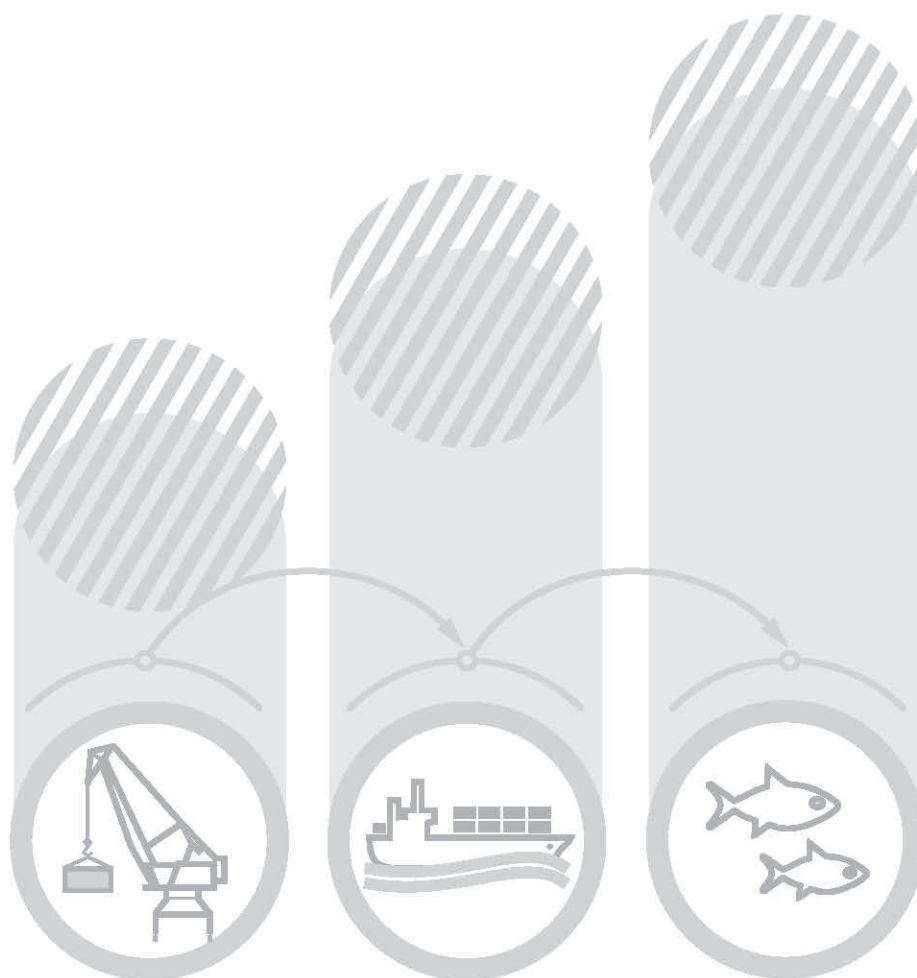


Gospodarka morska w Polsce w latach 2015 i 2016

The maritime economy in Poland in years 2015 and 2016



Gospodarka morską w Polsce w latach 2015 i 2016

The maritime economy in Poland in years 2015 and 2016

Główny Urząd Statystyczny Statistics Poland

Urząd Statystyczny w Szczecinie Statistical Office in Szczecin

Warszawa, Szczecin 2017

Opracowanie merytoryczne:

Content-related works

Urząd Statystyczny w Szczecinie, Ośrodek Statystyki Morskiej
Statistical Office in Szczecin, Marine Statistics Centre

Pod kierunkiem:

Supervised by:

Magdaleny Wegner

Zespół autorski:

Editorial team:

Anna Bilska, Mirosława Brzezińska, Jolanta Janik, Lidia Leśniowska, Aniela Litke, Marzena Rodziewicz,
Joanna Urbańska, Monika Żabowska

Prace redakcyjne:

Editorial work:

Ewa Kacperczyk, Beata Rzymek

Tłumaczenie:

Translation:

Marzena Rodziewicz

Skład komputerowy i opracowanie graficzne:

Typesetting and graphics:

Ireneusz Romanko

ISSN 2450-0178

Publikacja dostępna na:

Publications available on website:

<http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/>

Przy publikowaniu danych GUS prosimy o podanie źródła.

When publishing the CSO data — please indicate the source.



Zakład Wydawnictw
Statystycznych

00-925 WARSZAWA, AL. NIEPODLEGŁOŚCI 208
Informacje w sprawach sprzedaży publikacji – tel.: (22) 608 32 10, 608 38 10
Zam. 542/2017/nakł. 250

Przedmowa

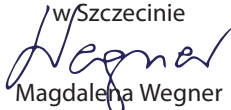
Dostęp do morza ma strategiczne znaczenie zarówno dla bezpieczeństwa jak i rozwoju społeczno-gospodarczego państwa. Dokument *Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)* wskazuje, że w ostatnich dziesięcioleciach w polskiej gospodarce morskiej zachodziły zmiany pod wpływem uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych. Tradycyjne sektory gospodarki morskiej zmieniły znaczenie i kierunki rozwoju.


Na przestrzeni ostatnich lat w gospodarce morskiej zaczęto odchodzić od podejścia sektorowego postrzegając poszczególne jej dziedziny jako całość, która tworzy zintegrowany system. Coraz większą uwagę zwraca się na zrównoważony rozwój regionów nadmorskich, który przyczynia się do podniesienia poziomu życia na tych terenach. Gospodarka morska jest jednym z najważniejszych elementów współczesnego światowego systemu gospodarczego.

Integralne części gospodarki morskiej to: działalność portów morskich, rybołówstwo, przemysł stoczniowy, eksploatacja zasobów wszechoceanu, turystyka i rekreacja oraz administracja, szkolnictwo i nauka oraz ratownictwo morskie.

Publikacja *Gospodarka morska w Polsce w latach 2015 i 2016* przedstawia wybrane najważniejsze rodzaje działalności morskiej, na tle tendencji od 2005 r. Do publikacji włączono po raz pierwszy statystyczną analizę działalności turystyki morskiej i przybrzeżnej.

Przekazując do rąk Państwa opracowanie *Gospodarka morska w Polsce w latach 2015 i 2016* pragnę podziękować wszystkim współpracującym osobom i instytucjom, które przyczyniły się do wzbogacenia prezentowanych w niej treści. Będziemy wdzięczni za każdą sugestię dotyczącą zawartości publikacji oraz zakresu prowadzonych badań statystycznych.

Dyrektor
Urzędu Statystycznego
w Szczecinie

Magdalena Wegner

Prezes
Głównego Urzędu Statystycznego

dr Dominik Rozkrut

Szczecin, listopad 2017 r.

Foreword


Access to sea is of strategic importance for both the safety, security and socio-economic development of the state. It is pointed out in *Maritime Policy of the Republic of Poland until 2020 (with perspective until 2030)* that the changes to Polish maritime economy in recent decades resulted from external and internal conditions. The traditional maritime sectors modified their role and directions of growth.


Over the recent years a sectoral approach in maritime economy was gradually replaced by an integrated approach treating particular domains as a whole to constitute an integrated system. An increasing attention is being given to sustainable growth in coastal regions which contributes to raising living standards in these areas. Maritime economy is one of the most substantial segments of the contemporary global economic system.

The integral parts of maritime economy include seaports activity, fisheries, shipbuilding and shiprepair, exploitation of the world ocean resources, tourism and recreation, administration, education, science and salvage.

Maritime economy in Poland in 2015 and 2016 presents selected kinds of maritime activities compared to tendencies since the year 2005. For the first time the publication was extended by a statistical analysis of maritime and coastal tourism.

Handing over Maritime economy in Poland in 2015 and 2016, I would like to express my gratitude to all co-operating persons and institutions whose contribution enriched contents presented in this publication. We would be grateful for any suggestions concerning contents of the publication as well as the scope of conducted statistical surveys.

Director
of the Statistical Office
in Szczecin

Magdalena Wegner

President
Statistics Poland

Dominik Rozkrut, Ph. D.

Szczecin, November 2017

Spis treści

Contents

Przedmowa	3
<i>Foreword</i>	4
Objaśnienia znaków umownych. Ważniejsze skróty	6
<i>Symbols. Major abbreviations</i>	6
Skróty nazw państw	7
<i>Abbreviations of country names</i>	7
Synteza	9
<i>Executive summary</i>	13
Lista rozdziałów	
<i>List of chapters</i>	
1. Struktura przestrzenno-funkcjonalna gospodarki morskiej	15
1. <i>Spatial and functional structure of maritime economy</i>	15
2. Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w podmiotach gospodarki morskiej	17
2. <i>Entities, employees and remuneration in maritime economy</i>	17
3. Inwestycje i środki trwałe. Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów	23
3. <i>Investments, fixed assets. Selected economic rates and ratios on entities</i>	23
4. Porty morskie	33
4. <i>Seaports</i>	33
5. Żegluga morska i przybrzeżna	65
5. <i>Maritime and coastal shipping</i>	65
6. Przemysł stoczniowy	85
6. <i>Shipbuilding and shiprepair industry</i>	85
7. Gospodarka rybna	91
7. <i>Fishing economy</i>	91
8. Szkolnictwo morskie i nauka	99
8. <i>Maritime education and science</i>	99
9. Turystyka morska i przybrzeżna	105
9. <i>Coastal and maritime tourism</i>	105
10. Przegląd międzynarodowy	113
10. <i>International review</i>	113
Uwagi metodyczne	127
<i>Methodological notes</i>	137

Objaśnienie znaków umownych

Symbols

Symbol Symbol	Opis Description
Kreska (-)	zjawisko nie wystąpiło. <i>magnitude zero.</i>
Zero (0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,5. <i>magnitude not zero, but less than 0.5 of a unit.</i>
(0,0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,05. <i>magnitude not zero, but less than 0.05 of a unit.</i>
Kropka (.)	zupełny brak informacji albo brak informacji wiarygodnych. <i>data not available or not reliable.</i>
Znak #	oznacza, że dane nie mogą być opublikowane ze względu na konieczność zachowania tajemnicy statystycznej w rozumieniu ustawy o statystyce publicznej. <i>data may not be published due to the necessity of maintaining statistical confidentiality in accordance with the Law on Public Statistics.</i>
„W tym” “Of which”	oznacza, że nie podaje się wszystkich składników sumy. <i>indicates that not all elements of the sum are given.</i>
Comma (,)	used in figures to represent the decimal point

Objaśnienie skrótów

Abbreviations

Skrót Abbreviation	Znaczenie Meaning
tys. <i>thous.</i>	tysiąc <i>thousand</i>
mln <i>mln</i>	milion <i>million</i>
mld <i>bn</i>	miliard <i>billion</i>
zł <i>zl</i>	złoty <i>zloty</i>
t	tona <i>tonne</i>
DWT	nośność statku <i>deadweight tonnage</i>
GT	pojemność statku brutto <i>gross tonnage</i>
CGT	skompensowana pojemność statku <i>compensated gross tonnage</i>
NT	pojemność statku netto <i>net tonnage</i>
TEU	jednostka standardowa, odpowiadająca pojemności 20-stopowego kontenera ISO <i>twenty-foot equivalent unit</i>
kW	kilowat <i>kilowatt</i>
p.proc. <i>pp</i>	punkt procentowy <i>percentage point</i>
tabl.	tablica <i>table</i>

Objaśnienie skrótów (dok.)*Abbreviations (cont.)*

Skrót <i>Abbreviation</i>	Znaczenie <i>Meaning</i>
cd. <i>cont.</i>	ciąg dalszy <i>continued</i>
dok. <i>cont.</i>	dokończenie <i>continued</i>
Dz. U.	Dziennik Ustaw <i>Journal of Laws</i>
poz.	pozycja
r.	rok
EUROSTAT	Urząd Statystyczny Unii Europejskiej <i>Statistical Office of the European Union</i>
FAO	Organizacja Narodów Zjednoczonych do spraw Wyżywienia i Rolnictwa <i>Food and Agriculture Organization of the United Nations</i>
OECD	Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju <i>Organization for Economic Cooperation and Development</i>
UE <i>EU</i>	Unia Europejska <i>European Union</i>

Skróty nazw państw*Abbreviations of country names*

Symbol <i>Symbol</i>	Kraje Europejska	States in Europe
BE	Belgia	<i>Belgium</i>
BG	Bułgaria	<i>Bulgaria</i>
HR	Chorwacja	<i>Croatia</i>
CY	Cypr	<i>Cyprus</i>
DK	Dania	<i>Denmark</i>
EE	Estonia	<i>Estonia</i>
FI	Finlandia	<i>Finland</i>
FR	Francja	<i>France</i>
EL	Grecja	<i>Greece</i>
ES	Hiszpania	<i>Spain</i>
NL	Holandia	<i>Netherlands</i>
IE	Irlandia	<i>Ireland</i>
IS	Islandia	<i>Iceland</i>
LT	Litwa	<i>Lithuania</i>
LV	Łotwa	<i>Latvia</i>
MT	Malta	<i>Malta</i>
DE	Niemcy	<i>Germany</i>
NO	Norwegia	<i>Norway</i>

Skróty nazw państw (dok.)*Abbreviations of country names (cont.)*

Symbol <i>Symbol</i>	Kraje Europejska	States in Europe
PL	Polska	<i>Poland</i>
PT	Portugalia	<i>Portugal</i>
RU	Rosja	<i>Russia</i>
RO	Rumunia	<i>Romania</i>
SI	Słowenia	<i>Slovenia</i>
CH	Szwajcaria	<i>Switzerland</i>
TR	Turcja	<i>Turkey</i>
HU	Węgry	<i>Hungary</i>
UK	Wielka Brytania	<i>United Kingdom</i>
IT	Włochy	<i>Italy</i>

Synteza

Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w gospodarce morskiej

Na koniec grudnia 2016 r. sektor gospodarki morskiej tworzyło 17 431 podmiotów, z czego 52,7% zlokalizowanych było w województwie pomorskim. W 2016 r. liczba pracujących na rzecz gospodarki morskiej wyniosła 108 199 osób; większość z nich świadczyła pracę na rzecz podmiotów zatrudniających 500 osób i więcej. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej (w podmiotach o liczbie pracujących powyżej 9 osób) w 2016 r. wyniosło 4 801,87 zł.

Inwestycje i środki trwałe. Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów

Wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych w 2015 r. wyniosła 2 951,7 mln zł (w cenach bieżących); większość nakładów (57,3%) realizowanych było przez jednostki sektora prywatnego. Głównym źródłem finansowania nakładów inwestycyjnych w gospodarce morskiej były środki własne – 69,1%. Wartość brutto środków trwałych na koniec 2015 r. wyniosła 23 214,0 mln zł (w bieżących cenach ewidencyjnych); ponad 50% środków trwałych była w posiadaniu przedsiębiorstw sektora prywatnego.

Porty morskie

Na polskim wybrzeżu znajduje się ponad trzydzieści portów morskich. Badanie statystyczne z zakresu ruchu statków, obrotów ładunkowych i ruchu pasażerów dotyczyło osiemnastu portów morskich, które spełniały kryteria niezbędne do objęcia ich badaniem. W 2016 r. obroty ładunkowe w portach morskich osiągnęły poziom dotychczas nienotowany i wynosiły 72 926,2 tys. ton. Ponad 90% obrotów ładunkowych zrealizowano w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, którymi są: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin. Pod względem wielkości obrotów ładunkowych największe znaczenie ma port w Gdańsku, którego udział w obrotach ładunkowych Polski w 2016 r. wyniósł 43,3%.

Żegluga morska i przybrzeżna

Na koniec 2016 r. morską i przybrzeżną flotę transportową tworzyło łącznie 135 statków będących własnością lub współwłasnością polskich armatorów i operatorów, z czego morska flota transportowa obejmowała 96 statków. Większość jednostek morskiej floty transportowej pływała pod banderą zagraniczną. Łączna nośność (DWT) statków morskiej floty w 2016 r. wyniosła 2 385,1 tys. ton, a średni wiek statku – 17,3 lat. Przewozy ładunków wykonane statkami morskiej floty transportowej w 2016 r. osiągnęły poziom 7 248,2 tys. ton. W komunikacji międzynarodowej w 2016 r. przewieziono 625,4 tys. osób.

Przemysł stoczniowy

W 2016 r. zbudowano 12 statków i było to więcej o 71,4% w porównaniu z rokiem poprzednim. Wielkość portfela zamówień na koniec 2016 r. wyniosła 21 statków, 81,7 tys. całkowitej pojemności brutto (GT) i 140,2 tys. CGT (skompensowanej pojemności rejestrowej brutto). Produkcja pozostałych statków w 2016 r. obejmowała 1 177 szt. łodzi żeglugowych, wycieczkowych lub sportowych, pełnomorskich oraz 1 235 szt. motorówek wycieczkowych lub sportowych, pełnomorskich. Produkcja części statków pełnomorskich – kadłubów wyniosła 22 sztuki. W polskich stoczniach w 2016 r. wyremontowano 557 jednostek o łącznym tonażu 4,3 mln BRT.

Gospodarka rybna

Połowy ryb i innych organizmów morskich w 2016 r. wyniosły 198,9 tys. ton, przy czym na Morzu Bałtyckim złowiono 133,9 tys. ton ryb.

Polska flota rybacka w 2016 r. liczyła 843 jednostki (713 łodzi, 126 kutrów i 4 trawlery), o łącznej pojemności brutto (GT) wynoszącej 34,9 tys. oraz o mocy 83,2 tys. kW.

W 2016 r. na polskim rynku zaobserwowano wzrost podaży większości produktów przetwórstwa rybnego. W skali roku najbardziej zwiększyła się produkcja konserw rybnych (o 10,2%) oraz ryb wędzonych (o 7,0%).

W 2016 r. import produktów z ryb i innych organizmów morskich wyniósł 495,7 tys. ton i był blisko trzykrotnie większy niż eksport (178,0 tys. ton).

Szkolnictwo morskie i nauka

Ważnymi placówkami kształcenia specjalistów dla gospodarki morskiej są dwie wyższe uczelnie państwowe – Akademia Morska w Gdyni i Akademia Morska w Szczecinie. W roku akademickim 2016/17 na obu uczelniach studiowało ogółem 8 911 studentów. Istotne znaczenie w kształceniu przyszłej kadry dla gospodarki morskiej mają również inne wyższe uczelnie: Uniwersytet Gdański, Politechnika Gdańska, Uniwersytet Szczeciński oraz Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny.

W roku szkolnym 2016/17 w zasadniczych szkołach zawodowych kształcących w zawodzie monter kadłubów okrętowych uczyło się 134 uczniów, tj. o 21,8% więcej niż w poprzednim roku szkolnym. Do techników uczęszczało 1 745 uczniów, a największą popularnością cieszyły się zawody technik nawigator morski (34,6% ogółu uczniów) oraz technik mechanik okrętowy (32,3%). Kobiety najczęściej kształciły się w zawodach technik eksploatacji portów (50,2%) oraz technik nawigator morski (47,4%). W szkołach policealnych kształcących w zawodach: technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy i technik eksploatacji portów i terminali w roku szkolnym 2016/17 uczyło się łącznie 688 uczniów.

Turystyka morska i przybrzeżna

Baza noclegowa turystyki na obszarach nadmorskich obejmuje obszary przybrzeżne składające się z gmin, które posiadają morską granicę (są usytuowane nad Morzem Bałtyckim) lub których więcej niż 50% powierzchni znajduje się w odległości 10 km od morza.

W 2016 r. na obszarach nadmorskich zlokalizowanych było 2 427 obiektów turystycznych. Z bazy noclegowej skorzystało 4 513,0 tys. turystów, przy czym najwięcej – z hoteli (47,5% ogółu turystów na obszarach nadmorskich).

Turystyka morska i przybrzeżna to również ruch pasażerów w portach morskich. W 2016 r. odnotowano 2 601,7 tys. podróżujących, w tym 1 749,0 tys. pasażerów na promach oraz 850,3 tys. – na statkach pasażerskich.

Przegląd międzynarodowy

W 2015 r. obroty ładunkowe w morskich portach świata wyniosły 20 080,8 mln ton (wzrost o 2,0% wobec 2014 r.). W strukturze obsługiwanych ładunków dominowały ładunki suche (69,1% – przywóz, 70,7% – wywóz).

