



## **Gospodarka morską 2012**

## **Maritime economy 2012**



Urząd Statystyczny w Szczecinie  
Statistical Office in Szczecin





Wydanie publikacji zrealizowano przy udziale środków finansowych  
otrzymanych z budżetu Województwa Zachodniopomorskiego

# Zakres gospodarki morskiej

## Scope of maritime economy

Zgodnie z „Deklaracją z Limassol” — gospodarka morską ma zasadnicze znaczenie dla Europy. Sektor morski jest jednym z kluczowych motorów wzrostu gospodarczego i zatrudnienia, gdyż roczna wartość dodana brutto w tym sektorze wynosi 495 mld EUR, 5,4 mln Europejczyków znalazły w nim zatrudnienie we wszystkich państwach członkowskich UE, 8,8 mln pracuje w regionach przybrzeżnych, a ponad 205 mln tam mieszka.

„Deklaracja Limassol” — Europejska agenda morską na rzecz wzrostu i zatrudnienia w sektorach morskich, będzie wspierać realizację strategii „Europa 2020” koncentrując się na wschodzących sektorach morskich, w których istnieje ogromny potencjał wzrostu i tworzenia nowych miejsc pracy. Deklaracja została przyjęta przez ministrów UE właściwych ds. polityki morskiej i Komisję Europejską podczas konferencji w Limassol, w październiku 2012 r.

„Gospodarka morską” wg prawa morskiego ujmowana jest jako działalność podejmowana w środowisku morskim przez rozmaite kategorie podmiotów (osoby fizyczne, osoby prawne oraz inne podmioty, w tym państwa i organizacje międzynarodowe).

Za środowisko morską uznaje się wody morską, wody połączone z morzem a uczęszczane przez statki morską, przestrzeń powietrzną nad morzem i tymi wodami, dno morską oraz wnętrze ziemi pod dnem morskim. Pojęcie środowisko morską obejmuje również niektóre elementy pasa nadbrzeżnego, np. tereny portów, przystani morskich, stoczni itp.

Do dziedzin tak ujmowanej działalności morską zaliczyć należy w szczególności<sup>1)</sup>:

- działalność gospodarczą, obejmującą żeglugę morską i związane z nią usługi, eksploatację portów, budownictwo okrętowe i remonty statków, rybołówstwo morską i pozyskiwanie innych żywych zasobów morską, górnictwo morską, budownictwo morską (sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia, podmorskie kable i rurociągi) itp.,
- działalność niektórych służb publicznych, dotycząca między innymi bezpieczeństwa żeglugi i statków, właściwego korzystania z dróg morskich, portów i przystani, ochrony środowiska, ratowania życia, specjalistycznego dozoru technicznego i nadzoru techniczno-budowlanego, ochrony przeciwpożarowej, ochrony brzegów morskich itp.,
- działalność badawczo-naukową, rekreacyjną, militarną itd.

Rząd RP na podstawie wytycznych „Zintegrowanej polityki morskiej UE” oraz realizując zawarte w niej cele tworzy „Politykę morską Rzeczypospolitej Polskiej”. Podstawą do opracowania dokumentu są „Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do 2020 r.” — dokument, który został przyjęty przez Międzyresortowy Zespół ds. Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej 18 marca 2009 r.

According to the Limassol Declaration, the maritime economy is sectors are of crucial importance to Europe. The marine and maritime sectors are crucial drivers for growth and jobs, since their annual Gross Value Added amounts to 495 billion euros, 5.4 million Europeans are employed in those sectors across the EU member states, and 8.8 million Europeans are working in coastal regions, where over 205 million live.

A European agenda for creating growth and jobs in the marine and maritime sectors, or The Limassol Declaration, shall back the Europe 2020 strategy, focusing on promising maritime sectors where there is a great potential for new jobs and growth. The Declaration was adopted in October 2012 by European Ministers for maritime policy and the European Commission at a conference in Limassol.

Maritime law defines “maritime economy” as an activity involving marine environment, taken by various entities (i.e. natural or legal persons, other bodies including governments and international organizations).

Marine environment refers to seas, waters interconnected with seas and navigable by seagoing vessels, the air space above them, the seabed and subsoil of these maritime spaces. The notion of marine environment applies also to some elements of the coastal strip such as port areas, havens, yards etc.

Thus maritime economy shall comprise the following<sup>1)</sup>:

- business activity including maritime shipping and related services, ports operations, shipbuilding and ship repairs, marine fisheries, offshore mining (man-made islands, structures and appliances, undersea cables and pipelines) etc.,
- activity of some public institutions in the field of shipping and navigation safety, the proper use of sea passages, ports or harbours, environment protection, safety of life at sea, technical and civil engineering supervision, fire prevention, coastal management etc.,
- research and development, recreation, military and other activities.

The Government of Poland has been preparing “A maritime policy of the Republic of Poland”, implementing the objectives and requirements as specified in an “Integrated maritime policy for the EU”. The subject document is based on the “Principles of maritime policy of the Republic of Poland until 2020”, adopted by the Inter-Ministerial Group for the Republic of Poland dated 18 March 2009.

<sup>1)</sup> J. Młynarczyk, *Prawo morską*, wyd. Arche, Gdańsk 2002, s. 17.

<sup>1)</sup> J. Młynarczyk, *Prawo morską [MARITIME LAW]*, Arche, Gdańsk 2002, p. 17.

W dokumencie założono, że polityka morska RP to działanie ogólnonarodowe o wymiarze międzynarodowym. Zarządzanie morskie uznano za największe wyzwanie jakie stoi przed wszystkimi instytucjami i organami, które są odpowiedzialne za kształtowanie oraz realizację zintegrowanej polityki morskiej RP. Za niezbędne uznano odejście od resortowego prowadzenia spraw morskich i przeniesienie ich na poziom Rządu RP.

W założeniach polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 jako kierunki priorytetowe wymienia się następujące problemy:

- rozwój szkolnictwa, nauki i badań morskich,
- rozwój portów morskich i ich ochrony,
- ułatwienia dla transportu morskiego,
- poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju,
- zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego,
- zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych mórz i oceanów,
- poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego,
- poprawa bezpieczeństwa morskiego,
- usprawnienie zarządzania morskiego.

„Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej” wydana – jako komunikat Komisji Wspólnot Europejskich – w Brukseli w listopadzie 2007 r., opiera się na trzech filarach, które stanowią:

- maksymalizacja zrównoważonego wykorzystywania mórz i oceanów przy równoczesnym rozwoju gospodarki morskiej i regionów przybrzeżnych;
- stworzenie bazy wiedzy i innowacji dla polityki morskiej;
- podwyższenie jakości życia w regionach przybrzeżnych i oddalonych.

Aby zrealizować założenia zintegrowanej polityki morskiej, czyli „opracowanie i wprowadzenie zintegrowanego, skoordynowanego, spójnego, przejrzystego i zgodnego z zasadami zrównoważonego rozwoju procesu podejmowania decyzji w odniesieniu do oceanów, mórz, regionów przybrzeżnych, wyspiarskich i najbardziej oddalonych oraz sektorów morskich”<sup>2</sup> Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej 30 listopada 2011 r. wydała rozporządzenie ustanawiające Program na rzecz dalszego rozwoju zintegrowanej polityki morskiej.

Strategiczne cele zintegrowanej polityki zawarte w programie są podzielone na:

- ogólne – zintegrowane zarządzanie sprawami morskimi, instrumenty przekrojowe, ochrona środowiska morskiego, strategia na rzecz basenów morskich, wymiar międzynarodowy, wzrost gospodarczy, zatrudnienie i innowacyjność;
- operacyjne – są to rozpisane szczegółowo cele ogólne, spośród których można wymienić m. in. propagowanie i zachęcanie państw członkowskich do zintegrowanego zarządzania sprawami morskimi, zachęcanie do współpracy na arenie międzynarodowej, wymiana informacji, morskie planowanie przestrzenne, utworzenie obszernej i dostępnej bazy danych i wiedzy o morzu o wysokiej jakości informacji, ochrona środowiska morskiego, działania na rzecz łagodzenia skutków zmian klimatycznych, zintegrowana strategia na rzecz basenów morskich, współpraca międzynarodowa zarówno z krajami Unii Europejskiej jak i trzecimi, wsparcie dla wzrostu zatrudnienia, szkoleń, edukacji i turystyki.

According that document, the Polish maritime policy provides for both a nationwide and international projects. Maritime governance has become regarded as the biggest challenge to all bodies and institutions responsible for the development and implementation of an integrated maritime policy of the Republic of Poland. In order to achieve this, it is necessary to depart from a sectoral approach to the management of the State's maritime affairs and to transfer them to the level of the Government of Poland.

The maritime policy of the Republic of Poland until 2020 provides the following priorities:

- enhancing maritime education and R&D,
- enhancing and protecting seaports,
- facilitating maritime transportation,
- improving energy state policy,
- fostering marine fishery sustainable development,
- fostering the sustainable management of sea and ocean natural resources,
- enhancing marine environment and coast protection,
- enhancing maritime salvage and security,
- enhancing maritime governance.

“An Integrated Maritime Policy for the European Union”, as part of the Communities’ Communications, issued in November 2007, is based on the three following pillars:

- maximising the sustainable use of the oceans and seas and fostering the development of maritime economy and coastal regions;
- building a knowledge and innovation base for the maritime policy;
- delivering the highest quality of life in coastal and outermost regions.

On 30 November 2011 the European Parliament and the Council issued Regulation No. 1255/2011 establishing a Programme to support the further development of an Integrated Maritime Policy. The aim of this Regulation is to introduce the integrated maritime policy, i.e. “develop and implement integrated, coordinated, coherent, transparent and sustainable decision making in relation to the oceans, seas, coastal, insular and outermost regions and in the maritime sectors”<sup>2</sup>.

The strategic objectives of the policy have been divided into the following:

- general – fostering the development and implementation of maritime and coastal affairs, cross-sectoral tools, promoting the marine environment, sea-basin strategies; improving and enhancing external cooperation; supporting sustainable economic growth, employment and innovation;
- operational – these are the general objectives in detail, namely: fostering the Member States to develop an integrated maritime governance; encouraging international and external cooperation, promoting information exchange; maritime spatial planning, developing a comprehensive and publicly accessible high quality marine data and knowledge base; supporting the protection and preservation of the marine and coastal environment; promoting actions for the mitigation of the effects of climate change; supporting the development and implementation of integrated sea-basin strategies, international and external cooperation with and among the Member States; promoting employment growth, training, education and tourism.

<sup>2</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1255/2011 z dnia 30 listopada 2011 r. ustanawiające Program na rzecz dalszego rozwoju zintegrowanej polityki morskiej.

<sup>2</sup> Regulation (EN) No. 1255/2011 of the European Parliament and of the Council, of 30 November, establishing a Programme to support the further development of an Integral Maritime Policy.

# Polska gospodarka morska w 2012 roku

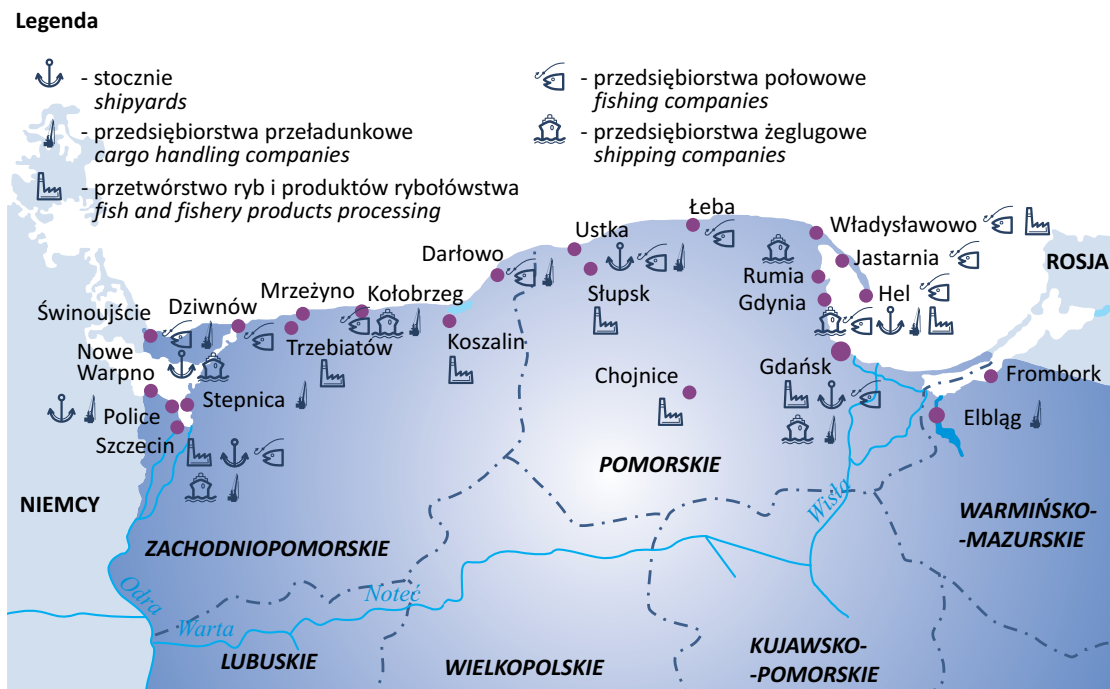
## Polish maritime economy in 2012

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 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



Statystyka publiczna gromadzi i publikuje szeroki zakres informacji dotyczący gospodarki morskiej, co jest zgodne z założeniami zintegrowanej polityki morskiej. W niniejszym opracowaniu analizowano część zasobów statystycznych, m. in. działalność eksploatacyjną transportu morskiego i portów morskich, przemysł stoczniowy, rybołówstwo morskie oraz wybrane zagadnienia działalności polskich portów morskich na tle Basenu Morza Bałtyckiego i krajów Unii Europejskiej.

Within Polish public statistics a wide range of information on the maritime sector is released, which is in accordance with the integrated maritime policy. This publication provides analyses of a part of statistics source data concerning functioning of maritime transport and ports, shipbuilding, marine fisheries and other components of Polish seaports against the Baltic Sea Region and the EU.

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.<sup>3</sup>

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.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

Zintegrowana polityka morską UE dużą wagę przywiązuje do morską planowania przestrzennego, strategii na rzecz basenów morską oraz „błękitnemu wzrostowi”. Morską planowanie przestrzenne ma na celu aby przestrzeń morską i zasoby morską były wykorzystywane w sposób efektywny i zrównoważony a decyzje były podejmowane w oparciu o rzetelne dane i dogłębną wiedzę na temat morza. W 2010 r. trwały intensywne prace nad morską planowaniem przestrzennym, czego efektem jest ujęcie problematyki obszarów morską w dokumencie „Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju do 2030”.

Każdy region morską jest jedyny w swoim rodzaju (Morze Bałtyckie, Morze Czarne, Morze Śródziemne, Morze Północne, Ocean Atlantycki i Ocean Arktyczny) i wymaga odrębnej strategii.

Polityka „błękitnego wzrostu” koncentruje się na: żegludzie morską bliskiego zasięgu, turystyce nadmorskiej, morską energii wiatrowej oraz odsalaniu wód.

Wymienione postulaty w warunkach polskich są realizowane przez przedsiębiorstwa żeglugowe: Polska Żegluga Morską (PŻM), Polska Żegluga Bałtycką (PŻB), Euroafrica, Pol-Levant, Pol-Euro Linie Żeglugowe, Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe Chipolbrok 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.

