

## Gospodarka morska w Polsce w 2016 r.

W 2016 r. w morskiej flocie transportowej odnotowano spadek liczby statków, natomiast flota przybrzeżna uległa zwiększeniu. Morską flotą transportową polscy przewoźnicy przetransportowali więcej ładunków niż w 2015 r., wzrosły przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej.

Po raz kolejny, począwszy od 2012 r., w portach morskich odnotowano wzrost obrotów ładunkowych. W portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej zwiększyły się obroty ładunkowe w Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, natomiast spadły – w Gdańsku. Nastąpił wzrost obrotów ładunków tranzytowych w porównaniu z 2015 r. Zwiększył się również ruch pasażerów w portach morskich.

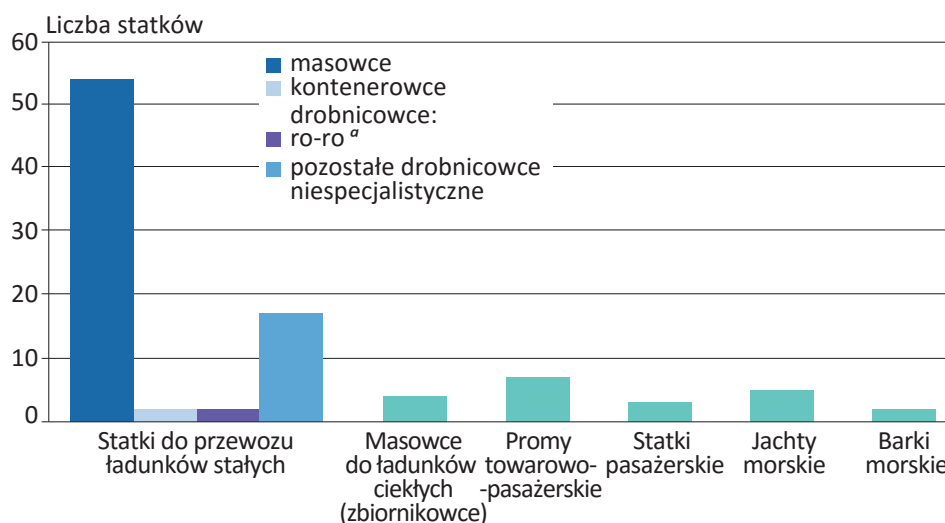
W latach 2012 – 2015 zauważalny był niewielki wzrost liczby jednostek w polskiej flocie rybackiej, przy stałej liczbie trawlerów dalekomorskich. W 2016 r. liczba jednostek w polskiej flocie rybackiej zmniejszyła się, przy czym spadki w liczbie jednostek pływających dotyczyły flot: dalekomorskiej, kutrowej i łodziowej.

W 2016 r. połowy ryb i innych organizmów morskich były większe niż przed rokiem. W porównaniu z 2015 r. obszar działalności połowowej polskiej floty poszerzył się o łowiska na Pacyfiku Południowo-Wschodnim.

### 1. Żegluga morska i przybrzeżna

Morska flota transportowa polskich armatorów i operatorów na koniec 2016 r. liczyła 96 statków (stanowiących polską własność lub współwłasność) o łącznej nośności 2385,1 tys. ton i pojemności brutto (GT) 1697,9 tys. (w 2015 r. – 102 statki o łącznej nośności 2514,7 tys. ton i pojemności brutto, GT 1778,3 tys.).

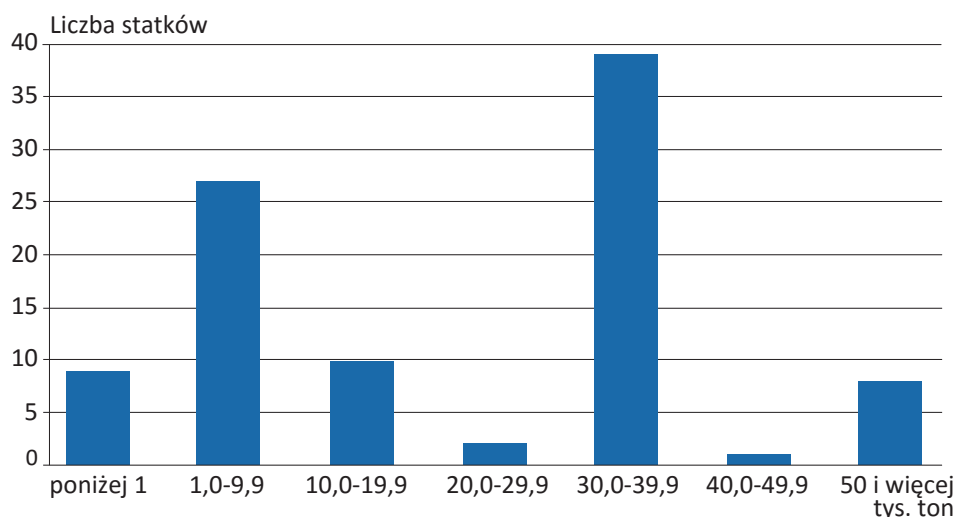
Wykres 1. Morska flota transportowa w 2016 r.  
Stan w dniu 31 XII



<sup>a</sup> Z wyłączeniem promów.

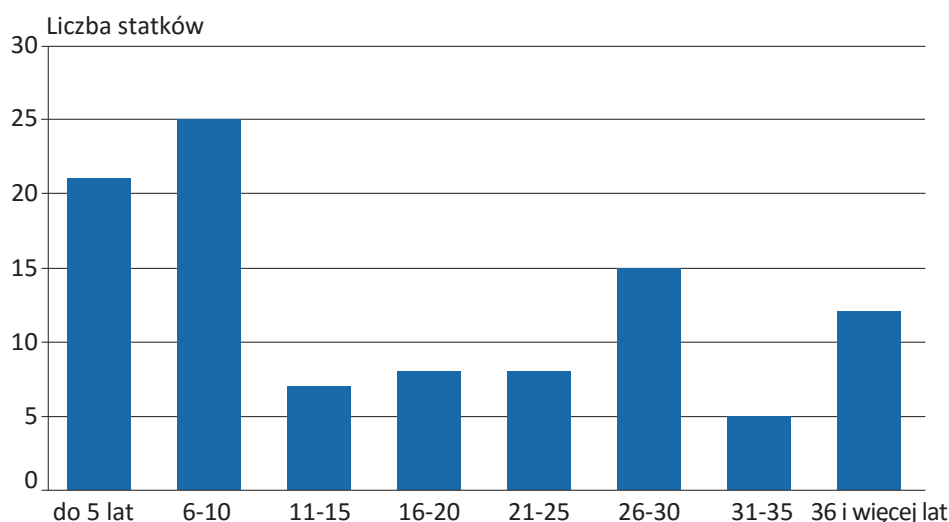
W 2016 r., w porównaniu z rokiem poprzednim w morskiej flocie transportowej przybyło 6 statków o łącznej nośności 145,7 tys. ton i pojemności brutto (GT) 103,0 tys., ubyło natomiast 12 statków o nośności wynoszącej 276,4 tys. ton i pojemności brutto (GT) 183,4 tys. (dodatkowe zmiany parametrów statków to efekt przeklasyfikowań). Na koniec 2016 r. pod polską banderą pływały 22 statki o łącznej nośności 35,0 tys. ton i pojemności brutto (GT) 26,2 tys. Statki polskiej bandery stanowiły 22,9% ogólnej liczby jednostek morskiej floty transportowej oraz 1,5% nośności i 1,5% pojemności brutto.

Wykres 2. Rozkład nośności (DWT) statków morskiej floty transportowej w 2016 r. Stan w dniu 31 XII



Średni wiek statku w morskiej flocie transportowej wyniósł 17,3 lat (dla statków pływających pod polską banderą – 35,7 lat, natomiast dla statków pływających pod banderą obcą – 11,8 lat).

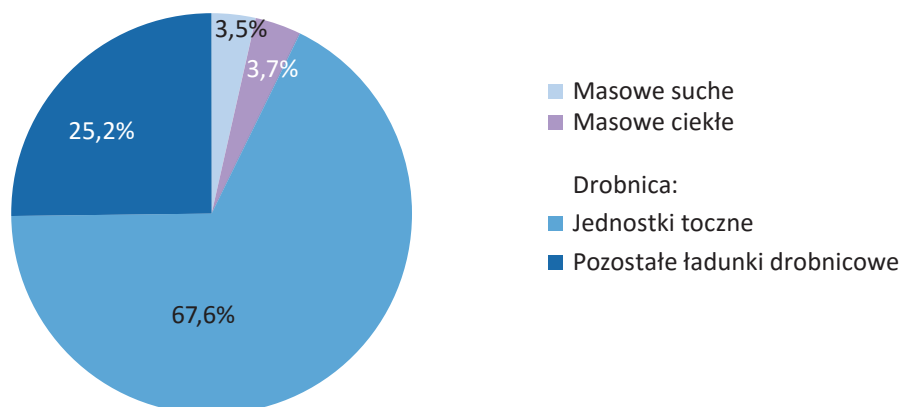
Wykres 3. Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej w 2016 r. Stan w dniu 31 XII



Morską flotą transportową w 2016 r. polscy przewoźnicy **przewieźli** 7248,2 tys. ton **ładunków** (wzrost o 4,1% w porównaniu do 2015 r.), wykonując pracę przewozową 8,2 mld tonokilometrów (spadek o 35,3%).

W 2016 r. w strukturze przewiezionych ładunków dominowały ładunki drobnicowe, w tym jednostki toczne (67,6%) oraz pozostałe ładunki drobnicowe (25,2%).

Wykres 4. Struktura przewozów morską flotą transportową według grup ładunkowych w 2016 r.



W żegludze regularnej przewieziono 6595,6 tys. ton ładunków (w tym 93,8% promami w zasięgu bałtyckim), tj. o 6,2% więcej niż w 2015 r., natomiast w żegludze nieregularnej – 652,6 tys. ton ładunków, tj. o 13,1% mniej.

W relacji pomiędzy portami obcymi i polskimi przewieziono 6283,7 tys. ton ładunków (wzrost o 8,3% w porównaniu z 2015 r.), z tego wywóz z portów polskich do portów zagranicznych stanowił 50,2% (wzrost w skali roku o 7,2%), a przywóz – 49,8% (wzrost o 9,5%). Pomiędzy portami obcymi przewieziono 774,0 tys. ton ładunków, tj. o 25,9% mniej w porównaniu z rokiem poprzednim, natomiast pomiędzy portami polskimi – 107,0 tys. ton, tj. o 28,8% więcej.

Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego dokonane przez polskich przewoźników morskich w 2016 r. stanowiły 19,0% przewozów ładunków ogółem żeglugą morską i wyniosły 1379,0 tys. ton (o 14,6% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim).

W 2016 r. morską flotą transportową polscy armatorzy i operatorzy **przewieźli** w komunikacji międzynarodowej 625,4 tys. **pasażerów** (wzrost o 5,5% w porównaniu z 2015 r.), ponadto promami przewieziono 259,5 tys. kierowców samochodów ciężarowych (wzrost o 11,3% wobec roku poprzedniego).

Praca przewozowa ogółem w rejsach międzynarodowych w 2016 r. wyniosła 143,1 mln pasażerokilometrów (więcej o 3,1% niż przed rokiem), natomiast praca przewozowa dotycząca kierowców samochodów ciężarowych przewiezionych promami wyniosła 49,0 mln pasażerokilometrów (o 11,6% więcej niż przed rokiem).

**Morska przybrzeżna flota transportowa** na koniec 2016 r. liczyła 39 statków (o 15 więcej w stosunku do 2015 r.) o łącznej nośności 12,5 tys. ton i pojemności brutto (GT) 10,6 tys. Wszystkie statki morskiej przybrzeżnej floty transportowej pływały pod banderą polską. Średni wiek statku wyniósł 41,8 lat.

Statkami pasażerskimi morskiej przybrzeżnej floty transportowej w komunikacji pomiędzy portami polskimi w 2016 r. przewieziono 281,6 tys. pasażerów (o 13,9% więcej niż w poprzednim roku), a praca przewozowa wyniosła 5629,8 tys. pasażerokilometrów i była większa o 7,1% w porównaniu do 2015 r. Przewozy wewnątrzportowe pasażerów w 2016 r. wyniosły 464,5 tys. osób (wzrost o 11,0% w porównaniu z rokiem poprzednim), a średnia odległość przewozu jednego pasażera stanowiła 5,4 km.

**Stan załóg morskiej i przybrzeżnej floty transportowej** na koniec 2016 r. liczył 2000 osób (o 2,1% mniej niż w roku poprzednim), z tego w morskiej flocie transportowej – 1834 osoby (spadek o 5,6%), a w flocie przybrzeżnej – 166 osób (wzrost o 64,4%).

## 2. Przemysł stoczniowy

W Polsce w 2015 r. działało 5,2 tys. podmiotów zajmujących się produkcją i naprawą statków i łodzi oraz pozostałą działalnością stoczniową; najwięcej ich znajdowało się w województwie pomorskim – 3,6 tys., natomiast w województwie zachodniopomorskim – 1,2 tys. Liczba pracujących w tych podmiotach wynosiła 29,9 tys. (w tym w województwie pomorskim – 15,8 tys., a w województwie zachodniopomorskim – 6,0 tys.).

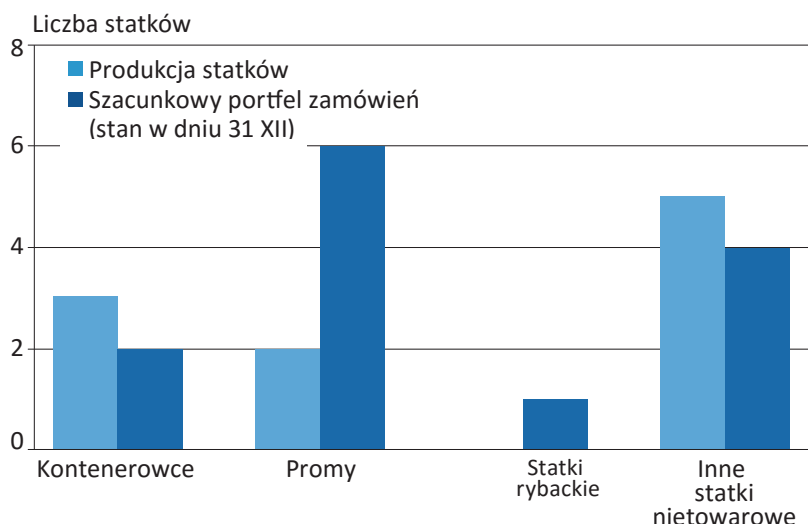
W 2016 r. **wyprodukowano** 10 jednostek pływających, tj. 2,5-krotnie więcej niż przed rokiem. Pojemność brutto (GT) tych statków wyniosła 45,5 tys. i była prawie 4-krotnie większa. W 2016 r. inne statki nietowarowe stanowiły połowę całkowitej produkcji, a kontenerowce – 30,0%. Pod względem ogólnej pojemności brutto (GT) wśród wyprodukowanych statków również dominowały inne statki nietowarowe (44,1%).

Miernik produktywności stoczni, tj. skompensowana pojemność rejestrowa brutto statków zbudowanych w 2016 r. wyniosła 68,7 tys. CGT (ponad 3-krotnie więcej niż w 2015 r.).

W porównaniu z 2015 r. **w portfolio zamówień** odnotowano spadek liczby jednostek o 31,6%, pojemności brutto (GT) – o 42,3% oraz skompensowanej pojemności brutto CGT – o 30,2%. Największy udział w całkowitej liczbie jednostek zamówionych w polskich stoczniach stanowiły promy (46,2%).

Liczba **jednostek wyremontowanych** w polskich stoczniach w 2016 r. wyniosła 557 sztuk (o 8,7% mniej niż w 2015 r.), o łącznym tonażu 4,3 mln BRT (o 17,3% mniejszym). Portfolio zamówień na remonty wyniosło 86 jednostek (wzrost ponad 2-krotny w porównaniu z 2015 r.) o łącznym tonażu 1,1 mln BRT (o 57,1% większym).

Wykres 5. Produkcja statków i portfolio zamówień w 2016 r. <sup>a</sup>



<sup>a</sup> Statki o GT 100 i więcej.

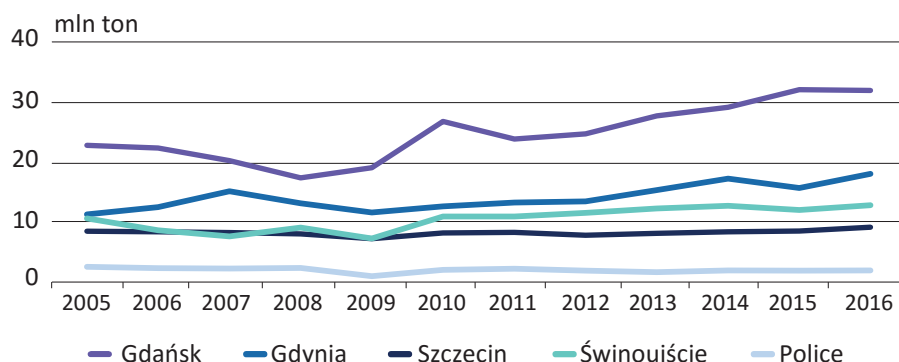
Źródło: materiały Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.

W 2015 r. wyprodukowano 699 sztuk łodzi żeglugowych, wypoczynkowych lub sportowych, pełnomorskich (w tym 495 sztuk w województwie zachodniopomorskim), 1087 sztuk – motorówek wypoczynkowych lub sportowych, pełnomorskich (w tym 1069 sztuk w województwie podlaskim), 31 sztuk – kadłubów statków pełnomorskich (w tym 24 sztuki w województwie pomorskim).

### 3. Porty morskie

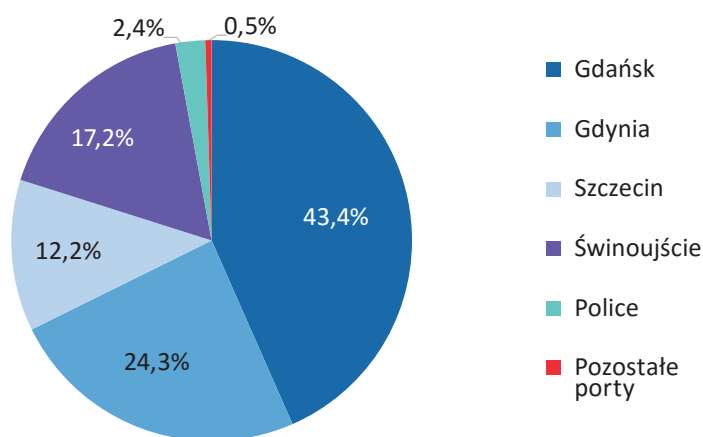
**Obroty ładunkowe** w portach morskich w 2016 r. wyniosły 72,9 mln ton, tj. o 4,9% więcej niż w 2015 r., z czego obroty w porcie Gdańsk stanowiły 43,4%, w Gdyni – 24,3%, w Świnoujściu – 17,2%, w Szczecinie – 12,2%, w Policach – 2,4%, a w pozostałych portach – 0,5%.

Wykres 6. Obroty ładunkowe w portach morskich



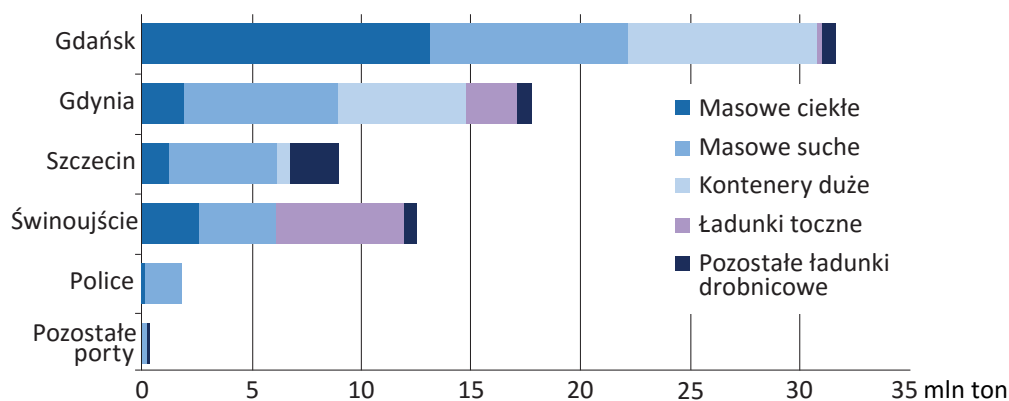
Wzrost obrotów odnotowano w następujących portach: w Ustce – 2-krotny, w Kołobrzegu – 21,0%, w Gdyni – 15,4%, w Szczecinie – 7,8%, we Władysławowie – 7,8%, w Świnoujściu – 6,8%, w Policach – 0,6%. Spadek obrotów ładunkowych w porównaniu z rokiem poprzednim wystąpił w Darłowie – 72,6%, w Elblągu – 38,0%, w Stepnicy – 31,9% i w Gdańsku – 0,3%.