Obroty ładunkowe w portach morskich zlokalizowanych na kontynencie europejskim w 2015 r. stanowiły 23,3% światowych morskich obrotów ładunkowych. Morskie obroty ładunkowe odnotowane we wszystkich portach krajów nadbałtyckich (w tym Rosji) wyniosły 773,2 mln ton.

W 2015 r. do głównych portów Unii Europejskiej, Norwegii i Turcji zawinęło 2 231,0 tys. statków, tj. o 3,9% mniej niż w roku poprzednim. Porty te odwiedziło 278,6 mln pasażerów i ich liczba zwiększyła się w skali roku o 0,2%. W 2015 r. podobnie jak w roku poprzednim, najwięcej pasażerów odwiedziło główne porty morskie Włoch oraz Grecji.

W 2015 r. główne porty bałtyckie UE obsłużyły 93,2 mln pasażerów, tj. więcej o 0,8% niż w 2014 r. Podobnie jak w latach poprzednich, większość strumieni ruchu pasażerskiego na Bałtyku kumulowała się w portach Szwecji i Danii – odpowiednio 27,7% i 25,4%.

Flotę handlową (transportową oraz pozatransportową) świata w 2015 r. tworzyło 111,8 tys. statków o pojemności brutto (GT) 1 211,2 mln. W 2015 r. flota transportowa stanowiła 51,3% liczebności i 94,8% tonażu brutto światowej floty handlowej.

W 2015 r. na świecie zbudowano 2 870 jednostek o pojemności brutto (GT) 67,6 mln, przy nakładzie CGT 37,6 mln. Liczba statków zbudowanych w stoczniach europejskich (łącznie z Rosją, Ukrainą i Turcją) stanowiła 10,6% jednostek oddanych do eksploatacji na świecie w 2015 r.

Flota rybacka (łowcza i pozostała rybacka) na świecie w 2015 r. składała się z 22,6 tys. statków o łącznej pojemności brutto 10,2 mln i wieku wynoszącym średnio 30,8 lat.

W 2015 r. połowy światowe ryb i innych organizmów morskich (bez ssaków morskich, innych kręgowców niebędących rybami, roślin wodnych, koralowców) wyniosły 81 164,7 tys. ton i były o 1,7% większe niż w roku poprzednim.

Executive Summary

Entities, employees and remuneration in maritime economy

At the end of December 2016 the maritime industry sector comprised 17,431 entities of which 52.7% were located in the Pomorskie voivodship. In 2016 the number of employees for the maritime sector was 108,199 persons the majority of whom was working for entities that employed 500 or more persons. An average gross remuneration in the maritime economy (in entities that employed 9 or more persons) amounted to 4,801.87 zł.

Investments and fixed assets. Selected economic rates and ratios on entities

In 2015 the value of incurred investment expenditures amounted to 2,951.7 mln zł (current prices). The majority of them expenses (57.3%) was paid by private sector. The main source for financing investment expenditures were own funds that constituted 69.1%. At the end of 2015 the value of gross fixed assets was 23,214.0 mln zł (current book-keeping prices); of which over 50% belonged to the private sector.

Seaports

On the Polish coast there are over thirty seaports. Statistical surveys on shipping, cargo and passenger traffic referred to eighteen seaports that satisfied the relevant criteria of eligibility. The cargo traffic reached unprecedented levels in 2016, and amounted to 72,926.2 thous. tonnes. More than 90% of cargo traffic was handled in Polish seaports located in Gdańsk, Gdynia, Świnoujście and Szczecin all of which are of primary importance to Polish national economy. The port of Gdańsk played a substantial role in terms of volume of cargo traffic, which share in Poland's cargo traffic was 43.3%.

Maritime and coastal shipping

At the end of 2016 maritime and coastal fleets consisted of 135 ships in total, which were owned or co-owned by Polish owners or operators. The maritime fleet comprised 96 vessels. Majority of them hoisted foreign flags. Deadweight (DWT) of the maritime fleet ships totalled 2,385.1 thous. tonnes, and their average age was 17.3 years. In 2016 the maritime fleet transported 7,248.2 thous. tonnes. of cargo. In 2016, 625.4 thous. passengers travelled by sea as part of international transportation.

Shipbuilding and shiprepair industry

In 2016 there were 12 newbuild ships delivered, which exceeded the level of the preceding year by 71.4%. As of the end of 2016 the volume of order book was 21 ships of 81.7 thous. of total gross tonnage (GT) and 140.2 thous. compensated gross tonnage (CGT). The manufacture of other ships included 1177 sea-going sailing, leisure and sports boats and 1235 sea-going leisure and sports motorboats in 2016. The number of hulls manufactured for sea-going ships was 22. Polish yards repaired 557 vessels of gross registered tonnage (GRT) totalling 4.3 mln in 2016.

Fishing economy

Catches of fish and other marine organisms amounted to 198.9 thous. tonnes in 2016, of which the Baltic captures were equal to 133.9 thous. tonnes of fish.

Polish fishing fleet stood at 843 vessels (including 713 boats, 126 cutters and 4 deep-sea trawlers) of the total GT 34.9 thous and engine power 83.2 thous. kW in 2016.

In 2016 Polish food market recorded a growth of supply in majority of fish processing products. The largest growth over one one year concerned the manufacture of tinned (by 10.2%) and smoked (by 7.0%) fish.

In 2016 the volume of fish and other marine organism products was 495.7 thous. tonnes and exceeded that of exports (178.0 thous. tonnes) more than three times.

Maritime education and science

Two public higher education institutions, Gdynia Maritime University and University of Szczecin are of substantial importance to educate maritime economy specialists. In the academic year 2016/2017 those both universities had 8911 students in total. Another important bodies involved in the training of the future maritime staff are such higher education institutions as University of Gdańsk, Gdańsk University of Technology, University of Szczecin, West Pomeranian University of Technology in Szczecin.

In the school year 2016/2017 134 students, i.e. 21.8% more than in the preceding year attended basic vocational schools educating hull assemblers. Technical secondary schools were attended by 1,745 students, and the most frequently selected professions were those of sea navigation control technician (34.6% of all technical high school students) and ship mechanical engineering technician (32.3%). Women most frequently decided to study for the professions of terminal operations technician (50.2%) and sea navigation control technician (47.4%). Post-secondary schools providing education for the professions as the sea navigation control technician, ship mechanical engineering technician and terminal operations technician were attended by 688 students in total, in the school year 2016/2017.

Coastal and maritime tourism

Accommodation facilities in seaside regions include coastal areas with gminas that have a sea border (the Baltic Sea) or more than 50% of their area is located at the distance of 10 km from the sea.

In 2016 there were 2,427 tourist establishments in the coastal areas. 4,513.0 thous. tourists spent their nights at accommodation facilities, mostly in hotels (47.5% of the total number of tourists in the coastal regions).

Maritime and coastal tourism contribute also to passenger traffic through seaports. In 2016 there were 2,601.7 thous. travellers by sea, including 1,749.0 thous. ferry passengers and 850,3 thous. persons on passenger ships.

International review

In 2015 global cargo traffic through world's ports amounted to 20,080.8 mln tonnes (increased by 2.0% against 2014). Dry bulk cargo prevailed in the structure of the cargo handled (69.1% - inwards, 70.7% - outwards).

Cargo traffic through European seaports contributed to 23.3% of the world cargo traffic in 2015. Maritime cargo traffic through all Baltic seaports (including Russian ones) amounted to 773.2 mln tonnes.

2,231.0 thous. ships called at main seaports in the European Union, Norway and Turkey in 2015, i.e. 3.9% less than in the preceding year. Those ports handled 278.6 mln passengers whose number increased by 0.2% over the year, in 2015. As in the preceding year, most passengers visited the main seaports in Italy and Greece.

In 2015 the main seaports in the Baltic EU member states handled 93.2 mln passengers i.e. 0.8% more than in 2014. Following the previous years the majority of Baltic passenger traffic clustered around seaports in Sweden and Denmark - 27.7% and 25.4%, respectively.

World merchant (cargo-carrying and miscellaneous activity) fleet consisted of 111.8 thous. ships of gross tonnage (GT) 1,211.2 million in 2015. The cargo-carrying fleet contributed to 51.3% of the number and 94.8% of gross tonnage of the world maritime merchant fleet.

In 2015 world shipyards built 2,870 vessels of gross tonnage (GT) 67.6 mln with the amount of work of CGT 37.6 mln. The number of ships manufactured by shipyards in Europe (including Russia, Ukraine and Turkey) contributed to 10.6% of ships delivered worldwide in 2015.

World fishing fleet (including fish-catching and other fishing vessels) consisted of 22.6 thous. ships of total gross tonnage 10.2 mln and their average age amounted to 30.8 years in 2015.

In 2015, the captures of fish and other marine organisms (excluding marine mammals, other vertebrates except for fish, aquatic plants or actinozoans) amounted to 81,164.7 thous tonnes and were higher by 1.7% than in the preceding year.

Rozdział I

Chapter I

Struktura przestrzenno-funkcjonalna gospodarki morskiej

Spatial and functional structure of maritime economy

Gospodarka morska jako dział nie jest wyodrębniona w Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD 2007) i nie występuje w ogólnym podziale gospodarki na sekcje oraz klasy PKD. W niniejszej publikacji gospodarkę morską umownie rozpatruje się w następujących obszarach tematycznych:

- porty morskie,
- żegluga morska i przybrzeżna,
- przemysł stocznioowy,
- rybołówstwo morskie,
- przetwórstwo rybne,
- edukacja morska i działalność badawcza i rozwojowa,
- turystyka morska i przybrzeżna.

W dobie globalizacji nie ma możliwości wyznaczenia wyraźnych granic geograficznych występowania podmiotów o profilu morskim. Główna siedziba podmiotu może być zlokalizowana poza miejscem prowadzenia działalności. Województwa położone w pasie nadmorskim nadal pozostają tradycyjną lokalizacją podmiotów gospodarki morskiej. Najwięcej podmiotów gospodarki morskiej i branż towarzyszących, dużych przedsiębiorstw połowowych oraz instytucji naukowo-badawczych o profilu morskim skupia się w województwach pomorskim i zachodniopomorskim, najmniej natomiast jest w województwie warmińsko-mazurskim (są to głównie małe firmy połowowe).

W Polsce istotne znaczenie dla gospodarki morskiej mają duże, wiodące podmioty o ustabilizowanej pozycji rynkowej. Dość dobrze prosperują również podmioty będące pośrednimi bądź bezpośrednimi spadkobiercami wiodących zakładów przemysłu morskiego poprzedniej epoki, np. małe i średnie przedsiębiorstwa działające na obszarach portowych i postocznioowych w województwach nadmorskich. Na znaczeniu zyskują małe, nierzadko jednoosobowe podmioty, które zazwyczaj świadczą pracę na rzecz większych przedsiębiorstw. Inwestycje w infrastrukturę, a także dywersyfikację obsługiwanych ładunków powodują wzrost rangi polskich portów morskich na arenie międzynarodowej, a umożliwienie obsługi feedingowej poprawia ich konkurencyjność.

Przedsiębiorstwa żeglugowe stają przed koniecznością dostosowania swoich usług do istniejących i rozwijających się łańcuchów logistycznych. Przewozy ładunków realizowane przez polskich przewoźników i armatorów stopniowo tracą na znaczeniu, zwłaszcza te na krótkich dystansach. W ostatnich latach odnotowano również spadek przewozów pasażerskich żeglugą promową. Z drugiej strony pasażerskie przewozy promowe nadal pozostają istotną alternatywą i uzupełnieniem przewozów innymi środkami transportu.

Rybołówstwo bałtyckie jest w rękach drobnych, zwykle rodzinnych, przedsiębiorstw rybackich. Z uwagi na obostrzenia mające na celu ochronę naturalnych zasobów morza wzrastać będzie znaczenie akwakultury.

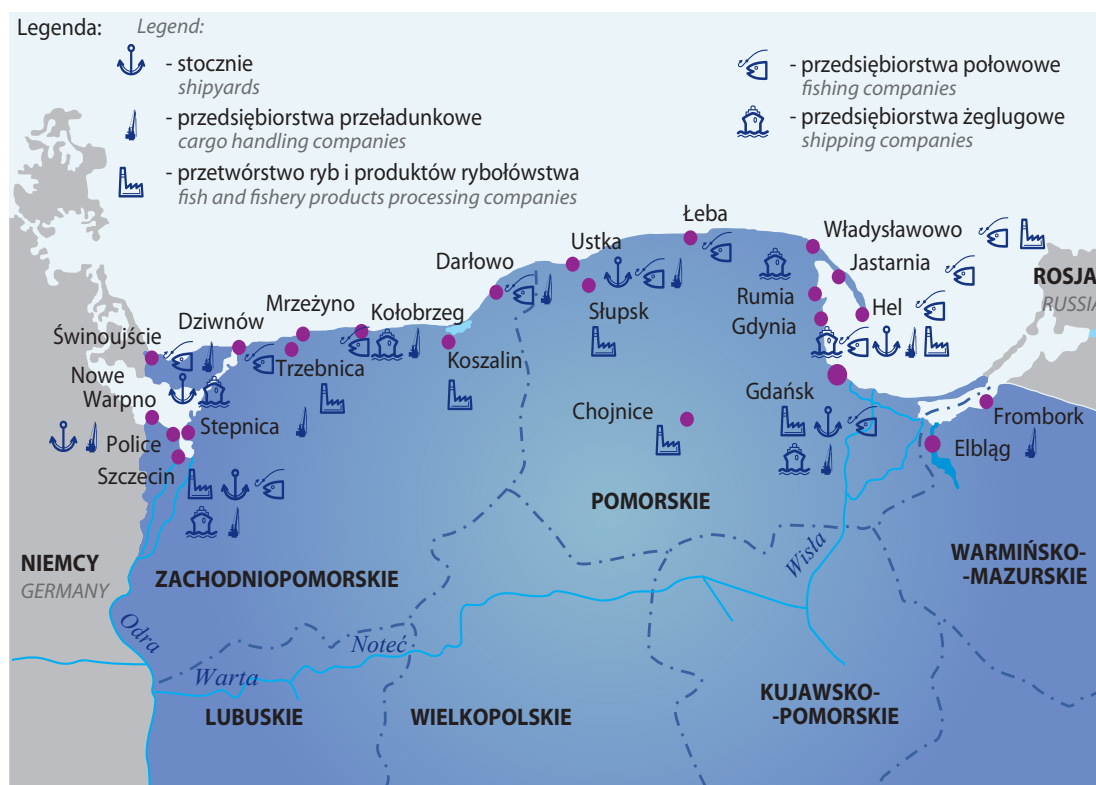
Działalność badawcza i rozwojowa niezmiennie pozostaje domeną wyższych uczelni oraz organizacji i instytutów naukowych. W obszarze edukacji morskiej wyraźnie widać poprawę w dostosowaniu oferty edukacyjnej do popytu, nadal jednak mamy do czynienia z większym zapotrzebowaniem na polskich wysoko wykwalifikowanych specjalistów zgłaszanych przez podmioty zagraniczne.

Gospodarka morska jest pojęciem, które ewoluje. W ostatnich dziesięcioleciach zaczęto utożsamiać z nią również stosunkowo nowy sektor energetyki wiatrowej (produkcja farm wiatrowych, platform wiertniczych),

a także pozyskiwanie złóż minerałów z dna morskiego. Coraz częściej zwraca się uwagę na rolę turystyki morskiej i jej rozwój w Polsce. Zjawisko to można rozpatrywać w kategoriach zmian w bazie noclegowej województw nadmorskich, jak również od strony pasażerskiego transportu morskiego. Najwięcej obiektów o bogatej ofercie turystycznej znajduje się w województwach pomorskim oraz zachodniopomorskim, najmniej – w województwie warmińsko-mazurskim. Na przestrzeni lat obserwuje się wzrost inwestycji w celu podnoszenia standardu obiektów oraz poszerzania oferty, np. o zabiegi odnowy biologicznej czy tworzenie bazy noclegowej pod kątem osób uprawiających sporty wodne związane z morzem. Programy unijne skierowane na redukcję potencjału polskiej floty połowowej spowodowały, że wielu rybaków zaczęło przekształcać swoje łodzie i kutry w statki turystyczne, którymi obecnie realizują krótkie wycieczki po portach czy rejsy wędkarskie. Coraz więcej turystów korzysta również z tzw. cruisingu, czyli rejsów okrężnych liniowcami pasażerskimi, np. po portach Morza Bałtyckiego; wzrasta również zainteresowanie żeglarstwem rekreacyjnym. Obserwuje się coraz większe otwarcie na klienta indywidualnego sektorów gospodarki morskiej. Wzrost zasobności społeczeństwa oraz postępująca globalizacja spowodowały m.in. większe zainteresowanie produkcją jachtów morskich i pełnomorskich. Producenci takich jachtów zlokalizowani są zarówno w województwach nadmorskich, jak i poza nimi. Podobnie, w sektorze turystyki morskiej przewoźnicy coraz częściej opracowują oferty kierowane do ściśle określonej grupy klientów.

Mapa 1.
Map 1.

Lokalizacja głównych podmiotów gospodarki morskiej
Location of major maritime economy entities



Bez względu na sposób definiowania i ujmowania gospodarki morskiej, najistotniejsze jest postrzeganie jej jako integralnej części większej całości – systemu gospodarczego kraju, Europy i świata. Podmioty gospodarki morskiej są sprzężone poprzez współpracę z kooperantami, klientami, dostawcami i pozostałymi sektorami gospodarki. Obecnie gospodarka morska nie ogranicza się już do państw z dostępem do morza, czego przykładem mogą być Czechy, Słowacja i Luksemburg, które posiadają flotę. Nadmorska lokalizacja nadal jest niezbędna dla rozwoju podstawowych i tradycyjnych sektorów gospodarki morskiej, tzn. rybołówstwa, budowy statków (zwłaszcza do wodowania i prac wymagających obecności doków), żeglugi oraz turystyki morskiej.

Rozdział II

Chapter II

Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w podmiotach gospodarki morskiej

Entities, employees and remuneration in maritime economy

W 2016 r. sektor gospodarki morskiej tworzyło 17 431 podmiotów, tj. więcej o 23,3% niż w 2015 r. i prawie dwukrotnie więcej niż w 2005 r.

**Tabl. 1. Podmioty i pracujący w gospodarce morskiej
Stan w dniu 31 XII**

Table 1. Entities and employees in maritime economy
As of 31 Dec

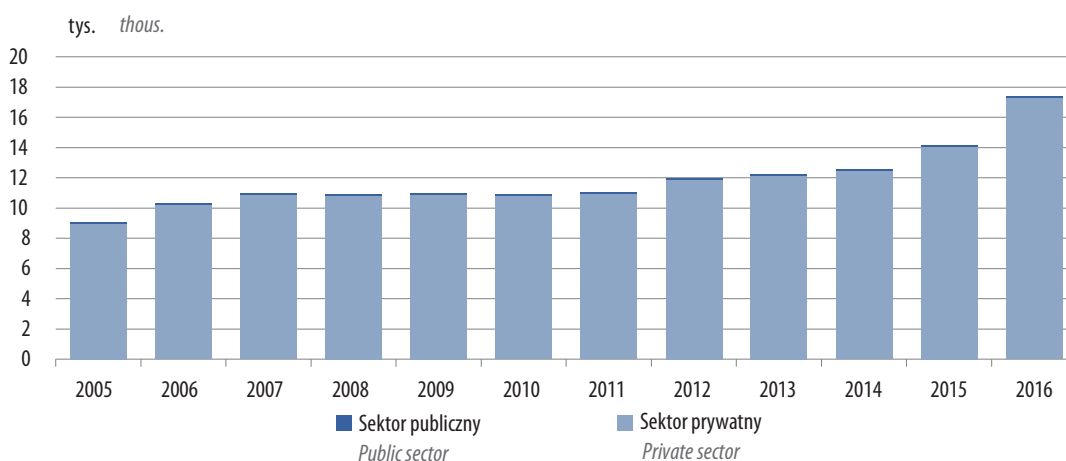
Wyszczególnienie Specification		2005	2010	2014	2015	2016
a – podmioty entities						
b – pracujący employees						
Ogółem Total	a	9 019	10 915	12 583	14 141	17 431
	b	77 020	82 914	94 394	97 688	108 199
w tym: of which:						
Województwo pomorskie Pomorskie voivodship	a	4 831	5 602	6 566	7 594	9 186
	b	43 082	39 342	45 727	47 191	50 957
w tym: of which:						
Gdańsk	a	1 662	1 682	1 921	2 176	2 609
	b	14 772	13 890	13 547	13 940	14 468
Gdynia	a	963	1 322	1 671	1 859	2 188
	b	17 288	12 944	15 219	15 453	15 812
Województwo warmińsko-mazurskie Warmińsko-mazurskie Voivodship	a	231	214	388	471	694
	b	1 228	1 716	2 125	2 364	3 086
Województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie Voivodship	a	2 164	2 791	3 078	3 453	4 205
	b	22 862	20 515	22 677	23 726	25 395
w tym: of which:						
Szczecin	a	812	1 143	1 257	1 324	1 578
	b	14 831	11 477	11 008	11 021	11 433
Świnoujście	a	153	196	235	271	352
	b	1 840	1 557	1 870	1 917	2 062
Police	a	42	91	79	88	108
	b	53	106	876	1 053	1 373

Główną lokalizacją podmiotów gospodarki morskiej są województwa nadmorskie: pomorskie, zachodniopomorskie i warmińsko-mazurskie. Najwięcej podmiotów gospodarki morskiej zlokalizowanych było w województwie pomorskim. W 2016 r. ich liczba stanowiła 52,7% liczby podmiotów sektora gospodarki morskiej (w 2015 r. – 53,7%, w 2005 r. – 53,6%). Województwo pomorskie dominowało również pod względem liczby pracujących w gospodarce morskiej; ich udział wyniósł w 2016 r. – 47,1%, w 2015 r. – 48,3%, w 2005 r. – 55,9%.