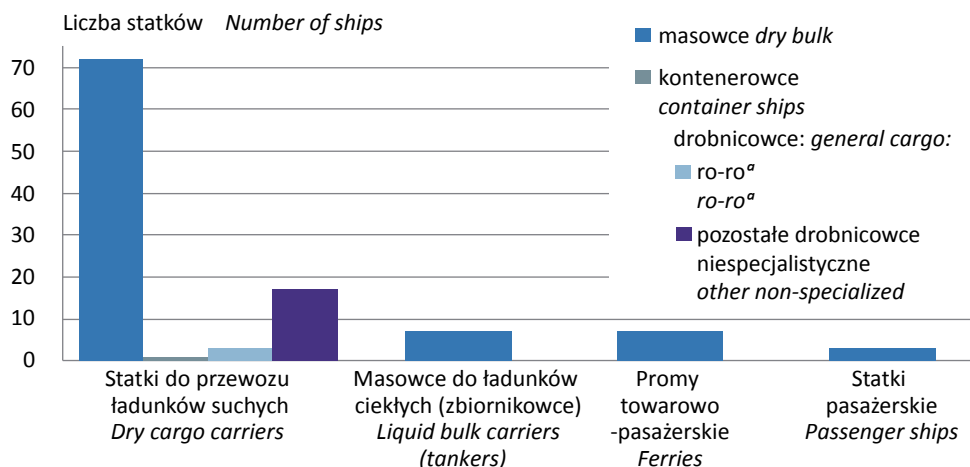
## 1. Transport morską i przybrzeżny

Morską i przybrzeżna flota transportowa Polski w 2012 roku liczyła 138 statków, o łącznej nośności 3 046,0 tys. ton oraz o pojemności brutto GT 2 132,2 tys., z tego 110 jednostek o nośności 3 044,8 tys. ton i pojemności brutto GT 2 126,8 tys. stanowiły jednostki morską floty transportowej i 28 statków o pojemności brutto GT 5,4 tys. morską floty przybrzeżnej.

Większość stanowiły statki do przewozu ładunków suchych, ich liczba w 2012 r. wyniosła 93. Strukturę morską floty transportowej przedstawia rys. 2.

Rysunek 2. Morską flota transportowa w 2012 r. (stan w dniu 31 XII)

Figure 2. Maritime transport fleet in 2012 (as of 31 Dec.)



<sup>a</sup> Z wyłączeniem promów.

<sup>a</sup> Excluding ferries.

The EU integrated maritime policy focuses on maritime spatial planning, basins strategies, and the “blue growth”. Maritime spatial planning is aimed at the effective and sustained utilizing of the marine space and resources. Moreover, the respective decisions should be taken basing on reliable data and an in-depth maritime knowledge. In 2010 intensive work over the spatial planning were taking place to make the coastline areas be mentioned into the “National Spatial Development Strategy till 2030”.

Each and every seaside region is unique (i.e. the Baltic, Black, Mediterranean, North Sea, the Atlantic and Arctic Ocean), requiring a separate strategy.

The “blue growth” strategy is concentrated around the short sea shipping, seaside tourism, seaside wind energy industry and sea water desalination.

In Poland, the abovementioned proposals are implemented by shipping companies: PZM (Polsteam), PŻB (Polish Baltic Shipping, POLFERRIES), Euroafrica SL, Pol-Levant, Pol-Euro, Chipolbrok (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 2012, Polish maritime and coastal fleets consisted jointly of 138 ships with a combined deadweight 3,046.0 thousand tonnes and gross tonnage GT 2,132.2 thousand, of which 110 vessels with a combined deadweight 3,044.8 thousand tonnes and gross tonnage 2,126.8 thousand classified into the maritime fleet, and a further 28 ones with a combined gross tonnage 5.4 thousand classified into the coastal fleet.

In 2012, the majority of the fleet were dry cargo carriers, in the number of 93 ships. For distribution of maritime transport fleet see fig. 2.



Na koniec 2012 r. pod polską banderą pływało 15 statków (tj. 13,6% ogólnej liczby jednostek morskiej floty transportowej) o łącznej nośności 28,3 tys. ton i pojemności brutto GT 21,4 tys. Wszystkie statki morskiej floty przybrzeżnej pływały pod banderą polską.

Liczba dostępnych miejsc pasażerskich na statkach morskiej floty transportowej w 2012 r. wyniosła 6 470, w tym 94,9% to miejsca pasażerskie na statkach pływających pod banderą obcą.

W stosunku do 2011 r. przybyło 18 statków o łącznej nośności 375,0 tys. ton i pojemności brutto GT 263,6 tys., ubyło natomiast 16 statków o nośności 261,2 tys. ton i pojemności brutto GT 176,0 tys. (dodatkowe zmiany parametrów statków to efekt przeklasyfikowań).

Polscy armatorzy i operatorzy na koniec 2012 r. nie eksploatowali statków dzierżawionych od armatorów zagranicznych.

15 ships (representing 13.6% of the maritime transport fleet in terms of quantity) with deadweight 28.3 thousand tonnes and gross tonnage GT 21.4 thousand, served under the Polish flag as of the end of 2012. The whole maritime coastal fleet was registered under the Polish flag.

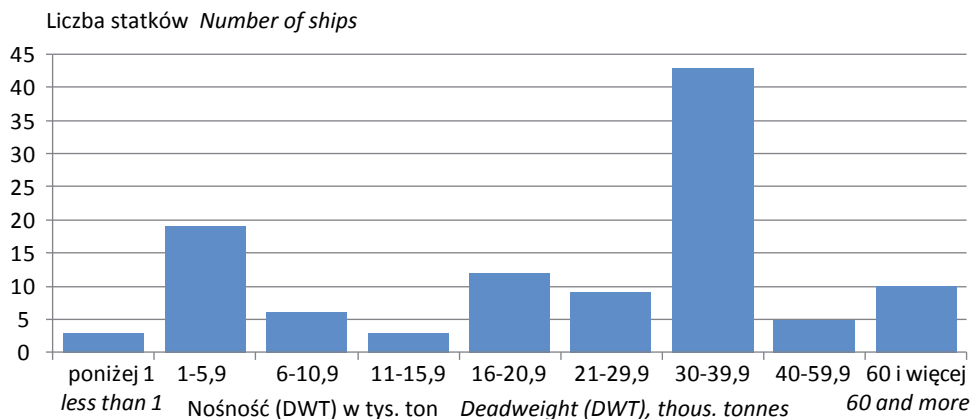
The number of passenger seats offered onboard maritime fleet amounted to 6,470 at the end of 2012, with the percentage of 94.9% for foreign flag ships.

In comparison to 2011, the reported number of maritime fleet expanded by 18 ships with a combined deadweight 375.0 thousand tonnes and gross tonnage GT 263.6 thousand. At that same period, the fleet declined in number by 16 ships with deadweight 261.2 thousand tonnes and gross tonnage 176.0 thousand (any additional changes to the reported ships' parameters were due to reclassifying).

At the end of 2012 Polish shipowners did not operate any ships leased from foreign ship-owning companies.

Rysunek 3. Rozkład nośności (DWT) statków morskiej floty transportowej w 2012 r. (stan w dniu 31 XII)

Figure 3. Maritime transport fleet distribution by deadweight (DWT) in 2012 (as of 31 Dec.)

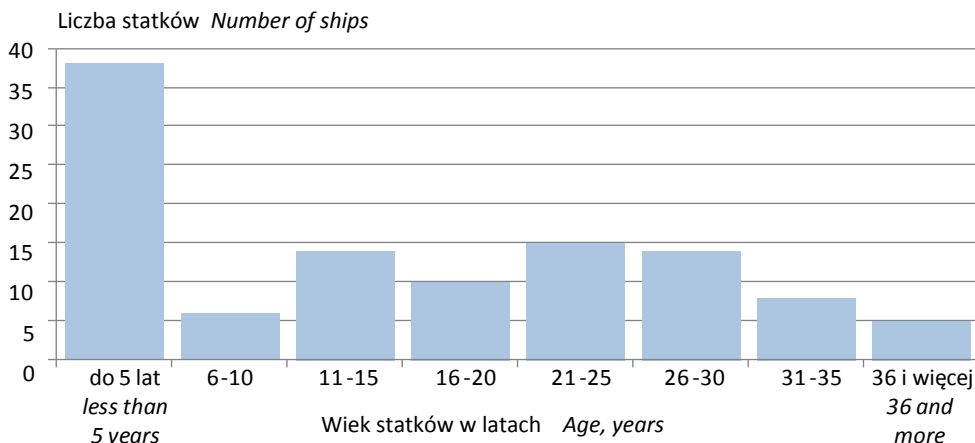


W 2012 r. średni wiek statku wyniósł 15,7 lat (dla statków pływających pod polską banderą – 32,7 lat, natomiast dla statków pływających pod banderą obcą – 13,0 lat). Rozkład wieku statków przedstawiono na rys. 4.

In 2012, the average age of the ships was 15.7 years (32.7 years – for ships under the Polish, 13.0 years – for those under foreign flags). For distribution of maritime transport fleet by age see fig. 4.

Rysunek 4. Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej w 2012 r. (stan w dniu 31 XII)

Figure 4. Maritime transport fleet distribution by age in 2012 (as of 31 Dec.)



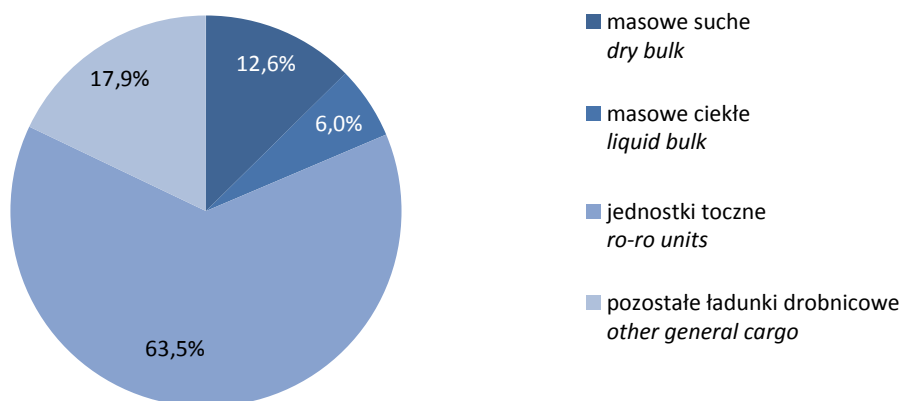
W 2012 r., morską flotą transportową polscy armatorzy przewieźli 7 475,9 tys. ton ładunków (tj. o 3,4% mniej niż w 2011 r.). W żegludze regularnej przewieziono 6 081,9 tys. ton ładunków (w tym 89,9% promami w zasięgu bałtyckim), natomiast w żegludze nieregularnej przewieziono 1 394,0 tys. ton ładunków.

W relacji z portami polskimi przewieziono 5 958,0 tys. ton ładunków (3,1% więcej niż w 2011 r.), a pomiędzy portami obcymi – 1 393,5 tys. ton ładunków, tj. o 21,9% mniej niż w 2011 r. W porównaniu z rokiem poprzednim z polskich portów morskich wywieziono statkami morskiej floty transportowej o 9,0% więcej ładunków, a przywieziono – o 2,9% mniej. Pomiedzy portami polskimi przewieziono 124,4 tys. ton, co stanowi spadek o 28,6% w porównaniu z 2011 r. Strukturę przewozów ładunków przedstawia rys. 5.

In 2012, Polish maritime operators carried 7,475.9 thousand tonnes of freight (i.e. 3.4% less than 2011). The volume of liner shipping services reached 6,081.9 thousand tonnes of cargo (of which 89.9% were ferries operating the Baltic Sea routes), while the volume of tramp shipping was 1,394.0 thousand tonnes.

The freight volume for the routes from/to Polish ports totalled 5,958.0 thousand tonnes (i.e. a growth of 3.1% from 2011 to 2012) and the respective volume of 1,393.5 thousand tonnes was shipped on routes outside Poland (which was less by 21.9% against the preceding year). Regarding the preceding year's results, the volume of exports through Polish ports using the maritime transport fleet increased by 9.0%, and the volume of imports fell by 2.9%. 124.4 thousand tonnes of cargo was shipped between Polish ports which meant a decrease of 28.6% from 2011 to 2012. For maritime cargo transport distribution see fig.5.

Rysunek 5. Struktura przewozów ładunków morską flotą transportową według grup ładunkowych w 2012 r.  
Figure 5. Maritime cargo transport distribution by type of cargo in 2012



W 2012 r. przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego dokonane przez polskich przewoźników morskich wyniosły 830,4 tys. ton (o 35,2% mniej niż w 2011 r.) i stanowiły 11,1% przewozów ładunków ogółem żeglugą morską. Wywóz ładunków eksportowanych w relacji z portami polskimi wyniósł 355,0 tys. ton (o 41,7% mniej w stosunku do roku poprzedniego), natomiast przywóz ładunków importowanych wyniósł 384,1 tys. ton (spadek o 22,8%).

W komunikacji międzynarodowej w 2012 r. przewieziono 865,9 tys. pasażerów (wzrost o 1,0% w stosunku do roku 2011).

W morskich rejsach pomiędzy portami polskimi przewieziono 1,5 tys. pasażerów. Przewozy promowe pasażerów (wraz z kierowcami samochodów ciężarowych) wzrosły o 1,1%, zaś pozostałymi statkami zmniejszyły się o 7,6% w stosunku do 2011 r.

## 2. Porty morskie

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.

Polish shipping operators' freight as part of Poland's foreign trade, amounted to 830.4 thousand tonnes (decreasing by 35.2% from 2011 to 2012) and represented 11.1% of the aggregate maritime freight level. Exports of goods shipped to/from Polish ports were 355.0 thousand tonnes in 2012, which meant a decrease of 41.7% against the preceding year. Imports of goods shipped to/from Polish ports took the total to 384.1 thousand tonnes in 2012 (declining by 22.8% against the preceding year).

In 2012 the number of passengers that travelled to international destinations amounted to 865.9 thousand people (i.e. a growth of 1.0% against 2011).

1.5 thousand passengers travelled the routes to/ from Polish ports. The number of ferry passengers (including truck drivers) increased by 1.1%, whereas the number of those travelling onboard vessels of other types, fell by 7.6% from 2011 to 2012.

## 2. Seaports

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.



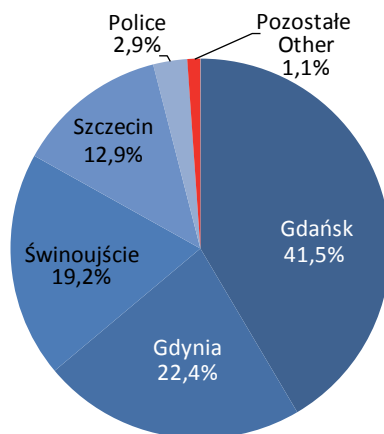
Ocena realizacji głównych zadań portów morskich wynika z analizy obrotów ładunkowych, obsługi pasażerów oraz statków zawijających do poszczególnych portów.

Obroty ładunkowe w polskich portach morskich w 2012 r. wyniosły 58,8 mln ton, tj. o 1,9% więcej niż w poprzednim roku. Największy udział w obrotach ładunkowych miały 4 porty: Gdańsk (41,5%), Gdynia (22,4%), Świnoujście (19,2%) oraz Szczecin (12,9%). Obroty ładunkowe portu w Policach stanowiły 2,9%, a udział pozostałych portów wyniósł 1,1%. Strukturę obrotów ładunkowych wg portów przedstawia rys. 6.