Wykres 7. Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich w 2016 r.



W strukturze obrotów ładunkowych największy udział miały ładunki masowe suche – 36,3% (w tym węgiel i koks – 12,1%), ładunki masowe ciekłe – 26,2% (w tym ropa naftowa i produkty z ropy naftowej – 22,6%) oraz ładunki w kontenerach dużych – 20,3%. W porównaniu z rokiem poprzednim wzrost obrotów odnotowano we wszystkich grupach ładunkowych: w pozostałych ładunkach drobnicowych o 15,0%, w tocznych niesamobieżnych o 10,1%, w kontenerach dużych o 9,3%, w tocznych samobieżnych o 8,1%, w masowych suchych o 2,7%, i w masowych ciekłych o 1,4%.

Wykres 8. Struktura obrotów ładunkowych według grup ładunkowych w 2016 r.



W 2016 r. **krajowy obrót morski** wyniósł 2,1 mln ton (o 99,1% więcej niż w roku poprzednim) i stanowił 2,9% obrotów ogółem.

W **międzynarodowym obrocie morskim** przeładowano łącznie 70,8 mln ton ładunków (97,1% obrotów ogółem), tj. o 3,4% więcej niż w 2015 r. Promami przetransportowano 11,2% ładunków międzynarodowego obrotu morskiego, z tego w relacji z portem w Świnoujściu przewieziono 74,5% ładunków transportowanych promami, Gdyni odpowiednio 23,2% oraz Gdańsku – 2,3%. Większość promowych przewozów ładunków zrealizowano w relacji ze szwedzkimi portami Ystad (38,9%), Trelleborg (35,6%) oraz Karlskrona (22,9%).

W 2016 r. w ruchu międzynarodowym udział w łącznych obrotach ładunkowych polskich portów przedstawiał się następująco: z krajami europejskimi 68,8% międzynarodowych obrotów (w tym z krajami Unii Europejskiej – 52,6%), Azją – 13,1%, Afryką – 10,0%, Ameryką Środkową i Południową – 4,9%, Ameryką Północną – 1,8%.

W 2016 r. udział ładunków przywożonych z zagranicy w obrotach międzynarodowych osiągnął poziom 56,3%, a udział ładunków wywożonych – 43,7%. Najwięcej ładunków przywieziono z Rosji (19,6%), Szwecji (11,8%), Niemiec (8,5%), Norwegii (5,0%) i Holandii (4,6%), natomiast wywieziono – do Szwecji (16,3%), Holandii (14,7%), Niemiec (9,8%), Wielkiej Brytanii (5,6%) i Belgii (5,0%).

**Obrót ładunków tranzytowych** 2016 r. wyniósł 11,7 mln ton i zwiększył się w porównaniu z rokiem poprzednim o 12,6%. Najwięcej ładunków tranzytowych przeładowano w portach: Gdańsk (67,8%), Świnoujście (14,6%) oraz Szczecin (11,3%). Wzrost ładunków tranzytowych nastąpił w Gdyni (prawie 3-krotny), w Szczecinie (42,9%), w Gdańsku (12,8%) i Elblągu (4,4%), natomiast spadek odnotowano w Świnoujściu (o 20,3%). Przywóz ładunków tranzytowych zmalał o 9,7% w porównaniu z 2015 r., a wywóz wzrósł – o 52,9%.

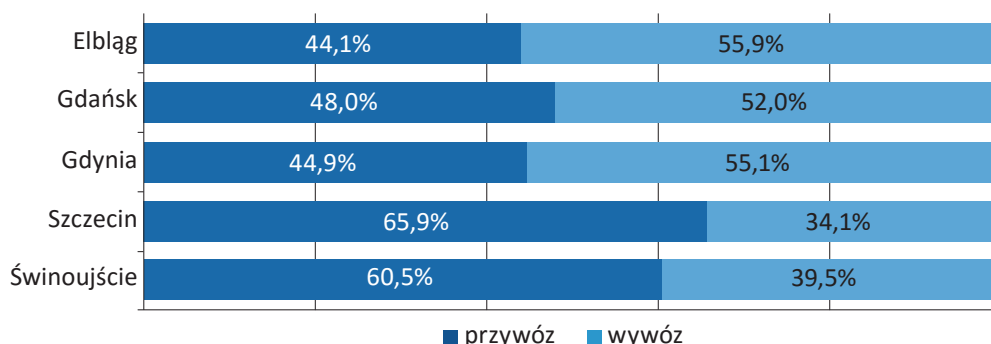
Największą część ładunków tranzytowych stanowiły kontenery duże (50,1%), ładunki masowe ciekłe (21,0%, w tym ropa naftowa – 20,0%) i ładunki masowe suche (10,1%, w tym węgiel i koks – 4,8% oraz rudy i złom – 2,5%).

Największy spadek odnotowano w obrotach tranzytowych następujących grup ładunkowych: w produktach rolniczych (o 82,2%), w innych ładunkach drobnicowych (o 50,0%) oraz rudy i złomu (o 43,2%). Natomiast największy wzrost przeładunku ładunków tranzytowych w porównaniu z rokiem poprzednim dotyczył produktów z ropy naftowej (6,5-krotny), produktów leśnych (prawie 5-krotny), wyrobów z żelaza i stali (o 55,5%).

Tranzyt morsko-ładowy w 2016 r. stanowił 26,4% obrotu ładunków tranzytowych (spadek o 29,7% w porównaniu z rokiem poprzednim), tranzyt łądowo-morski – 23,3% (wzrost o 78,4%), tranzyt morski – 50,2% (wzrost o 31,7%).

W tranzycie morsko-ładowym i łądowo-morskim głównymi krajami tranzytującymi były: Niemcy (26,5%), Czechy (24,7%), Rosja (24,1%), Słowacja (9,7%), Austria (4,1%), Węgry (3,2%). Spośród głównych krajów tranzytujących odnotowano w skali roku wzrost obrotów z Rosją (ponad 4-krotny), Austrią (o 48,9%), Węgrami (o 30,0%), Czechami (o 26,8%), natomiast spadek – z Niemcami (o 47,5%) i Słowacją (o 26,2%).

Wykres 9. Struktura obrotu ładunków tranzytowych według portów morskich w 2016 r.

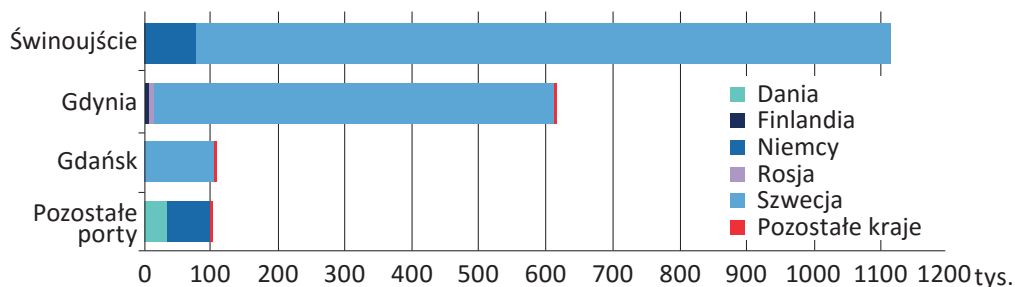


W 2016 r. w polskich portach **rozpoczęło lub zakończyło podróż morską na statkach 2601,6 tys. pasażerów**, tj. o 7,4% więcej niż w 2015 r. Statkami w ruchu krajowym pływało 668,1 tys. osób (25,7%), a w ruchu międzynarodowym – 1933,5 tys. pasażerów (74,3%).

Na żeglugę promową przypadło 90,5% pasażerów pływających w ruchu międzynarodowym w relacji z polskimi portami morskimi (w 2015 r. odpowiednio 90,7%). W porcie w Świnoujściu rozpoczęło lub zakończyło podróż morską 59,4% pasażerów promów, w Gdyni – 34,7%, a w Gdańsku – 5,9%. Przewozy promowe zrealizowano w relacji z następującymi szwedzkimi portami: Karlskrona (34,7%), Ystad (40,7%), Trelleborg (18,7%) i Nynäshamn (5,9%).

Do polskich portów morskich przyłynęło na wycieczkowcach w celach turystycznych 100,5 tys. osób (o 12,4% więcej niż rok wcześniej), które po zwiedzeniu atrakcji turystycznych w porcie lub okolicy, kontynuowały swoją zagraniczną podróż. Większość tych pasażerów odwiedziła Gdynię (80,9%), a także Gdańsk (10,5%) oraz Szczecin (5,9%).

Wykres 10. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich według miejsca rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2016 r.



Do polskich portów w 2016 r. **zawinęło 19,0 tys. statków** (o 4,4% więcej niż w 2015 r.) o pojemności brutto (GT) 205,9 mln (o 6,0% większej niż rok wcześniej) i nośności 142,9 mln ton (o 3,7% większej).

W porównaniu z 2015 r. zwiększyła się średnia wielkość statków: pojemność brutto – o 1,5%, pojemność netto – o 1,7%, natomiast zmniejszyła się nośność statków – o 0,6%.

Większość statków stanowiły drobnicowce niespecjalistyczne (7,6 tys. statków o pojemności brutto, GT 127,5 mln i nośności 42,0 mln ton), statki pasażerskie (4,9 tys. statków o pojemności brutto, GT 5,7 mln i nośności 1,6 mln ton, w tym 198 wycieczkowców o pojemności brutto 3,8 mln i nośności 1,3 mln ton), statki do przewozu ładunków masowych ciekłych (2,6 tys. statków o pojemności brutto 17,4 mln i nośności 26,6 mln ton), statki do transportu ładunków masowych suchych (2,0 tys. statków o pojemności brutto 20,8 mln i nośności 35,1 mln ton).