W krajowym rejestrze podmiotów gospodarki narodowej REGON na koniec 2016 r. zarejestrowane były 6 702 podmioty (38,4% wszystkich podmiotów gospodarki morskiej), których podstawową działalnością była produkcja i naprawa statków i łodzi, tj. o 29,4% więcej niż w roku poprzednim i o 63,9% więcej w porównaniu z 2005 r. Liczba pracujących w tych jednostkach wyniosła 32 610 osób i była o 9,0% większa niż w roku poprzednim, ale o 1,7% mniejsza w porównaniu z 2005 r. Po obserwowanych zmianach w liczbie pracujących na rzecz gospodarki morskiej, związanych z upadkiem dużych stoczni produkujących statki i łodzie, od 2010 r. zauważalny jest stopniowy wzrost liczby pracujących w przemyśle stoczniowym. W latach 2010-2016 liczba pracujących zwiększała się średniorocznie o 5,1% i wzrost ten miał związek z rejestrowaniem nowych podmiotów gospodarczych, w szczególności mikroprzedsiębiorstw, które działają jako podwykonawcy na terenach postoczniowych.

Wykres 1.
Chart 1.

Podmioty w gospodarce morskiej
Entities in maritime economy



Drugą co do wielkości grupą podmiotów działających w obszarze gospodarki morskiej są jednostki zajmujące się sprzedażą hurtową i detaliczną ryb, skorupiaków i mięczaków. W 2016 r. zarejestrowane były 2 604 podmioty prowadzące taką działalność (prawie 15% wszystkich podmiotów), tj. więcej o 12,8% niż w 2015 r. i o 27,5% w porównaniu z 2005 r., a pracowało – 8 925 osób, tj. o 20,2% więcej niż w 2015 r. i prawie dwukrotnie więcej niż w 2005 r.

Pod koniec 2016 r. zarejestrowanych było 1 241 podmiotów zajmujących się rybołówstwem w wodach morskich (8,2% ogółu podmiotów gospodarki morskiej), tj. więcej o 7,3% niż w 2015 r. i o 15,1% w porównaniu z 2005 r.; pracowało w nich 3 314 osób, tj. o 19,3% więcej niż w 2015 r. i tylko o 0,2% mniej niż w 2005 r.

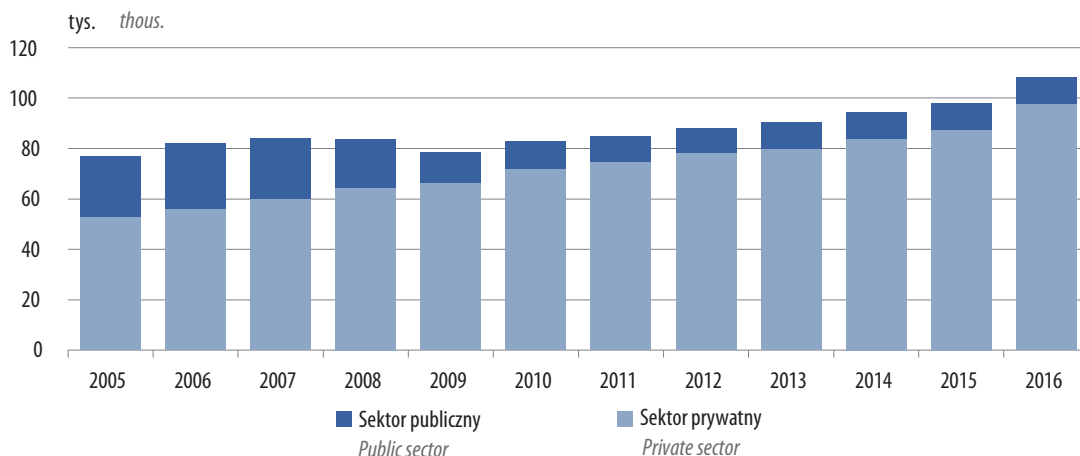
Tabl. 2. Podmioty i pracujący według liczby pracujących i sektorów własności w gospodarce morskiej Stan w dniu 31 XIITable 2. *Entities and employees by number of employees and by ownerships sector in maritime economy As of 31 Dec*

Wyszczególnienie Specification a – podmioty entities b – pracujący employees			Ogółem Total	O liczbie pracujących Employed persons in the number of					
				9 i mniej 9 or less	10-49	50-249	250-499	500 i więcej 500 and more	
Ogółem Total	2005	a	9 019	8 488	365	108	33	25	
		b	77 020	14 985	7 712	11 949	11 563	30 811	
	2010	a	10 915	10 078	587	191	40	19	
		b	82 914	17 273	12 387	20 659	14 232	18 363	
	2014	a	12 583	11 441	842	239	36	25	
		b	94 394	18 355	16 301	25 165	12 421	22 152	
	2015	a	14 141	12 964	869	251	32	25	
		b	97 688	19 938	16 545	26 988	11 181	23 036	
	2016	a	17 431	16 099	742	248	33	29	
		b	108 199	26 609	15 416	27 627	11 370	27 177	
	Sektor publiczny Public sector	2005	a	81	23	21	16	11	10
			b	24 205	77	526	2 313	3 761	17 528
		2010	a	95	28	33	18	10	6
			b	10 787	102	784	2 235	3 063	4 603
2014		a	111	44	34	17	10	6	
		b	10 571	146	836	2 301	3 194	4 094	
2015		a	104	40	32	16	10	6	
		b	10 348	147	792	2 190	3 305	3 914	
2016		a	117	57	27	19	8	6	
		b	10 271	165	761	2 799	2 637	3 909	
Sektor prywatny Private sector		2005	a	8 938	8 465	344	92	22	15
			b	52 815	14 908	7 186	9 636	7 802	13 283
		2010	a	10 820	10 050	554	173	30	13
			b	72 127	17 171	11 603	18 424	11 169	13 760
	2014	a	12 472	11 397	808	222	26	19	
		b	83 823	18 209	15 465	22 864	9 227	18 058	
	2015	a	14 037	12 924	837	235	22	19	
		b	87 340	19 791	15 753	24 798	7 876	19 122	
	2016	a	17 314	16 042	715	229	25	23	
		b	97 928	26 444	1 465	24 828	8 733	23 268	

Wśród podmiotów gospodarki morskiej dominowały mikroprzedsiębiorstwa (o liczbie pracujących 9 osób i mniej), które w 2016 r. stanowiły 92,3% (16 099 podmiotów, tj. więcej niż w 2015 r. i 2005 r. odpowiednio o 24,2% i 89,7%).

Liczba pracujących w gospodarce morskiej w 2016 r. wyniosła 108 199 i była wyższa o 10,8% od notowanej w 2015 r. i o 40,5% w porównaniu z 2005 r. Najwięcej pracujących w 2005 r. (40,0% ogółu pracujących w gospodarce morskiej) świadczyło pracę na rzecz podmiotów zatrudniających 500 osób i więcej. Od 2010 r. zwiększała się rola małych i średnich przedsiębiorstw. W 2016 r. najwięcej osób pracowało w średnich firmach (25,5%) oraz zatrudniających powyżej 500 osób (25,1%).

Wykres 2. Pracujący w gospodarce morskiej
Chart 2. Employed persons in maritime economy



W latach 2005-2016 wśród podmiotów gospodarki morskiej zdecydowanie przeważały jednostki sektora prywatnego i w 2016 r. ich udział wyniósł 99,3%. Prawie wszystkie mikroprzedsiębiorstwa (podmioty o liczbie pracujących 9 osób i mniej) w 2016 r. należały do tego sektora, a w grupie największych podmiotów (o liczbie pracujących 500 osób i więcej) należało do niego 79,3% przedsiębiorstw (w 2015 r. – 76,0%, a w 2005 r. – 60,0%).

Tabl. 3. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto^a w gospodarce morskiej
Table 3. Average monthly gross remuneration^a in maritime economy

Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2014	2015	2016
	w złotych in zloty				
Ogółem Total	2 844,02	3 768,29	4 510,92	4 673,19	4 801,87
sektor publiczny public sector	3 051,32	4 272,75	4 956,63	5 198,35	5 243,5
sektor prywatny private sector	2 696,54	3 666,21	4 430,89	4 583,42	4 736,77
w tym: of which:					
Województwo pomorskie Pomorskie voivodship	3 067,87	4 046,19	4 875,87	5 048,49	5 139,96
Województwo warmińsko-mazurskie Warmińsko-mazurskie voivodship	1 958,55	3 044,10	3 510,02	3 721,46	3 733,31
Województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie Voivodship	2 717,68	3 518,15	4 160,61	4 384,34	4 571,21

^a Dane dotyczą podmiotów gospodarczych, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
^a Data refer to business entities employing more than 9 persons.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej (w podmiotach o liczbie pracujących powyżej 9 osób) w 2016 r. wyniosło 4 801,87 zł, tj. o 2,8% więcej niż w roku poprzednim i prawie dwukrotnie więcej w porównaniu z 2005 r. W sektorze publicznym przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto było wyższe o 9,2% niż w całej gospodarce morskiej, natomiast wypłacane w sektorze prywatnym – niższe o 1,4%. Wynagrodzenia brutto w województwie pomorskim były w 2016 r. wyższe od przeciętnego wynagrodzenia brutto w gospodarce morskiej o 7,0%, natomiast w województwach zachodniopomorskim i w warmińsko-mazurskim – niższe odpowiednio o 4,8% i o 22,3%. Analizując przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej zaobserwowano wzrost niemal we wszystkich rodzajach działalności. Nieznaczna obniżka wynagrodzeń w skali roku wystąpiła w działach produkcja i naprawa statków i łodzi oraz morski i przybrzeżny transport morski, tj. odpowiednio o 0,8% i 1,2%, ale w porównaniu z 2005 r. w obu tych rodzajach działalności odnotowano wzrost prawie dwukrotny.

Rozdział III

Chapter III

Inwestycje i środki trwałe. Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów

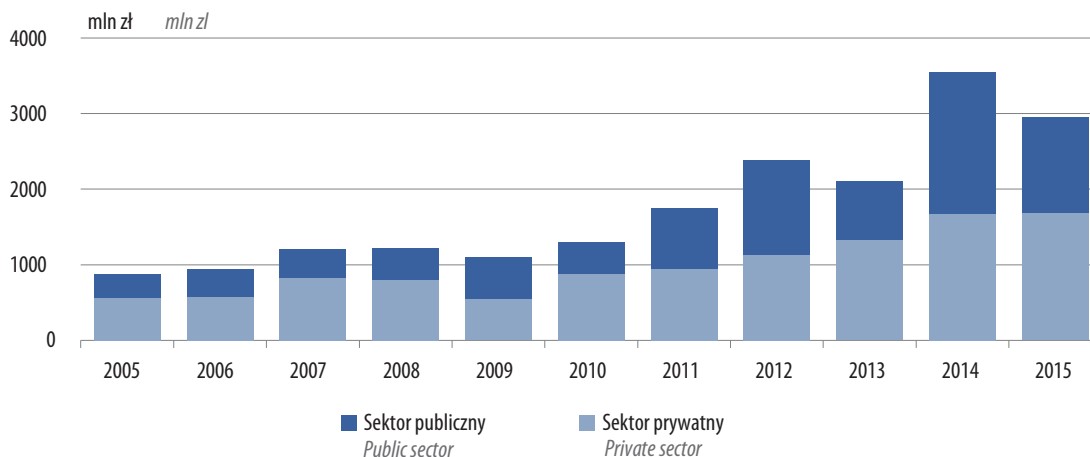
Investments, fixed assets. Selected economic rates and ratios on entities

Wielkość inwestycji jest jednym z mierników wzrostu gospodarczego. W latach 2005-2014 w podmiotach gospodarki morskiej obserwowany był wzrost nakładów inwestycyjnych (w cenach bieżących), z wyjątkiem lat 2009 i 2013, w których nastąpił ich spadek w skali roku. W 2015 r. wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych wyniosła 2 951,7 mln zł (w cenach bieżących) i zmalała o 16,8% w porównaniu z 2014 r., natomiast była ponad trzykrotnie wyższa niż w 2005 r.

Nakłady inwestycyjne w większości realizowane były przez jednostki sektora prywatnego i w 2015 r. ich udział w nakładach ogółem wyniósł 57,3% (w 2014 r. – 47,2%, w 2005 r. – 64,3%).

Wykres 1 [3]. Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej (ceny bieżące)

Chart 1 [3]. Investment outlays in maritime economy (current prices)



Nakłady inwestycyjne na nowe obiekty majątkowe oraz ulepszenie istniejących w 2015 r. stanowiły 92,5% nakładów ogółem, a nakłady na zakup używanych środków trwałych – 7,5%. Wartość nakładów na nowe obiekty wyniosła 2 729,9 mln zł i w porównaniu z 2014 r. zmalała o 20,7%, natomiast w odniesieniu do 2005 r. odnotowano niemal 3,5-krotny wzrost.

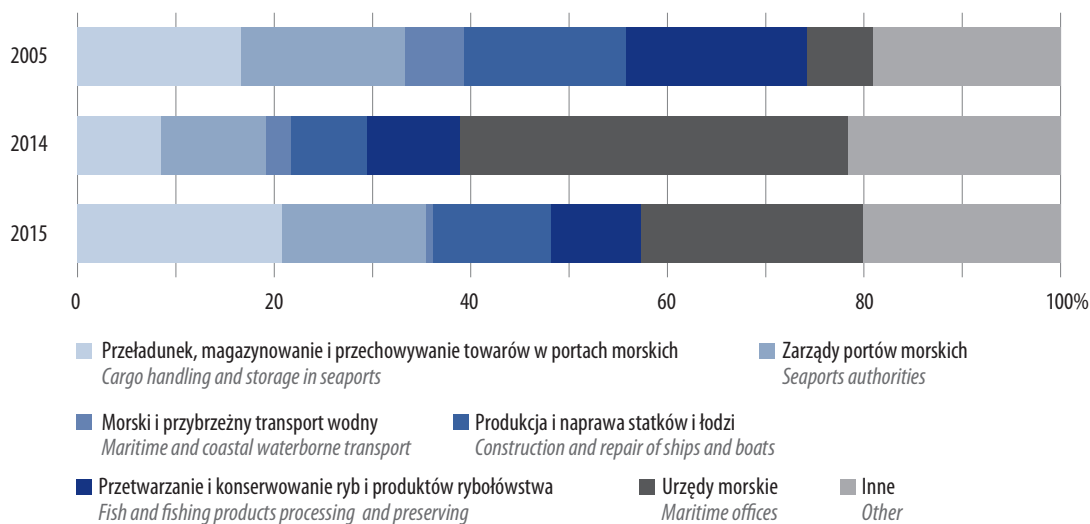
Tabl. 1 [4]. Nakłady inwestycyjne¹ w gospodarce morskiej
 Table 1 [4]. *Investment outlays¹ in maritime economy*

Wyszczególnienie Specification		2005	2010	2013	2014	2015	
a – ogółem total		ceny bieżące w mln zł current prices in mln zloty					w % in %
b – nakłady na nowe obiekty majątkowe i ulepszenie istniejących on new assets and improvement of already existing ones							
OGÓŁEM TOTAL	a	871,6	1 303,3	2 111,7	3 547,1	2 951,7	100,0
	b	790,9	1 062,2	1 984,1	3 440,9	2 729,9	100,0
w tym: of which:							
Budynki i budowle Buildings and structures	a	403,3	710,4	1 244,5	2 253,2	1 699,5	57,6
	b	395,1	554,5	1 214,9	2 223,7	1 667,1	63,5
Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia Machinery, technical equipment and tools	a	257,2	422,4	624,3	717,0	784,5	26,6
	b	245,3	397,1	614,7	700,5	715,2	20,2
Środki transportu Transport equipment	a	196,5	141,0	208,1	505,7	376,9	12,8
	b	149,0	109,1	138,7	462,6	345,4	14,3

¹ Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób.
¹ Data refer to business entities employing more than 9 persons.

W 2015 r. z wartości nakładów inwestycyjnych ogółem 57,6% przeznaczonych było na budynki i budowle (w 2014 r. – 63,5%, w 2005 r. – 46,3%), 26,6% wydatkowano na maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia (w 2014 r. – 20,2%, w 2005 r. – 29,5%), a 12,8% przeznaczono na środki transportu (w 2014 r. – 14,3%, w 2005 r. – 22,5%).

Wykres 2 [4]. Struktura nakładów inwestycyjnych według rodzajów działalności (ceny bieżące)
 Chart 2 [4]. *Structure of investment outlays by kinds of activity (current prices)*



Największy udział w nakładach inwestycyjnych podmiotów gospodarki morskiej ogółem w 2015 r. miały: urzędy morskie (22,6%), podmioty prowadzące przeładunek, magazynowanie i przechowywanie towarów

w portach morskich (20,8%) i zarządy portów morskich (14,7%). W 2014 r. największy udział w nakładach inwestycyjnych miały urzędy morskie (39,5%) i zarządy portów morskich (10,6%), natomiast w 2005 r. – przedsiębiorstwa przetwarzające i konserwujące ryby i produkty rybołówstwa (18,3%), zarządy portów morskich (16,7%), podmioty prowadzące przeładunek, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich oraz jednostki zajmujące się produkcją i naprawą statków (po 16,6%).

Wzrost nakładów inwestycyjnych w 2015 r. w porównaniu z 2014 r. odnotowano między innymi w podmiotach zajmujących się pozostałą działalnością wspomagającą transport morski (2-krotny), w jednostkach prowadzących prace badawcze i rozwojowe i edukację morską (ponad 2-krotny), w działalności morskich agencji transportowych (ponad 2-krotny) oraz w podmiotach zajmujących się przeładunkiem, magazynowaniem i przechowywaniem towarów w portach morskich (2-krotny), natomiast spadek – w rybołówstwie w wodach morskich (o 98,3%) oraz w morskim i przybrzeżnym transporcie morskim (o 76,1%). W odniesieniu do 2005 r. wzrost nakładów inwestycyjnych odnotowano między innymi w podmiotach prowadzących sprzedaż hurtową i detaliczną ryb, skorupiaków i mięczaków (ponad 18-krotny), w urzędach morskich (11-krotny), w jednostkach prowadzących prace badawcze i rozwojowe i edukację morską (5-krotny), w podmiotach zajmujących się pozostałą działalnością wspomagającą transport morski (ponad 4-krotny) oraz przeładunkiem, magazynowaniem i przechowywaniem towarów w portach morskich (ponad 4-krotny). Spadek nakładów odnotowano m. in. w rybołówstwie w wodach morskich (o 99,1%) oraz w morskim i przybrzeżnym transporcie wodnym (o 57,8%).

Tabl. 2 [5].
Table 2 [5].

Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej według źródeł finansowania¹
Investments outlays in maritime economy by funding sources¹

Wyszczególnienie <i>Specification</i>		2005	2010	2013	2014	2015	
		w mln zł <i>in mln zł</i>					
a – ogółem <i>total</i> b – sektor publiczny <i>public sector</i> c – sektor prywatny <i>private sector</i>							
	Ogółem <i>Total</i>	a	871,6	1 302,2	2 111,7	3 547,1	2 951,7
		b	311,0	411,7	777,3	1872,5	1260,0
		c	560,6	890,5	1334,4	1674,6	1691,8
w tym: <i>of which:</i>							
Środki własne inwestora <i>Investor's own funds</i>		a	631,6	725,4	1 231,7	1 562,2	2 040,0
		b	193,5	129,0	226,6	219,5	729,2
		c	438,1	596,4	1 005,2	1 342,7	1 310,8
Środki budżetowe <i>Budgetary appropriations</i>		a	68,1	183,0	274,4	1235,2	186,9
		b	66,1	179,8	264,5	1230,4	154,0
		c	1,9	3,3	10,0	4,8	32,9
Kredyty i pożyczki krajowe <i>Domestic loans and credits</i>		a	54,5	208,8	112,9	225,9	216,7
		b	20,2	-	2,1	7,0	1,5
		c	34,3	208,8	110,8	218,8	215,2
Środki bezpośrednio z zagranicy <i>Funds directly from abroad</i>		a	74,4	104,6	314,3	414,9	410,0
		b	6,8	76,7	201,0	370,9	341,7
		c	67,6	27,9	113,3	44,1	68,4

¹ Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób.

¹ Data refer to business entities employing more than 9 persons.

Istotnym aspektem dotyczącym nakładów inwestycyjnych jest ich struktura finansowania. W 2015 r. głównym źródłem finansowania nakładów inwestycyjnych w gospodarce morskiej były środki własne – 69,1%. Udział ich zwiększył się w skali roku o 25,1 p. proc. (w porównaniu z 2005 r. – o 3,4 p. proc.), w tym w sektorze publicznym wzrost ten był 5-krotny. Środki bezpośrednio z zagranicy stanowiły 13,9% nakładów inwestycyjnych, a ich udział w sektorze publicznym był znacznie wyższy niż w sektorze prywatnym (27,1% wobec 4,0%). W 2015 r. odnotowano znaczny spadek w skali roku udziału środków budżetowych w finansowaniu inwestycji (o 28,5 p. proc.), głównie w sektorze publicznym (o 53,5 p. proc.). W sektorze prywatnym oprócz środków własnych inwestora, stanowiących w strukturze finansowania 77,5%, ważnym źródłem finansowania były kredyty i pożyczki krajowe (12,7%).

Tabl. 3 [6].

Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej według grup¹
Stan w dniu 31 XII

Table 3 [6].

Gross value of fixed assets in maritime economy by groups¹
As of 31 Dec

Wyszczególnienie Specification		2005	2010	2013	2014	2015	
		bieżące ceny ewidencyjne w mln zł current book – value prices in mln zł					stopień zużycia w % degree of depreciation in %
a – ogółem total							
b – sektor publiczny public sector							
c – sektor prywatny private sector							
OGÓŁEM TOTAL	a	10 957,6	16 550,5	18 456,6	20 965,0	23 214,0	42,7
	b	7 340,2	7 956,3	8 066,0	9 488,9	10 901,1	42,0
	c	3 617,3	8 594,2	10 390,6	11 476,1	12 312,9	43,4
w tym: of which:							
Budynki i budowle Buildings and structures	a	5 520,4	8 954,0	10 185,8	12 057,3	13 529,6	30,4
	b	4 237,3	5 230,4	5 864,8	7 230,1	8 449,5	32,5
	c	1 283,0	3 723,6	4 321,0	4 827,3	5 080,1	26,9
Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia Machinery, technical equipment and tools	a	2 826,4	4 570,5	5 618,8	6 228,1	7 022,7	58,7
	b	1 480,8	1 270,6	1 288,3	1 340,9	1 491,0	76,7
	c	1 345,7	3 299,9	4 330,5	4 887,2	5 531,7	53,8
Środki transportu Transport equipment	a	2 610,7	3 025,9	2 652,0	2 677,4	2 661,6	59,8
	b	1 622,0	1 455,2	912,9	917,9	960,5	66,3
	c	988,6	1 570,7	1 739,1	1 759,5	1 701,1	56,2

¹ Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób.

¹ Data refer to business entities employing more than 9 persons.

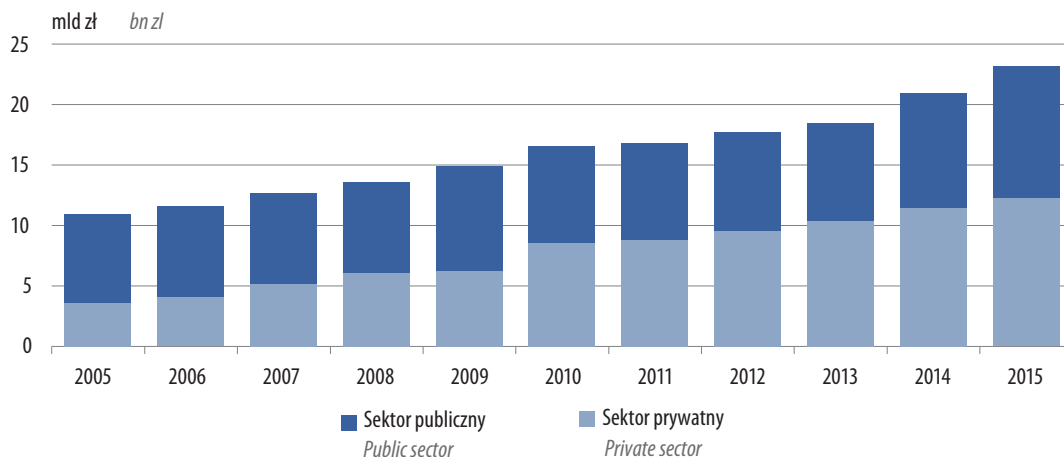
W latach 2005-2015 zaobserwowano wzrost wartości brutto środków trwałych ogółem w podmiotach gospodarki morskiej. **Wartość brutto środków trwałych** na koniec 2015 r. ukształtowała się na poziomie 23 214,0 mln zł (w bieżących cenach ewidencyjnych), tj. wyższym o 10,7% niż w 2014 r. i ponad 2-krotnie w porównaniu z 2005 r. Uwzględniając grupy środków trwałych:

- wartość budynków i budowli wyniosła 13 529,6 mln zł, tj. więcej o 12,2% niż w 2014 r. i 2,5-krotnie w stosunku do 2005 r.;
- wartość maszyn, urządzeń technicznych i narzędzi wyniosła 7 022,7 mln zł, tj. więcej o 12,8% niż w 2014 r. i 2,5-krotnie w porównaniu z 2005 r.;
- wartość środków transportu wyniosła 2 661,6 mln zł, tj. mniej o 0,6% w odniesieniu do 2014 r. i więcej o 1,9% niż w 2005 r.

W 2015 r. w porównaniu z 2005 r. zmieniła się struktura własności środków trwałych. W 2005 r. 67,0% wartości majątku trwałego przypadało na sektor publiczny, natomiast w 2015 r. nieco ponad połowa środków trwałych była w posiadaniu przedsiębiorstw sektora prywatnego. Największy udział w wartości brutto środków trwałych w 2015 r. miały podmioty prowadzące przeładunek, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich – 15,4%, zarządy portów morskich – 18,5%, podmioty produkujące i naprawiające statki i łodzie – 17,9%, urzędy morskie – 15,2% oraz jednostki zajmujące się przetwarzaniem i konserwowaniem ryb i produktów rybołówstwa – 13,3%.

Wykres 3 [5]. Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej (bieżące ceny ewidencyjne)

Chart 3 [5]. Gross value of fixed assets in maritime economy (current book-value prices)



W podmiotach gospodarki morskiej na koniec 2015 r. stopień zużycia środków trwałych wyniósł 42,7% (w 2005 r. – 59,3%), w tym środków transportu – 59,8% (w 2005 r. – 74,9%). Najwyższy stopień zużycia środków trwałych w 2015 r. odnotowano w:

- morskim i przybrzeżnym transporcie wodnym – 59,1% (w 2005 r. – 77,5%), w tym środków transportu – 60,4% (w 2005 r. – 84,1%);
- pozostałej działalności wspomagającej transport morski – 53,5% (w 2005 r. – 53,7%), w tym środków transportu – 60,9% (w 2005 r. – 61,8%);
- działalności morskich agencji transportowych – 52,4% (w 2005 r. – 50,5%), w tym środków transportu – 53,2% (w 2005 r. – 52,0%);
- produkcji i naprawie statków i łodzi – 52,2% (w 2005 r. – 61,8%), w tym środków transportu – 69,6% (w 2005 r. – 70,3%);
- zarządach portów morskich – 49,5% (w 2005 r. – 61,4%), w tym środków transportu – 47,2% (w 2005 r. – 93,8%).

Najniższy stopień zużycia wartości brutto środków trwałych wystąpił w:

- urzędach morskich – 15,2% (w 2005 r. – 47,7%), w tym środków transportu – 54,3% (w 2005 r. – 77,5%);
- rybołówstwie w wodach morskich – 26,3% (w 2005 r. – 54,3%), w tym środków transportu – 58,6% (w 2005 r. – 41,7%);
- przeładunkach, magazynowaniem i przechowywaniem towarów w portach morskich – 36,5% (w 2005 r. – 53,4%), w tym środków transportu – 68,3% (w 2005 r. – 71,8%).

W 2015 r. wskaźnik poziomu kosztów kształtował się na poziomie 94,5% i był niższy o 1,3 p. proc. w porównaniu do roku poprzedniego i o 1,9 p. proc. niż w 2005 r. Wyższą wartość tego wskaźnika odnotowano w sektorze prywatnym niż publicznym (odpowiednio 95,0% i 89,0%).

Tabl. 4 [7].
Table 4 [7].

Wybrane wskaźniki ekonomiczne¹ podmiotów gospodarki morskiej
Selected economic rates and ratios¹ entities maritime economy

Wyszczególnienie <i>Specification</i>		2005	2010	2013	2014	2015
a – ogółem <i>total</i>						
b – sektor publiczny <i>public sector</i>						
c – sektor prywatny <i>private sector</i>						
		<i>w % in %</i>				
Wskaźnik poziomu kosztów z całości kształtu działalności <i>Total activity revenue rate</i>	a	96,4	94,8	94,7	95,8	94,5
	b	100,5	89,3	88,3	89,6	89,0
	c	94,3	95,4	95,2	96,3	95,0
Wskaźnik rentowności obrotu brutto <i>Gross turnover profitability rate</i>	a	3,6	5,1	5,3	4,3	5,5
	b	-0,4	10,5	11,7	10,4	11,0
	c	5,7	4,6	4,8	3,9	5,0
Wskaźnik rentowności obrotu netto <i>Net turnover profitability rate</i>	a	2,6	4,2	4,4	3,3	4,8
	b	-0,8	9,0	11,2	9,9	10,7
	c	4,4	3,7	3,8	2,8	4,3
Wskaźnik płynności finansowej I stopnia <i>Current financial liquidity ratio</i>	a	31,4	41,9	44,9	41,5	32,0
	b	28,9	58,6	139,9	132,4	88,6
	c	34,9	34,0	30,9	28,1	25,3
Wskaźnik płynności finansowej II stopnia <i>Quick ratio</i>	a	78,4	88,2	109,2	101,6	92,0
	b	67,4	66,2	166,0	157,8	118,1
	c	93,8	98,6	100,9	93,3	88,9

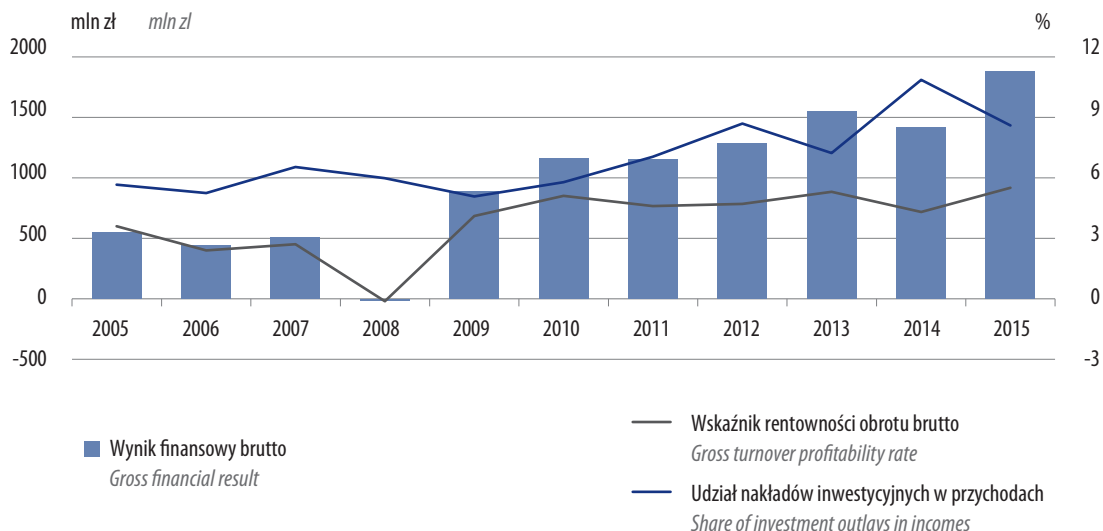
¹ Dane obejmują podmioty gospodarcze prowadzące księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
¹ Data refer to business entities keeping accounting their accounting books, where the number of employees exceeds 9 persons.

W 2015 r. najwyższy wskaźnik poziomu kosztów odnotowano w przedsiębiorstwach uwzględniając rodzaj prowadzonej działalności zajmujących się:

- sprzedażą hurtową i detaliczną ryb, skorupiaków i mięczaków – 96,7% (w 2014 r. – 96,8%, w 2005 r. – 98,7%);
- działalnością morskich agencji transportowych – 96,0% (w 2014 r. – 96,6%, w 2005 r. – 96,6%);
- przetwarzaniem i konserwowaniem ryb i produktów rybołówstwa – 95,7% (w 2014 r. – 96,7%, w 2005 r. – 98,1%).

W 2015 r. wskaźnik rentowności obrotu brutto dla podmiotów gospodarki morskiej wyniósł 5,5% (wobec 4,3% w 2014 r. i 3,6% w 2005 r.), a wskaźnik rentowności obrotu netto – 4,8% (wobec odpowiednio 3,3% i 2,6%). W poszczególnych rodzajach działalności były one jednak zróżnicowane. W 2015 r. najwyższą rentownością charakteryzowały się podmioty gospodarcze zajmujące się rybołówstwem w wodach morskich, w których wskaźniki rentowności obrotu brutto i netto kształtowały się odpowiednio 30,2% i 48,0% (wobec odpowiednio 8,3% i 6,7% – w 2014 r. oraz 9,3% i 7,5% – w 2005 r.) oraz zarządy portów morskich – 29,2% i 28,9% (wobec 32,9% i 32,1% – w 2014 r. oraz 10,6% i 10,4% – w 2005 r.).

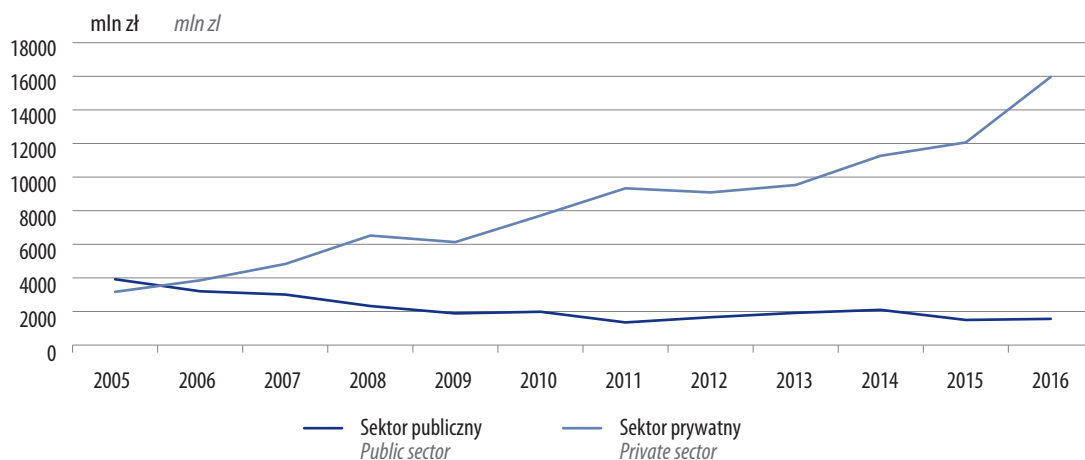
Wykres 4 [6]. **Finanse podmiotów gospodarki morskiej**
 Chart 4 [6]. *Finance of maritime economy entities*



Wskaźnik płynności finansowej I stopnia, określający zdolność przedsiębiorstw do bieżącego regulowania zobowiązań, w 2015 r. wyniósł 32,0% (wobec 41,5% w 2014 r. i 31,4% w 2005 r.), natomiast wskaźnik płynności finansowej II stopnia kształtował się na poziomie 92,0% (wobec odpowiednio 101,6% i 78,4%).

Wartość aktywów obrotowych w podmiotach gospodarki morskiej na koniec 2015 r. ukształtowała się na poziomie 13 560,3 mln zł i wzrosła o 1,6% wobec 2014 r. i o 91,6% w porównaniu z 2005 r. Aktywa obrotowe w 2015 r. koncentrowały się w sektorze prywatnym, w którym ich udział w wartości aktywów ogółem wyniósł 89,0% (w 2005 r. ponad połowę wartości aktywów obrotowych ogółem skupiał sektor publiczny). Wartość zapasów wyniosła 3 007,0 mln zł i zmniejszyła się o 3,2% wobec 2014 r., a wzrosła o 79,7% wobec 2005 r. Należności krótkoterminowe stanowiące w 2015 r. blisko połowę wartości aktywów obrotowych zwiększyły się o 7,7% w skali roku, a w stosunku do 2005 r. – ponad dwukrotnie. Inwestycje krótkoterminowe były niższe o 16,8% w porównaniu z 2014 r., natomiast wyższe o 75,2% niż w 2005 r.

Wykres 5 [7]. **Aktywa obrotowe**
 Chart 5 [7]. *Current assets*



**Tabl. 5 [8]. Aktywa obrotowe¹ podmiotów gospodarki morskiej
Stan w dniu 31 XII***Table 5 [8]. Current assets¹ entities maritime economy
As of 31 Dec*

Wyszczególnienie Specification		2005	2010	2013	2014	2015
a – ogółem total		w mln zł in mln zł				
b – sektor publiczny public sector						
c – sektor prywatny private sector						
OGÓŁEM TOTAL	a	7 075,6	9 682,7	11 428,4	13 349,3	13 560,3
	b	3 913,8	1 982,2	1 913,4	2 091,4	1 495,9
	c	3 161,8	7 700,5	9 515,0	11 257,8	12 064,4
w tym: <i>of which:</i>						
Zapasy Inventories	a	1 673,8	1 935,0	2 374,2	3 106,6	3 007,0
	b	890,6	98,4	72,7	107,3	67,9
	c	783,2	1 836,6	2 301,6	2 999,3	2 939,1
Należności krótkoterminowe Short-term receivables	a	2 762,5	3 846,1	5 056,7	5 623,8	6 057,0
	b	1 319,4	202,5	262,1	305,7	317,2
	c	1 443,1	3 643,6	4 794,6	5 318,2	5 739,8
Inwestycje krótkoterminowe Short-term investments	a	1 845,1	3 474,6	3 516,9	3 885,6	3 233,3
	b	988,8	1 558,0	1 403,9	1 591,9	953,9
	c	856,2	1 916,6	2 113,0	2 293,8	2 279,4

¹ Dane obejmują podmioty gospodarcze prowadzące księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
¹ Data refer to business entities keeping accounting their accounting books, where the number of employees exceeds 9 persons.

Zobowiązania długo- i krótkoterminowe (bez funduszy specjalnych) na koniec 2015 r. osiągnęły wartość 13 373,7 mln zł i wzrosły o 5,1% wobec 2014 r. i o 82,6% w porównaniu z 2005 r. Zobowiązania długoterminowe wyniosły 3 275,2 mln zł i stanowiły 24,5% zobowiązań ogółem (w 2014 r. – 26,5%, a w 2005 r. – 19,8%). Wartość zobowiązań długoterminowych zmniejszyła się o 2,9% wobec 2014 r., a wzrosła ponad 2-krotnie w porównaniu z 2005 r.