Największy udział w strukturze obrotów ładunkowych miały ładunki masowe suche – 41,1% (węgiel i koks – 14,4%), ładunki masowe ciekłe – 23,7% (ropa naftowa i produkty naftowe – 20,9%) oraz kontenery – 18,3%.

Rysunek 6. Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich w 2012 r.

Figure 6. Cargo throughput distribution by seaports in 2012



W 2012 r. wzrost obrotów ładunkowych odnotowano w portach: w Ustce (ośmiokrotny), Darłowie – 95,7%, Elblągu – 49,9%, Kołobrzegu – 18,1%, Świnoujściu – 5,6%, Gdańsku – 3,7% i Gdyni – 1,5%. Spadek obrotów ładunkowych nastąpił we Władysławowie – 76,4%, Policach – 15,0% i Szczecinie – 5,9%.

W międzynarodowym obrocie morskim przeładowano łącznie 57,7 mln ton ładunków, tj. o 2,0% więcej niż w 2011 r. W 2012 r. w ruchu międzynarodowym udział w łącznych obrotach ładunkowych polskich portów przedstawiał się następująco: z krajami europejskimi – 80,8% (w tym z krajami Unii Europejskiej – 57,2%), z Azją – 6,6%, Afryką – 4,6%, Ameryką Północną – 4,3%, Ameryką Środkową i Południową – 3,6%.

W 2012 r. udział ładunków wywożonych za granicę w obrotach międzynarodowych osiągnął poziom 41,5%, a udział ładunków przywożonych – 58,5%.

Najwięcej ładunków wywieziono do Niemiec (16,7%), Szwecji (15,3%), Holandii (13,0%), Wielkiej Brytanii (6,9%), Danii (5,0%), natomiast przywieziono z Rosji (23,1%), Szwecji (13,4%), Norwegii (11,0%), Niemiec (7,6%), Holandii (4,9%) i Wielkiej Brytanii (3,3%).

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

In 2012, Polish seaports' cargo throughput was 58.8 mln tonnes, i.e. 1.9% more than in the preceding year. Cargo traffic was concentrated around the four ports of: Gdańsk (41.5% of the aggregate throughput), Gdynia (22.4%), Świnoujście (19.2%), Szczecin (12.9%). Cargo traffic through the port of Police represented 2.9%, and the others' results contributed to 1.1% of the respective aggregate volume. For distribution of cargo traffic by seaport see fig.6.

In the percentage distribution of cargo traffic prevailed dry bulk, reaching 41.1% (incl. coal & coke – 14.4%) of the respective aggregate volume, liquid bulk – 23.7% (incl. crude oil & oil products – 20.9%) as well as containers – 18.3%.

In 2012 the growth in cargo throughput was reported in the ports of: Ustka (eight-fold against 2011), Darłowo – 95.7%, Elbląg – 49.9%, Kołobrzeg – 18.1%, Świnoujście – 5.6%, Gdańsk – 3.7%, Gdynia – 1.5%. A drop in cargo throughput volume was reported in Władysławo – 76.4%, Police – 15.0%, Szczecin – 5.9%.

57.7 million tonnes of freight in 2012 was attributable to the international maritime traffic, which meant a growth of 2.0%, compared to 2011. The international traffic freight was allocated as follows: the routes to/with Europe represented 80.8% of the respective combined volume (the EU – 57.2%), Asia – 6.6%, Africa – 4.6%, North America – 4.3%, Central and South America – 3.6%.

In 2012, exports represented 41.5% of Poland's international cargo traffic, and the imports – 58.5%, respectively.

The most goods were shipped to Germany (16.7%), Sweden (15.3%), Netherlands (13.0%), the UK (6.9%), Denmark (5.0%), whereas the most goods were shipped from Russia (23.1%), Sweden (13.4%), Norway (11.0%), Germany (7.6%), Netherlands (4.9%) and the UK (3.3%).

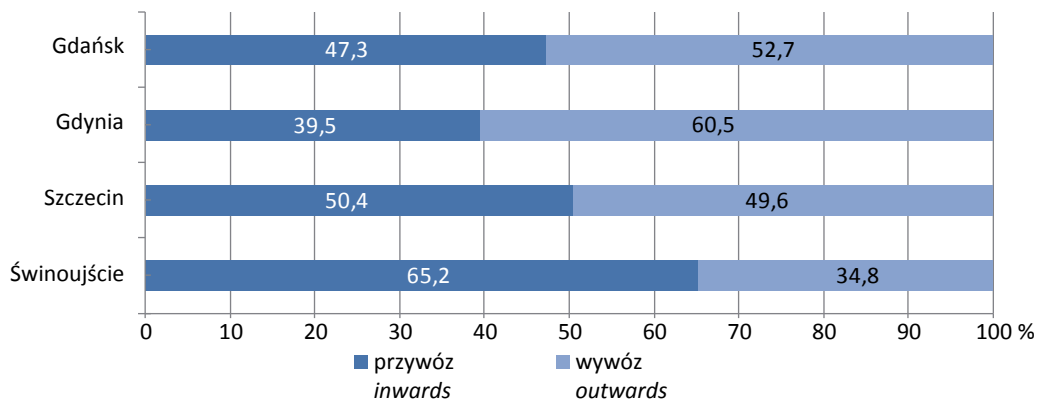
Obrót ładunków tranzytowych w 2012 r. wyniósł 6 797,6 tys. ton i zwiększył się w porównaniu z rokiem poprzednim o 21,2%. Największy wzrost ładunków tranzytowych w porównaniu do roku poprzedniego wystąpił w Gdańsku – o 74,4%. Spadek odnotowano w Gdyni – o 48,5%, w Świnoujściu – o 7,5% oraz Szczecinie – o 6,0%.

Największy spadek przeładunku ładunków tranzytowych dotyczył innych suchych ładunków masowych (o 51,6%) i ropy naftowej (o 49,2%), największy wzrost odnotowano w produktach rolniczych (o 69,9%), w wyrobach z żelaza i stali (o 58,6%) oraz innych ładunków drobnicowych (o 50,9%).

Transit cargo traffic in 2012 amounted to 6,797.6 thousand tonnes, rising by 21.2%, in comparison to the preceding year. The most significant growth in the transit cargo volume was reported in Gdańsk (74.4%) against the preceding year. A decrease in the subject volume was reported in Gdynia – 48.5%, Świnoujście – 7.5%, Szczecin – 6.0%.

The heaviest slump in the transit cargo traffic referred to other bulk cargo (51.6%), crude oil (49.2%), whereas the highest growth was reported in agriculture products (69.9%), steel & iron products (58.6%) and other cargo (50.9%).

Rysunek 7. Struktura obrotów ładunków tranzytowych według portów morskich w 2012 r.  
Figure 7. Transit cargo distribution by seaports in 2012



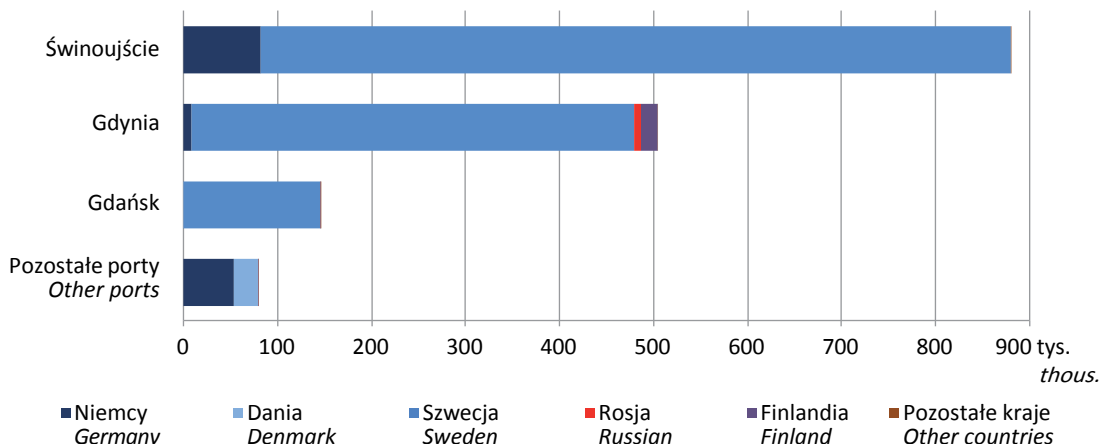
W 2012 r. do polskich portów przyплыło w ruchu międzynarodowym 802,7 tys. pasażerów, tj. o 2,9% więcej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku; wypłynęło 809,8 tys. pasażerów, tj. o 1,0% więcej niż przed rokiem. Najwięcej pasażerów przewieziono w relacji z portami szwedzkimi – 87,8%, niemieckimi – 9,0%, duńskimi – 1,7% i fińskimi – 1,1%.

In 2012, Polish ports were visited by 802.7 thousand passengers as part of international traffic, which meant an increase of 2.9%, compared to the preceding year. The volume of departures was 809.8 thousand passengers, i.e. 1.0% more than in the preceding year. Considerable volumes of passenger movements were reported for the partner ports of: Sweden – 87.8%, Germany – 9.0%, Denmark – 1.7% and Finland – 1.1%.

Do polskich portów morskich przyплыło na wycieczkowcach w celach turystycznych około 110,2 tys. osób, które po zwiedzeniu atrakcji turystycznych w porcie lub okolicy, kontynuowały swoją zagraniczną podróż. Większość tych pasażerów odwiedziła Gdynię (83,6%), Gdańsk (7,2%) oraz Szczecin (6,4%).

110.2 thousand cruise passengers arrived at Polish seaports in 2012. They carried on their voyages after visiting tourist attractions at the ports or in the vicinity thereof. Majority of those passengers visited Gdynia, which constituted 83.6% of cruise passenger traffic volume, as well as Gdańsk (7.2%) and Szczecin (6.4%).

Rysunek 8. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich w 2012 r.  
Figure 8. International passenger movements at seaports in 2012

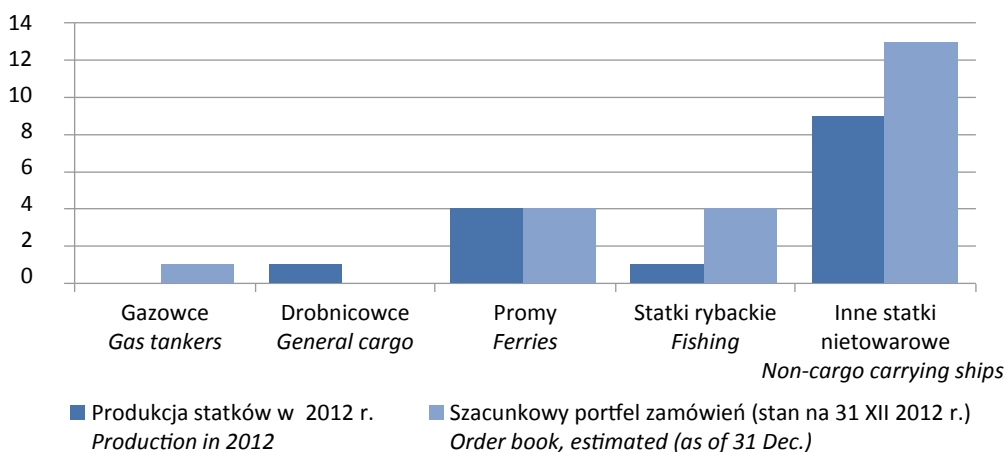


### 3. Przemysł stoczniowy

W Polsce funkcjonują stocznie produkcyjne i remontowe o różnym potencjale. Największe to Stocznia Gdańska S.A, Gdańska Stocznia Remontowa S.A. Poza nimi działają m.in. Stocznia Północna S.A. w Gdańsku, Szczecińska Stocznia Remontowa Gryfia S.A., Morska Stocznia Remontowa S.A. w Świnoujściu, Stocznia Remontowa Nauta S.A. w Gdyni, Finomar Sp. z O.O w Szczecinie, Muehlhan Polska Sp. z O.O. w Szczecinie, Stalkon Sp. z O.O. w Policach oraz Partner Stocznia Sp. z O.O. w Policach.

Nasze stocznie zajmują się budową statków, montażem elementów kadłubów i nadbudówek oraz różnych konstrukcji stalowych i aluminiowych, remontami i przebudowami.

Rysunek 9. Produkcja statków i portfel zamówień w 2012 r.  
Figure 9. Shipbuilding production and order book in 2012



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

Liczba jednostek pływających wyprodukowanych w roku 2012 wyniosła 15 i była o 7,1% wyższa w porównaniu z rokiem poprzednim. Całkowita pojemność brutto GT statków, których produkcję sfinalizowano w 2012 r. wyniosła 84,8 tys. i była większa niż w roku poprzednim o 18,0%.

Miernik produktywności stoczni, tj. skompensowana pojemność rejestrowa brutto zbudowanych w 2012 r. statków wyniosła 133,7 tys. CGT i była o 42,4% większa od uzyskanej w 2011 r.

Najliczniejszą grupę wyprodukowanych statków w 2012 r. stanowiły inne statki nietowarowe – 60,0% oraz promy – 26,4%, natomiast pod względem nośności również przeważały inne statki nietowarowe – 66,7% (ogólnej nośności wyprodukowanych statków).

W całkowitej liczbie jednostek zamówionych w polskich stoczniach największy udział stanowiły inne statki nietowarowe – 59,1%, oraz promy i statki rybackie – po 18,2%.

Liczba jednostek wyremontowanych w polskich stoczniach w 2012 r. wyniosła 617 sztuk o łącznym tonażu 4873,8 tys. BRT, natomiast portfel zamówień na remonty wyniósł 202 jednostki o łącznym tonażu 975,2 tys. BRT.

Najwięcej jednostek wyremontowały stocznie w województwie pomorskim, tj. 375 jednostek, natomiast największy portfel zamówień na remonty miały stocznie z województwa zachodniopomorskiego, tj. 133 jednostki.

### 3. Shipbuilding and shiprepair industry

Presently in Poland operate both newbuilding and ship repair yards of various productive capacity.

Stocznia Gdańska S.A., Gdańska Stocznia Remontowa S.A. are among those in the lead. In addition, there are Stocznia Północna S.A. in Gdańsk, Szczecińska Stocznia Remontowa Gryfia S.A., Morska Stocznia Remontowa S.A. in Świnoujście, Stocznia Remontowa Nauta S.A. in Gdynia, Finomar Sp. Z O.O. in Szczecin, Muehlhan Polska Sp. z O.O. in Szczecin, Stalkon Sp. z O.O. in Police and Partner Stocznia Sp. z O.O. in Police.

Polish yards' profile covers shipbuilding, constructing partially outfitted hulls, assembling hull components, superstructures, various steel and aluminium structures, as well as repairs and conversions.

The number of vessels built in 2012 amounted to 15, increasing by 7.1% against the preceding year. The combined gross tonnage of ships completed in 2012 was 84.8 thousand, and grew by 18.0% as compared with the preceding year.

A measure of shipyard activity, i.e. the compensated gross tonnes amounted to CGT 133.7 thousand for the ships built in 2012, which meant an increase of 42.4% in comparison to the respective value for 2011.

The most numerous group of ships built in 2012 was other non-cargo vessels – 60.0% and ferries – 26.4%. The non-cargo ships prevailed also in terms of deadweight, contributing to 66.7% of the newbuildings' combined deadweight.

The order book in the 2012 was predominated by non-cargo ships, ferries and fishing vessels, with their respective shares of 59.1%, 18.2% and 18.2%.

Over the year 2012, Polish yards repaired 617 ships with a combined tonnage GRT 4,873.8 thousand, while the repair order books comprised 202 vessels with a combined tonnage GRT 975.2 thousand.

