniopomorskie razem <i>Zachodniopomorskie voivodship total</i>	949 013	464 949	484 064
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	718 512	345 847	372 665
Niemcy (Germany)	129 203	66 985	62 218
Dania (Denmark)	101 191	52 049	49 142
Finlandia (Finland)	4	1	3
Rosja (Russian Federation)	10	5	5
Norwegia (Norway)	10	–	10
Wielka Brytania (United Kingdom)	2	2	–
Hiszpania (Spain)	3	3	–
Niderlandy (Netherlands)	7	2	5
Darłowo RAZEM TOTAL	3 931	1 946	1 985
Dania (Denmark)	3 931	1 946	1 985
Gdańsk RAZEM TOTAL	156 980	77 868	79 112
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	155 622	76 982	78 640
Niemcy (Germany)	104	24	80
Dania (Denmark)	78	46	32
Rosja (Russian Federation)	44	19	25
Norwegia (Norway)	266	266	–

Tablica 5. dok. Międzynarodowy ruch pasażerów w wybranych portach morskich według kraju rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2010 r.

Table 5. cont. International passenger movements at selected seaports by country of departure or destination in 2010

KRAJ / PORT ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY COUNTRY/PORT OF DEPARTURE/ DESTINATION	Ogółem Total	Przyjazdy Arrivals	Wyjazdy Departures
Wielka Brytania (United Kingdom)	42	28	14
Hiszpania (Spain)	112	64	48
Niderlandy (Netherlands)	61	54	7
Gdynia RAZEM TOTAL	432 224	215 276	216 948
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	396 845	196 422	200 423
Niemcy (Germany)	9 057	4 567	4 490
Dania (Denmark)	199	138	61
Finlandia (Finland)	23 801	12 982	10 819
Rosja (Russian Federation)	1 750	860	890
Norwegia (Norway)	9	1	8
Wielka Brytania (United Kingdom)	203	185	18
Hiszpania (Spain)	77	–	77
Niderlandy (Netherlands)	108	39	69
Kołobrzeg RAZEM TOTAL	25 926	12 900	13 026
Dania (Denmark)	25 921	12 900	13 021
Niderlandy (Netherlands)	5	–	5
Międzyzdroje RAZEM TOTAL	49 022	24 481	24 541
Niemcy (Germany)	49 022	24 481	24 541
Nowe Warpno RAZEM TOTAL	1 937	982	955
Niemcy (Germany)	1 937	982	955
Szczecin RAZEM TOTAL	882	727	155
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	2	2	–
Niemcy (Germany)	714	590	124
Dania (Denmark)	74	72	2
Finlandia (Finland)	4	1	3
Rosja (Russian Federation)	10	5	5
Norwegia (Norway)	10	–	10
Wielka Brytania (United Kingdom)	2	2	–
Hiszpania (Spain)	3	3	–
Niderlandy (Netherlands)	1	1	–
Świnoujście RAZEM TOTAL	865 963	423 913	442 050
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	718 510	345 845	372 665
Niemcy (Germany)	76 178	40 932	35 246
Dania (Denmark)	71 265	37 131	34 134
Niderlandy (Netherlands)	1	1	–
Trzebież RAZEM TOTAL	1 352	–	1 352
Niemcy (Germany)	1 352	–	1 352
Ustka RAZEM TOTAL	2 838	1 409	1 429
Dania (Denmark)	2 838	1 409	1 429

Tablica 6. Statki transportowe wchodzące do portów morskich w ruchu międzynarodowym w 2010 r.
Table 6. Ship calls at seaports in international traffic in 2010

KRAJ BANDERY FLAG		Ogółem Total	W tym porty Of which				
			Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
a - liczba statków number of ships b - pojemność netto (NT) w tys. net tonnage (NT), thousand							
OGÓŁEM TOTAL	a	13 817	2 578	3 208	2 575	4 341	276
	b	67 276,5	18 495,0	21 985,3	4 487,8	21 375,9	715,7
POLSKA (PL)	a	755	124	41	104	337	2
	b	1 504,9	42,3	28,9	43,5	1 344,7	1,3
OBCE FOREIGN	a	13 062	2 454	3 167	2 471	4 004	274
	b	65 771,6	18 452,7	21 956,4	4 444,3	20 031,2	714,4
w tym: of which:							
Antigua i Barbuda (AG)	a	1 296	326	433	451	49	26
	b	3 349,9	1 064,4	1 337,1	840,3	70,0	31,6
Bahamy (BS)	a	2 805	393	415	100	1 880	16
	b	22 942,4	4 346,6	3 752,3	320,4	14 463,8	58,6
Cypr (CY)	a	1 163	142	228	143	642	7
	b	4 707,3	550,5	737,0	426,7	2 933,6	58,3
Finlandia (FI)	a	385	49	260	53	16	–
	b	2 690,8	266,7	2 304,0	48,1	68,1	–
Malta (MT)	a	398	128	99	107	44	20
	b	2 068,4	629,4	912,8	280,9	117,2	128,2
Niderlandy (NL)	a	781	186	245	292	34	14
	b	2 392,4	751,5	985,3	563,7	59,1	25,5
Niemcy (DE)	a	1 925	129	141	138	948	–
	b	15 050,5	531,7	600,4	139,6	132,7	–
Norwegia (NO)	a	448	103	90	152	52	22
	b	1 182,7	540,1	227,2	189,5	164,1	39,1
Panama (PA)	a	164	37	48	40	25	5
	b	1 719,0	407,1	659,1	121,0	496,5	29,7
Rosja (RU)	a	299	38	66	80	2	96
	b	367,6	97,5	67,2	89,2	7,0	100,7
Szwecja (SE)	a	691	60	536	75	2	2
	b	6 343,1	234,9	6 004,4	95,1	1,1	1,2
Wielka brytania (UK)	a	242	136	48	41	16	1
	b	1 510,8	1 081,9	241,6	103,4	79,8	4,0