Zobowiązania krótkoterminowe na koniec 2015 r. ukształtowały się na poziomie 10 098,5 mln zł i wzrosły o 7,9% wobec 2014 r. i o 71,9% w porównaniu z 2005 r. Największy udział w zobowiązaniach krótkoterminowych miały zobowiązania z tytułu dostaw i usług (39,5%), których wartość wyniosła 3 989,5 mln zł i była wyższa niż w końcu 2014 r. i 2005 r. odpowiednio o 7,8% i 95,7%.

**Tabl. 6 [9]. Zobowiązania¹ podmiotów gospodarki morskiej
Stan w dniu 31 XII**

Table 6 [9]. *Liabilities¹ entities maritime economy
As of 31 Dec*

Wyszczególnienie <i>Specification</i>	2005	2010	2013	2014	2015
	w mln zł <i>in mln zł</i>				
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	7 322,5	11 094,9	11 069,6	12 728,5	13 373,7
Długoterminowe <i>Long-term</i>	1 446,7	2 796,2	3 221,0	3 371,8	3 275,2
w tym kredyty i pożyczki <i>of which credits and loans</i>	1 010,1	1 235,4	2 603,0	2 622,2	2 635,0
Krótkoterminowe <i>Short-term</i>	5 875,8	8 298,6	7 848,7	9 356,7	10 098,5
w tym: <i>of which:</i>					
kredyty i pożyczki <i>credits and loans</i>	884,7	1 088,7	1 911,6	3 022,4	2 893,2
zobowiązania z tytułu dostaw i usług <i>liabilities from deliveries and services</i>	2 038,4	3 173,9	3 476,6	3 702,2	3 989,5
zobowiązania z tytułu podatków, cel, ubezpieczeń i innych świadczeń <i>liabilities from taxes, customs duties, social insurance and other benefits</i>	528,4	891,4	558,6	602,4	464,0

¹ Dane obejmują podmioty gospodarcze prowadzące księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
¹ *Data refer to business entities keeping accounting their accounting books, where the number of employees exceeds 9 persons.*

Rozdział IV

Chapter IV

Porty morskie

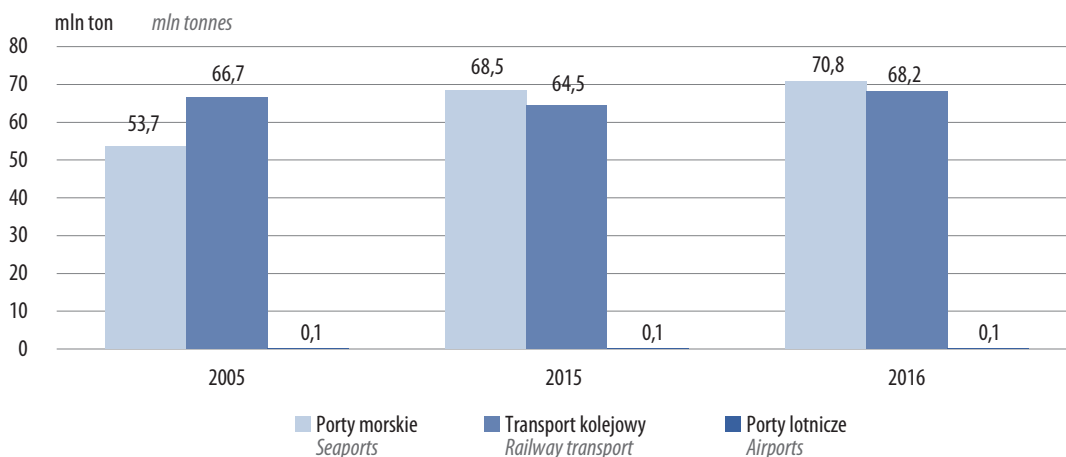
Seaports

Porty morskie stanowią istotny element sieci transportowej zarówno dla ładunków, jak i pasażerów, szczególnie w ruchu międzynarodowym. Na polskim wybrzeżu znajduje się ponad trzydzieści portów morskich. Badaniami statystycznymi dotyczącymi ruchu statków, obrotów ładunkowych i ruchu pasażerów objętych jest osiemnaście portów morskich, które spełniają kryteria do ujęcia ich w badaniach statystyki publicznej.

W 2016 r. obroty ładunkowe w portach morskich wynosiły 72 926,2 tys. ton, tj. o 4,9% więcej niż w 2015 r. oraz o 33,2% więcej w stosunku do 2005 r. Międzynarodowy obrót morski stanowił 97,1% obrotów ładunkowych w portach morskich (w 2015 r. – 98,5%, a w 2005 r. – 98,1%). W 2016 r. międzynarodowy obrót morski osiągnął poziom 70 776,3 tys. ton, podczas gdy międzynarodowy przeładunek ładunków w portach lotnicznych wyniósł 108,6 tys. ton, a międzynarodowe przewozy transportem kolejowym – 68 198,0 tys. ton.

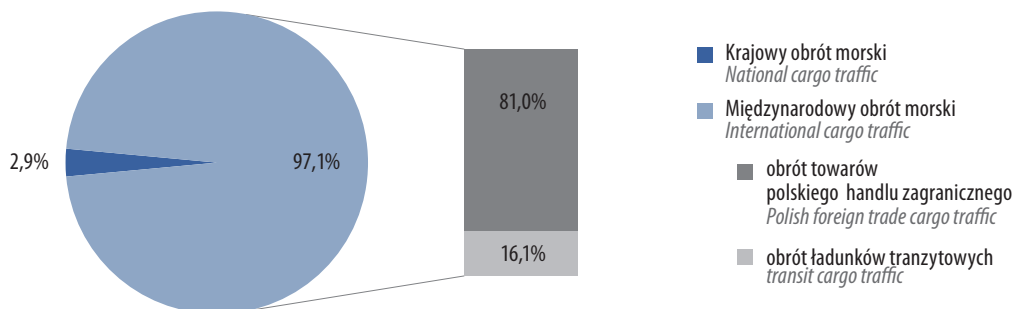
Wykres 1 [8]. Międzynarodowy transport ładunków według wybranych rodzajów transportu

Chart 1 [8]. International cargo traffic by selected modes of transport



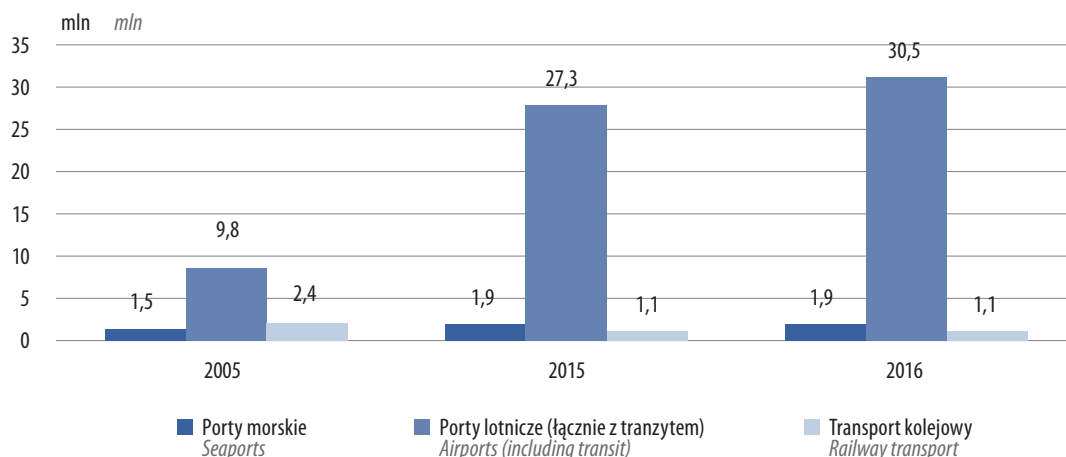
Na międzynarodowe obroty morskie portów morskich składają się obroty towarowe polskiego handlu zagranicznego oraz obroty ładunków tranzytowych. Obroty ładunkowe polskiego handlu zagranicznego w 2016 r. stanowiły 83,4% międzynarodowych obrotów morskich (wobec 84,8% w 2015 r. i 76,5% w 2005 r.), natomiast obroty ładunków tranzytowych – odpowiednio 16,6% (wobec 15,2% i 23,5%).

Wykres 2 [9]. Struktura obrotów ładunkowych w portach morskich w 2016 r.
Chart 2 [9]. Structure of cargo traffic in seaports in 2016



Transport morski odgrywa również istotną rolę w międzynarodowych przewozach pasażerów. W 2016 r. międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich wyniósł 1,9 mln osób, w portach lotniczych (samolotami polskimi i obcymi, łącznie z tranzytem) – 30,5 mln osób, a międzynarodowym transportem kolejowym – 1,1 mln osób.

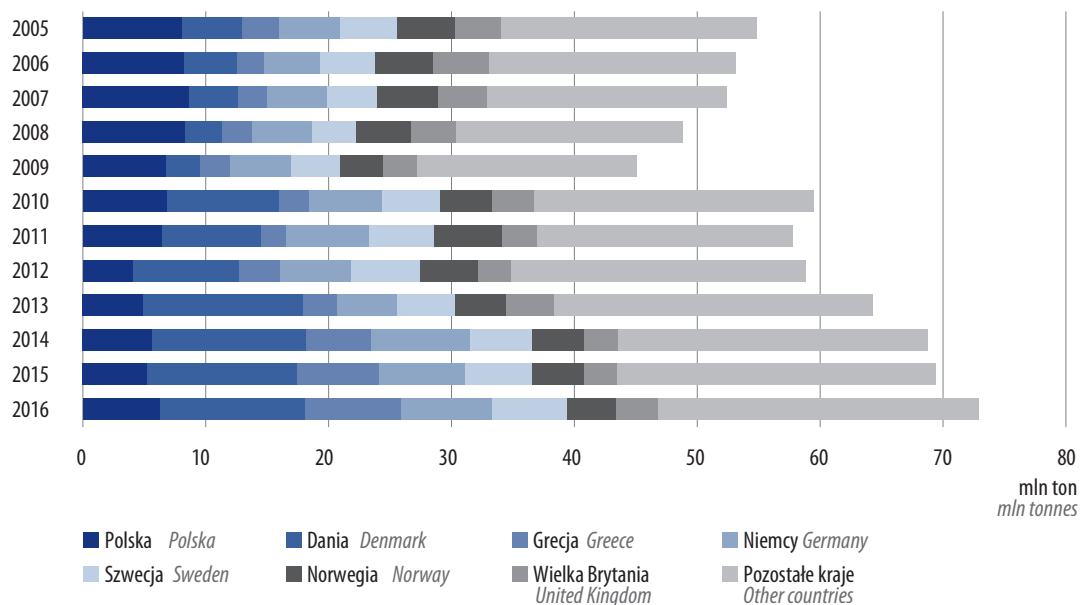
Wykres 3 [10]. Międzynarodowy ruch pasażerów według wybranych rodzajów transportu
Chart 3 [10]. International passenger traffic by selected modes of transport



Transport morski ładunków oraz pasażerów, który odbywa się w relacji z polskimi portami morskimi realizowany jest zarówno przez polskich, jak i obcych (zagranicznych) przewoźników morskich. Polscy przewoźnicy dokonują przewozów w relacji z polskimi portami (port polski-port zagraniczny lub odwrotnie), pomiędzy polskimi portami oraz pomiędzy obcymi portami. W przewozach polskich przewoźników odnotowano spadek udziału przewozów pomiędzy obcymi portami na rzecz transportu w relacji z portami polskimi. W 2016 r. polscy przewoźnicy morscy przewieźli 86,7% ładunków w relacji z polskimi portami, a 10,7% – pomiędzy portami obcymi (w 2015 r. odpowiednio 83,3% i 15,0%, a w 2005 r. – 60,3% oraz 37,0%).

W 2016 r. w strukturze obrotów polskich portów morskich ładunki przetransportowane przez krajowych przewoźników stanowiły 8,6% (w 2015 r. – 7,5%, a w 2005 r. – 14,8%). Znaczny udział w przewozach ładunków statkami w relacji z polskimi portami mieli przewoźnicy z Danii oraz Niemiec (w 2016 r. odpowiednio 16,2% i 10,2%, w 2015 r. – 17,6% i 10,0%, a w 2005 r. – 8,8% i 9,0%).

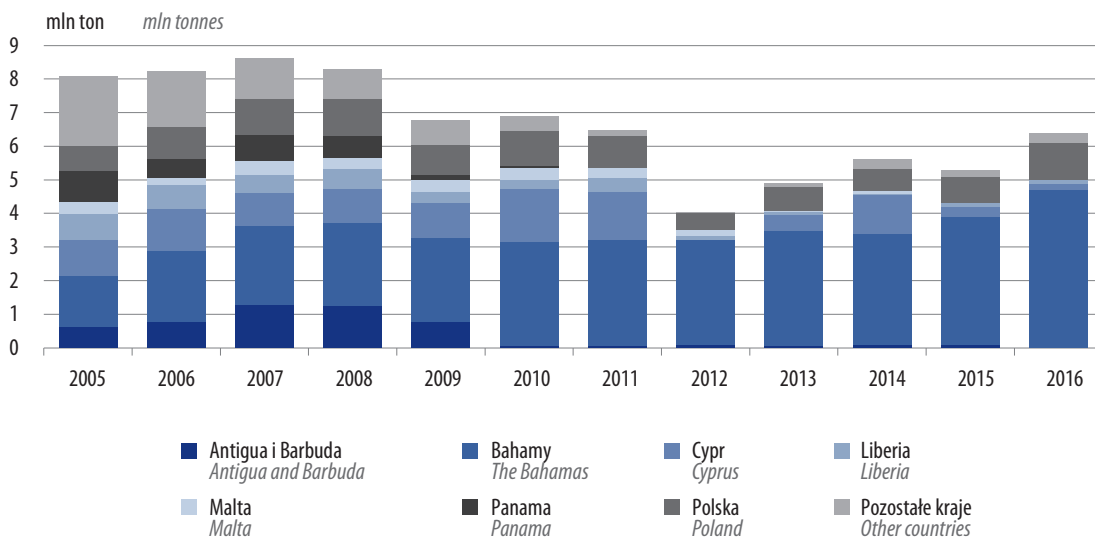
Wykres 4 [11]. Obroty ładunkowe w portach morskich według kraju przewoźnika
 Chart 4 [11]. Cargo traffic in seaports by country of carrier



Polscy przewoźnicy pływający w relacji z polskimi portami podnosili nie tylko polską banderę, ale również bandery innych krajów. Najwięcej ładunków w 2016 r. zostało przetransportowanych pod banderą bahamską (74,1% ładunków przewiezionych przez przewoźników mających siedzibę w Polsce) oraz polską (17,3%). W 2015 r. przewoźnicy mający siedzibę w Polsce przewieźli pod banderą bahamską 71,8% ładunków transportowanych przez polskie porty, a polską – 15,2%, natomiast w 2005 r. – pod banderą bahamską polscy przewoźnicy przewieźli 18,8% ładunków, cypryjską – 13,3%, polską – 9,4%.

Wykres 5 [12]. Obroty ładunkowe w portach morskich ładunków transportowanych przez przewoźników mających siedzibę w Polsce według bandery statku

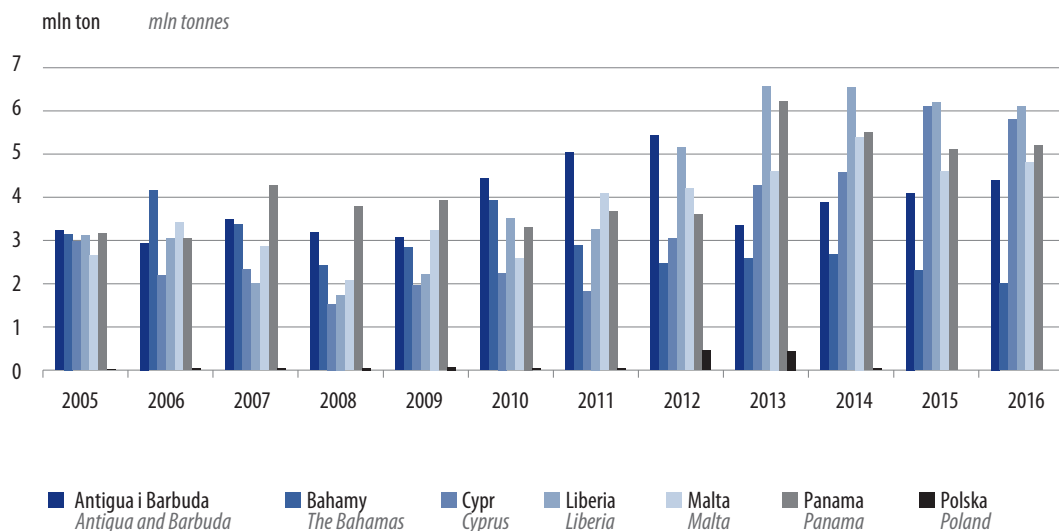
Chart 5 [12]. Traffic of cargo in seaports transported by carriers with seat in Poland by flags



Przewoźnicy mający siedzibę poza Polską w 2016 r. najwięcej ładunków w relacji z polskimi portami przewieźli na statkach pływających pod następującymi banderami: Liberii (9,2% ładunków przewiezionych przez przewoźników mających siedzibę poza Polską), Cypru (8,7%), Danii (8,1%) i Panamy (7,7%), w 2015 r. – pod banderami: liberyjską (9,7%), cypryjską (9,4%), duńską (8,3%) oraz Wysp Marshalla (8,1%), natomiast w 2005 r. – pod banderami: Antigui i Barbudy (6,9%), Panamy (6,8%), Bahamów i Liberii (po 6,7%) oraz Cypru (6,4%).

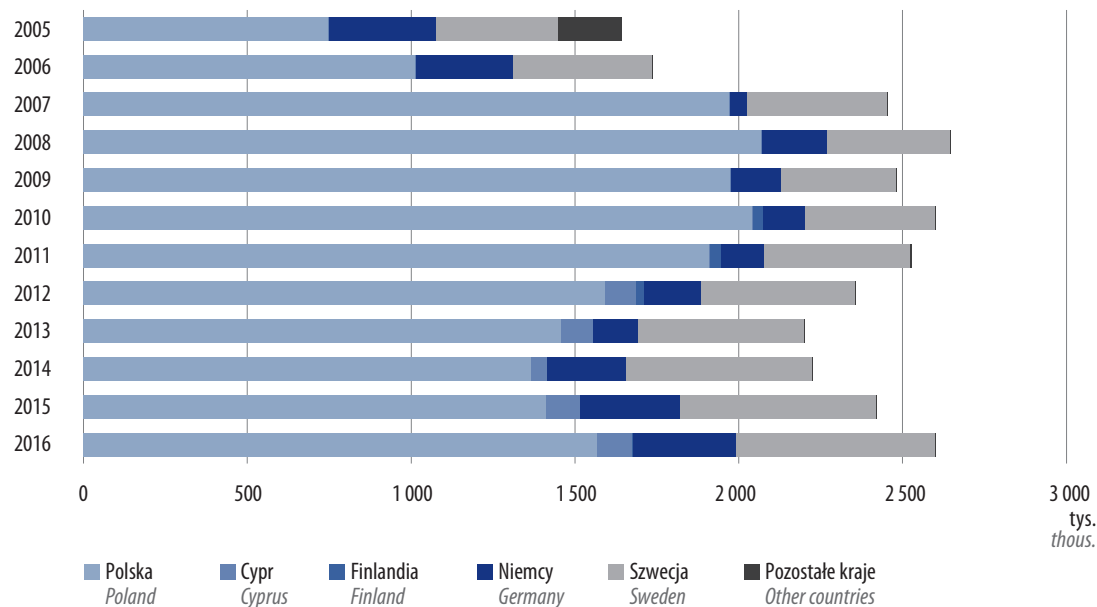
Wykres 6 [13]. Obroty ładunkowe w portach morskich ładunków transportowanych przez przewoźników mających siedzibę poza Polską według wybranych bander statku

Chart 6 [13]. Traffic of cargo in seaports transported by carriers with seat outside Poland by selected flags



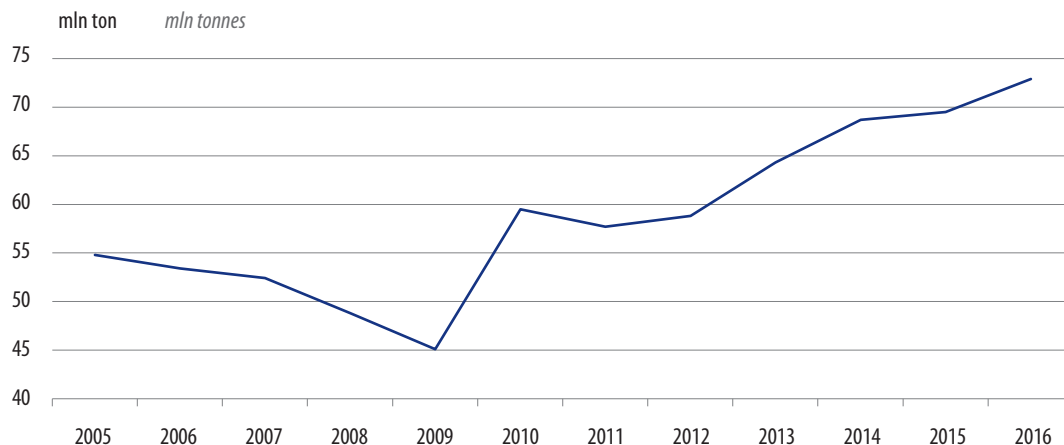
Udział przewoźników mających główną siedzibę w Polsce był znacznie większy w przypadku transportu pasażerów niż w przypadku przewozów ładunków stanowiących obroty polskich portów morskich. W 2016 r. udział polskich przewoźników w przewozach pasażerów wyniósł 60,3% (wobec 58,3% w 2015 r. i 45,6% w 2005 r.); na kolejnych pozycjach znaleźli się przewoźnicy ze Szwecji – 23,4% i Niemiec – 12,2% (wobec 24,8% i 12,7% w 2015 r.). Udział podmiotów z tzw. krajów „trzecich”, tj. niebędących krajami zaokrętowania ani wyokrętowania pasażerów, realizujących przewozy pasażerskie w relacji z polskimi portami wyniósł 10,7% (wobec 11,2% w 2015 r. i 12,3% w 2005 r.).