The most vessels, i.e. 375, were repaired in yards based in the pomorskie voivodeship, whereas the most shiprepair orders, i.e. 133 ships, were placed in the zachodniopomorskie voivodeship's yards.

## 4. Rybołówstwo morskie

Ryby i inne organizmy morskie to naturalne, mobilne (zdolne czasem przemieszczać się na znaczne odległości) odnawialne zasoby. W odróżnieniu od akwakultury, ryby morskie nie są własnością żadnego podmiotu do chwili ich złowienia. Z tego względu zasoby ryb morskich traktuje się jako dobro wspólne, wymagające wspólnego zarządzania. Podejście to dało podstawę dla różnego rodzaju polityk, których zadaniem są regulacje w zakresie kwot połowowych, jak również technik połowu.

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 spadku liczebności floty kutrowej i zwiększenia floty łodziowej. Stan floty dalekomorskiej pozostał bez zmian. Portem macierzystym dla wszystkich trawlerów dalekomorskich była Gdynia, natomiast obecność floty kutrowej jest charakterystyczna dla morskich portów rybackich województw pomorskiego i zachodniopomorskiego.

Niewielki wzrost odnotowano jedynie w zakresie liczebności floty łodziowej, która jest stałym elementem krajobrazu gospodarczego wszystkich województw nadmorskich, tzn. stacjonują w województwie pomorskim, zachodniopomorskim i warmińsko – mazurskim.

W 2012 r. polska flota rybacka liczyła 798 jednostek (o 8 jednostek więcej niż w 2011 r.), o łącznej pojemności brutto GT 33,4 tys. (bez zmian w stosunku do 2011 r.) oraz o mocy 81,9 tys. kW (o 1,2% mniej niż w 2011 r.). Do floty rybackiej zaliczono: 655 łodzi rybackich, 140 kutrów oraz 3 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 słonawych 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, szproty, przedstawiciele rodziny flądrowatych, makrele, łososie i węgorze. Stan zasobów dorsza na Bałtyku jest szczególnie silnie uzależniony od wlewów zasolonych i natlenionych wód atlantyckich.

Połowy ryb i innych organizmów morskich w 2012 r. wyniosły 179,7 tys. ton i były one o 0,1% niższe od połowów uzyskanych w 2011 r. Na Morzu Bałtyckim złowiono 120,6 tys. ton ryb, czyli o 8,8% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim.

Połowy dalekomorskie, osiągnęły poziom 59,1 tys. ton w 2012 r., i zmniejszyły się o 14,5% w porównaniu z analogicznymi wartościami za rok poprzedni. Wzrost dotyczył połowów dokonanych na Atlantyku Północno – Wschodnim (o 1,6%), przy czym w 2012 r. połowy te stanowiły 9,0% połowów polskiej floty dalekomorskiej. Jednocześnie połowy na Atlantyku Środkowo-Wschodnim spadły w badanym okresie o 51,5%, zaś udział tych połowów w polskich portach dalekomorskich w 2012 r. wyniósł 49,3%. Ponadto, w porównaniu z rokiem poprzednim, zaprzestano eksploatacji łowisk na Pacyfiku Południowo-Wschodnim oraz na Atlantyku Antarktycznym.

## 4. Marine fishery

Fish and other marine creatures are a natural, biological, mobile (sometimes over wide distances) and renewable resource. Aside from fish farming, fish cannot be owned until they have been caught. For this reason, fish stocks continue to be regarded as a common resource, which needs to be managed collectively. This has led to a range of policies that regulate the amount of fishing, as well as the types of fishing techniques in fish capture.

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

Changes to Polish fishing fleet involved decreases in the number of cutters and fishing boats over the subject period. The number of the deep-sea fleet has not been changed. Gdynia was the port of registry for all the deep-sea trawlers, and the cutter fleet is a feature of fishery harbours in both the pomorskie and zachodniopomorskie voivodships.

A slight increase was reported only in the number of fishing boats being the constant component of all the seaside voivodships, eg. the pomorskie, zachodniopomorskie and warmińsko-mazurskie.

In 2012 the Polish fishing fleet stood at 798 vessels (8 vessels more than in 2011) with a combined gross tonnage 33.4 thousand (the same as in 2011) and engine power of 81.9 thousand kW (fell by 1.2% against 2011). The fishing fleet was composed of : 655 fishing boats, 140 cutters, 3 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 2012, fish capture volume was 179.7 thousand tonnes, with a 0.1% decrease against the 2011 volume. The Baltic capture of fish was reported to reach 120.6 thousand tonnes growing by 8.8% against the preceding year.

The deep sea catches amounting to 59.1 thousand tonnes in 2012, decreased by 14.5% compared to the analogical values of the preceding year. In the subject period the growth in volume was reported for catching activity in the Eastern and North Atlantic (i.e. by 1.6%), and these catches contributed to 9.0% of Polish deep-sea catches. The East Central Atlantic catches volume saw a decrease by 51.5%, and their contribution to deep sea catches was 49.3% in 2012. In addition, the South-East Pacific and the Antarctic Atlantic areas have been no longer exploited.

W strukturze gatunkowej połowów, podobnie jak w roku poprzednim, dominowały szproty, poławiane wyłącznie na Morzu Bałtyckim. W 2012 r. złowiono 63,1 tys. ton tej ryby, co stanowiło 35,2% wielkości polskich połowów ogółem. Połowcy szprota wzrosły w porównaniu do uzyskanych w roku poprzednim o 11,7%.

Drugim co do znaczenia gatunkiem w strukturze połowów był ostrobok pozyskiwany z łowisk Atlantyku Środkowo-Wschodniego i Południowo-Wschodniego – w 2012 r. złowiono 34,5 tys. ton tej ryby. W 2012 r. połowy ostroboka stanowiły 19,2% polskich połowów ogółem i wzrosły w porównaniu z rokiem poprzednim o 67,6%.

Trzecim co do znaczenia gatunkiem poławianym przez polską flotę rybacką był śledź pochodzący z łowisk bałtyckich. W 2012 r. złowiono 27,1 tys. ton śledzi, co stanowiło 15,1% polskich połowów ogółem. Połowcy tego gatunku spadły o 9,3% w porównaniu do poziomu z 2011 r.

Połowy ryb płaskich w 2012 r. wyniosły 11,0 tys. ton, czyli o 10,2% więcej w stosunku do roku poprzedniego. Znaczną część połowów ryb płaskich – 92,7% – pozyskano z łowisk bałtyckich. Również zwiększył się udział ryb płaskich w polskich połowach ogółem – w 2011 r. udział ten wynosił 5,6%, natomiast w 2012 – 6,1%.

W 2012 r. zaprzestano połowów kryla i innych bezkręgowców morskich

Na terenie Polski działa ok. 600 podmiotów zajmujących się przetwarzaniem i konserwowaniem ryb i produktów rybołówstwa, z czego większość w zachodniopomorskim.

Analogically to the preceding year, the breakdown of captures by species was dominated by sprats received exclusively from the Baltic Sea. The volume of sprat catches in 2012 was 63.1 thousand tonnes which constituted 35.2% of the total capture volume for Poland. The sprat catches grew by 11.7% compared to that one in 2011.

Another important species in 2012 was horse mackerel acquired from the Central-Eastern and South-Eastern Atlantic, with the harvest of 34.5 thousand tonnes. It contributed to 19.2% of the Polish capture production and grew by 67.6% against the preceding year.

The third top species in the Polish fleet catches was Baltic herring with the volume of 27.1 thousand tonnes constituting 15.1% of the Polish general catches. The herring volume decreased by 9.3% compared to the preceding year.

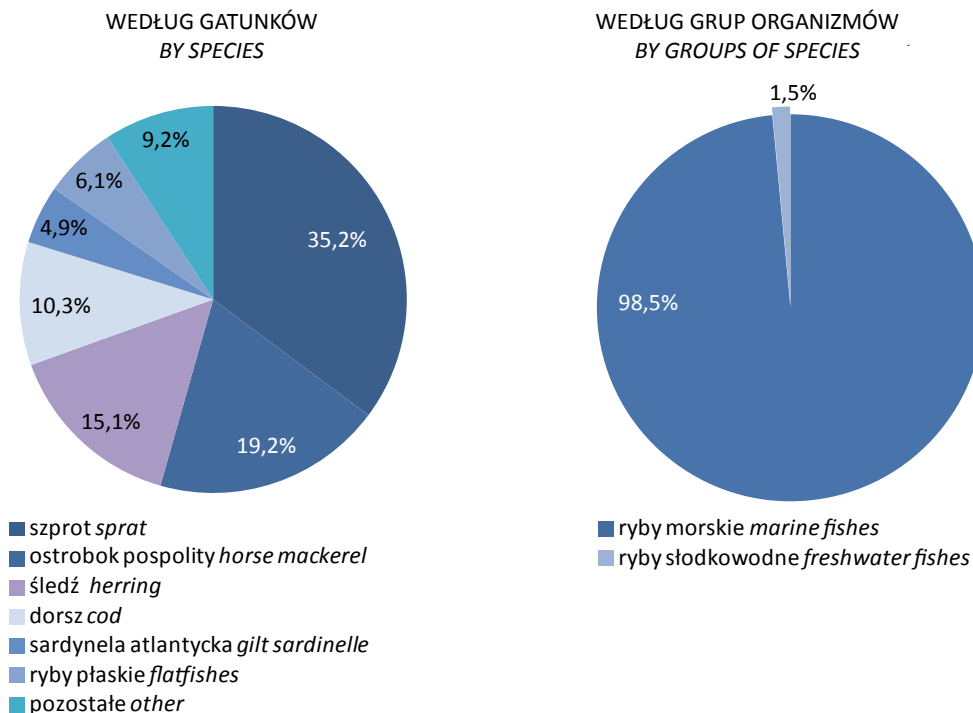
The catch volume of flatfishes in 2012 was 11.0 thousand tonnes, i.e. 10.2% more than in the preceding year. A bigger part (92.7%) of them was caught in the Baltic. In addition, the contribution of flatfishes in the total Polish capture volume rose from 5.6% in 2011 up to 6.1% in 2012.

In 2012 the Polish fleet ceased fishing krill and other marine invertebrates.

There are approximately 600 entities acting in the field of processing fish and fishery products in Poland, the majority of which operates in the zachodniopomorskie.

Rysunek 10. Struktura połowów ryb i innych organizmów morskich w 2012 r.

Figure 10. Distribution of capture production by species of fish and shellfish in 2012



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, nie 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 wykorzystano informacje Eurostatu oraz dane z publikacji „Baltic Port List” (dla portów rosyjskich) Uniwersytetu w Turku. 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 2011 r. do głównych portów nadbałtyckich UE i Rosji zawinęło 540,8 tys. statków czyli o 1,8% mniej w stosunku do roku poprzedniego. Ruch żegludowy w obrębie Bałtyku w relacji z portami polskimi stanowił 2,9% liczby zawinięć statków w Rejonie Basenu Morza Bałtyckiego.

W 2011 r. łączny tonaż statków zawijających do głównych bałtyckich portów UE, (brak danych dla Rosji) wyniósł 3 840,1 tys. GT i wzrósł o 1,8% w stosunku do roku poprzedniego.

Natężenie ruchu statków w obrębie głównych bałtyckich portów UE wyrażone liczbą zawinięć w 2011 r. stanowiło 23,9% analogicznej wartości dla ruchu statków w relacji z głównymi portami UE, Norwegii, Chorwacji Turcji i Rosji i zmniejszyło się w badanym okresie o 0,2 p.proc.

Podobnie, w kategoriach tonażu brutto, do bałtyckich portów UE zawinęły statki, których łączny tonaż w badanym okresie odpowiadał 23,6% tonażu statków odwiedzających główne porty UE, Norwegii, Turcji i Chorwacji, przy czym udział ten nie uległ zmianie w stosunku do roku poprzedniego.

Ruch statków na Bałtyku w 2011 r. skupiał się głównie wokół portów Danii (64,6% liczby statków zawijających do głównych portów bałtyckich włącznie z Rosją). Najmniej jednostek (0,5% liczby wejść) odwiedziło porty morskie Rosji, przy czym dane o liczbie zawinięć za 2011 r. podano wyłącznie dla portu Kaliningrad.

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.

Statistics used in this paper are based on resources from Eurostat as well as the University's of Turku "Baltic Ports List" (for data on Russian Baltic ports). In case of Germany and Sweden only seaports located at the Baltic coastline have been included. However, respective data for Denmark have been cumulated due to the fact that country does not provide any distinction between the Baltic and North Sea ports.

In 2011 the Baltic main ports of the EU and Russia were visited by 540.8 thousand ships, i.e. less by 1.8% than over the preceding year. Polish ports handled 2.9% of ship traffic in the Baltic Sea Region.

In 2011 the combined tonnage of ships that called at the main EU ports (no respective data on Russia) was 3,840.1 thousand GT which meant a growth of 1.8% from the preceding year.

Ship traffic volume among the EU main ports in the Baltic, in terms of the amount of ship calls, represented 23.9% of the respective value for shipping on the routes to/from the main ports of the EU, Norway, Croatia, Turkey and Russia, which meant a decrease of 0.2 pp.

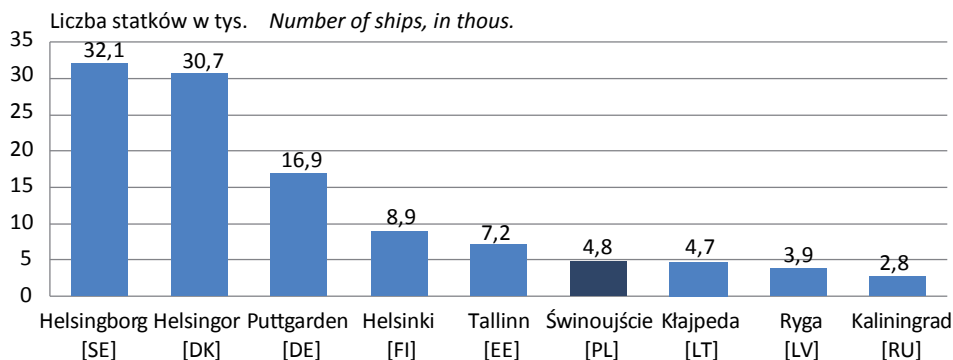
Similarly, the combined gross tonnage of ships that called at the EU main ports represented 23.6% of the combined gross tonnage of fleets that visited the main ports of the EU, Norway, Turkey, Croatia. In addition, the level of that contribution has not been changed against the preceding year.

The Baltic ship traffic concentrated predominantly around the main ports of Denmark (64.6% of ships calling at the main Baltic ports of EU and Russia). On the other hand, the least visited ports, representing 0.5% of the number of ship calls, were the ports of Russia, and Russia provided such data for Kaliningrad only.



Rysunek 11. Najbardziej uczęszczane porty według liczby zawinięć statków w poszczególnych krajach w Basenie Morza Bałtyckiego w 2011 r.

Figure 11. Top vessel traffic ports in respective states in the BSR in 2011



Łączne obroty ładunkowe głównych portów Morza Bałtyckiego wyniosły w 2011 r. 708,4 mln ton, co stanowiło wzrost o 4,3% w porównaniu z rokiem poprzednim. W ruchu międzynarodowym główne porty bałtyckie obsłużyły 94,3%, a w ruchu krajowym – 5,4% łącznych obrotów ładunkowych.

Podobnie jak w poprzednich latach, w 2011 r. portami o największych obrotach ładunkowych na Bałtyku były główne porty Rosji, których obrót stanowił 26,2% obrotów ładunkowych portów bałtyckich oraz Finlandii (odpowiednio 14,7%).