Najwięcej statków przybywających do polskich portów to statki, których przewoźnik pochodził z Polski (8,6 tys. statków o pojemności brutto 70,6 mln i nośności 21,9 mln ton), Niemiec (2,9 tys. statków o pojemności brutto, GT 24,8 mln i nośności 16,6 mln ton), Szwecji (1,3 tys. statków o pojemności brutto 33,4 mln i nośności 7,0 mln ton), Danii (1,2 tys. statków o pojemności brutto 20,5 mln i nośności 23,1 mln ton), Norwegii (1,1 tys. statków o pojemności brutto 6,4 mln i nośności 7,5 mln ton) oraz Holandii (1,0 tys. statków o pojemności brutto 6,5 mln i nośności 8,0 mln ton).

W 2016 r. w ruchu międzynarodowym pływało 71,9% statków, które zawinęły do polskich portów, a ich pojemność brutto stanowiła 97,0% pojemności brutto statków wchodzących do polskich portów (pojemność netto i nośność – odpowiednio 96,7% oraz 95,5%).

#### 4. Rybołówstwo morskie

**Polska flota rybacka** w 2016 r. liczyła 843 jednostki (o 3,7% mniej niż w 2015 r.), o łącznej pojemności brutto (GT) wynoszącej 34,9 tys. (o 1,9% więcej niż w 2015 r.) oraz o mocy 83,2 tys. kW (wzrost o 2,0% w porównaniu z 2015 r.).

Zgodnie ze stanem na koniec 2016 r. w skład polskiej floty dalekomorskiej wchodziły 4 trawlerzy (o 1 statek, czyli o 33,3% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim), a ich łączna pojemność brutto (GT) wyniosła 18,7 tys., czyli wzrosła o 8,5% w porównaniu z rokiem 2015. Portem macierzystym dla wszystkich trawlerów dalekomorskich pozostaje Gdynia.

Polską flotę rybacką tworzyło również 126 kutrów (o 9,4% mniej w stosunku do 2015 r.), o pojemności brutto (GT) 12,1 tys. (o 3,3% mniejszej w stosunku do poprzedniego roku) i mocy 34,3 tys. kW (o 5,3% mniej w porównaniu z rokiem poprzedzającym). Porty macierzyste dla kutrów zlokalizowane były w województwach pomorskim (74,6%) i zachodniopomorskim (25,4% liczebności polskiej floty kutrowej).

Liczebność floty łodziowej na koniec 2016 r. wyniosła 713 jednostki (o 2,7% mniej niż w 2015 r.), o łącznej pojemności brutto (GT) 4,1 tys. (o 8,8% mniej) i mocy 28,8 tys. kW (o 6,2% mniej w porównaniu z rokiem poprzedzającym). Łodzie rybackie stacjonowały we wszystkich województwach nadmorskich: pomorskim (48,1%), zachodniopomorskim (43,1%) oraz warmińsko-mazurskim (8,8% łącznej liczby polskich łodzi rybackich).

**Połowry ryb i innych organizmów morskich** w 2016 r. wyniosły 198,1 tys. ton i były o 5,9% wyższe niż przed rokiem. Z łowisk bałtyckich (które stanowiły 70,0% połowów ogółem) pozyskano 138,7 tys. ton ryb, czyli o 3,0% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim. Połowry dalekomorskie, które osiągnęły poziom 59,4 tys. ton w 2016 r., wzrosły o 13,5% w porównaniu z 2015 r. Realizowano je na łowiskach Atlantyku Środkowo-Wschodniego (15,1% połowów ogółem), Atlantyku Południowo-Wschodniego (10,3% połowów ogółem), Atlantyku Północno-Wschodniego (3,2% połowów ogółem) oraz na Pacyfiku Południowo-Wschodnim (1,5% połowów ogółem).

Połowry na akwenach dalekomorskich wzrosły w porównaniu z rokiem poprzednim odpowiednio – dla Atlantyku Środkowo-Wschodniego – prawie siedmiokrotnie. Z kolei spadki wystąpiły w połowach uzyskanych z Atlantyku Południowo-Wschodniego – o 50,9% i Północno-Wschodniego – o 2,1% w zestawieniu z 2015 r. W porównaniu z rokiem poprzednim wznowiono aktywność łowczą w rejonach południowo-wschodnich Oceanu Spokojnego.

W 2016 r. połowry **ryb morskich** osiągnęły poziom 194,6 tys. ton (o 5,8% więcej niż w 2015 r.) i stanowiły 98,2% połowów ogółem.

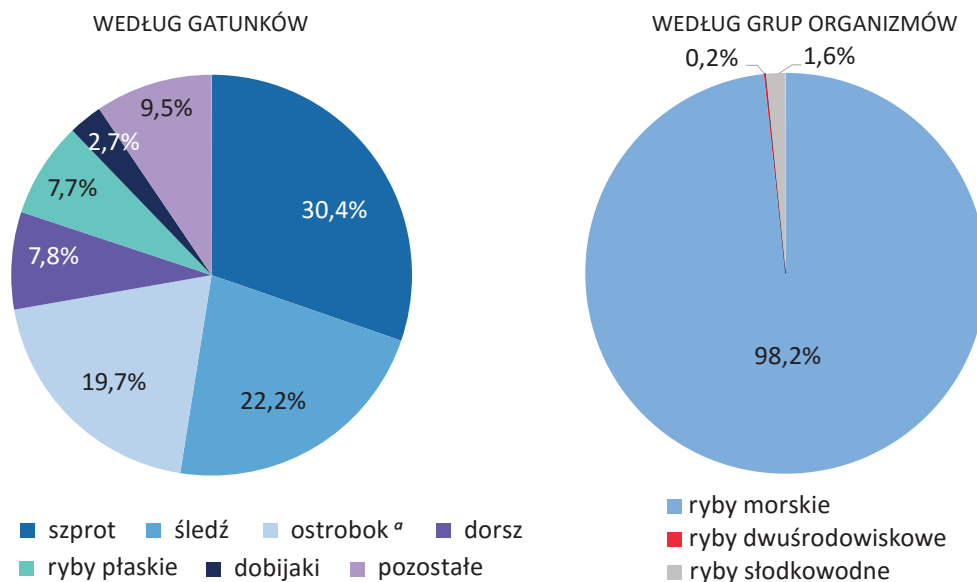
W strukturze gatunkowej połowów, podobnie jak w roku poprzednim, dominowały szproty, poławiane wyłącznie na Morzu Bałtyckim. W 2016 r. złowiono 60,0 tys. ton tej ryby, co stanowiło 30,4% wielkości polskich połowów ogółem. Połowry szprota zmniejszyły się o 6,5% w porównaniu do uzyskanych w roku poprzednim. Kolejnymi gatunkami co do znaczenia w strukturze połowów były śledzie i ostroboki (w tym ostrobok chilijski), których udział wyniósł odpowiednio – 22,2% oraz 19,7% polskich połowów ogółem. Śledź pozyskiwany był wyłącznie z łowisk bałtyckich i złowiono go 44,0 tys. ton. Połowry śledzia wzrosły w porównaniu z rokiem poprzednim o 10,8%. Ostrobok pochodził z łowisk Atlantyku Środkowo- i Południowo-Wschodniego oraz Pacyfiku Południowo-Wschodniego. W 2016 r. złowiono łącznie 39,1 tys. ton tej ryby co oznacza spadek o 1,5% w porównaniu z 2015 r.

Połowry **ryb płaskich** w 2016 r. wyniosły 15,3 tys. ton, czyli o 58,3% więcej w stosunku do roku poprzedniego, a ich udział w polskich połowach ogółem wzrósł o 2,5 p. proc. do 7,7%. Podobnie jak przed rokiem przeważająca część (czyli 99,8%) poławianych ryb płaskich pochodziło z Morza Bałtyckiego.



W skład ryb poławianych na Bałtyku i zalewach wchodzi również gatunki typowe dla wód słodkich i słonawych (ryby **słodkowodne** i **dwuśrodowiskowe**) których łączna masa wyniosła 3,4 tys. ton w 2016 r. Stanowiły one 1,7% połowów ogółem i były o 11,3% większe od uzyskanych w poprzednim roku. W grupie tej dominującym gatunkiem były leszcze – 1,0 tys. ton (co stanowiło 28,7% łącznych połowów ryb słodkowodnych i dwuśrodowiskowych).

Wykres 11. Struktura połowów ryb i innych organizmów morskich w 2016 r.



<sup>a</sup> Ostrobok atlantycki i chilijski.

Źródło: materiały Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego. Dane wstępne.

Opracowanie merytoryczne:  
**Urząd Statystyczny w Szczecinie**  
**Ośrodek Statystyki Morskiej**  
 Tel: 91 459 75 34, 91 459 75 25

Rozpowszechnianie:  
**Rzecznik Prasowy Prezesa GUS**  
**Karolina Dawidziuk**  
 Tel: 22 608 3475, 22 608 3009  
 e-mail: [rzecznik@stat.gov.pl](mailto:rzecznik@stat.gov.pl)

Obszar tematyczny *Transport, gospodarka morska, żegluga*:  
<http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-laczność/>

## TABLICE

Tablica 1. MORSKA FLOTA TRANSPORTOWA <sup>a</sup> W 2016 R.  
Stan w dniu 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE a – liczba statków b – nośność (DWT) w tys. ton c – pojemność brutto (GT) w tys.	Ogółem	W tym				Średni wiek statku w latach	
		statki do przewozu ładunków stałych	zbiornikowce	promy	statki pasażerskie		
<b>OGÓŁEM</b>	<b>a</b>	<b>96</b>	<b>75</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>17,3</b>
	<b>b</b>	<b>2385,1</b>	<b>2339,2</b>	<b>4,6</b>	<b>39,0</b>	<b>0,2</b>	<b>x</b>
	<b>c</b>	<b>1697,9</b>	<b>1523,8</b>	<b>3,4</b>	<b>168,1</b>	<b>1,4</b>	<b>x</b>
Statki pływające pod banderą polską	a	22	8	4	–	3	35,7
	b	35,0	28,0	4,6	–	0,2	x
	c	26,2	20,2	3,4	–	1,4	x
Statki pływające pod banderą obcą	a	74	67	–	7	–	11,8
	b	2350,2	2311,2	–	39,0	–	x
	c	1671,7	1503,6	–	168,1	–	x

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

Tablica 2. MORSKA FLOTA TRANSPORTOWA <sup>a</sup> WEDŁUG BANDER W 2016 R.  
Stan w dniu 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	Ogółem	W tym kraj bandery				
		Bahamy	Cypr	Liberia	Malta	Polska
<b>Liczba statków</b>	<b>96</b>	<b>37</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>8</b>	<b>22</b>
Nośność (DWT) w tys. ton	2385,1	1283,8	367,2	543,2	152,5	35,0
Pojemność brutto (GT) w tys.	1697,9	940,8	259,0	331,3	138,6	26,2