URZĄD STATYSTYCZNY W SZCZECINIE

Adres: ul. Matejki 22, 70-530 Szczecin
www.stat.gov.pl/szczec e-mail: SekretariatUSzcz@stat.gov.pl

ÓŚRODEK STATYSTYKI MORSKIEJ

VIII piętro, pokój 717A, 717B tel. (091) 459-75-(24), (25), (34)
e-mail: OsrodekStatystykiMorskiejSZC@stat.gov.pl

Ośrodek Statystyki Morskiej, jako wyodrębniona komórka Urzędu Statystycznego w Szczecinie, jest jednym z specjalistycznych ośrodków utworzonych w urzędach statystycznych przez Prezesa GUS, w celu zapewnienia oficjalnej informacji statystycznej z określonego tematu o zasięgu ogólnopolskim.

Zadaniem Ośrodka Statystyki Morskiej jest prowadzenie systemu statystyki morskiej, w tym organizowanie badań, prowadzenie prac metodologicznych, opracowywanie i publikowanie wyników badań i analiz statystycznych dotyczących gospodarki morskiej, współpraca z podmiotami krajowymi i zagranicznymi w zakresie zadań Ośrodka Statystyki Morskiej oraz promocja statystyki morskiej.

Do zadań Ośrodka należy między innymi:

- organizowanie badań statystycznych dotyczących gospodarki morskiej (w tym rybactwa morskiego),
- dokonywanie analiz i diagnoz zjawisk występujących w gospodarce morskiej oraz ich szacunków w skali makroekonomicznej,
- aktywna współpraca ze środowiskiem naukowym, mająca na celu postęp lub rozszerzanie badań statystycznych z zakresu gospodarki morskiej,
- współpraca z podmiotami gospodarki morskiej oraz zainteresowanymi podmiotami, zmierzająca do identyfikacji potrzeb informacyjnych, ich zaspokajania oraz postępu w zakresie badań statystyki morskiej,
- ciągła współpraca z urzędami statystycznymi i innymi krajów w zakresie statystyki morskiej, w tym współdziałanie w budowie systemu statystyki morskiej, zgodnego z wymogami statystyki Unii Europejskiej.

STATISTICAL OFFICE IN SZCZECIN

Address: ul. Matejki 22, 70-530 Szczecin
www.stat.gov.pl/szczec e-mail: SekretariatUSzcz@stat.gov.pl

MARITIME STATISTICS CENTRE

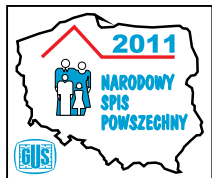
8th floor, rooms 717A, 717B tel.: (091) 459-75-(24), (25), (34)
e-mail: OsrodekStatystykiMorskiejSZC@stat.gov.pl

The Maritime Statistics Centre, as a separate unit of the Central Statistical Office in Szczecin, is one of the specialized divisions of local statistical offices, brought into being by the President of the Central Statistical Office in order to provide nationwide official statistics.

The Maritime Statistics Centre is tasked with running the system of maritime statistics, including organizing surveys, running methodological work, compiling and disseminating the surveys' results as well statistical analyses on maritime economy, cooperating with national and foreign institutions according to the competences of the Maritime Statistics Centre and promoting maritime statistics.

The tasks of the Centre comprise, among other things:

- organizing statistical surveys on maritime economy (including marine fisheries),
- providing analyses and diagnoses on phenomena affecting maritime economy and their estimations at the macro level,
- active cooperation with academic environments, aiming at progress or enlargement of statistical surveys in the field of maritime economy,
- cooperation with maritime economy entities and the interested bodies, to identify and satisfy information needs and improve maritime statistics surveys
- continuous cooperation in the field of maritime statistics with statistical offices abroad, including collaboration in building a system of maritime statistics in line with the EU requirements.



Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011 (NSP 2011)

1 IV – 30 VI 2011 r.
(według stanu na dzień 31 marca 2011 r., godz. 24:00)



Podstawa prawna:

ustawa z dnia 4 marca 2010 r. o narodowym spisie powszechnym ludności i mieszkań w 2011 r.
(Dz. U. z 2010 r., Nr 47, poz. 277) oraz akty prawne Unii Europejskiej.