Wybrane porty bałtyckie o największych obrotach ładunkowych w 2011 r. przedstawia poniższy rysunek:

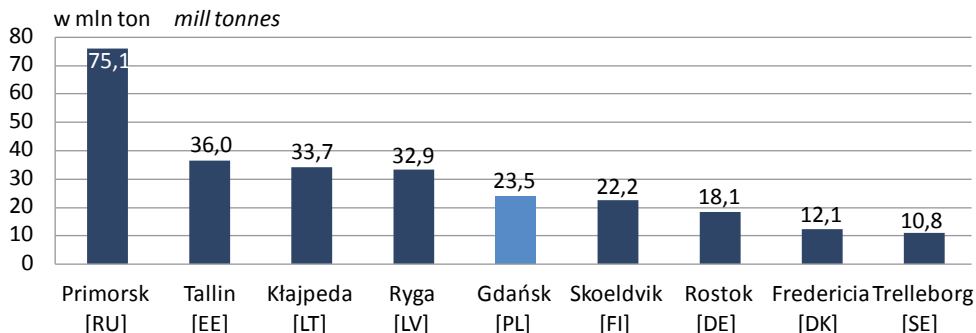
In 2011 the total cargo weight shipped through the main Baltic ports amounted to 708.4 million tonnes which meant an increase of 4.3% against the respective value for the preceding year. International cargo traffic represented 94.3% of the total Baltic cargo throughput, and the remaining cargo traffic contributed to 5.4% of the respective value.

Similarly to the preceding years, in 2011 the Baltic top cargo league consisted of the main ports of Russia (with their contribution of 26.2% of the Baltic cargo throughput) and Finland (14.7% respectively).

For selected top cargo Baltic seaports in 2011, see the figure below:

Rysunek 12. Porty morskie o największych obrotach ładunkowych w poszczególnych krajach Basenu Morza Bałtyckiego w 2011 r.

Figure 12. Top cargo throughput seaports in particular UE countries in the BSR in 2011



Obroty kontenerowe w głównych morskich portach Basenu Morza Bałtyckiego wyniosły w 2011 r. 7 500,6 tys. TEU i były wyższe o 16,1% w stosunku do roku poprzedniego. Podobnie, jak w latach poprzednich, w 2011 r. liderem w obsłudze ruchu kontenerowego na Bałtyku był port St. Petersburg (31,5% bałtyckich obrotów kontenerowych). Kolejnymi czołowymi portami w ruchu kontenerowym okazały się polskie porty – Gdańsk i Gdynia, które obsłużyły odpowiednio 9,1% i 7,9% obrotów kontenerowych na Bałtyku.

W 2011 r. w głównych portach bałtyckich skupiało się 8,5% obrotów kontenerowych Europy (UE, Norwegii, Chorwacji i Rosji), przy czym udział ten wzrósł w porównaniu z rokiem 2010 o 0,3 p.proc.

Obroty kontenerowe głównych portów bałtyckich krajów członkowskich Unii w relacji z pozostałymi krajami Europy stanowiły w 2011 r. 62,8%, a w relacji z portami pozostałych kontynentów – 37,2%.

In 2011 the development of container traffic in main BSR seaports was reported at the level of 7,500.6 thousand TEU which meant a growth by 16.1% from the preceding year. Analogically to the past years, in 2011 the port of St. Petersburg took the lead and contributed to 31.5% of the total Baltic container traffic volume. Another container league members were Polish ports, i.e. Gdansk and Gdynia that handled 9.1% and 7.9% of the total Baltic container traffic, respectively.

In 2011 the Baltic seaports handled 8.5% of the total European maritime container traffic volume (including the EU, Norway, Croatia, Russian) whereas that contribution increased by 0.3 pp against 2010.

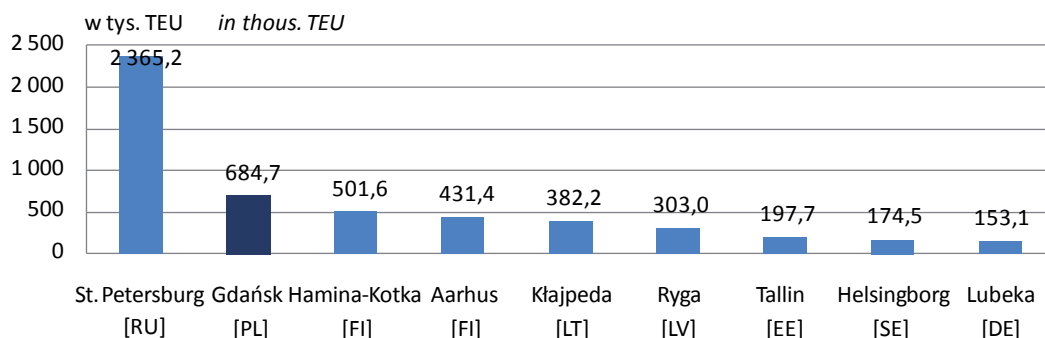
In 2011, 62.8% of the EU Baltic total container traffic was shipped to/from other European countries, and 37.2% – to/from other continents.

Wielkość obrotów kontenerowych w wiodących portach w poszczególnych krajach Basenu Morza Bałtyckiego przedstawia następujący rysunek:

For selected top cargo Baltic seaports in 2011, see the figure below:

Rysunek 13. Porty morskie o największych obrotach kontenerowych w poszczególnych krajach Basenu Morza Bałtyckiego w 2011 r.

Figure 13. Top container seaports in respective states in the BSR in 2011



W 2011 r. do nadbałtyckich głównych portów krajów członkowskich UE zawinęło 38,4 tys. statków pasażerskich i wycieczkowców (o 136,8% więcej niż w 2010 r.) o łącznej pojemności brutto GT 391,3 tys. (o 38,7% więcej niż w 2010 r.). Nadbałtyckie porty Unii Europejskiej przyjęły 4,2% ogólnej liczby statków pasażerskich i wycieczkowców, które w tym czasie weszły do portów UE, Chorwacji, Norwegii i Turcji, co oznacza wzrost o 1,8 p.proc. w stosunku do 2010 r.

In 2011 the EU Baltic main ports were visited by 38.4 thousand passenger and cruise ships (representing a growth of 136.8% against 2010), the combined gross tonnage of which amounted to 391.3 thousand (a growth of 38.7% against 2010). The EU Baltic ports admitted 4.2% of the total number of passenger and cruise ships calling at the ports of the EU, Croatia, Norway, Turkey in that time, which meant an increase of 1.8 pp against 2010.

Najwięcej wycieczkowców przyjęły główne porty Danii (412 jednostek), najwięcej statków pasażerskich niebędących wycieczkowcami – porty Estonii (24,4 tys. jednostek). Polskie porty główne w 2011 r. przyjęły 28,1% liczby statków pasażerskich i wycieczkowców, które weszły do portów Basenu Morza Bałtyckiego.

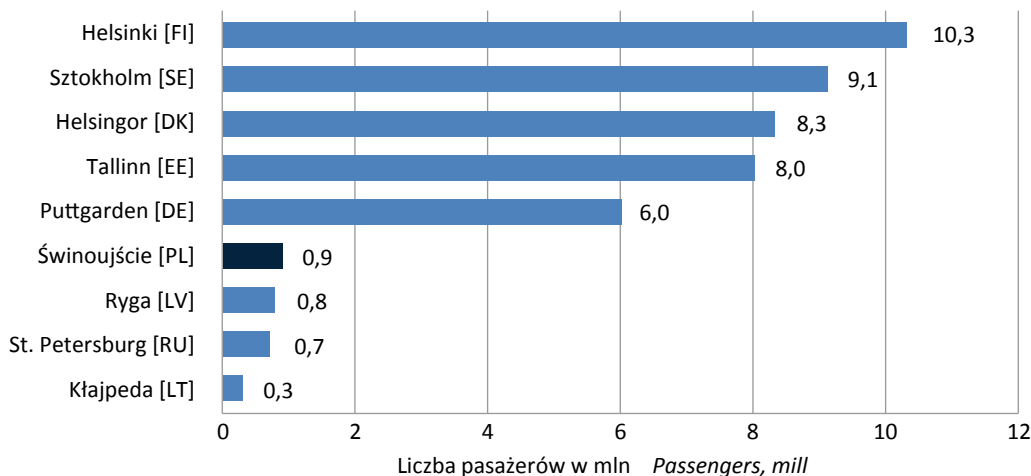
Cruise traffic concentrated mainly at the ports of Denmark (412 cruise ship calls) whereas the non-cruise passenger ships entered predominantly the ports of Estonia (24.4 thousand ships). In 2011 Polish ports admitted 28.1% of the number of passenger and cruise ships that visited the Baltic Sea.

W 2011 r. główne porty bałtyckie obsłużyły 97,4 mln pasażerów (bez pasażerów wycieczkowców), czyli o 0,1% mniej niż w roku poprzednim. W 2011 r. większość strumieni ruchu pasażerskiego na Bałtyku kumulowało się w portach Danii oraz Szwecji – odpowiednio 31,4% i 25,7%.

In 2011 the Baltic main ports handled 97.4 million passengers (excluding cruise passengers) which meant a decrease by 0.1% against the preceding year. Similarly to the past years, in 2011 the majority of passenger Baltic traffic streams concentrated around Denmark and Sweden – 31.4% and 25.7%, respectively.

Rysunek 14. Ruch pasażerów<sup>a</sup> w wybranych portach morskich krajów Basenu Morza Bałtyckiego w 2011 r.

Figure 14. Passenger<sup>a</sup> movements at selected ports of the Baltic Sea Region in 2011



<sup>a</sup> Bez pasażerów wycieczkowców.

<sup>a</sup> Excluding cruise passengers.

Najrzadziej uczęszczanymi portami głównymi na Bałtyku były porty Litwy (0,3%), Łotwy i Rosji (odpowiednio po 0,7% ruchu pasażerskiego na Bałtyku).

W 2011 r. 5,2% liczby pasażerów (z wyłączeniem pasażerów wycieczkowców) wypłynęło lub przyплыło do głównych portów bałtyckich UE z/do krajów spoza Unii, co oznacza wzrost o 0,3 p.proc. w porównaniu z 2010 r.

Ruch pasażerów podróżujących na wycieczkowcach liniowych po Bałtyku stanowił 1,2% ruchu pasażerów ogółem w rejonie BMB, co oznacza wzrost o 0,3 p. proc. W latach 2010-2011 odnotowano wzrost liczby pasażerów rozpoczynających i kończących rejsy wycieczkowe o 19,7%.

On the other hand, the least popular Baltic destinations were the ports of Lithuania (0.3%), Latvia and Russia (0.7% each) of the Baltic passenger traffic.

In 2011 the share of the non-cruise passengers leaving/arriving at the EU main Baltic ports to/from outside of the EU was 5.2% meaning a growth of 0.3 pp against the preceding year.

The number of cruise passengers in the BSR contributed to 1.2% of the combined passenger traffic in the Baltic, which meant an increase of 0.3 pp. In 2010-2011 there was reported a growth of 19.7% in the number of passengers starting/ending their cruise voyage at the Baltic Sea.

Rysunek 15. Mapa Basenu Morza Bałtyckiego  
Figure 15. A map of the Baltic Sea Region



# 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 okalają 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 skupianie się na przygotowaniu portów europejskich do przyszłych wyzwań, pozyskiwanie nowych inwestorów i aktywne uczestnictwo w budowie sieci wielomodalnych.

W 2011 r. do głównych portów Unii Europejskiej, Chorwacji, Turcji, Norwegii i nadbałtyckiej Rosji zawinęło 2 295,0 tys. statków (o 1,1% mniej niż w 2010 r.) i tonażu GT 15 695,4 tys. (o 1,7% więcej niż w 2010 r.). Najbardziej uczęszczanymi portami morskimi w 2011 r. były porty Grecji (o liczbie zawinięć stanowiących 23,2% łącznej liczby wejść do głównych portów Europy), Włoch (21,1% liczby zawinięć) oraz Danii (15,2% liczby zawinięć). Podobnie, jak rok wcześniej, udział liczby zawinięć do głównych polskich portów w badanym okresie wyniósł 0,7%.

Z kolei ruch statków w portach europejskich (w tym Chorwacji, Norwegii i Turcji) wyrażony wielkością tonażu brutto GT statków zawijających do portów wyniósł w 2011 r. GT 15 695,4 mln i wzrósł o 1,7% w stosunku do roku poprzedniego. Krajami, do których zawinęła flota o największym tonażu brutto ogółem w 2011 r. były, podobnie jak w roku poprzednim, Włochy i Wielka Brytania – wejścia statków w przeliczeniu na łączny tonaż brutto stanowiły odpowiednio 19,7% oraz 13,0% tonażu floty zawijającej do portów Europy (UE, Chorwacji, Turcji, i Norwegii).

Udział tonażu brutto statków odwiedzających polskie porty morskie wyniósł 1,0% tonażu statków ogółem, które w 2011 r. zawinęły do portów UE, Chorwacji, Turcji i Norwegii, co oznacza spadek o 0,3 p.proc. w porównaniu z 2010 r.

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 hole 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 2011 the main ports of the EU, Croatia, Turkey and the Baltic Russia admitted 2,295.0 thousand ships (less by 1.1% against 2010) the gross tonnage of which amounted to 15,695.4 thousand (representing a growth of 1.7% against 2011). The most often visited seaports were those located in Greece (with the number of ship calls constituting 23.2% of the total number of ship calls in the main European ports), Italy (21.2% of the number of ship calls), and Denmark (15.2% of the number of ship calls). Analogically to the preceding year, the share of ship calls in the main Polish ports was 0.7% of the total number of the European ship calls in 2011.

On the other hand, in 2011 the traffic through main European ports (including Croatia, Norway, Turkey) expressed as gross tonnage of ships entering those ports was GT 15,695.4 million that meant a growth of 1.7% against the preceding year. Similarly to the preceding year, the countries that admitted fleets of the greatest gross tonnage were Italy and the United Kingdom – the ship calls in terms of gross tonnage were 19.7% and 13.0% of the total GT of the fleet entering the European ports in 2011.

The share of ships visiting Polish ports in terms of gross tonnage was 1.0% of the respective value for the fleets admitted by the ports of EU, Croatia, Turkey and Norway, which meant a decrease by 0.3 pp against the preceding year.