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

Tablica 3. PRZEWOZY ŁADUNKÓW MORSKĄ FLOTĄ TRANSPORTOWĄ WEDŁUG RODZAJÓW ŻEGLUGI I ZASIĘGÓW PŁYWANIA W 2016 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Przewozy ładunków		Praca przewozowa w tonokilometrach		Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w kilometrach
	w tys. ton	2015 = 100	mln	2015 = 100	
<b>OGÓŁEM</b>	<b>7248,2</b>	<b>104,1</b>	<b>8242,0</b>	<b>64,7</b>	<b>1137,1</b>
Żegluga regularna	6595,6	106,2	7605,9	68,9	1153,2
zasięg oceaniczny	407,2	68,1	6410,3	64,3	15742,0
zasięg bliski:	6188,4	110,2	1195,7	111,2	193,2
bałtycki	6188,4	110,2	1195,7	111,2	193,2
europejski	–	–	–	–	–
Żegluga nieregularna	652,6	86,9	636,0	37,5	974,6
zasięg oceaniczny	4,6	10,4	10,4	1,7	2258,9
zasięg bliski:	648,0	91,7	625,6	58,3	965,5
bałtycki	279,7	115,4	104,8	96,0	374,6
europejski	368,3	79,4	520,8	54,0	1414,1

Tablica 4. PRZEWOZY PASAŻERÓW <sup>a</sup> STATKAMI MORSKIEJ I PRZYBRZEŻNEJ FLOTY TRANSPORTOWEJ W 2016 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Liczba przewiezionych pasażerów		Praca przewozowa w pasażerokilometrach		Średnia odległość przewozu 1 pasażera w kilometrach
	w tys.	2015 = 100	w tys.	2015 = 100	
W komunikacji międzynarodowej	625,4	105,5	143088,3	103,1	228,8
Pomiędzy portami polskimi	281,6	113,9	5629,8	107,1	20,0
W komunikacji wewnątrzportowej	470,8	111,6	2590,3	114,1	5,5

<sup>a</sup> Bez kierowców samochodów ciężarowych przewożonych promami.

Tablica 5. PRODUKCJA I SZACUNKOWY PORTFEL ZAMÓWIEŃ W POLSKICH STOCZNIACH <sup>1</sup> W 2016 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE a – produkcja b – szacunkowy portfel zamówień (stan w dniu 31 XII)	Liczba statków	Pojemność brutto (GT)	Skompensowana pojemność brutto (CGT)
<b>OGÓŁEM</b>	<b>10</b>	<b>45454</b>	<b>68682</b>
	<b>13</b>	<b>48032</b>	<b>90086</b>
Kontenerowce	3	12700	14890
	2	6400	9190
Promy	2	12702	19759
	6	25592	42581
Statki rybackie	–	–	–
	1	4590	9552
Statki nietowarowe	5	20052	34033
	4	11540	28763

<sup>1</sup> Statki o GT 100 i więcej.

Źródło: Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.

Tablica 6. OBROTY ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG GRUP ŁADUNKÓW I PORTÓW W 2016 R.

PORTY	Ogółem	Masowe ciekłe (niejednokomowe)	Masowe suche (niejednokomowe)	Kontenery duże	Toczne samobieżne	Toczne niesamobieżne	Pozostałe ładunki drobnicowe
<b>OGÓŁEM</b>	<b>72933,5</b>	<b>19113,1</b>	<b>26441,5</b>	<b>14840,7</b>	<b>7360,7</b>	<b>1045,0</b>	<b>4132,4</b>
Gdańsk	31575,5	13121,6	9103,4	8548,7	169,2	37,2	595,4
Gdynia	17758,9	1968,4	7079,3	5793,6	1743,8	524,3	649,4
Szczecin	8920,8	1301,2	4914,6	480,8	3,7	0,7	2219,8
Świnoujście	12554,2	2662,9	3401,1	17,7	5444,0	482,7	545,8
Police	1734,7	49,9	1684,4	–	–	–	0,4
Darłowo	90,8	–	81,5	–	–	–	9,2
Elbląg	126,5	–	74,5	–	–	–	52,0
Kołobrzeg	143,1	3,2	80,0	–	–	–	60,0
Stepnica	22,7	–	22,7	–	–	–	–
Ustka	0,4	–	–	–	–	–	0,4
Władysławowo	5,9	5,9	–	–	–	–	–

Tablica 7. OBROTY ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG RELACJI, WYBRANYCH PORTÓW I GRUP ŁADUNKOWYCH

WYSZCZEGÓLNIENIE	Ogółem		W tym międzynarodowy obrót morski					
			razem		wyładunek (przywóz)		załadunek (wywóz)	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
	w tysiącach ton							
<b>OGÓŁEM</b>	<b>69529,5</b>	<b>72933,5</b>	<b>68460,2</b>	<b>70804,3</b>	<b>39202,5</b>	<b>39882,7</b>	<b>29257,7</b>	<b>30921,6</b>
w tym:								
Gdańsk	31684,9	31575,5	31427,7	31199,9	18789,8	18146,7	12637,9	13053,2
Gdynia	15390,9	17758,9	15284,3	17379,0	7704,1	8766,6	7580,3	8612,4
Szczecin	8276,3	8920,8	7861,2	8237,4	4828,0	5219,2	3033,2	3018,2
Świnoujście	11759,2	12554,2	11511,0	11882,5	6212,7	6161,1	5298,3	5721,4
Police	1724,5	1734,7	1694,3	1729,9	1277,2	1434,5	417,1	295,4
Z ogółem:								
masowe ciekłe	18856,3	19113,1	18097,5	17461,5	11751,1	11119,4	6346,5	6342,1
w tym ropa naftowa i produkty	16693,8	16488,6	15935,1	14851,9	10881,4	9587,1	5053,6	5264,8
masowe suche	25744,3	26441,5	25458,6	26010,9	14014,6	14358,7	11444,1	11652,2
w tym:								
rudy i złom	2401,1	2204,5	2399,5	2204,4	2209,5	1936,0	190,0	268,4
węgiel i koks	8138,8	8856,3	8138,8	8856,3	3428,2	4162,7	4710,6	4693,6
kontenery duże	13576,4	14840,7	13557,1	14819,0	7026,2	7473,5	6530,9	7345,5
ładunki toczne	7759,5	8405,7	7759,5	8405,7	4102,9	4346,8	3656,6	4058,9
ładunki toczne samobieżne	6810,0	7360,7	6810,0	7360,7	3578,9	3800,5	3231,1	3560,2
ładunki toczne niesamobieżne	949,5	1045,0	949,5	1045,0	524,0	546,3	425,5	498,7
pozostałe ładunki drobnicowe	3593,1	4132,4	3587,5	4107,2	2307,8	2584,3	1279,7	1522,9

Tablica 8. OBROTY ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG RELACJI, KATEGORII I GRUP TOWAROWYCH ORAZ PORTÓW W 2016 R.

KATEGORIE I GRUPY TOWAROWE	Ogółem	Wyładunek	Załadunek	W tym porty				
				Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
	w tysiącach ton							
<b>OGÓŁEM</b>	<b>72933,5</b>	<b>40968,3</b>	<b>31965,1</b>	<b>31575,5</b>	<b>17758,9</b>	<b>8920,8</b>	<b>12554,2</b>	<b>1734,7</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa	7324,8	2412,7	4912,1	1392,8	4111,1	1203,9	489,9	–
w tym zboża	6535,4	1886,3	4649,1	1096,1	4038,3	957,6	406,9	–
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny	18406,1	13300,5	5105,6	14013,5	1396,6	794,0	2146,9	22,7
w tym węgiel kamienny i brunatny	7617,0	4165,6	3451,4	4451,4	842,5	744,1	1529,9	22,7
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i torf	6604,7	5986,4	618,3	2145,8	233,4	1662,2	1143,4	1364,2
w tym:								
minerały chemiczne i do produkcji nawozów (naturalne)	2072,1	1899,0	173,1	198,1	32,0	536,6	–	1304,6
kamienie, piasek, żwir, gliny	2560,9	2216,4	344,4	1642,0	195,1	564,9	50,0	54,1
Produkty spożywcze, napoje i tytoń	1430,9	1031,0	399,9	165,3	630,8	308,0	286,5	–
Wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty skórzane	9,5	9,4	0,1	–	0,0	9,3	0,1	–

Tablica 8. OBROTY ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG RELACJI, KATEGORII I GRUP TOWAROWYCH ORAZ PORTÓW W 2016 R. (cd.)

KATEGORIE I GRUPY TOWAROWE	Ogółem	Wyładunek	Załadunek	W tym porty				
				Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
	w tysiącach ton							
<b>OGÓŁEM (dok.)</b>								
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji	767,6	565,0	202,6	25,2	157,2	458,2	124,1	–
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej	8416,7	2407,1	6009,5	3741,9	1702,6	870,8	2046,8	20,1
w tym ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej	6675,3	2108,6	4566,7	3010,1	1048,1	643,8	1955,4	14,8
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych. Paliwo jądrowe	3254,8	1473,9	1780,9	574,4	913,1	1405,7	14,4	327,3
Inne niemetaliczne wyroby mineralne	668,7	243,1	425,6	92,0	194,4	175,3	132,0	–
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia	2631,5	1603,4	1028,0	541,4	337,3	1515,7	235,4	0,4
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary	8,9	3,1	5,8	3,2	3,9	0,6	1,2	–
Sprzęt transportowy	1238,8	642,3	596,5	54,7	41,9	9,4	1132,5	–
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane	9,5	6,0	3,5	2,6	1,5	0,7	4,7	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady	105,7	60,0	45,7	89,6	–	16,0	–	–
Listy, paczki	0,1	0,1	0,0	–	0,1	–	0,0	–
Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów	193,3	104,2	89,1	190,5	0,9	–	1,9	–
Towary przewożone w ramach przeprowadzek mieszkaniowych i biurowych; bagaż i artykuły przewożone przez podróżnych; pojazdy silnikowe przewożone do naprawy; inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane	0,7	0,1	0,6	0,7	–	–	0,0	–
Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem	7184,5	3451,4	3733,1	215,9	2174,1	0,0	4794,5	–
Towary, których nie można zidentyfikować	11880,4	6263,1	5617,2	8020,1	3376,8	483,5	0,0	–
Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane	24,5	8,8	15,7	16,9	3,4	4,2	0,0	–
Nieznane	2772,0	1396,6	1375,3	289,1	2479,7	3,2	0,0	–
<b>W TYM MIĘDZYNARODOWY OBRÓT MORSKI</b>								
<b>OGÓŁEM</b>	<b>70804,3</b>	<b>39882,7</b>	<b>30921,6</b>	<b>31199,9</b>	<b>17379,0</b>	<b>8237,4</b>	<b>11882,5</b>	<b>1729,9</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa;	7053,8	2376,0	4677,8	1361,1	3925,8	1149,9	489,9	–
w tym zboża	6264,4	1849,6	4414,8	1064,4	3853,0	903,6	406,9	–
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny	18181,9	13077,9	5104,1	13795,2	1396,6	794,0	2146,9	22,7
w tym węgiel kamienny i brunatny	7617,0	4165,6	3451,4	4451,4	842,5	744,1	1529,9	22,7
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i torf	6604,7	5986,4	618,3	2145,8	233,4	1662,2	1143,4	1364,2

Tablica 8. OBROTY ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG RELACJI, KATEGORII I GRUP TOWAROWYCH ORAZ PORTÓW W 2016 R. (dok.)