Wykres 7 [14]. Ruch pasażerów w portach morskich według kraju przewoźnika morskiego
 Chart 7 [14]. *Passenger traffic in seaports by country of maritime carrier*

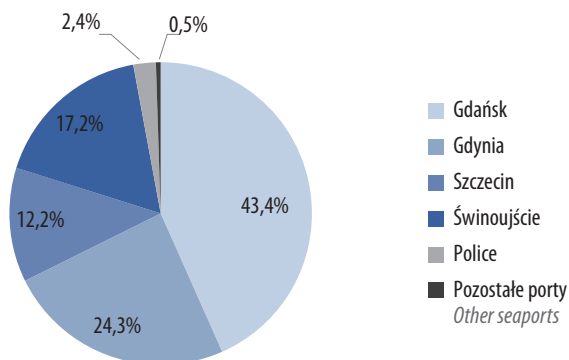


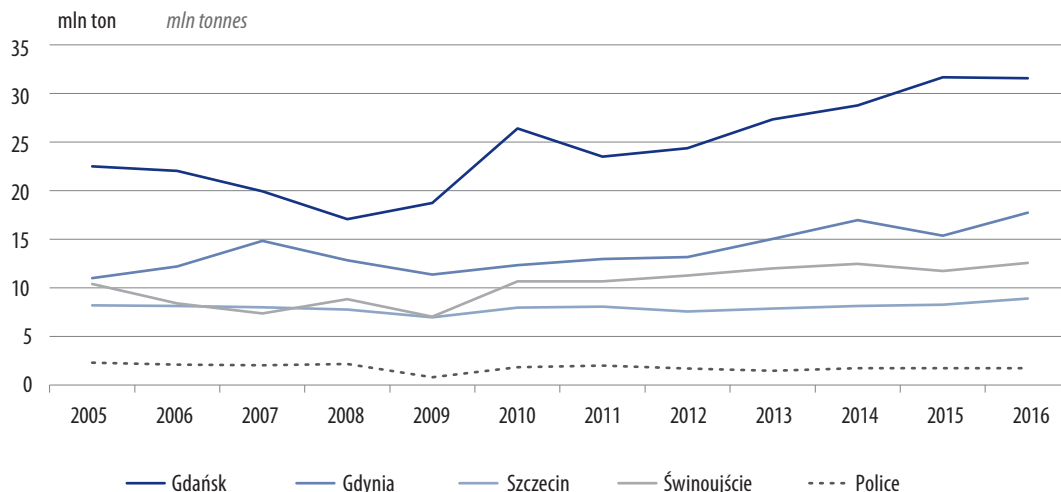
Ładunki dostarczone do portów od strony morza oraz lądu obsługiwane są głównie przez przedsiębiorstwa, których podstawowym rodzajem działalności jest przeładunek towarów. W 2016 r. udział tych podmiotów w obsłudze ładunków obrotu morskiego wyniósł 85,0% (wobec 83,5% w 2015 r. i 86,5% w 2005 r.). Kolejną grupą firm dokonujących przeładunków ładunków w portach morskich były przedsiębiorstwa, dla których podstawowym rodzajem działalności było przetwórstwo przemysłowe (przemiał zbóż, wytwarzanie i przetwarzanie produktów rafinacji ropy naftowej, remonty statków, produkcja cementu lub nawozów sztucznych). Udział tej grupy przedsiębiorstw w obrotach ładunkowych w 2016 r. wyniósł 4,6% (wobec 5,0% w 2015 r. i 6,9% w 2005 r.). Podmioty, których podstawowym rodzajem działalności był transport wodny w 2016 r. miały marginalne znaczenie (0,2%, jak w 2015 r.), w 2005 r. – 0,6%. Niemniej jednak w ciągu ostatnich szesnastu lat często udział ten był rzędu kilku, a nawet kilkunastu procent.

W 2016 r. obroty ładunkowe w polskich portach morskich wyniosły 72 926,2 tys. ton i był to poziom dotychczas nienotowany. W porównaniu z 2015 r. zwiększyły się one o 4,9%, a wobec 2005 r. – o jedną trzecią.

Wykres 8 [15]. Obroty ładunkowe w portach morskichChart 8 [15]. *Cargo traffic in seaports*

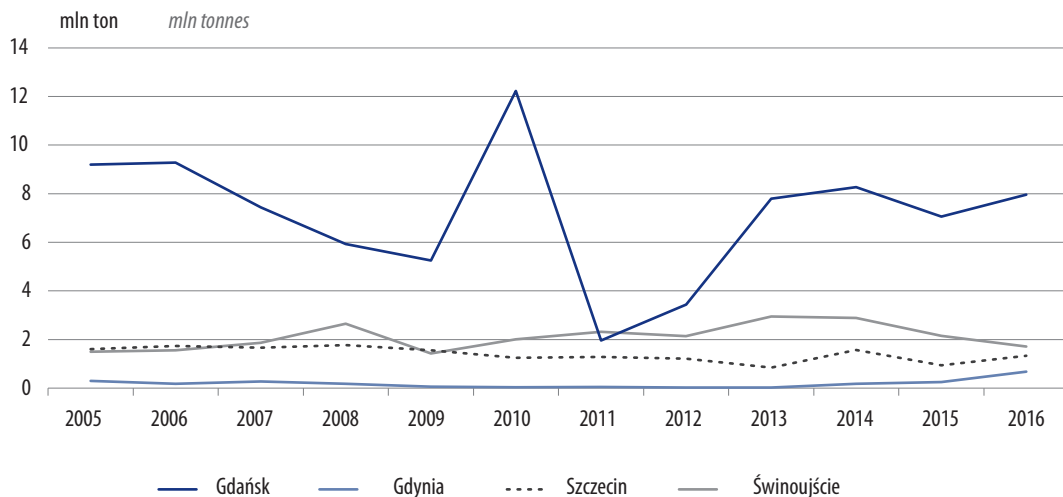
W głównych portach: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin w 2016 r. zrealizowano, podobnie jak w latach poprzednich ponad 90% obrotów ładunkowych w polskich portach morskich. Największe znaczenie pod względem wielkości obrotów ładunkowych ma port w Gdańsku. W 2016 r. udział obrotów dokonywanych w tym porcie w obrotach polskich portów wyniósł 43,3% (w 2015 r. – 45,6%, a w 2005 r. – 41,0%). Ważną rolę odgrywa również port w Gdyni; udział obrotów tego portu w 2016 r. wyniósł 24,3% (w 2015 r. – 22,1%, a w 2005 r. – 20,2%). Obroty ładunkowe portu w Świnoujściu w 2016 r. wyniosły 17,2% obrotów ogółem (w 2015 r. – 16,9%, a w 2005 r. – 18,9%), a udział portu Szczecin w obrotach ogółem wyniósł 12,2% (w 2015 r. – 11,9%, a w 2005 r. – 15,1%).

Wykres 9 [16]. Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich w 2016 r.Chart 9 [16]. *Structure of cargo traffic by seaports in 2016*

Wykres 10 [17]. Obroty ładunkowe w głównych portach morskichChart 10 [17]. *Cargo traffic in major seaports*

Ładunki tranzytowe w 2016 r. stanowiły 16,6% międzynarodowych obrotów polskich portów morskich i wyniosły 11 738,4 tys. ton. Obrót ładunków tranzytowych wzrósł o 12,6% w stosunku do 2015 r., natomiast zmalał o 7,0% w porównaniu z 2005 r. Ładunki tranzytowe przywiezione do polskich portów w 2016 r. stanowiły 51,6%, natomiast wywiezione – 48,4%.

W 2016 r. tranzyt morski stanowił 50,2% wszystkich obrotów tranzytowych. Wśród ładunków tranzytu morskiego przeważały kontenery (99,5%).

Wykres 11 [18]. Obroty ładunków tranzytowych w portach morskichChart 11 [18]. *Transit cargo traffic in seaports*

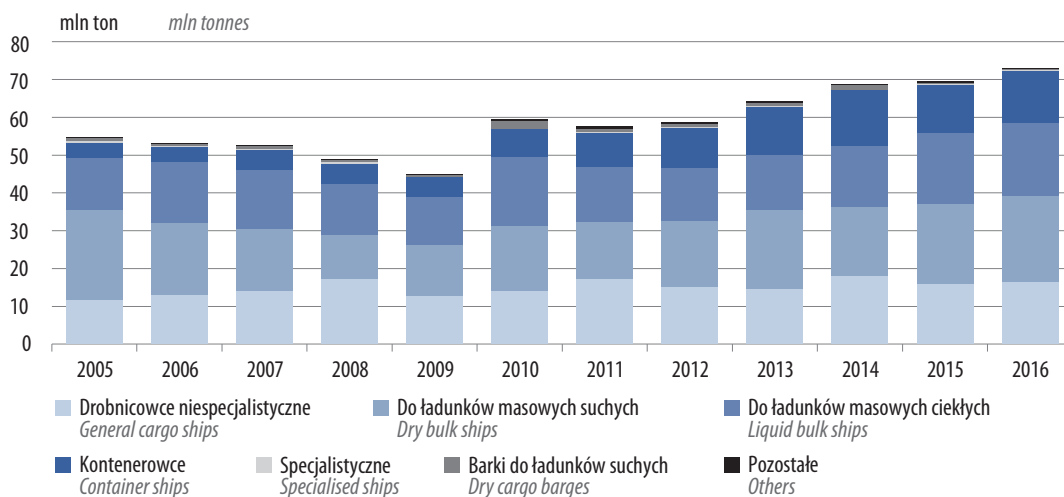
Pod względem wielkości obrotów ładunków tranzytowych dominuje port w Gdańsku. W 2016 r. w porcie tym dokonano 67,8% obrotów tranzytowych (w 2015 r. – 67,7%, a w 2005 r. – 73,2%); pozostałe obroty zrealizowane zostały w portach: Świnoujście (14,6%), Szczecin (11,3%), Gdynia (5,9%) oraz Elbląg (0,4%). Udział tranzytu w międzynarodowych obrotach morskich głównych portów w latach 2005-2016 był zróżnicowany: w Gdańsku wahał się od 8,6% do 46,9%, w Gdyni – od 0,1% do 2,5%, w Szczecinie – od 10,9% do 23,5%, a w Świnoujściu – od 14,5% do 30,6%.

W 2016 r. w przeładunkach tranzytowych dominowały następujące kategorie ładunkowe: kontenery (50,0%), masowe ciekłe (21,0%) oraz masowe suche (10,1%). Największy wzrost obrotów ładunków w stosunku do roku poprzedniego odnotowano w produktach z ropy naftowej (6,5-krotny), produktach leśnych (prawie 5-krotny), wyrobach z żelaza i stali (o 55,5%). Spadek obrotów ładunków tranzytowych w porównaniu z 2015 r. zaobserwowano m.in. w produktach rolniczych (o 82,2%), innych ładunkach drobnicowych (o 50,0%), innych ciekłych ładunkach masowych (o 44,2%), rudach i złomie (o 43,2%).

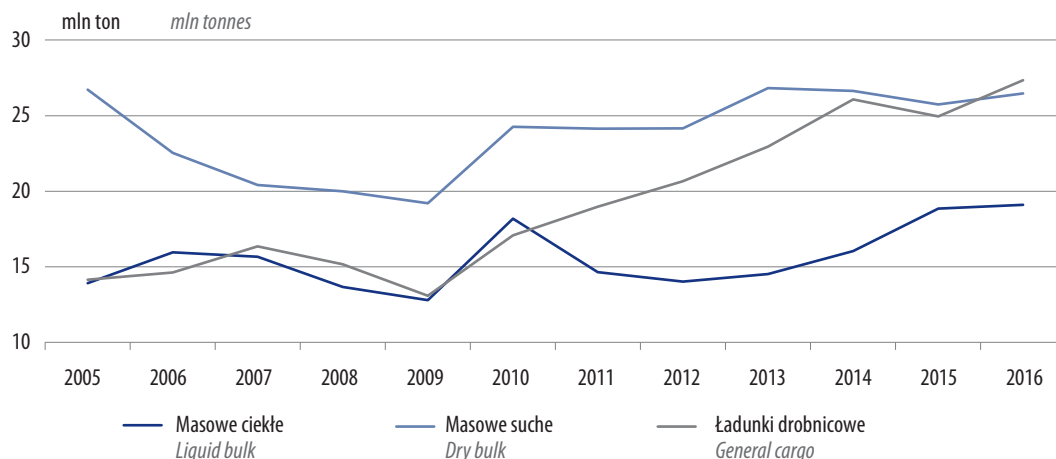
W latach 2005-2016 stopniowo wzrastała zarówno liczba, jak i pojemność netto drobnicowców niespecjalistycznych wpływających do polskich portów morskich. W 2016 r. zawinęły 7 664 tego typu statki o pojemności netto 50 601,0 tys., tj. o 5 jednostek mniej niż 2015 r., ale o większej o 2 431,6 tys. pojemności netto. W porównaniu z 2005 r. liczba drobnicowców niespecjalistycznych wzrosła o 26,3%, a pojemność netto – o 82,9%. Zwiększenie potencjału przewozowego drobnicowców skutkowało zwiększeniem masy ładunków transportowanych przez ten typ statków – z 11 751,7 tys. ton w 2005 r. do 16 488,2 w 2016 r. Udział drobnicowców niespecjalistycznych w przewozach ładunków w 2016 r. wyniósł 22,6% i kształtował się na poziomie zbliżonym jak w 2015 r. i 2005 r. Odnotowano natomiast wzrost udziału kontenerowców w transporcie ładunków: w 2005 r. tym typem statków przewieziono 3 680,7 tys. ton (6,7%), w 2015 r. – ponad trzykrotnie więcej, tj. 12 684,2 tys. ton (18,2%), a w 2016 r. – 13 921,7 (19,1%). W latach 2005-2016 zaobserwowano również wzrost przewozów statkami do ładunków masowych ciekłych, a ich udział wahał się od około 24% do 30%. W przewozach ładunków zmniejszył się udział masowców do transportu ładunków masowych suchych (z 43,6% w 2005 r. do 31,3% w 2016 r.). W 2016 r. przewieziono nimi 22 814,3 tys. ton, tj. o 4,5% mniej niż w 2005 r. Udział statków specjalistycznych w przewozach ogółem utrzymywał się na niskim poziomie i w 2016 r. wyniósł zaledwie 0,2%; statkami tymi przetransportowano 148,5 tys. ton ładunków, tj. o 80,7% mniej niż w 2005 r.

Wykres 12 [19]. Obroty ładunkowe w portach morskich według typów statków

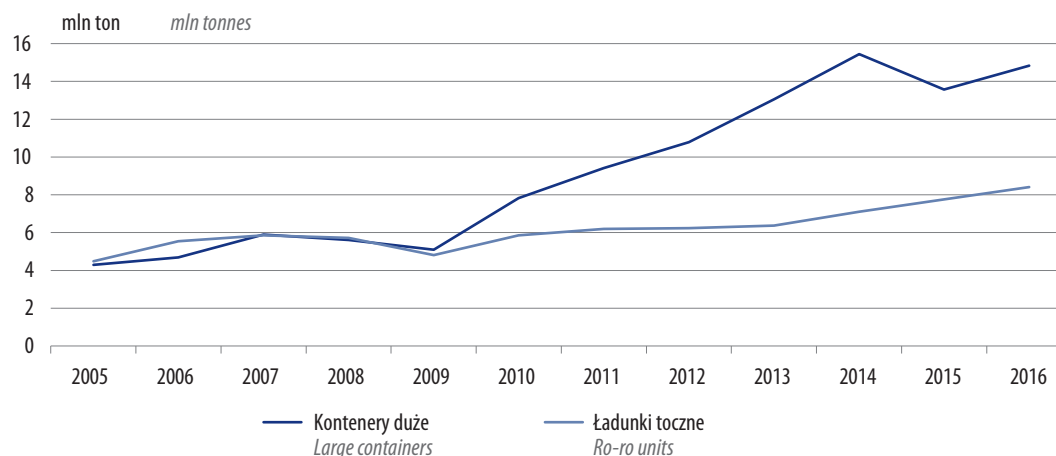
Chart 12 [19]. Cargo traffic in seaports by ship type



Obroty ładunków drobnicowych w polskich portach morskich w 2016 r. wyniosły 27 354,0 tys. ton i były wyższe o 9,7% niż w 2015 r. i o 93,5% w porównaniu z 2005 r. Jednocześnie zwiększył się udział tych ładunków w obrotach ogółem (z 25,8% w 2005 r. do 37,5% w 2016 r.). Obroty ładunków masowych ciekłych w 2016 r. kształtowały się na poziomie 19 100,1 tys. ton, tj. wyższym o 1,3% niż w 2015 r. i o 37,2% w odniesieniu do 2005 r. Obroty ładunków masowych suchych w 2016 r. wyniosły 26 472,0 tys. ton i były wyższe o 2,8% w stosunku do 2015 r., lecz niższe o 0,9% w porównaniu z 2005 r.