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	
		2010	2011	2010	2011
Belgia	<i>Belgium</i>	28,8	28,3	553,4	568,1
Bułgaria	<i>Bulgaria</i>	3,2	3,6	23,3	26,3
Chorwacja	<i>Croatia</i>	195,3	208,0	269,8	271,9
Cypr	<i>Cyprus</i>	2,7	2,6	39,3	37,4
Dania	<i>Denmark</i>	356,7	349,1	1 074,5	1 058,7
Estonia	<i>Estonia</i>	25,4	28,5	264,4	302,1
Finlandia	<i>Finland</i>	34,7	34,8	701,1	707,6
Francja	<i>France</i>	.	.	.	.
Grecja	<i>Greece</i>	489,1	532,4	1 160,3	1 156,0
Hiszpania	<i>Spain</i>	122,8	140,5	1 735,4	1 881,2
Holandia	<i>Netherlands</i>	44,5	37,2	740,1	691,6
Irlandia	<i>Ireland</i>	12,8	11,6	229,0	222,4
Litwa	<i>Lithuania</i>	4,5	4,8	52,9	59,0
Łotwa	<i>Latvia</i>	6,9	7,0	71,7	82,4
Malta	<i>Malta</i>	23,0	23,0	186,6	194,8
Niemcy	<i>Germany</i>	107,2	114,4	1 067,9	1 133,2
Norwegia	<i>Norway</i>	34,4	.	223,0	.
<b>Polska</b>	<b><i>Poland</i></b>	<b>16,3</b>	<b>15,7</b>	<b>158,5</b>	<b>160,0</b>
Portugalia	<i>Portugal</i>	12,2	12,1	163,0	175,0
Rosja <sup>a</sup>	<i>Russia<sup>a</sup></i>	11,8	2,8	.	.
Rumunia	<i>Romania</i>	1,8	4,7	29,1	46,3
Słowenia	<i>Slovenia</i>	2,0	2,0	35,1	41,5
Szwecja	<i>Sweden</i>	78,4	80,5	1 140,4	1 147,1
Turcja	<i>Turkey</i>	64,0	64,5	549,8	604,8
Wielka Brytania	<i>United Kingdom</i>	122,2	101,7	2 049,1	2 035,9
Włochy	<i>Italy</i>	518,7	485,0	2 917,7	3 092,0

<sup>a</sup> Porty nadbałtyckie Rosji w 2010 r.: St. Petersburg, Kaliningrad, w 2011 r. – Kaliningrad.

<sup>a</sup> *Baltic Russian ports in 2010: St. Petersburg, Kaliningrad, in 2011 – Kaliningrad.*

W 2011 r. łączne obroty ładunkowe głównych portów morskich UE oraz Chorwacji, Turcji, Norwegii i Rosji wyniosły 4 077,5 mln ton i były wyższe o 1,3% w porównaniu z rokiem poprzednim.

In 2011 the total cargo throughput in the main ports of the EU, Croatia, Turkey, Norway and Russia was 4,077.5 million tonnes and represented a growth of 1.3% against the preceding year.

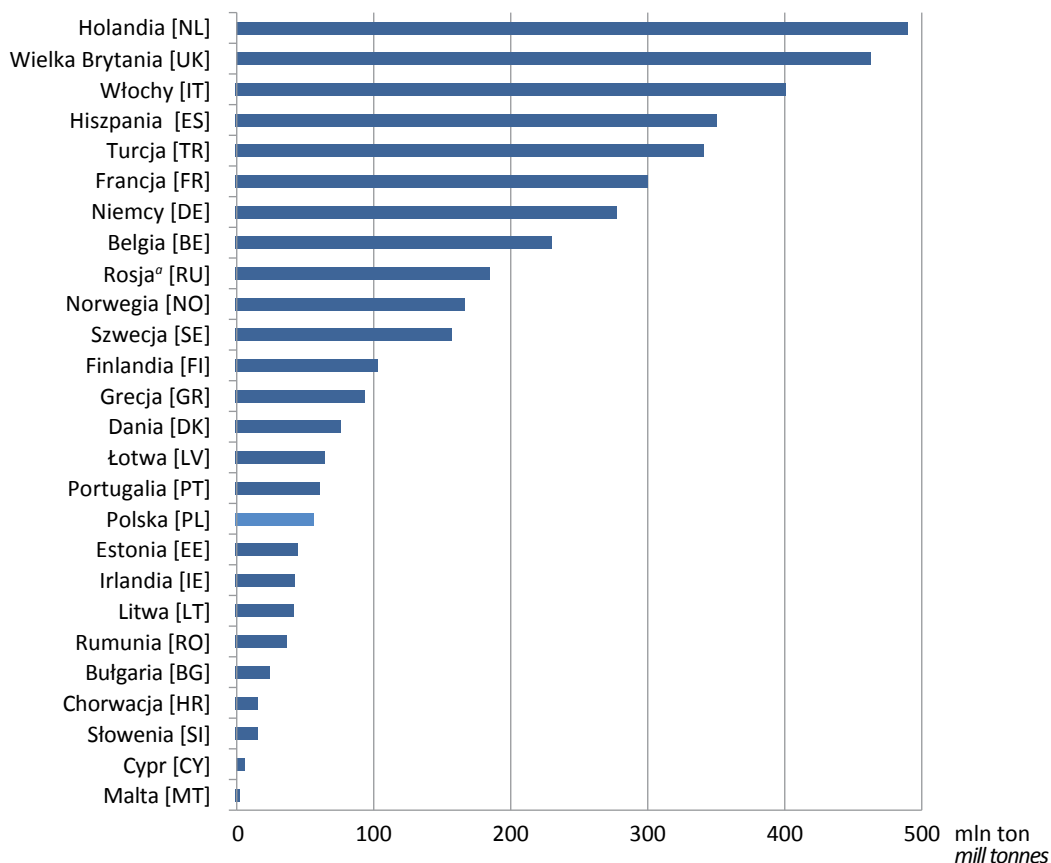
W 2011 r. obroty ładunkowe krajów członkowskich UE oraz Chorwacji, Turcji, Norwegii zrealizowane w ruchu międzynarodowym w relacji z krajami Unii wyniosły 2 055,7 mln ton, co stanowiło 50,4% obrotów odnotowanych przez główne porty morskie tych krajów, zaś w relacji z portami spoza Unii – 33,6%. Wolumen międzynarodowego transportu morskiego ładunków w latach 2010–2011 w relacji z portami UE spadł o 0,9%, a w relacji z portami spoza Unii wzrósł o 1,0%.

In 2011 the total cargo traffic of the EU members, Croatia, Turkey, Norway, carried out on international routes from/to the EU members was 2,055.7 million tonnes which constituted 50.4% of the cargo throughput reported by the main ports of the countries mentioned above. Analogically, the cargo traffic on international routes to/from countries outside the EU was 33.6% of the respective value. In 2010–2011 the volume of international maritime cargo traffic to/from the EU members decreased by 0.9%, whereas the cargo traffic to/from outside the EU grew by 1.0%.

Rysunek 16 przedstawia dane dotyczące krajów o największych obrotach ładunkowych.

For more detailed information on cargo throughput league see Figure 16 .

Rysunek 16. Obroty ładunkowe w portach morskich Europy w 2011 r.  
Figure 16. Cargo throughput in seaports of Europe in 2011



<sup>a</sup> Porty nadbałtyckie Rosji: Wybörg, Wysock, Primorsk, St. Petersburg, Ust-Luga, Kaliningrad.

<sup>a</sup> Russian Baltic ports including: Vyborg, Vysotsk, Primorsk, St. Petersburg, Ust-Luga, Kaliningrad.

Obroty kontenerowe w głównych morskich portach Europy (UE, Chorwacji, Turcji i Rosji) wyniosły w 2011 r. 87 693,1 tys. TEU i były wyższe o 12,2% w stosunku do roku poprzedniego. W 2011 r. ruch kontenerów koncentrował się przede wszystkim w głównych portach Niemiec (17,3% kontenerów w transporcie morskim przez porty Europy) i Holandii (17,0% obrotów kontenerowych). Podobnie jak przed rokiem, najmniej aktywne w obsłudze ruchu kontenerowego okazały się porty Malty (0,1% obrotów kontenerowych), Bułgarii i Chorwacji (po 0,2% obrotów kontenerowych). Obroty kontenerowe Polski stanowiły 1,5% obrotów kontenerowych.

In 2011 the volume of maritime container traffic through European ports (including the EU, Croatia, Norway and Russian Baltic) amounted to 87,693.1 thousand TEU, which meant a growth of 12.2% against the preceding year. The traffic concentrated basically around the main ports of Germany (17.3% of European maritime container traffic) and Holland (17.0% of the respective volume). Similarly to the preceding year, the least active in container handling were the ports of Malta (0.1% of the total container traffic), Bulgaria and Croatia (0.2% each). The volume of container traffic through Polish ports represented 1.5% of the respective value.

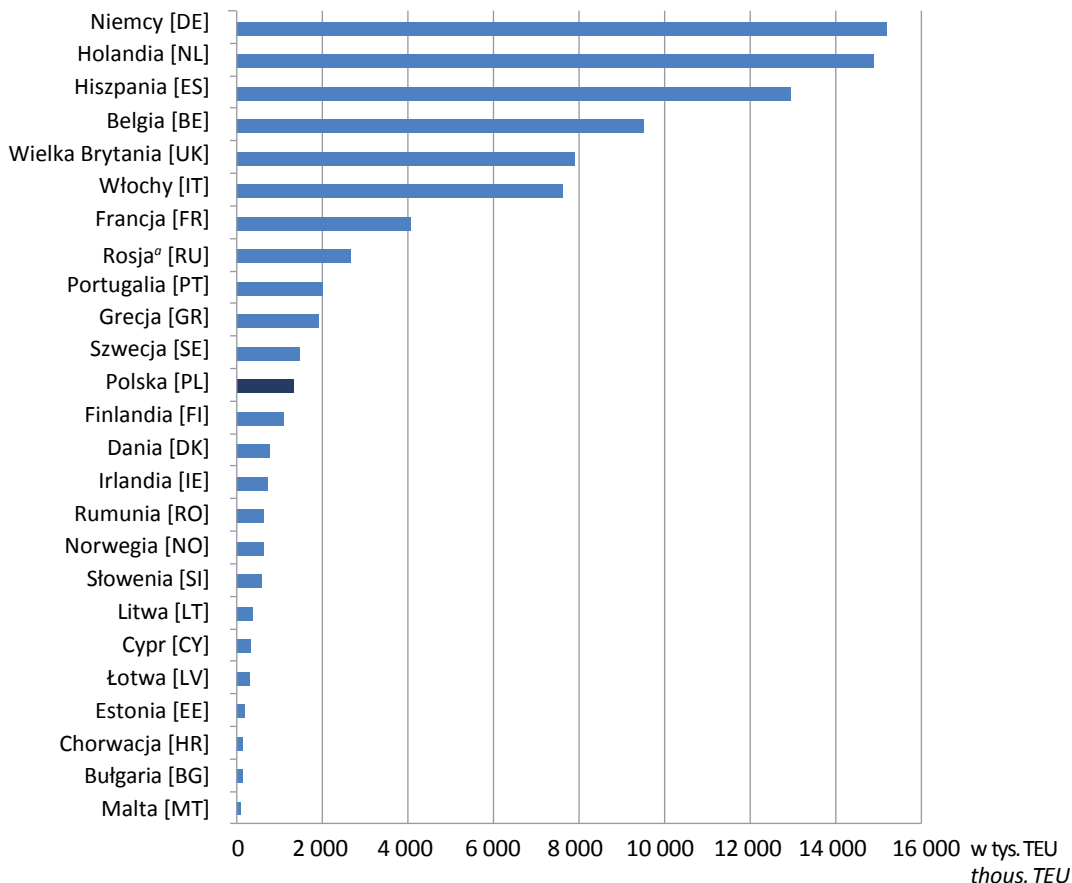


Rysunek 17 przedstawia dane dotyczące krajów o największych obrotach kontenerowych.

For more detailed information on container throughput league see Figure 17.

Rysunek 17. Obroty kontenerowe w portach morskich Europy w 2011 r.

Figure 17. Container throughput in seaports of Europe in 2011



<sup>o</sup> Porty nadbałtyckie Rosji: Wyborg, Wysock, Primorsk, St. Petersburg, Ust-Luga, Kaliningrad.

<sup>o</sup> Russian Baltic ports including: Vyborg, Vysotsk, Primorsk, St. Petersburg, Ust-Luga, Kaliningrad.

W 2011 r. do głównych portów Unii Europejskiej, Chorwacji, Norwegii i Turcji zawinęło 334,0 tys. statków pasażerskich i wycieczkowców liniowych, czyli o 49,8% mniej niż w ubiegłym roku. Najwięcej statków pasażerskich i wycieczkowców zawinęło do portów Chorwacji (26,7% liczby zawinęć do głównych portów Europy) i Hiszpanii (17,5%), najmniej – do Holandii i Litwy (poniżej 0,1%).

In 2011 the main ports of the EU, Croatia, Norway and Turkey were visited by 334.0 thousand passenger and cruise ships, which meant a decrease by 49.8% against the preceding year. The most passenger and cruise ships called at the ports of Croatia (26.7% of the number of ship calls at the main European ports) and Spain (17.5%); the least – at the ports of Holland and Lithuania (below 0.1% each).

W 2011 r. 281,5 mln pasażerów (bez pasażerów wycieczkowców) korzystało z głównych portów morskich krajów członkowskich UE oraz Chorwacji, Turcji i Norwegii. Ruch pasażerski w tych portach zmniejszył się o 2,9% w porównaniu z rokiem poprzednim.

In 2011, 281.5 million passengers (excluding cruise passengers) were handled by the main ports of the EU, Croatia, Turkey and Norway. The passenger traffic decreased by 2.9% against the preceding year.

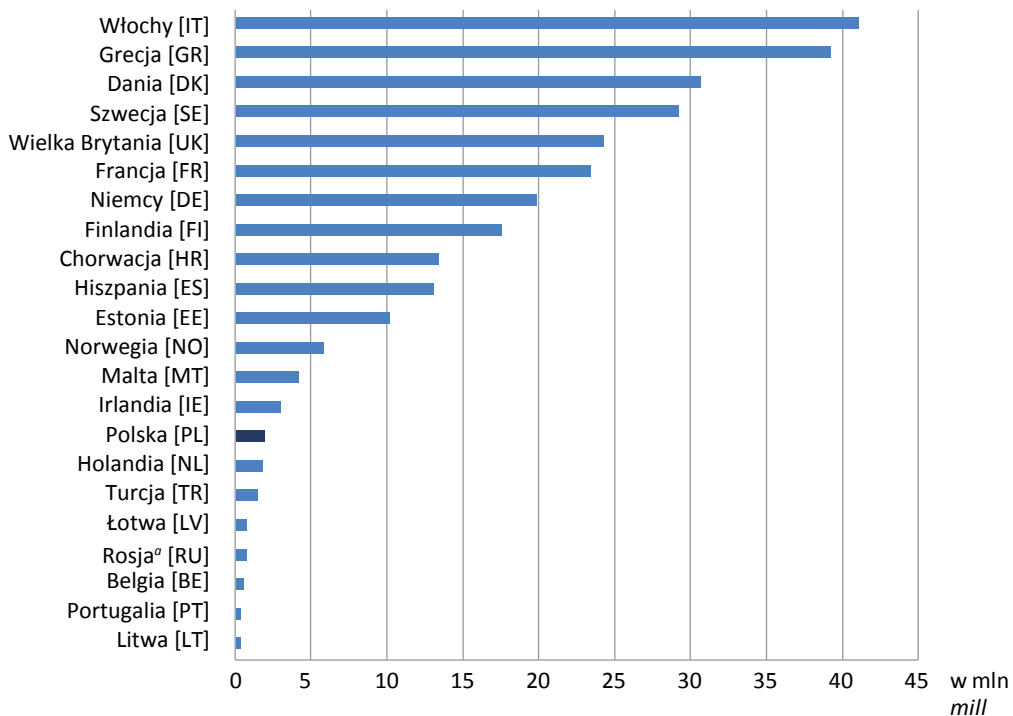
Podobnie, jak rok wcześniej, najwięcej pasażerów odwiedziło porty morskie Włoch (14,6% pasażerów zakreutowanych i wyokrętowanych w portach UE, Chorwacji, Turcji i Norwegii) oraz Grecji (13,9%).

Similarly to the preceding year, the most passengers visited the main ports of Italy (14.6% of passengers (dis-)embarked at the main ports of the EU, Croatia, Turkey and Norway), and Greece (13.9%).

Polskie porty obsłużyły 0,7% liczby pasażerów odwiedzających porty Europy.