KATEGORIE I GRUPY TOWAROWE	Ogółem	Wyładunek	Załadunek	W tym porty				
				Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
				w tysiącach ton				
<b>W TYM MIĘDZYNARODOWY OBRÓT MORSKI (dok.)</b>								
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i torf (dok.)								
w tym:								
minerały chemiczne i do produkcji nawozów (naturalne)	2072,1	1899,0	173,1	198,1	32,0	536,6	–	1304,6
kamień, piasek, żwir, gliny	2560,9	2216,4	344,4	1642,0	195,1	564,9	50,0	54,1
Produkty spożywcze, napoje i tytoń	1276,3	881,4	394,9	165,3	630,8	260,8	179,0	–
Wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty skórzane	9,5	9,4	0,1	–	0,0	9,3	0,1	–
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji	767,6	565,0	202,6	25,2	157,2	458,2	124,1	–
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej	6989,8	1752,9	5236,9	3632,1	1520,3	307,6	1483,1	15,3
w tym ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej	5248,4	1454,3	3794,1	2900,3	865,7	80,7	1391,7	10,0
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych. Paliwo jądrowe	3247,7	1471,9	1775,9	574,4	913,1	1403,5	14,4	327,3
Inne niemetaliczne wyroby mineralne	668,1	242,6	425,6	92,0	193,9	175,3	132,0	–
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia	2608,5	1594,9	1013,6	530,2	331,5	1510,2	234,9	0,4
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary	8,9	3,1	5,8	3,2	3,9	0,6	1,2	–
Sprzęt transportowy	1238,8	642,3	596,5	54,7	41,9	9,4	1132,5	–
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane	9,4	6,0	3,4	2,6	1,5	0,6	4,7	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady	105,7	60,0	45,7	89,6	–	16,0	–	–
Listy, paczki	0,1	0,1	0,0	–	0,1	–	0,0	–
Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów	193,3	104,2	89,1	190,5	0,9	–	1,9	–
Towary przewożone w ramach przeprowadzek mieszkaniowych i biurowych; bagaż i artykuły przewożone przez podróżnych; pojazdy silnikowe przewożone do naprawy; inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane	0,7	0,1	0,6	0,7	–	–	0,0	–
Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem	7184,5	3451,4	3733,1	215,9	2174,1	0,0	4794,5	–
Towary, których nie można zidentyfikować	11858,6	6251,9	5606,7	8015,4	3371,0	472,2	0,0	–
Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane	24,5	8,8	15,7	16,9	3,4	4,2	0,0	–
Nieznanne	2772,0	1396,6	1375,3	289,1	2479,7	3,2	0,0	–

Tablica 9. KONTENERY W MIĘDZYNARODOWYM OBROCIĘ MORSKIM

PORTY a – sztuki b – TEU		Ogółem		Wyładunek (przywóz)		Załadunek (wywóz)		
		z ładunkami	puste	z ładunkami	puste	z ładunkami	puste	
<b>OGÓŁEM</b>	<b>2015</b>	a	<b>863268</b>	<b>232671</b>	<b>452806</b>	<b>79872</b>	<b>410462</b>	<b>152799</b>
		b	<b>1426598</b>	<b>363658</b>	<b>725519</b>	<b>142099</b>	<b>701079</b>	<b>221559</b>
	<b>2016</b>	a	<b>1117870</b>	<b>266213</b>	<b>585893</b>	<b>82387</b>	<b>531977</b>	<b>183826</b>
		b	<b>1889231</b>	<b>411861</b>	<b>961602</b>	<b>150513</b>	<b>927629</b>	<b>261349</b>
Gdańsk		a	784445	153387	425855	36548	358590	116839
		b	1331720	225877	714823	56344	616897	169533
Gdynia		a	299946	96671	141359	38886	158587	57785
		b	498217	157614	217230	78977	280988	78637
Szczecin		a	31963	15125	18156	6345	13807	8780
		b	56288	26611	28512	14006	27776	12605
Świnoujście		a	1516	1030	523	608	993	422
		b	3007	1760	1038	1186	1968	574

Tablica 10. OBRÓT ŁADUNKÓW TRANZYTOWYCH WEDŁUG RELACJI, PORTÓW I GRUP ŁADUNKOWYCH

WYSZCZEGÓLNIENIE		Tranzyt ogółem			Tranzyt morsko-ładowy i łądowo-morski			Tranzyt morski		
		razem	wyładunek (przywóz)	załadunek (wywóz)	razem	morsko-ładowy przywóz	łądowo-morski wywóz	razem	wyładunek (przywóz)	załadunek (wywóz)
		w tysiącach ton								
<b>OGÓŁEM</b>	<b>2015</b>	<b>10425,2</b>	<b>6712,8</b>	<b>3712,4</b>	<b>5947,8</b>	<b>4411,9</b>	<b>1535,8</b>	<b>4477,5</b>	<b>2300,9</b>	<b>2176,6</b>
	<b>2016</b>	<b>11738,4</b>	<b>6062,8</b>	<b>5675,6</b>	<b>5842,6</b>	<b>3102,7</b>	<b>2739,9</b>	<b>5895,9</b>	<b>2960,2</b>	<b>2935,7</b>
Elbląg		44,2	19,5	24,7	44,2	19,5	24,7	–	–	–
Gdańsk		7963,3	3823,1	4140,2	2488,5	1087,7	1400,8	5474,8	2735,4	2739,4
Gdynia		690,8	310,1	380,8	294,1	109,5	184,7	396,7	200,6	196,1
Szczecin		1331,1	877,1	454,0	1306,8	852,9	453,9	24,3	24,2	0,1
Świnoujście		1709,0	1033,1	675,9	1709,0	1033,1	675,9	–	–	–
Masowe ciekłe		2461,1	990,1	1471,0	2461,1	990,1	1471,0	–	–	–
w tym ropa naftowa		2349,3	990,1	1359,3	2349,3	990,1	1359,3	–	–	–
Masowe suche		1184,7	919,7	265,0	1181,8	918,4	263,4	2,9	1,4	1,5
w tym:										
rudny i złom		287,9	273,8	14,0	285,1	272,5	12,7	2,7	1,4	1,4
węgiel i koks		563,5	490,9	72,6	563,5	490,9	72,6	–	–	–
Kontenery duże		5878,6	2942,6	2936,0	9,8	8,0	1,8	5868,8	2934,6	2934,2
ładunki toczne		1250,6	513,8	736,8	1250,6	513,8	736,8	–	–	–
ładunki toczne samobieżne		937,6	295,2	642,5	937,6	295,2	642,5	–	–	–
ładunki toczne niesamobieżne		312,9	218,6	94,3	312,9	218,6	94,3	–	–	–
Pozostałe ładunki drobnicowe		963,5	696,6	266,8	939,3	672,4	266,8	24,2	24,2	–
w tym wyroby z żelaza i stali		751,6	491,0	260,6	751,6	491,0	260,6	–	–	–

Tablica 11. STATKI TRANSPORTOWE WCHODZĄCE DO PORTÓW MORSKICH W 2016 R.

KRAJ BANDERY		Ogółem	W tym porty				
a – liczba statków	b – pojemność netto (NT) w tys.		Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
<b>OGÓŁEM</b>							
<b>OGÓŁEM</b>	a	<b>18963</b>	<b>3292</b>	<b>3970</b>	<b>2946</b>	<b>5545</b>	<b>317</b>
	b	<b>89086,9</b>	<b>23420,1</b>	<b>27969,6</b>	<b>5725,9</b>	<b>30637,1</b>	<b>782,5</b>
<b>W TYM RUCH MIĘDZYNARODOWY</b>							
<b>RAZEM</b>	a	<b>13641</b>	<b>2338</b>	<b>3076</b>	<b>2359</b>	<b>4862</b>	<b>265</b>
	b	<b>86115,8</b>	<b>22654,2</b>	<b>27509,6</b>	<b>5153,8</b>	<b>29788,6</b>	<b>747,6</b>
Polska	a	460	83	41	62	2	3
	b	159,1	30,7	12,2	24,8	0,6	2,9
Obce	a	13181	2255	3035	2297	4860	262
	b	85956,7	22623,5	27497,4	5129,1	29788,0	744,6
w tym:							
Antigua i Barbuda	a	1106	289	327	411	42	22
	b	2869,2	923,9	1123,9	713,8	66,6	28,8
Bahamy	a	2635	248	331	76	1934	36
	b	25092,1	2742,5	5144,3	218,9	16667,3	310,4
Barbados	a	91	19	24	37	4	2
	b	131,9	28,9	33,7	53,0	6,8	2,5
Cypr	a	1999	136	181	156	1509	12
	b	11718,9	800,9	592,5	427,0	9877,5	15,9
Dania	a	239	123	46	54	11	2
	b	4378,4	4228,3	63,9	54,2	29,6	1,7
Finlandia	a	262	40	161	25	32	1
	b	779,2	128,3	554,4	34,7	58,8	1,2
Gibraltar	a	284	64	86	93	30	5
	b	705,2	139,7	300,3	196,8	56,8	6,5
Holandia	a	1066	156	322	517	48	16
	b	2729,5	323,7	1386,1	867,0	117,3	27,7
Liberia	a	298	127	122	30	18	1
	b	4146,9	1879,5	1629,1	235,8	397,4	5,0
Malta	a	476	168	140	126	21	14
	b	2852,5	1207,1	1147,1	321,2	108,1	59,3
Niemcy	a	1549	66	53	88	965	12
	b	1998,0	834,4	314,4	79,8	684,8	9,6
Norwegia	a	262	62	65	73	36	1
	b	1085,1	457,5	342	124,7	134,4	1,7
Panama	a	172	38	66	46	12	8
	b	2952,3	971,4	1283,3	408,7	237,4	49,8
Rosja	a	248	51	36	91	1	68
	b	352,5	79,4	64,1	138,0	0,6	69,3
Singapur	a	144	69	56	14	5	–
	b	3105,7	2370,2	535,9	126,4	73,2	–
St. Vincent i Grenadyny	a	173	45	36	54	9	16
	b	155,1	34,3	29,2	61,4	4,8	15,3



Tablica 11. STATKI TRANSPORTOWE WCHODZĄCE DO PORTÓW MORSKICH W 2016 R. (dok.)