Wykres 13 [20]. Obroty ładunkowe w portach morskich według kategorii ładunkówChart 13 [20]. *Cargo traffic in seaports by category*

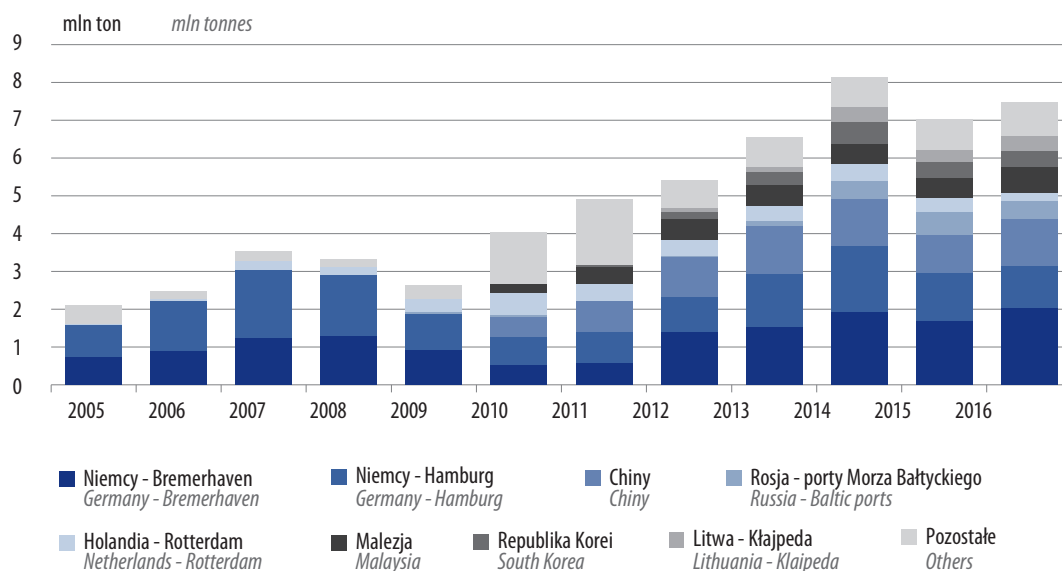
W ładunkach drobnicowych stopniowo rosło znaczenie kontenerów i jednostek tocznych (np.: samochodów ciężarowych, przyczep towarowych, wagonów, rolltrailerów pokładowych). Ich udział zwiększył się z 62,0% w 2005 r. do 85,0% w 2016 r., przy czym udział ładunków skonteneryzowanych w obrotach drobnicy był wyższy niż ładunków tocznych i w 2016 r. wyniósł 54,3%, wobec 30,4% – w 2005 r.

Wykres 14 [21]. Obroty ładunków w kontenerach dużych i jednostkach tocznych w portach morskichChart 14 [21]. *Cargo traffic in large containers and ro-ro units in seaports*

W 2016 r. 34,6% obrotów ładunkowych w kontenerach dużych zrealizowano w relacji z Niemcami, podczas gdy w 2005 r. – 83,0%. Do głównych portów niemieckich uczestniczących w tym obrocie należały Bremerhaven (udział w obrotach kontenerowych w relacji z polskimi portami wyniósł w 2016 r. – 22,9%, w 2005 r. – 38,5%) oraz Hamburg (odpowiednio 11,3% i 35,2%). Kolejnymi kierunkami transportu kontenerów w relacji z polskimi portami były Chiny (ich udział w 2016 r. wyniósł 10,5%, wobec braku obrotów w 2005 r.) i Rosja (w 2016 r. – 7,4% , w 2005 r. – 1,5%, w tym porty Morza Bałtyckiego odpowiednio 7,4% i 1,3%).

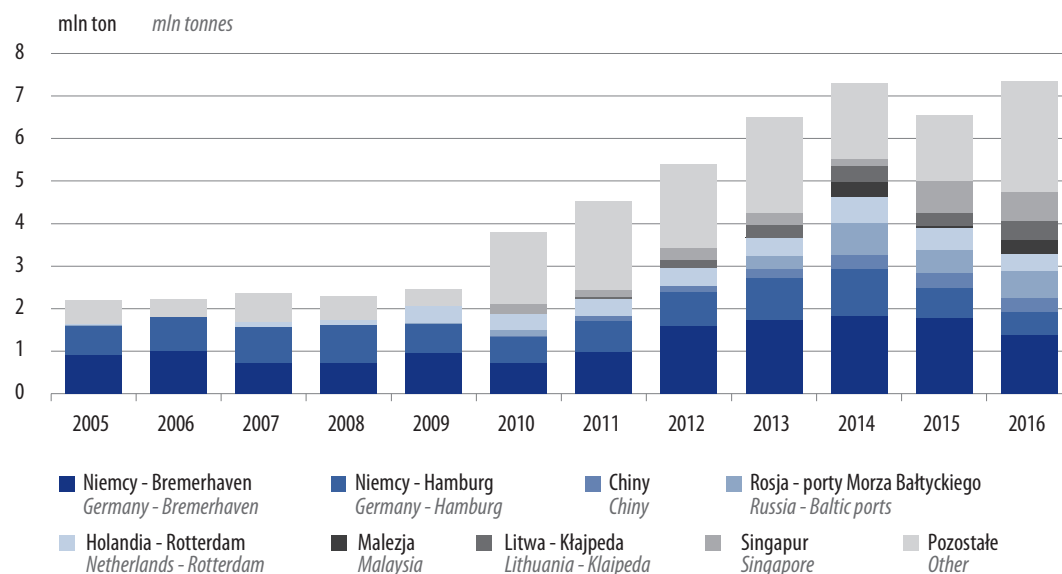
Wykres 15 [22]. Wyładunek (przywóz) ładunków w kontenerach w polskich portach morskich według miejsca załadunku

Chart 15 [22]. Unloading (inwards) of cargo in containers to Polish seaports by place of loading

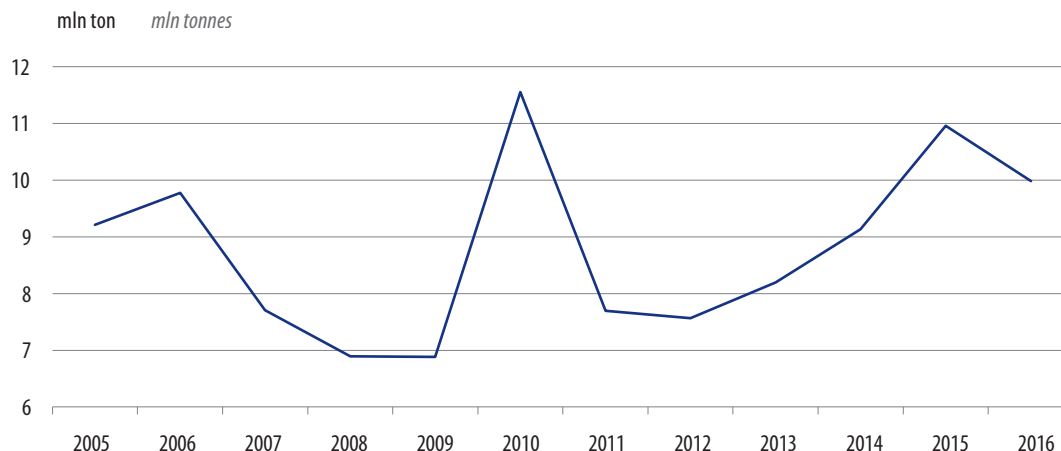


Wykres 16 [23]. Załadunek (wywóz) ładunków w kontenerach z polskich portów morskich według miejsca wyładunku

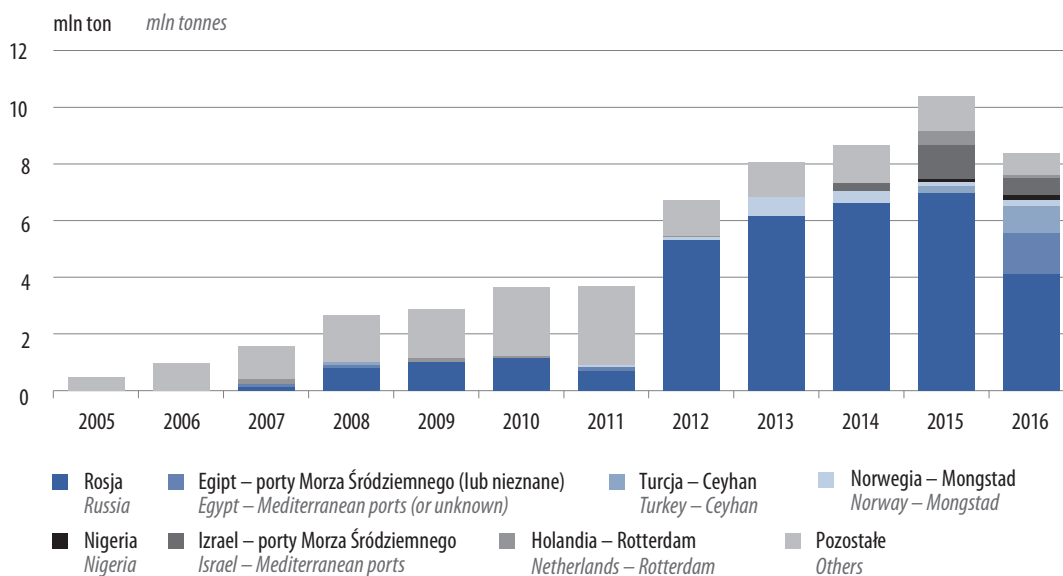
Chart 16 [23]. Loading (outwards) of cargo in containers from Polish seaports by place of unloading



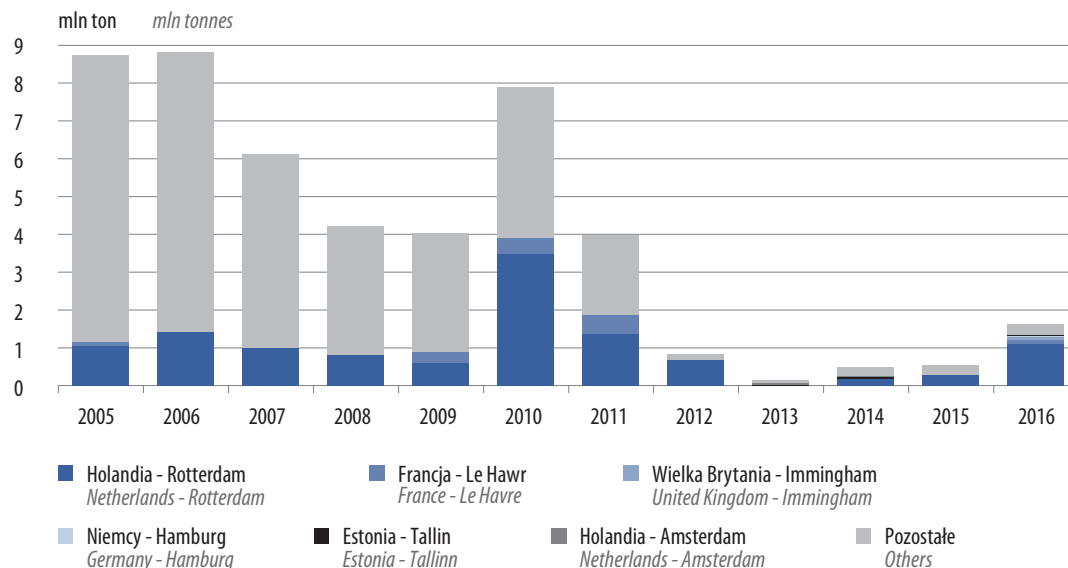
W latach 2005-2016 w obrotach ładunków masowych ciekłych odnotowano wysoki udział ropy naftowej i produktów z ropy naftowej (82,7% w 2005 r. i 87,8% w 2016 r.). Obroty ropy naftowej i jej produktów w portach morskich w 2016 r. wyniosły 16 762,0 tys. ton i były wyższe o 0,4% niż w 2015 r. i o 45,6 % niż 2005 r.

Wykres 17 [24]. Obroty ropy naftowej w portach morskichChart 17 [24]. *Crude oil traffic in seaports*

W 2016 r. w grupie ładunkowej ropa naftowa i jej produkty blisko dwie trzecie stanowiła ropa. Była ona transportowana głównie w relacji z portami rosyjskimi i w 2016 r. jej udział w obrotach ropy w polskich portach wyniósł 41,3% (wobec 63,6% w 2015 r. i nieznacznego poziomu w 2005 r.).

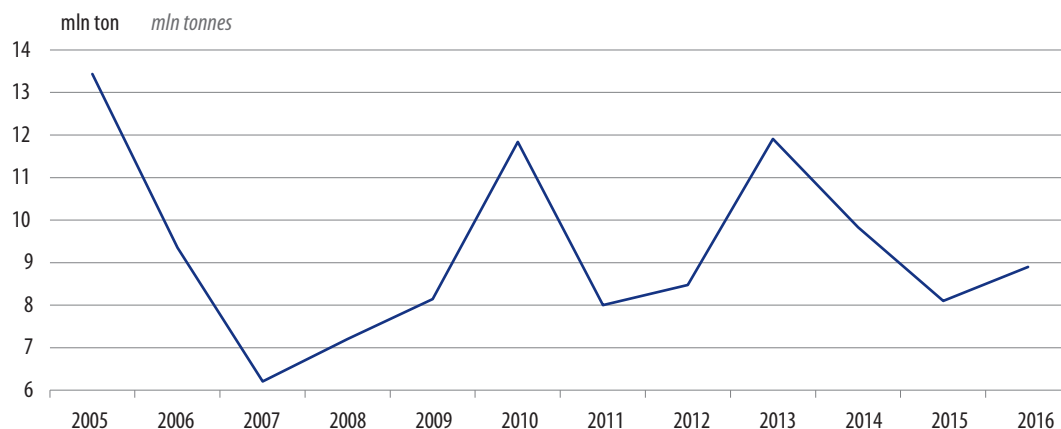
Wykres 18 [25]. Wyładunek (przywóz) ropy naftowej w polskich portach morskich według miejsca załadunkuChart 18 [25]. *Unloading (inwards) of crude oil to Polish seaports by place of loading*

Wykres 19 [26]. Załadunek (wywóz) ropy naftowej w polskich portach morskich według miejsca wyładunku
 Chart 19 [26]. Loading (outwards) of crude oil from Polish seaports by place of unloading



W obrotach ładunków masowych suchych największy udział stanowił węgiel i koks (33,5% w 2016 r., wobec 50,3% w 2005 r.). W 2016 r. obroty tej grupy ładunkowej wyniosły 8 856,3 tys. ton i były większe o 8,8% niż w 2015 r., a mniejsze o 34,1% w porównaniu z 2005 r.

Wykres 20 [27]. Obroty węgla i koksu w portach morskich
 Chart 20 [27]. Coal and coke traffic in seaports



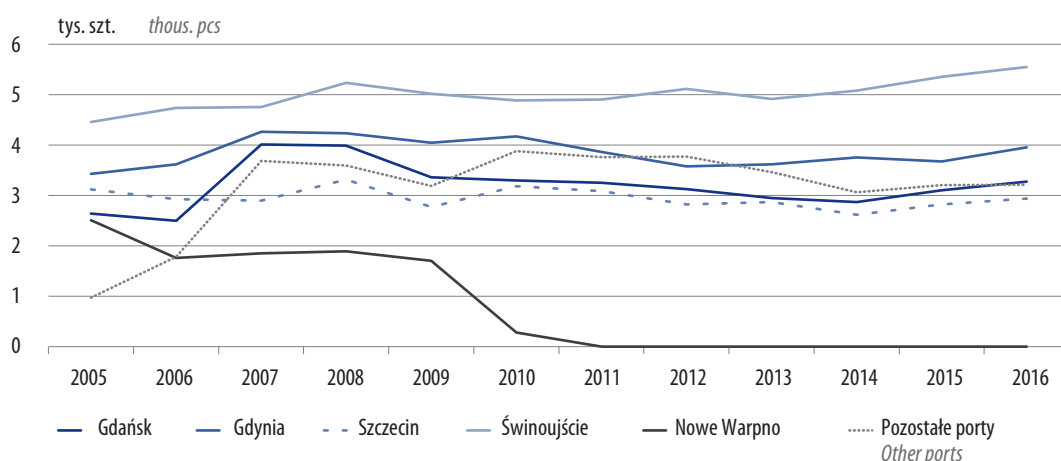
W latach 2015-2016 z polskich portów morskich wywieziono dwa razy więcej węgla i koksu niż przywieziono. W 2016 r. węgiel i koks eksportowane były głównie do Włoch (19,3% węgla i koksu wyeksportowanego z polskich portów drogą morską, przy czym całość w relacji z portem Taranto), do portów indyjskich (13,0%) oraz egipskich (12,0%). Najwięcej węgla i koksu przywieziono w 2016 r. z portów holenderskich 20,7% węgla i koksu importowanego drogą morską, w tym z Rotterdamu – 15,6%, australijskich – (19,7%), kolumbijskich – (13,6%).

W 2016 r. do portów przyплыło 18 928 statków transportowych, tj. więcej o 4,2% niż rok wcześniej i o 10,5% niż w 2005 r. Wzrosła również pojemność netto statków wchodzących do portów morskich, tj. o 6,1% w porównaniu z 2015 r. i o 72,7% niż w 2005 r. Łączna pojemność netto statków zawijających do portów w 2016 r. wyniosła 89 061,6 tys. i była wyższa o 6,1% niż w roku poprzednim oraz o 72,7% w porównaniu z 2005 r. Przeciętna pojemność netto jednego statku w 2016 r. wyniosła 4 705,3 (wobec 4 618,3 – w 2015 r. i 3 010,6 – w 2005 r.)

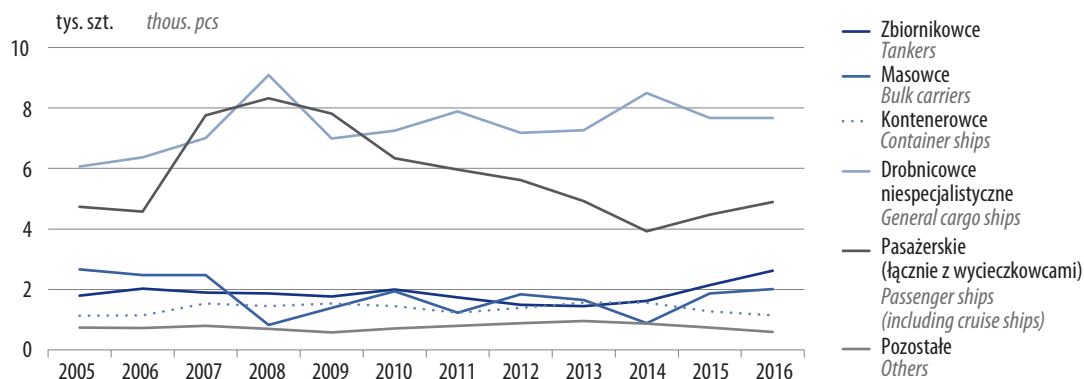
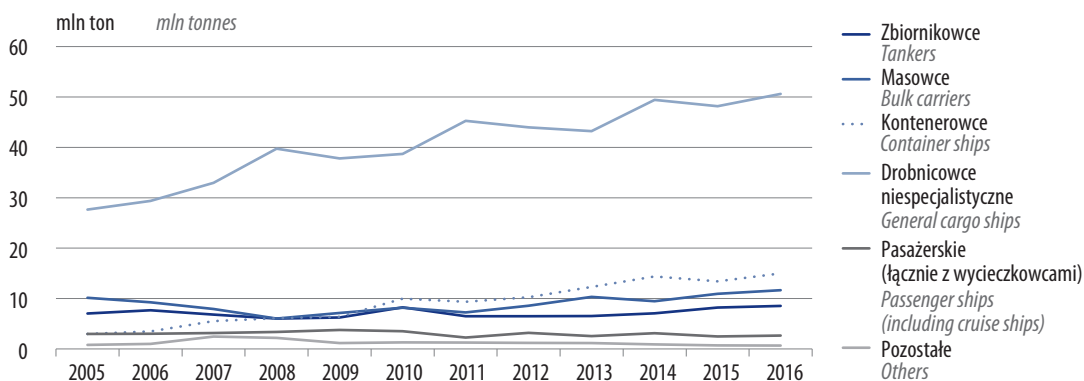
W 2016 r. z ogólnej liczby statków transportowych zawijających do polskich portów najwięcej statków przyплыło do portów: w Świnoujściu (29,3%), Gdyni (20,9%), Gdańsku (17,3%) oraz Szczecinie (15,5%). W odniesieniu do ogólnej pojemności netto statków transportowych zawijających w 2016 r. do polskich portów udziały te wyniosły: w przypadku portu w Świnoujściu – 34,4%, Gdyni – 31,4%, Gdańsku – 26,3%, Szczecinie – 6,4%. Zarówno w odniesieniu do liczby, jak i pojemności netto statków, udziały głównych portów w 2016 r. kształtowały się na poziomie zbliżonym jak w 2015 r. i 2005 r.