In this respect, a contribution by the Polish ports in handling the European passenger traffic was 0.7% for the subject period.

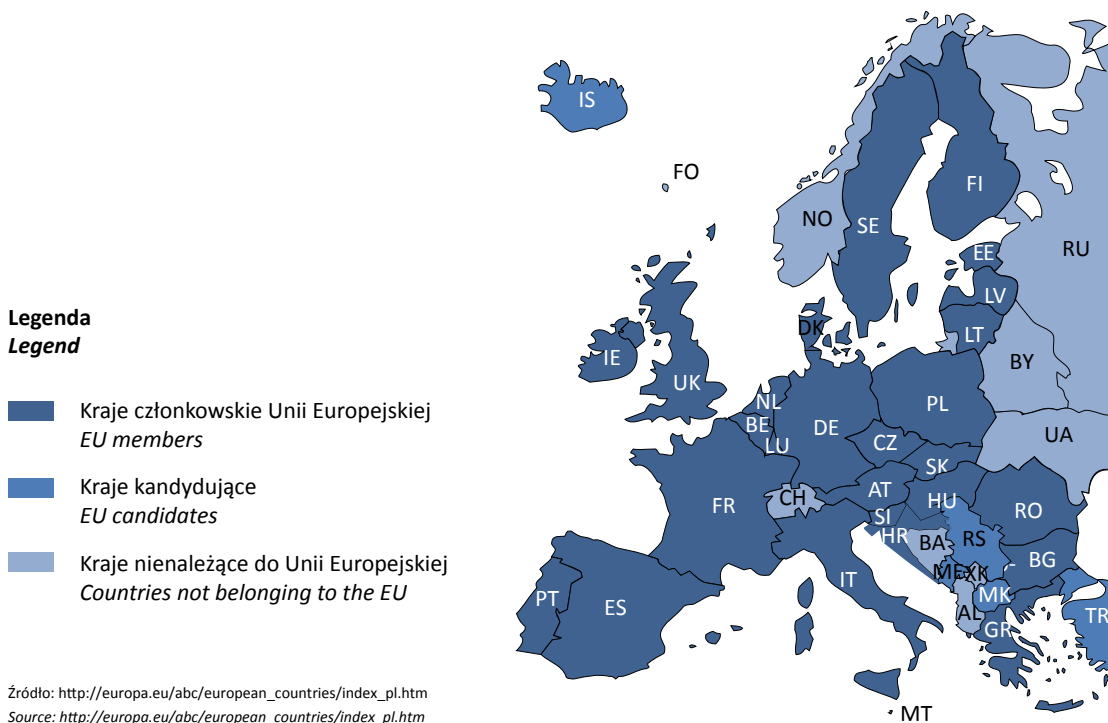
Rysunek 18. Ruch pasażerów w głównych portach morskich Europy w 2011 r.  
Figure 18. Passenger movements at main seaports of Europe in 2011



<sup>a</sup> Porty nadbałtyckie Rosji: St. Petersburg. Dane dotyczą tylko ruchu międzynarodowego.

<sup>a</sup> Russian Baltic ports represented by St. Petersburg. International traffic only.

Rysunek 19. Mapa Unii Europejskiej  
Figure 19. A map of the European Union



Tablica 2. Morska flota transportowa<sup>1</sup> w 2012 r. (stan w dniu 31 XII)  
Table 2. Maritime transport fleet<sup>1</sup> in 2012 (as of 31 Dec.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION							
a - liczba statków number of ships			Statki do przewozu ładunków suchych Dry cargo ships	Zbiornikowce Tankers	Promy Ferries	Statki pasażerskie Passenger ships	Średni wiek statku w latach Average age of ships, in years
b - nośność (DWT) w tys. ton deadweight (DWT), thousand tonnes	Ogółem Total						
c - pojemność brutto (GT) w tys. gross tonnage (GT), thousand							
d - stan załogi statków number of crew							
<b>OGÓŁEM</b> <b>TOTAL</b>	<b>a</b>	110	93	7	7	3	15,7
	<b>b</b>	3 044,8	2 965,5	41,7	37,4	0,2	x
	<b>c</b>	2 126,8	1 933,0	31,1	162,0	0,6	x
	<b>d</b>	2 300	1 777	76	434	13	x
w tym: of which:							
Województwo pomorskie Pomorskie voivodship	a	18	18	-	-	-	15,3
	b	322,4	322,4	-	-	-	x
	c	282,8	282,8	-	-	-	x
	d	357	357	-	-	-	x
Województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie voivodship	a	89	75	4	7	3	15,1
	b	2 718,8	2 643,1	38,1	37,4	0,2	x
	c	1 841,3	1 650,2	28,4	162,0	0,6	x
	d	1 922	1 420	55	434	13	x

<sup>1</sup> Dane obejmują statki o polskiej własności i współwłasności.

<sup>2</sup> Data cover ships of Polish exclusive and shared ownership.

Tablica 3. Obroty ładunkowe w portach morskich według grup ładunkowych i województw w 2012 r.  
Table 3. Cargo throughput at seaports, by cargo groups and voivodships in 2012

PORT PORTS	Ogółem Total	Masowe ciekłe (niezjednostkowane) Liquid bulk cargo (no cargo unit)	Masowe suche (niezjednostkowane) Dry bulk cargo (no cargo unit)	Kontenery Containers	Tocznosamo- bieżne Ro-ro self- -propelled	Tocznosamo- bieżne Ro-ro non- -self-pro- pelled	Pozostałe ładunki drobnicowe Other general cargo
		w tysiącach ton in thousand tonnes					
<b>OGÓŁEM</b> <b>TOTAL</b>	<b>58 825,2</b>	<b>13 968,2</b>	<b>24 194,0</b>	<b>10 781,4</b>	<b>5 238,1</b>	<b>995,2</b>	<b>3 648,1</b>
Woj. pomorskie Pomorskie voivodship	37 590,9	11 726,4	12 633,1	10 357,4	1 343,2	486,9	1 043,9
Gdańsk	24 379,4	11 016,2	6 973,3	5 600,4	263,4	31,1	495,0
Gdynia	13 186,9	708,0	5 638,9	4 757,0	1 079,8	455,8	547,4
Hel	10,1	-	10,1	-	-	-	-
Ustka	12,4	-	10,8	-	-	-	1,6
Władysławowo	2,2	2,2	-	-	-	-	-
Woj. zachodniopomorskie Zachodniopomorskie voivodship	21 066,5	2 241,9	11 513,0	424,0	3 895,0	508,4	2 484,2
Szczecin	7 590,1	885,2	4 373,8	424,0	0,5	-	1 906,7
Świnoujście	11 279,9	1 287,1	5 114,5	0,1	3 894,5	508,4	475,3
Police	1 718,3	43,0	1 627,7	-	-	-	47,7
Darłowo	157,2	-	151,8	-	-	-	5,4
Kołobrzeg	312,0	26,6	236,2	-	-	-	49,1
Trzebież	8,9	-	8,9	-	-	-	-
Woj. warmińsko-mazurskie Warmia and Masuria voivodship	167,8	-	47,8	-	-	-	120,0
Elbląg	167,8	-	47,8	-	-	-	120,0

Tablica 4. Obrót ładunków tranzytowych według relacji, portów i grup ładunkowych w 2012 r.  
Table 4. Transit traffic by direction, seaport and group of cargo in 2012

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>								
<b>Ogółem Total</b>	<b>6 797,6</b>	<b>3 635,1</b>	<b>3 162,5</b>	<b>3 577,6</b>	<b>2 003,4</b>	<b>1 574,1</b>	<b>3 220,0</b>	<b>1 631,7</b>	<b>1 588,3</b>
Gdańsk	3 424,7	1 620,7	1 804,0	260,4	30,9	229,6	3 164,3	1 589,9	1 574,4
Gdynia	24,1	9,5	14,6	17,2	5,8	11,4	6,9	3,7	3,1
Szczecin	1 209,2	609,4	599,9	1 168,4	575,3	593,1	40,9	34,1	6,8
Świnoujście	2 139,6	1 395,5	744,1	2 131,5	1 391,5	740,0	8,0	4,0	4,0
Masowe ciekłe <i>Liquid bulk</i>	18,6	1,7	16,9	18,6	1,7	16,9	-	-	-
w tym: <i>of which:</i>									
ropa naftowa i jej produkty <i>crude oil and oil products</i>	2,2	1,4	0,8	2,2	1,4	0,8	-	-	-
Masowe suche <i>Dry bulk</i>	1 187,6	1 013,8	173,7	1 171,2	1 005,7	165,6	16,4	8,2	8,2
w tym: <i>of which:</i>									
rudy i złom <i>ores and scrap</i>	295,1	295,1	-	295,1	295,1	-	-	-	-
węgiel i koks <i>coal and coke</i>	786,1	649,1	137,1	775,7	643,8	131,8	10,4	5,2	5,2
Kontenery duże <i>Large containers</i>	3 143,5	1 582,2	1 561,3	5,3	5,1	0,2	3 138,2	1 577,1	1 561,0
ładunki toczne <i>Ro-ro units</i>	1 341,5	655,6	685,9	1 340,6	655,2	685,4	0,9	0,4	0,4
toczne samobieżne <i>ro-ro units (self-propelled)</i>	1 128,1	478,0	650,1	1 127,2	477,5	649,7	0,9	0,4	0,4
toczne niesamobieżne <i>ro-ro units (non- -self-propelled)</i>	213,4	177,7	35,7	213,4	177,7	35,7	-	-	-
Pozostałe ładunki drobnicowe <i>Other general cargo</i>	1 106,4	381,7	724,7	1 041,8	335,8	706,1	64,6	45,9	18,7
w tym: <i>of which:</i>									
wyroby z żelaza i stali <i>iron and steel products</i>	931,1	215,8	715,2	901,1	200,8	700,3	30,0	15,0	15,0

Tablica 5. Międzynarodowy ruch pasażerów w wybranych portach morskich według kraju rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2012 r.

Table 5. International passenger movements at selected seaports by country of departure or destination in 2012

KRAJ / PORT ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY COUNTRY/PORT OF DEPARTURE/ DESTINATION	Ogółem Total	Przyjazdy Arrivals	Wyjazdy Departures
<b>POLSKA OGÓŁEM</b> <b>POLAND TOTAL</b>	<b>1 612 538</b>	<b>802 702</b>	<b>809 836</b>
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	1 415 079	697 867	717 212
Niemcy (Germany)	144 587	77 670	66 917
Dania (Denmark)	26 681	13 311	13 370
Finlandia (Finland)	17 944	9 503	8 441
Rosja (Russian)	7 192	3 593	3 599
Wielka Brytania (United Kingdom)	296	191	105
Norwegia (Norway)	150	142	8
Holandia (Netherlands)	125	75	50
Irlandia (Ireland)	62	1	61
Hiszpania (Spain)	46	36	10
Woj. Pomorskie razem <i>Pomorskie voivodship total</i>	651 752	328 839	322 913
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	616 669	310 156	306 513
Niemcy (Germany)	8 766	4 810	3 956
Dania (Denmark)	171	46	125
Finlandia (Finland)	17 940	9 501	8 439
Rosja (Russian)	7 186	3 587	3 599
Wielka Brytania (United Kingdom)	294	190	104
Norwegia (Norway)	142	136	6
Holandia (Netherlands)	120	74	46
Irlandia (Ireland)	61	-	61
Hiszpania (Spain)	42	32	10
Woj. Zachodniopomorskie razem <i>Zachodniopomorskie voivodship total</i>	960 786	473 863	486 923
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	798 410	387 711	410 699
Niemcy (Germany)	135 821	72 860	62 961
Dania (Denmark)	26 510	13 265	13 245
Finlandia (Finland)	4	2	2
Rosja (Russian)	6	6	-
Wielka Brytania (United Kingdom)	2	1	1
Norwegia (Norway)	8	6	2
Holandia (Netherlands)	5	1	4
Irlandia (Ireland)	1	1	-
Hiszpania (Spain)	4	4	-
Gdańsk RAZEM <b>TOTAL</b>	<b>146 721</b>	<b>73 313</b>	<b>73 408</b>
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	145 714	72 608	73 106
Niemcy (Germany)	113	51	62
Dania (Denmark)	117	34	83
Finlandia (Finland)	21	13	8
Rosja (Russian)	49	18	31
Norwegia (Norway)	128	128	-
Wielka Brytania (United Kingdom)	242	190	52
Holandia (Netherlands)	37	18	19
Irlandia (Ireland)	27	-	27

Tablica 5. Międzynarodowy ruch pasażerów w wybranych portach morskich według kraju rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2012 r. dok.

Table 5. International passenger movements at selected seaports by country of departure or destination in 2012 cont.

KRAJ / PORT ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY COUNTRY/PORT OF DEPARTURE/ DESTINATION	Ogółem Total	Przyjazdy Arrivals	Wyjazdy Departures
Hiszpania (Spain)	35	31	4
Gdynia RAZEM TOTAL	505 029	255 524	249 505
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	470 953	237 546	233 407
Niemcy (Germany)	8 653	4 759	3 894
Dania (Denmark)	54	12	42
Finlandia (Finland)	17 919	9 488	8 431
Rosja (Russian)	7 137	3 569	3 568
Wielka Brytania (United Kingdom)	52	-	52
Norwegia (Norway)	14	8	6
Holandia (Netherlands)	83	56	27
Irlandia (Ireland)	34	-	34
Hiszpania (Spain)	7	1	6
Hel RAZEM TOTAL	2	2	-
Szwecja (Sweden)	2	2	-
Kołobrzeg RAZEM TOTAL	26 491	13 256	13 235
Dania (Denmark)	26 491	13 256	13 235
Międzyzdroje RAZEM TOTAL	51 710	25 583	26 127
Niemcy (Germany)	51 710	25 583	26 127
Police RAZEM TOTAL	11	2	9
w tym: of which:			
Dania (Denmark)	7	-	7
Szczecin RAZEM TOTAL	1 008	976	32
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	1	1	-
Niemcy (Germany)	963	950	13
Dania (Denmark)	7	5	2
Finlandia (Finland)	4	2	2
Rosja (Russian)	6	6	-
Wielka Brytania (United Kingdom)	1	1	-
Norwegia (Norway)	3	1	2
Holandia (Netherlands)	5	1	4
Irlandia (Ireland)	1	1	-
Hiszpania (Spain)	4	4	-
Świnoujście RAZEM TOTAL	880 641	434 046	446 595
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	798 409	387 710	410 699
Niemcy (Germany)	82 221	46 327	35 894
Dania (Denmark)	5	4	1
Wielka Brytania (United Kingdom)	1	-	1
Norwegia (Norway)	5	5	-
Trzebież RAZEM TOTAL	927	-	927
Niemcy (Germany)	927	-	927



Tablica 6. Statki transportowe wchodzące do portów morskich w ruchu międzynarodowym w 2012 r.  
Table 6. Ships calling at seaports in international traffic in 2012