KRAJ BANDERY a – liczba statków b – pojemność netto (NT) w tys.		Ogółem	W tym porty				
			Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
<b>W TYM RUCH MIĘDZYNARODOWY (dok.)</b>							
Szwecja	a	545	89	372	12	71	–
	b	8154,1	616,6	7215,7	12,7	308,7	–
Wielka Brytania	a	425	67	313	34	4	7
	b	2576,6	350,6	2005,6	135,4	41,7	43,3
Wyspy Marshalla	a	186	91	59	19	15	2
	b	2587,2	1159,4	852,4	113,2	438,6	23,5
Wyspy Owcze	a	165	61	9	34	61	–
	b	395,7	239,3	9,8	59,6	87,0	–

Tablica 12. RUCH PASAŻERÓW W WYBRANYCH PORTACH MORSKICH WEDŁUG KRAJU ROZPOCZĘCIA LUB ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY

KRAJ ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY	Ogółem		Przyjazdy		Wyjazdy	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
<b>OGÓŁEM</b>						
<b>OGÓŁEM</b>	<b>2421267</b>	<b>2601600</b>	<b>1204581</b>	<b>1296521</b>	<b>1216686</b>	<b>1305079</b>
Ruch krajowy	569969	668140	284915	334020	285054	334120
Ruch międzynarodowy	1851298	1933460	919666	962501	931632	970959
w tym:						
Afryka	356	4	3	–	353	4
Ameryka Północna	2	–	–	–	2	–
Ameryka Środkowa i Południowa	12	8	12	8	–	–
Azja	8	4	1	1	7	3
Europa	1850918	1933442	919650	962491	931268	970951
kraje Unii Europejskiej	1846927	1929129	917656	960337	929271	968792
w tym:						
Belgia	8	2	6	2	2	–
Dania	28176	32492	14029	16225	14147	16267
Estonia	9	17	8	15	1	2
Finlandia	846	1365	440	613	406	752
Hiszpania	10	6	7	2	3	4
Holandia	22	2	11	2	11	–
Litwa	9	12	8	7	1	5
Łotwa	6	5	1	–	5	5
Niemcy	138006	146308	72663	76843	65343	69465
Szwecja	1679781	1748900	830453	866614	849328	882286
Wielka Brytania	38	18	30	14	8	4
pozostałe kraje europejskie	3991	4313	1994	2154	1997	2159
w tym:						
Rosja	3961	4303	1977	2148	1984	2155

Tablica 12. RUCH PASAŻERÓW W WYBRANYCH PORTACH MORSKICH WEDŁUG KRAJU ROZPOCZĘCIA LUB ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY (cd.)

KRAJ ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY	Ogółem		Przyjazdy		Wyjazdy	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
<b>GDAŃSK</b>						
<b>Razem</b>	<b>200121</b>	<b>228388</b>	<b>92273</b>	<b>103505</b>	<b>107848</b>	<b>124883</b>
Ruch krajowy	92145	124800	39433	51848	52712	72952
Ruch międzynarodowy	107976	103588	52840	51657	55136	51931
Afryka	9	1	3	–	6	1
Ameryka Północna	1	–	–	–	1	–
Ameryka Środkowa i Południowa	4	–	4	–	–	–
Azja	1	1	1	1	–	–
Europa	107961	103586	52832	51656	55129	51930
kraje Unii Europejskiej	107936	103580	52812	51652	55124	51928
w tym:						
Dania	20	3	9	–	11	3
Estonia	1	–	–	–	1	–
Francja	3	–	–	–	3	–
Hiszpania	2	3	1	1	1	2
Holandia	9	1	6	1	3	–
Irlandia	2	–	–	–	2	–
Litwa	6	4	5	3	1	1
Łotwa	2	1	–	–	2	1
Niemcy	24	5	9	5	15	–
Szwecja	107827	103549	52749	51630	55078	51919
Wielka Brytania	32	12	29	12	3	–
pozostałe kraje europejskie	25	6	20	4	5	2
w tym:						
Rosja	4	–	4	–	–	–
<b>GDYNIA</b>						
<b>Razem</b>	<b>709217</b>	<b>733577</b>	<b>348464</b>	<b>360938</b>	<b>360753</b>	<b>372639</b>
Ruch krajowy	104967	120861	47099	54531	57868	66330
Ruch międzynarodowy	604250	612716	301365	306407	302885	306309
Afryka	9	1	–	–	9	1
Ameryka Środkowa i Południowa	8	6	8	6	–	–
Azja	7	3	–	–	7	3
Europa	604226	612706	301357	306401	302869	306305
kraje Unii Europejskiej	600273	608404	299384	304253	300889	304151
w tym:						
Dania	3	2	–	2	3	–
Estonia	6	16	6	14	–	2
Finlandia	842	1365	437	613	405	752
Hiszpania	5	1	3	1	2	–
Holandia	1	–	–	–	1	–
Litwa	2	3	2	3	–	–
Niemcy	7	6	1	2	6	4
Szwecja	599403	607006	298934	303616	300469	303390
Wielka Brytania	–	5	–	2	–	3
pozostałe kraje europejskie	3953	4302	1973	2148	1980	2154
w tym Rosja	3944	4301	1972	2148	1972	2153

Tablica 12. RUCH PASAŻERÓW W WYBRANYCH PORTACH MORSKICH WEDŁUG KRAJU ROZPOCZĘCIA LUB ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY (cd.)

KRAJ ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY	Ogółem		Przyjazdy		Wyjazdy	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
<b>SZCZECIN</b>						
<b>Razem</b>	<b>1267</b>	<b>910</b>	<b>1148</b>	<b>877</b>	<b>119</b>	<b>33</b>
Ruch krajowy	38	22	9	8	29	14
Ruch międzynarodowy	1229	888	1139	869	90	19
w tym:						
Ameryka	1	2	–	2	1	–
Europa	1226	884	1139	866	87	18
kraje Unii Europejskiej	1225	879	1138	864	87	15
w tym:						
Belgia	2	2	2	2	–	–
Dania	11	4	–	2	11	2
Estonia	2	1	2	1	–	–
Hiszpania	–	2	–	–	–	2
Holandia	10	1	5	1	5	–
Litwa	–	3	–	1	–	2
Łotwa	–	1	–	–	–	1
Niemcy	1182	858	1125	852	57	6
Szwecja	2	6	–	5	2	1
Wielka Brytania	6	1	1	–	5	1
pozostałe kraje europejskie	1	5	1	2	–	3
<b>ŚWINUJŚCIE</b>						
<b>Razem</b>	<b>1047063</b>	<b>1116557</b>	<b>519145</b>	<b>553220</b>	<b>527918</b>	<b>563337</b>
Ruch krajowy	656	267	79	71	577	196
Ruch międzynarodowy	1046407	1116290	519066	553149	527341	563141
Afryka	338	2	–	–	338	2
Europa	1046069	1116288	519066	553149	527003	563139
kraje Unii Europejskiej	1046057	1116288	519066	553149	526991	563139
w tym:						
Dania	1	3	–	1	1	2
Litwa	1	2	1	–	–	2
Niemcy	73499	77944	40292	41785	33207	36159
Szwecja	972549	1038339	478770	511363	493779	526976
pozostałe kraje europejskie	12	–	–	–	12	–
<b>POLICE</b>						
<b>Razem</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>–</b>	<b>10</b>	<b>12</b>
Ruch krajowy	15	9	6	–	9	9
Ruch międzynarodowy / Łotwa	1	3	–	–	1	3
<b>DARŁOWO</b>						
<b>Razem / Ruch międzynarodowy / Dania</b>	<b>1024</b>	<b>–</b>	<b>512</b>	<b>–</b>	<b>512</b>	<b>–</b>
<b>FROMBORK</b>						
<b>Razem / Ruch krajowy</b>	<b>56226</b>	<b>48999</b>	<b>28269</b>	<b>24560</b>	<b>27957</b>	<b>24439</b>
<b>HEL</b>						
<b>Razem / Ruch krajowy</b>	<b>183974</b>	<b>227235</b>	<b>95686</b>	<b>117451</b>	<b>88288</b>	<b>109784</b>

Tablica 12. RUCH PASAŻERÓW W WYBRANYCH PORTACH MORSKICH WEDŁUG KRAJU ROZPOCZĘCIA LUB ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY (dok.)

KRAJ ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY	Ogółem		Przyjazdy		Wyjazdy	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
<b>KOŁOBRZEG</b>						
Razem / Ruch międzynarodowy / Dania	27117	32480	13508	16220	13609	16260
<b>KRYNICA MORSKA</b>						
Razem / Ruch krajowy	56226	48999	27957	24439	28269	24560
<b>MIĘDZYDROJE</b>						
Razem	63094	66991	31813	34394	31281	32597
Ruch krajowy	627	266	577	195	50	71
Ruch międzynarodowy / Niemcy	62467	66725	31236	34199	31231	32526
<b>SOPOT</b>						
Razem / Ruch krajowy	74385	95706	45410	60352	28975	35354
<b>TRZEBIEŻ</b>						
Razem / Ruch międzynarodowy / Niemcy	827	770	–	–	827	770
<b>WŁADYSŁAWOWO</b>						
Razem / Ruch krajowy	710	976	390	565	320	411

Tablica 13. MORSKIE ŁODZIE RYBACKIE W POLSCE WEDŁUG WOJEWÓDZTW W 2016 R. <sup>a</sup>  
Stan w dniu 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	Liczba jednostek		Pojemność brutto		Moc silnika	
	w szt.	2015 = 100	(GT)	2015 = 100	(kW)	2015 = 100
<b>OGÓŁEM</b>	<b>713</b>	<b>97,3</b>	<b>4084</b>	<b>91,2</b>	<b>28818</b>	<b>93,8</b>
Województwo pomorskie	343	97,7	1783	92,8	12551	94,5
Województwo warmińsko-mazurskie	63	100,0	128	100,9	2329	100,6
Województwo zachodniopomorskie	307	96,2	2174	89,5	13939	92,2

<sup>a</sup> Rybackie łodzie motorowe i wiosłowe, z wyłączeniem łodzi pomocniczych.  
Źródło: Morski Instytut Rybacki w Gdyni. Dane wstępne, mogą ulec zmianie.