Spis umożliwi m.in.:

- zebranie aktualnych informacji demograficzno-społecznych oraz społeczno-ekonomicznych niezbędnych dla realizacji polityki społecznej i planowania rozwoju społeczno-gospodarczego kraju,
- dostarczenie informacji o zmianach i przeobrażeniach, jakie zachodziły od ostatniego spisu powszechnego ludności i mieszkań w 2002 r.,
- wykonanie zobowiązań międzynarodowych.

Spisem są objęte:

- osoby stale zamieszkałe i czasowo przebywające w mieszkaniach, budynkach i pomieszczeniach niebędących mieszkaniami,
- osoby niemające miejsca zamieszkania,
- mieszkania, budynki, obiekty zbiorowego zakwaterowania i inne zamieszkałe pomieszczenie niebędące mieszkaniami.

Dane pozyskiwane są bezpośrednio z **rejestrów i systemów informacyjnych** oraz poprzez:

- **samospis internetowy** - w dniach – 11V – 16VI 2011r.,
- **wywiad telefoniczny** - w dniach 8IV – 30VI 2011r.,
- **wywiad bezpośredni** - w dniach 8IV- 30VI 2011 r.

Dane zbierane będą wyłącznie na formularzach elektronicznych

Obowiązek udzielania odpowiedzi

wynika z ustawy o narodowym spisie powszechnym ludności i mieszkań w 2011r.

Na zasadzie dobrowolności zbierane są dane dotyczące:

pozostawania w związku nieformalnym, wyznania (przynależności wyznaniowej),
liczby urodzonych dzieci i planów prokreacyjnych, niepełnosprawności

Tajemnica statystyczna

Wszystkie zbierane podczas spisu dane są poufne i podlegają szczególnej ochronie.
Będą wykorzystywane wyłącznie do opracowań zbiorczych i analiz.

W sprawie pytań i wątpliwości można kontaktować się:

- z Gminnym lub Wojewódzkim Biurem Spisowym,
- z działającą podczas spisu infolinią - *Call Center*.

Pytania dotyczące spisu można kierować na adres spis@stat.gov.pl lub poprzez stronę internetową www.stat.gov.pl - w części - „Pytania do GUS”.



Ministerstwo Infrastruktury Departament Transportu Morskiego i Żeglugi Śródlądowej

ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
Tel. 22/630 15 40
fax 22/630 15 49

Europejski Dzień Morza (EDM) został ustanowiony Wspólną Trójstronną Deklaracją Komisji Europejskiej, Parlamentu Europejskiego i Rady UE w 2008 roku. W Deklaracji zwrócono uwagę, że Unia jest kontynentem morskim z linią brzegową wynoszącą prawie 70 000 km. Podkreślono, że 22 spośród 27 państw członkowskich Unii Europejskiej są państwami nadbrzeżnymi lub wyspiarskimi.

Obchody Europejskiego Dnia Morza w 2008 r. odbyły się w Brukseli, a w 2009 r. gospodarzem obchodów był rząd Włoch. Obchody Europejskiego Dnia Morza w 2010 r. przygotował rząd Hiszpanii i rząd regionu Asturia w mieście Gijon pod hasłem innowacyjność w sektorze gospodarki morskiej.

Obchody EUROPEJSKIEGO DNIA MORZA 2011 odbywają się w dniach **19-20 maja w Polskiej Filharmonii Bałtyckiej w Gdańsku**. Uroczystości EDM pod hasłem Maritime policy: putting people first są organizowane przez Ministerstwo Infrastruktury, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Urząd Miasta Gdańsk oraz Komisję Europejską. Polska jest trzecim państwem członkowskim UE uhonorowanym zaszczytem organizacji głównych obchodów Europejskiego Dnia Morza, zaś pierwszym państwem w regionie Morza Bałtyckiego.

Europejski Dzień Morza jest inicjatywą mającą na celu podkreślenie roli i znaczenia spraw morskich w rozwoju społeczno-gospodarczym oraz funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Mimo, że jest to święto młode, cieszy się ono już dużym zainteresowaniem zyskując z roku na rok coraz większą rangę i prestiż w środowiskach morskich.

Corocznie w uroczystościach Europejskiego Dnia Morza bierze udział ponad tysiąc uczestników z całej Europy na czele z wysokimi przedstawicielami Parlamentu Europejskiego, Komisji Europejskiej oraz państw członkowskich.

Głównym wydarzeniem uroczystości jest Konferencja Europejski Dzień Morza w dniu 19 maja 2011 r. z udziałem: trzech Komisarzy UE, Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO, przedstawicieli władz rządowych i regionalnych Polski oraz państw UE, przedstawiciele instytucji unijnych i organizacji pozarządowych. Wiele wydarzeń objętych patronatem Europejskiego Dnia Morza: konferencje, spotkania i imprezy towarzyszące trwają aż do 22 maja.

Program uroczystości i wszystkie niezbędne informacje są udostępnione na oficjalnej stronie EDM: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/maritimeday/index_en.htm.