KRAJ BANDERY FLAG		Ogółem Total	W tym porty Of which				
			Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
OGÓŁEM TOTAL	a	13 602	2 428	2 889	2 417	4 686	243
	b	71 655,5	17 148,3	26 400,2	4 381,1	22 604,8	729,8
POLSKA (PL)	a	866	73	65	79	341	4
	b	1 655,8	29,1	28,4	33,9	1 435,8	1,8
OBCE FOREIGN	a	12 736	2 355	2 824	2 338	4 345	239
	b	69 999,6	17 119,3	26 371,8	4 347,2	21 169,0	728,1
w tym: of which:							
Antigua i Barbuda (AG)	a	1 381	309	414	488	111	10
	b	3 485,3	1 021,6	1 171,7	976,3	260,7	10,2
Bahamy (BS)	a	2 565	376	377	79	1 713	12
	b	25 080,0	3 535,4	5 965,3	148,0	15 351,8	73,1
Cypr (CY)	a	1 130	82	204	147	694	2
	b	4 434,5	322,6	668,7	391,4	3 048,0	3,0
Dania (DK)	a	350	128	41	51	127	1
	b	2 656,6	2 204,0	134,5	84,5	232,2	0,2
Finlandia (FI)	a	331	53	237	27	1	1
	b	2 995,4	268,1	2 687,4	32,9	0,4	0,8
Gibraltar (GI)	a	420	150	77	108	59	17
	b	1 307,4	792,5	164,0	198,6	108,2	35,4
Holandia (NL)	a	1 032	223	274	409	97	14
	b	2 612,8	467,8	1 182,6	724,2	208,5	17,3
Liberia (LR)	a	260	115	87	34	15	9
	b	2 713,6	1 481,7	742,8	136,9	258,5	93,7
Malta (MT)	a	581	182	94	154	121	17
	b	2 410,0	990,0	556,9	371,2	324,8	151,2
Niemcy (DE)	a	1 737	40	85	98	1 161	-
	b	980,7	103,8	581,1	88,1	134,7	-
Norwegia (NO)	a	327	98	44	89	77	2
	b	1 047,1	595,1	111,1	109,4	216,1	2,1
Rosja (RU)	a	260	32	15	48	1	115
	b	327,9	101,4	15,9	74,2	2,2	114,6
Szwecja (SE)	a	513	41	385	36	39	-
	b	7 861,5	304,2	7 428,0	60,8	62,8	-
Wielka Brytania (UK)	a	286	136	103	40	5	1
	b	1 704,0	1 057,3	520,7	115,8	7,5	1,6

Tablica 7. Obroty ładunkowe w wybranych portach Europy  
Table 7. Cargo throughput in selected ports of Europe

Port Port	2010		2011	
	Ogółem Total	w tym wyładunek of which unloading	Ogółem Total	w tym wyładunek of which unloading
	w tysiącach ton in thousand tonnes			
Rotterdam <i>Rotterdam</i>	395 763	287 910	370 259	288 502
Antwerpia <i>Antwerp</i>	160 012	83 861	168 547	88 821
Hamburg <i>Hamburg</i>	104 520	61 901	114 368	67 195
Amsterdam <i>Amsterdam</i>	72 702	48 760	59 559	43 099
Bremerhaven <i>Bremerhaven</i>	45 943	20 849	55 855	25 598
Goteborg <i>Goteborg</i>	42 938	22 416	41 311	21 355
Tallin <i>Tallinn</i>	36 264	8 719	35 967	10 016
Kłajpeda <i>Klaipeda</i>	28 851	6 429	33 728	7 098
Ryga <i>Riga</i>	29 057	2 922	32 921	3 966
Gdańsk <i>Gdańsk</i>	26 421	9 465	23 513	11 975
Rostok <i>Rostock</i>	19 489	11 126	18 085	10 203
Lubeka <i>Lubeck</i>	17 854	10 565	17 665	10 168
Gdynia <i>Gdynia</i>	12 346	7 499	12 992	7 913
Fredericia (Og Shell-Havnen) <i>Fredericia (Og Shell-Havnen)</i>	12 946	2 486	12 111	2 506
Helsinki <i>Helsinki</i>	10 953	5 880	11 227	6 288
Trelleborg <i>Trelleborg</i>	10 828	5 246	10 808	5 436
Świnoujście <i>Świnoujście</i>	10 683	6 234	10 680	7 050
Aarhus <i>Aarhus</i>	9 386	5 869	9 169	5 803
Helsingborg <i>Helsingborg</i>	7 430	4 148	8 145	4 580
Szczecin <i>Szczecin</i>	7 969	3 817	8 064	4 722
Malmo <i>Malmo</i>	9 647	5 646	8 038	4 720
Rodby (Faergehavn) <i>Rodby (Faergehavn)</i>	5 832	2 916	6 057	3 029
Kopenhaga <i>Kobenhavns Havn</i>	5 142	3 903	5 584	4 383
Sztokholm <i>Stockholm</i>	4 435	3 078	4 542	3 110
Police <i>Police</i>	1 829	1 445	2 023	1 636

Źródło danych: Eurostat  
Data source: Eurostat

# URZĄD STATYSTYCZNY W SZCZECINIE

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

## OŚRODEK 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 ze 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 innych 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.



Jesteście Państwo zainteresowani możliwościami inwestycyjnymi w Zachodniopomorskiem?  
Poszukujecie terenu inwestycyjnego lub doradztwa eksportowego?  
Zapraszamy do kontaktu z Centrum Obsługi Inwestorów i Eksporterów  
Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego

Ul. Korsarzy 34, 70-540 Szczecin  
tel. +48 91 44 67 178  
www.coi.wzp.pl  
coi@wzp.pl

# ZACHODNIOPOMORSKIE

Czy wiecie Państwo, że Zachodniopomorskie należy do grupy regionów o ponadprzeciętnej atrakcyjności inwestycyjnej? Potwierdza to ostatnia edycja rankingu przygotowanego przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową.

Na sukces Pomorza Zachodniego złożyło się wiele czynników. Lokalizacja w samym sercu Europy i znakomita dostępność transportowa. Wykształcone kadry i około pół tysiąca hektarów wolnych terenów w specjalnych strefach ekonomicznych. Sławomir Majman, Prezes Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych S.A. zauważa, że *Województwo Zachodniopomorskie docenianie jest przez inwestorów przede wszystkim z racji na bezpośredni dostęp do morza z dobrze przygotowanym zapleczem portowym.*

W naszym regionie swoje miejsce znaleźli inwestorzy z całego świata. Co noc z Goleniowskiego Parku Przemysłowego wyjeżdżają samochody przewożące łopaty do turbin wiatrowych, wyprodukowane przez duńskiego potentata LM Wind Power Blades. W samym Goleniowie swoją centralę ulokował Szwedwood, szwedzki koncern z branży drzewno-mebelarskiej związany z Ikea. Tartaki i zakłady produkcyjne należące do koncernu rozsiane są po całym regionie i kraju.

W stolicy województwa zainwestował duński producent *prawdopodobnie najlepszego piwa na świecie*, a dwa z sześciu projektów z branży BPO sfinalizowanych w 2009 roku w Polsce trafiło właśnie do Szczecina. Włoski UniCredit i duński Coloplast dowodzą atrakcyjności miasta dla inwestycji usługowych. Drugi ośrodek regionalny, Koszalin, stał się domem dla Royal Greenland Seafood, największego w Europie przetwórcy ryb, a portugalski Jeronimo Martins uruchomił tu centrum logistyczne.

W Parku Przemysłowym Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim japoński Bridgestone produkuje opony do samochodów ciężarowych i autobusów. Tuż obok nowoczesny zakład otworzył Cargotec, światowy potentat w produkcji urządzeń i maszyn do transportu i przeładunku towarów. Zdaniem Harriego Ojala, Wiceprezesa fińskiego Cargotec Corporation, miejsce ich inwestycji *posiada wszystkie cechy pozwalające prowadzić działalność gospodarczą: bliskość do europejskich klientów, port, autostrady, odpowiednie rozwiązania logistyczne i plany inwestycji drogowych.*

Wymienione projekty to tylko kilka przykładów udanych inwestycji zagranicznych w Zachodniopomorskiem, w którym zarejestrowanych jest ponad cztery tysiące firm z kapitałem zagranicznym. Wśród nich dominują inwestorzy z Niemiec, Skandynawii i pozostałych krajów europejskich, ale naszą ofertę docenili również Amerykanie, Chińczycy, Hindusi, Japończycy i Koreańczycy.

Jak zauważa Prezes Sławomir Majman, specyfiką regionu są dobre warunki wietrzne pod farmy wiatrowe, obecnie pojawiają się coraz więcej producentów, którzy rozważają budowę zakładów produkcyjnych w województwie zachodniopomorskim na potrzeby obecnych już farm wiatrowych. Jednocześnie Roland Sunden z LM Wind Power Blades podkreśla, że *Zachodniopomorskie posiada doskonałe warunki logistyczne, zarówno drogo-*



Teren inwestycyjny w Szczecinku

*we jak i morskie, umożliwiające efektywną obsługę klientów na rosnących rynkach europejskich.*

Dominujące znaczenie w regionalnej gospodarce ma turystyka, co wynika z walorów przyrodniczych regionu. Pobyt w Zachodniopomorskiem pozwoli nie tylko wypocząć, ale także poprawić stan zdrowia i kondycję. Natura stworzyła tu znakomite warunki sprzyjające leczeniu i regeneracji organizmu. Naturalne walory lecznicze - klimat, bogate złoża borowiny i solanki - stanowią podstawę funkcjonowania licznych uzdrowisk.

Inwestorom, których zainteresowały atuty i potencjał Pomorza Zachodniego, profesjonalną i bezpłatną pomoc na każdym etapie procesu inwestycyjnego zapewnia Centrum Obsługi Inwestorów i Eksporterów Urzędu Marszałkowskiego, które jest regionalnym partnerem Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych S.A. COIE zwane jest one stop shop ze względu na szeroki zakres wsparcia, jakie oferuje, począwszy od informacji na temat warunków prawnych lokowania inwestycji w Zachodniopomorskiem, poprzez oferowane programy wsparcia, zachęty inwestycyjne, a skończywszy na konkretnych ofertach działek inwestycyjnych, dostępnych w bazie ofert inwestycyjnych.



Invest  
in West Pomerania

**Powszechnie znaną ofertę inwestycyjną takich miejsc jak Goleniowski Park Przemysłowy czy parki przemysłowe w Stargardzie Szczecińskim uzupełniają równie atrakcyjne, mniej znane tereny na Pomorzu Zachodnim:**

## ŁOBEZ

Miasto i gminę Łobez, usytuowane w centrum województwa, charakteryzuje dogodne położenie na skrzyżowaniu dróg tranzytowych: Berlin - Szczecin - Koszalin oraz Gorzów Wlkp. - Kolobrzeg. Gmina oferuje atrakcyjne tereny w Specjalnej Strefie Ekonomicznej Łobez, zlokalizowane przy drodze wojewódzkiej Łobez - Drawsko Pomorskie. Tereny inwestycyjne w Podstrefie Łobez posiadają aktualny plan zagospodarowania przestrzennego. Łącznie ponad 24 hektary pozostają do dyspozycji inwestorów.

## NOWOGARD

Kompleks obszarów inwestycyjnych gminy Nowogard jest zlokalizowany przy drodze krajowej nr 6, bezpośrednio przy węźle komunikacyjnym obwodnicy Nowogardu. Łącznie dla inwestorów przygotowano ponad 20 hektarów terenów, które już w bieżącym roku zostaną objęte statusem Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Nowogardzki obszar inwestycyjny „Miętno” w planie zagospodarowania przestrzennego przeznaczony jest dla przedsiębiorców planujących działalność produkcyjną, magazynową lub usługową. W południowej części kompleksu inwestycyjnego zlokalizowany jest zakład produkcyjny dywaników samochodowych - Rieter Automotive Poland, który zatrudnia obecnie około 80 osób.

## SZCZECINEK

W Szczecinku, który jest dużym ośrodkiem branży drzewno-mebelarskiej, szczególną rolę pełnią giełdowe KPPD oraz zakłady Kronospan, które są największym na świecie producentem płyt MDF i wiórowych. Miasto położone jest na wschodnim krańcu Pomorza Zachodniego, na skrzyżowaniu dróg krajowych nr 11 (Koszalin - Poznań) oraz nr 20 (Stargard Szczeciński - Gdańsk). Korzystne położenie Szczecinka w równej odległości od stolic 4 województw czyni z miasta dogodny punkt do tworzenia centrów logistycznych. Miasto posiada w swojej ofercie pięć kompleksów terenów inwestycyjnych o łącznej powierzchni 53 hektarów, objętych Słupską Specjalną Strefą Ekonomiczną. Wszystkie kompleksy SSE są w pełni uzbrojone oraz objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

## TYCHOWO

Tychowska Strefa Inwestycyjna oferuje inwestorom w pełni uzbrojone tereny położone u zbiegu dróg wojewódzkich nr 167 (Koszalin - Polczyn Zdrój) oraz 169 (relacja Białogard - Bobolice). Około 10 hektarów terenów inwestycyjnych stanowi doskonałe miejsce pod działalność produkcyjną i magazynową. Dodatkowo część działek jest przeznaczona pod inwestycje związaną z odnawialnymi źródłami energii. W odległości kilkuset metrów od TSI od wielu lat z powodzeniem działają przedsiębiorstwa związane z przetwórstwem rolno-spożywczym Arla Foods i Pommerfnisch oraz producent mebli firma Trend-Meble.

## WAŁCZ

Główną zaletą Wałcza, położonego na południowo-wschodnim krańcu regionu jest świetne skomunikowanie - skrzyżowanie dróg krajowych: nr 10 (Szczecin - Bydgoszcz - Warszawa), nr 22 (Gorzów Wlkp. - Elbląg - Kaliningrad). Gmina posiada w swojej ofercie sześć kompleksów działek inwestycyjnych, wszystkie objęte Słupską Specjalną Strefą Ekonomiczną. Z 26 ha terenów do dyspozycji nowych inwestorów wciąż pozostaje 15 ha. Pozostały obszar został już zagospodarowany przez austriackich i polskich inwestorów.





Pomorze  
Zachodnie

[www.morzeprzygody.eu](http://www.morzeprzygody.eu)



## Pomorze Zachodnie – tutaj zaczyna się przygoda

W samym sercu Europy, na północnym zachodzie Polski, gdzie stykają się kultury wschodu i zachodu, gdzie podziwiać można malownicze krajobrazy, zasmakować niezwykłej kuchni, a także poczuć wyjątkową energię oraz klimat miast i miasteczek, znajduje się województwo zachodniopomorskie. Tutaj na pewno znajdziesz coś dla siebie. Miłośnicy natury mogą wypocząć na złocistej plaży bądź uciec od zgiełku codzienności, spacerując wśród jezior i zieleni lasów, oraz spędzić noc w jednym z wielu gospodarstw agroturystycznych lub przydrożnych moteli. Zwolennicy poznawania świata skorzystają z kulturalnej oferty regionu, poznawać jego barwną historię i obrazujące ją zabytki. Zachodniopomorskie to przede wszystkim natura. Piękne, szerokie, piaszczyste plaże wraz z otaczającym je Morzem Bałtyckim oraz wydmiami stwarzają warunki do rozwoju turystyki zarówno wypoczynkowej, jak i aktywnej.

Zachodniopomorskie wody są idealne dla miłośników wodnego szaleństwa. Takie pojęcia jak żeglarstwo, kajakarstwo, nurkowanie, windsurfing czy kitesurfing nie są dla turystów z województwa zachodniopomorskiego niczym obcym. Tereny zielone – lasy, parki stwarzają doskonałe warunki do rozwoju turystyki aktywnej. Są one idealnym tłem dla szlaków rowerowych, konnych i pieszych lub coraz bardziej popularnej dyscypliny, jaką jest Nordic Walking. Pomorze Zachodnie to także niespotykane walory uzdrowiskowe oraz silna sieć ośrodków Wellness & SPA. Gwarantujące niezwykle wypoczynek, poprawiające zarówno urodę, jak i zdrowie, są niezwykle sposobem na upragniony relaks.