Tablica 14. MORSKIE KUTRY RYBACKIE W POLSCE WEDŁUG WOJEWÓDZTW W 2016 R.  
Stan w dniu 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	Liczba jednostek		Pojemność brutto		Moc silnika	
	w szt.	2015 = 100	(GT)	2015 = 100	(kW)	2015 = 100
<b>OGÓŁEM</b>	<b>126</b>	<b>90,6</b>	<b>12069</b>	<b>96,7</b>	<b>34339</b>	<b>94,7</b>
Województwo pomorskie	94	92,2	8621	96,8	25368	95,1
Województwo warmińsko-mazurskie	–	–	–	–	–	–
Województwo zachodniopomorskie	32	86,5	3448	96,2	8971	93,8

## Uwagi metodyczne

**Nośność statku (DWT)** oznacza różnicę w tonach pomiędzy wypornością statku do letniej linii wodnej ładunkowej w wodzie przy ciężarze właściwym 1,025 oraz całkowitą wagą statku, tj. wypornością w tonach statku bez ładunku, paliwa, oleju smarowego, balastu, świeżej wody i wody pitnej w zbiornikach, przedmiotów użytkowych, jak również pasażerów, załogi i ich mienia (własności).

**Pojemność brutto (GT)**<sup>1</sup> – jest to miara całkowitej pojemności zamkniętych pomieszczeń statku wewnątrz kadłuba i nadbudówek.

**Skompensowana pojemność brutto (CGT)**, służy do oceny wydajności stoczni; przeliczenia pojemności brutto (GT) na skompensowaną pojemność brutto (CGT) dokonuje się wg następującej formuły:  $CGT=A*GT^B$ , gdzie parametr A reprezentuje wpływ typu statku, parametr B uwzględnia wpływ wielkości statku na nakład pracy potrzebny do zbudowania jednej tony brutto. Tabela z wartościami parametrów A i B została opublikowana przez Dyrektoriat ds. Nauki, Technologii i Przemysłu OECD w listopadzie 2006 r. ( $0<B<1$ ).

**Pojemność netto (NT)**<sup>1</sup> – jest to miara pojemności użytkowej statku, tj. zamkniętych pomieszczeń przystosowanych do przewozu ładunków (w tym pasażerów), które zostały włączone do pojemności brutto.

Podstawę do obliczenia pojemności (tonażu) statku według powyższej Konwencji stanowi pomiar pojemności wszystkich zamkniętych przestrzeni statku przeprowadzony w metrach sześciennych, skorygowany następnie odpowiednim współczynnikiem.

Dane o **przewozach morską i przybrzeżną flotą transportową** obejmują przewozy ładunków i pasażerów dokonane przez polskich przewoźników w rejsach zakończonych w roku sprawozdawczym statkami własnymi i statkami dzierżawionymi pływającymi pod banderą polską lub obcą.

Do przewozów w **żegludze regularnej** zalicza się przewozy statkami liniowymi kursującymi według ustalonego i ogłoszonego rozkładu podróży na określonej z góry trasie i zawijającymi do portów określonych w rozkładzie podróży.

Do przewozów w **żegludze nieregularnej** zalicza się przewozy statkami kursującymi bez ogłoszonego rozkładu podróży i kierowanymi zgodnie z aktualnymi potrzebami przewozowymi.

**Żegluga bliskiego zasięgu** obejmuje przewozy w zasięgu bałtyckim i europejskim, natomiast **żegluga dalekiego zasięgu** obejmuje przewozy w zasięgu oceanicznym.

Do **przewozów w zasięgu bałtyckim** zalicza się przewozy statkami kursującymi na trasach obejmujących porty Morza Bałtyckiego aż do linii Kristiansand (Norwegia) – Skagen (Dania).

Do **przewozów w zasięgu europejskim** zalicza się przewozy statkami kursującymi na trasach obejmujących porty europejskie (z wyjątkiem portów leżących w zasięgu bałtyckim), azjatyckie porty Morza Czarnego i Morza Śródziemnego oraz porty Afryki Północnej do szerokości portu Casablanca włącznie.

Do **przewozów w zasięgu oceanicznym** zalicza się przewozy statkami kursującymi na trasach wykraczających poza zasięg bałtycki i europejski.

Do **żeglugi przybrzeżnej** zalicza się żeglugę w odległości nie większej niż 20 mil morskich od brzegu w rejonie Morza Bałtyckiego.

**Źródłem danych** dla informacji dotyczących **portów morskich** jest badanie zgodne z wymogami Unii Europejskiej, prowadzone od 1 maja 2004 r. na podstawie Formularza ewidencyjnego w transporcie morskim. Składany jest on przez przedstawiciela statku (najczęściej agenta) w kapitanacie lub bosmanacie portu. W badaniu nie uwzględnia się statków o pojemności brutto (GT) poniżej 100 ani przywiezionych bądź wywiezionych przez nie ładunków (w tym pasażerów). Dane z tego badania mają charakter wstępny i mogą ulec zmianie.

**Dane o obrotach ładunkowych w portach morskich** obejmują łączną ilość masy ładunkowej przemieszczonej przez port w danym okresie czasu.

**Międzynarodowy obrót morski** to łączna ilość ładunków, będących przedmiotem międzynarodowej wymiany handlowej, przemieszczonych przez port w relacjach z portami zagranicznymi.

<sup>1</sup> Zgodnie z Międzynarodową Konwencją o Pomierzaniu Pojemności statków z 1969 r.

**Krajowy obrót morski (kabotaż)** – tj. ładunki przewożone drogą morską w obrocie pomiędzy polskimi portami morskimi.

**Źródłem danych** dla informacji dotyczących tranzytu są sprawozdania o obrotach ładunkowych składane przez podmioty dokonujące przeładunku ładunków w portach morskich.

**Drobnica** – różnego rodzaju ładunki, które można policzyć, w opakowaniu lub bez, o różnych kształtach, transportowane w mniejszych partiach lub jako pojedyncze przesyłki zarówno wyroby gotowe jak i półfabrykaty.

**Kontener** jest to pojemnik przeznaczony do wielokrotnego przewożenia towarów, bez potrzeby ich przeładowania przy zmianie środka transportu, wyposażony w urządzenia umożliwiające łatwy transport i przeładunek, przystosowany do piętrzenia, odporny na warunki przewozu, mający możliwie znormalizowane wymiary, które najczęściej wynoszą: szerokość i wysokość 8 stóp (lub 8 stóp x 8 stóp 6 cali), długości 10, 20, 30 lub 40 stóp (Standardy ISO). Kategoria ładunkowa „kontenery” obejmuje tylko tzw. kontenery duże, tj. o długości 20 stóp lub dłuższych, kontenery mniejsze (krótsze niż 20 stóp) zaliczane są do pozostałych ładunków drobnicowych.

**Ładunki toczne/ro-ro** – ładunki drobnicowe przeładowane systemem roll-on, roll-off np. samochody ciężarowe z ładunkiem lub bez, wagony z ładunkiem lub bez, ładunki na rolltrailerach (podwoziach niskich).

Kryterium klasyfikacji ładunków tocznych do poszczególnych grup ładunkowych jest „najbardziej zewnętrzna” jednostka ładunkowa; np. kontener wjeżdżający na statek na wagonie kolejowym jest wykazywany jako wagon, a nie jako kontener.

Informacje o kontenerach zawarte w tablicach 6, 7, 9 i 10 odnoszą się do tzw. kontenerów dużych, tj. o długości 20 stóp lub dłuższych.

**TEU** – jednostka standardowa odpowiadająca pojemności 20-stopowego kontenera (1 TEU = 1 kontener 20-stopowy), służąca do przeliczania kontenerów o różnej długości oraz do opisywania i porównywania statków lub terminali kontenerowych.

**Międzynarodowy ruch pasażerów** dotyczy wszystkich pasażerów, dla których dany port jest portem początkowym lub docelowym podróży zagranicznej. Nie obejmuje natomiast tych pasażerów, którzy znajdowali się na statku cumującym w danym porcie (np. na statku – wycieczkowcu), ale którzy nie zakończyli podróży.

Do **ryb morskich**, czyli takich, które całe życie spędzają w wodach morskich, zaliczono następujące gatunki: dorsze, szproty, śledzie, ryby płaskie (stornie, gładzice, halibuty, niegładzice oraz turboty), dobijaki, karmazyny, zębacze, ostroboki, makrele, sardynele, sardynki, beryksy, bramy, kielce, pałasze, plamiaki, morszczuki, czarniaki, witlinki oraz belony.

Do **ryb dwuśrodowiskowych**, czyli takich, które w ciągu życia zmieniają jeden raz lub wielokrotnie swoje środowisko najczęściej z morskiego na śródlądowe lub odwrotnie, zaliczono następujące gatunki: łososie, pstrągi tęczowe, sieje, stynki, trocie wędrowne i węgorze.

Do **ryb słodkowodnych**, czyli takich, które spędzają życie w wodach słodkich i słonawych zaliczono: płocie, leszcze, sandacze, szczupaki, ciosy, węgorzyce, krąpie, karasie, miętusy i okonie.

**Łódź rybacka** – to statek rybacki o długości nie większej niż 15 m.

**Kuter rybacki** – jest to statek rybacki przeznaczony lub używany do rybołówstwa morskiego na obszarze Morza Bałtyckiego, o długości powyżej 15m.

**Trawler dalekomorski** – to statek rybacki przystosowany do połowu ryb dennych przy pomocy włoków dennych i pelagicznych (do połowu w toni) ciągniętych za statkiem, oraz dopuszczony do żeglugi nieograniczonej.