Wykres 21 [28]. Statki transportowe wchodzące do portów morskich

Chart 21 [28]. Cargo-carrying ships entering seaports

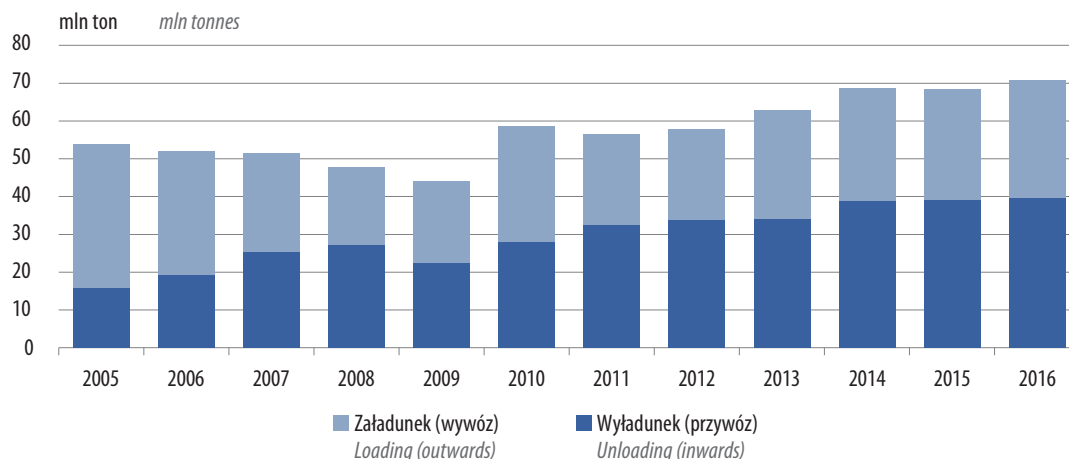


W latach 2005-2016 wśród statków transportowych zawijających do portów morskich większość stanowiły drobnicowce niespecjalistyczne, z wyjątkiem lat 2007 i 2009, w których przeważały statki pasażerskie. W 2016 r. liczba zawijających drobnicowców niespecjalistycznych wyniosła 7 664 (wobec 7 669 w 2015 r. i 6 069 w 2005 r.). Udział drobnicowców niespecjalistycznych w ogólnej liczbie statków zawijających do portów morskich kształtował się następująco: w 2016 r. – 40,5%, w 2015 r. – 42,2%, a w 2005 r. – 35,4%. Pojemność netto drobnicowców niespecjalistycznych w 2016 r. wyniosła 50 601,0 tys., wobec 48 169,4 tys. – w 2015 r. i 27 667,3 tys. – w 2005 r.

Wykres 22 [29]. Statki transportowe wchodzące do portów morskich według typówChart 22 [29]. *Cargo-carrying ships entering seaports by type***Wykres 23 [30]. Pojemność netto statków transportowych wchodzących do portów morskich według typów**Chart 23 [30]. *Net tonnage of cargo-carrying ships entering seaports by type*

W 2016 r. międzynarodowy obrót morski portów osiągnął poziom 70 776,3 tys. ton, tj. wyższy o 3,4% niż przed rokiem i o 31,7% w porównaniu z 2005 r. Od 2011 r. statkami do Polski przywozi się więcej ładunków niż wywozi. W 2016 r. przywóz ładunków międzynarodowego obrotu morskiego wyniósł 39 773,9 tys. ton, natomiast wywóz – 31 002,4 tys. ton, co oznacza przewagę importu nad eksportem o 28,3% (wobec 34,0% w 2015 r.; w 2005 r. eksport był wyższy niż import ponad dwukrotnie).

Wykres 24 [31]. Międzynarodowe obroty ładunkowe w portach morskich według relacji przeładunkowych
 Chart 24 [31]. *International cargo traffic in Polish ports by relations*



W międzynarodowych obrotach ładunkowych polskich portów dominują obroty z krajami europejskimi i w 2016 r. ich udział wyniósł 67,7%. Obroty z Azją stanowiły 13,1% międzynarodowych obrotów ładunkowych polskich portów, z Afryką – 10,0%, Ameryką – 6,7%, Australią i Oceanią – 1,3%. Głównymi krajami polskiej wymiany handlowej prowadzonej drogą morską w 2016 r. były: Szwecja – 13,8% (Ystad – 4,4%, Trelleborg – 4,0%, Karlskrona – 2,6%), Rosja (11,9%), Niemcy – 9,1% (Bremerhaven – 4,9%, Hamburg – 2,7%), Holandia – 9,0% (Rotterdam – 7,2%), Norwegia (4,0%) i Wielka Brytania (3,6%). Udział wymienionych krajów w międzynarodowym obrocie morskim kształtował się na zbliżonym poziomie jak przed rokiem, jedynie w przypadku Rosji odnotowano spadek udziału, w wyniku ograniczenia dostaw rosyjskiej ropy przez polskie porty.

Zgodnie z Ustawą o portach i przystaniach morskich (Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. z późn. zm.) wyróżnia się cztery porty o podstawowe znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj.: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście.

Tabl. 1 [10]. Porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej¹ na tle polskich portów morskich ogółem

Table 1 [10]. *Seaports of fundamental importance for the national economy¹ against the background of Polish seaports, total*

Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2015	2016
	w % in %			
Obroty ładunkowe Cargo traffic	95,2	96,5	96,5	97,1
w tym międzynarodowe in which international	95,1	96,5	96,5	97,0
Ruch pasażerów Passenger traffic	96,2	72,4	80,9	79,9
w tym międzynarodowy in which international	96,1	94,5	95,1	94,8
Statki transportowe wchodzące do portów: Cargo carrying ships entering to seaports:				

¹ Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście.
¹ Gdansk, Gdynia, Szczecin, Swinoujscie.

Tabl. 1 [10]. Porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej¹ na tle polskich portów morskich ogółem (dok.)

Table 1 [10]. *Seaports of fundamental importance for the national economy¹ against the background of Polish seaports, total (cont.)*

Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2015	2016
	w % in %			
liczba statków number of ships	79,7	78,9	82,3	83,0
pojemność netto net tonnage	97,1	98,0	98,3	98,5

1 Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście.

1 Gdansk, Gdynia, Szczecin, Swinoujscie.

Tabl. 2 [11]. Dane techniczne głównych portów morskich

Table 2 [11]. *Technical details on main seaports*

Wyszczególnienie Specification	Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście
	w metrach in metres			
Maksymalna długość statków zawijających Maximum overall length of entering ships	425	340	215	270
Maksymalna szerokość całkowita statków zawijających Maximum overall breadth of entering ships	.	.	31	42
Maksymalne zanurzenie statków zawijających Maximum overall draught of entering ships	15,0	13,0	9,2	13,5
Tor podejściowy do portu: Port fairways				
szerokość w dnie width at the bottom	350	150	.	240
głębokość minimalna minimum depth	17,0	14,1	14,3-12,5	14,5

Źródło: dane zarządów morskich portów.

Source: data of seaport authorities.

Port morski w Gdańsku jest jednym z czterech polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Mogą do niego zawijać statki o maksymalnej długości 425 m i maksymalnym zanurzeniu 15 m. Port posiada dwa zróżnicowane w sposób naturalny obszary, tj.: port wewnętrzny zlokalizowany wzdłuż Martwej Wisły i kanału portowego oraz port zewnętrzny mający bezpośredni dostęp do Zatoki Gdańskiej. Port wewnętrzny posiada terminal kontenerowy, bazę i terminal dla promów pasażerskich oraz statków ro-ro, bazy przeładunku samochodów osobowych i owoców cytrusowych, bazę do obsługi siarki oraz innych ładunków masowych, bazę przeładunku fosforytów oraz nabrzeża o uniwersalnym charakterze umożliwiające przeładunek drobnicy konwencjonalnej i ładunków masowych (np.: zboża, nawozy sztuczne, ruda, węgiel). Port zewnętrzny działa w oparciu o nabrzeża, pomosty przeładunkowe oraz pirsy znajdujące się bezpośrednio na akwenach Zatoki Gdańskiej. Zlokalizowane są tutaj specjalistyczne bazy przeładunku surowców energetycznych: paliw płynnych, węgla oraz gazu płynnego oraz nowoczesny głębokowodny terminal kontenerowy. Port Gdańsk stanowi ogniwo Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr I łączącego kraje skandynawskie z południowo-wschodnią Europą.

Gdańsk jest portem, który ma największy udział w obrotach ładunkowych polskich portów morskich, który w 2016 r. wyniósł on 43,3%. Obroty ładunkowe portu Gdańsk kształtowały się na poziomie 31 566,2 tys. ton i były mniejsze o 0,4% niż rok wcześniej, lecz wyższe o 40,4% niż w 2005 r. Większość obrotów ładunkowych portu Gdańsk stanowią ładunki masowe ciekłe. W 2016 r. udział ładunków ciekłych wyniósł 41,5% (w tym

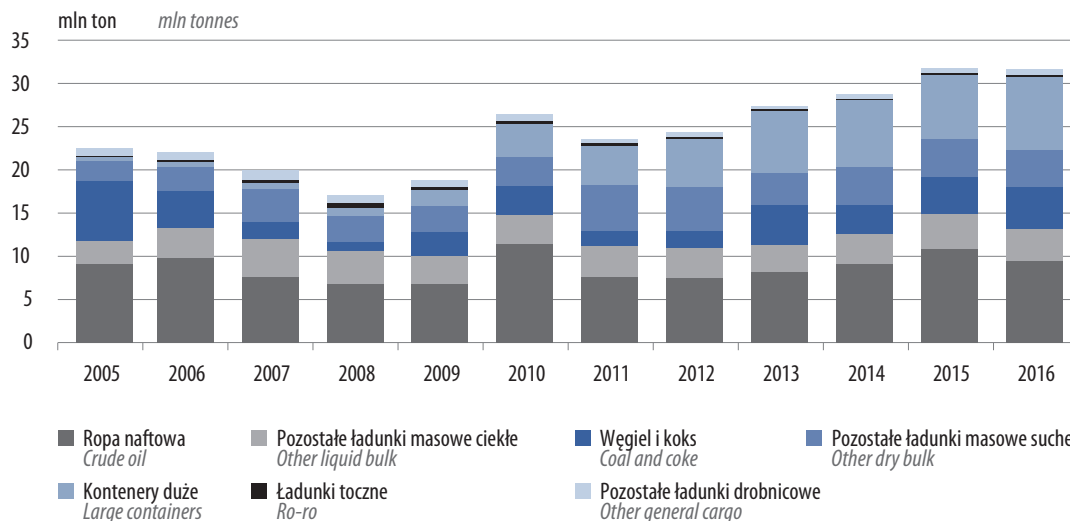
ropy naftowej – 30,0% obrotów ogółem w tym porcie), ładunków masowych suchych – 28,9% (w tym węgla i koks – 15,7%), ładunków drobnicowych – 29,5% (w tym ładunków w kontenerach dużych – 27,1%).

Tabl. 3 [12]. Podstawowe dane o porcie morskim w Gdańsku
Table 3 [12]. Principal information on the port of Gdansk

Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2014	2015	2016
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton <i>Total cargo traffic in thous. tonnes</i>	22 477,8	26 421,2	28 771,0	31 684,9	31 566,2
międzynarodowy obrót morski <i>international maritime traffic</i>	22 225,9	26 074,1	28 544,9	31 427,7	31 205,4
wyładunek (przywóz) <i>unloading (inwards)</i>	2 442,6	9 253,2	17 391,8	18 789,8	18 148,5
załadunek (wywóz) <i>loading (outwards)</i>	19 783,4	16 820,9	11 153,1	12 637,9	13 056,8
krajowy obrót morski <i>national cargo traffic</i>	251,9	347,2	226,1	257,2	360,8
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: <i>Cargo traffic by cargo categories and group, in thous. tonnes</i>					
masowe ciekłe <i>liquid bulk</i>	11 731,6	14 778,4	12 612,8	14 992,2	13 112,2
w tym ropa naftowa <i>of which crude oil</i>	9 161,9	11 421,2	9 074,2	10 872,7	9 482,3
masowe suche <i>dry bulk</i>	9 273,9	6 664,0	7 810,4	8 546,4	9 128,4
w tym węgiel i koks <i>of which coal and coke</i>	6 981,6	3 355,4	3 399,6	4 183,1	4 958,2
ładunki drobnicowe <i>general cargo</i>	1 472,3	4 978,8	8 347,7	8 146,2	9 325,6
w tym: <i>of which:</i>					
kontenery duże <i>large containers</i>	491,6	3 927,8	7 776,7	7 508,2	8 548,7
toczne <i>ro-ro</i>	117,1	360,6	117,2	163,7	206,4
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU <i>International maritime traffic in TEU</i>	63 307	508 779	1 231 976	1 040 949	1 557 596
Międzynarodowy ruch pasażerów <i>International passenger traffic</i>	198 282	156 907	121 228	107 976	103 588
Statki wchodzące do portu: <i>Ships entering a port:</i>					
liczba statków <i>number of ships</i>	2 641	3 299	2 869	3 106	3 274
pojemność netto w tys. <i>net tonnage in thous.</i>	14 220,9	19 455,7	19 059,3	20 904,1	23 403,4

Wykres 25 [32]. Obroty ładunkowe w porcie Gdańsk według grup ładunkowych

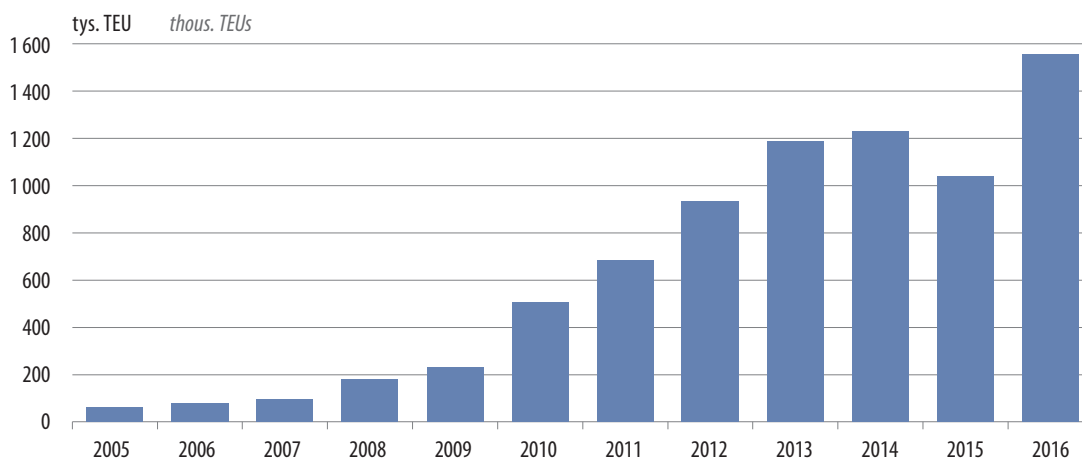
Chart 25 [32]. Cargo traffic in the port of Gdansk by cargo groups



Rozwój terminali kontenerowych w gdańskim porcie wpłynął na dynamiczny wzrost obrotów kontenerowych. W 2016 r. obroty te wyniosły 1 559,2 tys. TEU i były większe o 49,7% niż w 2015 r. i ponad 20-krotnie niż w 2005 r.

Wykres 26 [33]. Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie Gdańsk

Chart 26 [33]. International large container traffic in the port of Gdansk

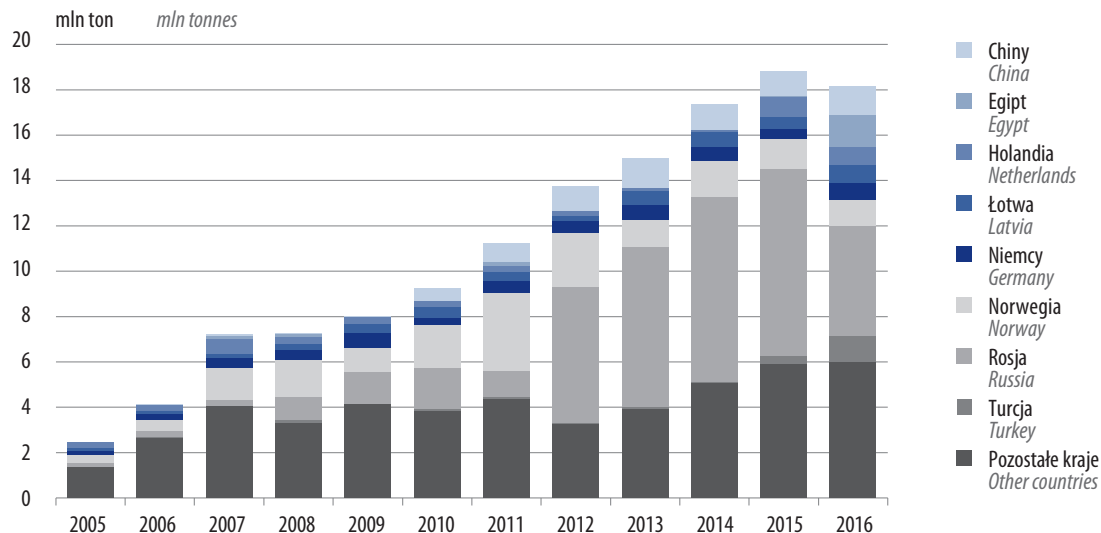


Od 2005 r. do 2011 r. w obrocie międzynarodowym mniej ładunków przywożono drogą morską do portu Gdańsk niż z niego wywożono (w 2005 r. przywóz stanowił 11,0%, a w 2011 r. – 49,5%). Od 2012 r. proporcje między ładunkami importowanymi a eksportowanymi przez port w Gdańsku uległy zmianie i w 2016 r. wyładunek stanowił 58,2%.

W 2016 r. w ramach międzynarodowego obrotu morskiego do portu Gdańsk najwięcej ładunków przywieziono z Rosji (26,9%), Egiptu (7,9%), Chin (6,8%), Norwegii (6,2%), Turcji (6,1%). Struktura przywozu według głównych krajów i towarów w 2016 r. kształtowała się następująco: z Rosji, Egiptu przywożono głównie ropę naftową (odpowiednio 74,5% i 100,0% importu z tych krajów), z Chin – towary mieszane w kontenerach dużych (99,9%), Turcji – ropę naftową (87,7%), Norwegii – produkty górnictwa lub kopalnictwa (77,8%).

Wykres 27 [34]. Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie Gdańsk według krajów załadunku

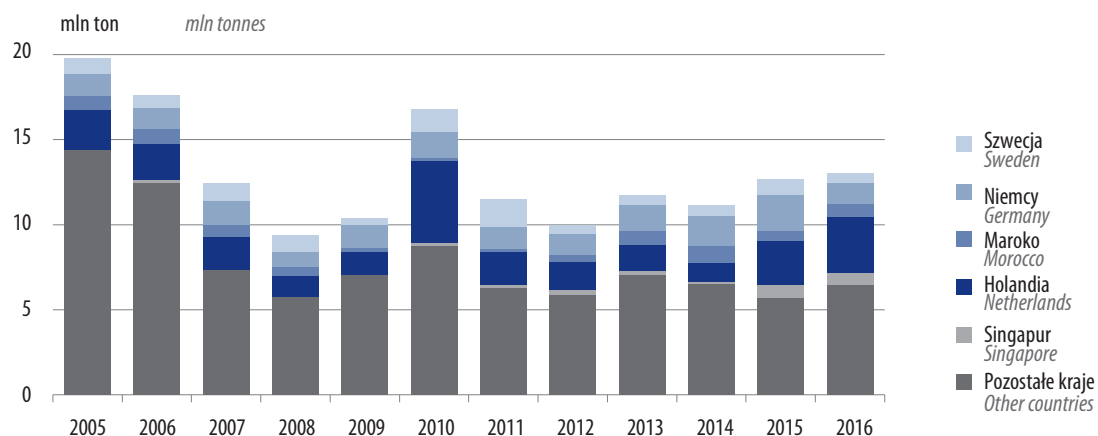
Chart 27 [34]. Cargo unloaded (inwards) in the port of Gdansk by country of loading



W 2016 r. w ramach międzynarodowego obrotu morskiego z portu Gdańsk ładunki wywożono najczęściej do Holandii (25,5%), Niemiec (9,5%), Maroka (5,6%), Singapuru (5,2%) i Szwecji (4,9%). Do Holandii eksportowano głównie ładunki masowe ciekłe (87,0% eksportu portu Gdańsk do tego kraju), do Niemiec głównie towary w kontenerach (odpowiednio 77,8%), do Maroka – ładunki masowe suche (99,1%, głównie węgiel), do Singapuru – towary w kontenerach (100,0%), a do Szwecji – ładunki masowe ciekłe (63,7%, z tego 47,7% stanowiły ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej).

Wykres 28 [35]. Załadunek (wywóz) ładunków z portu Gdańsk według krajów wyładunku

Chart 28 [35]. Cargo loaded (outwards) in the port of Gdansk by countries of unloading

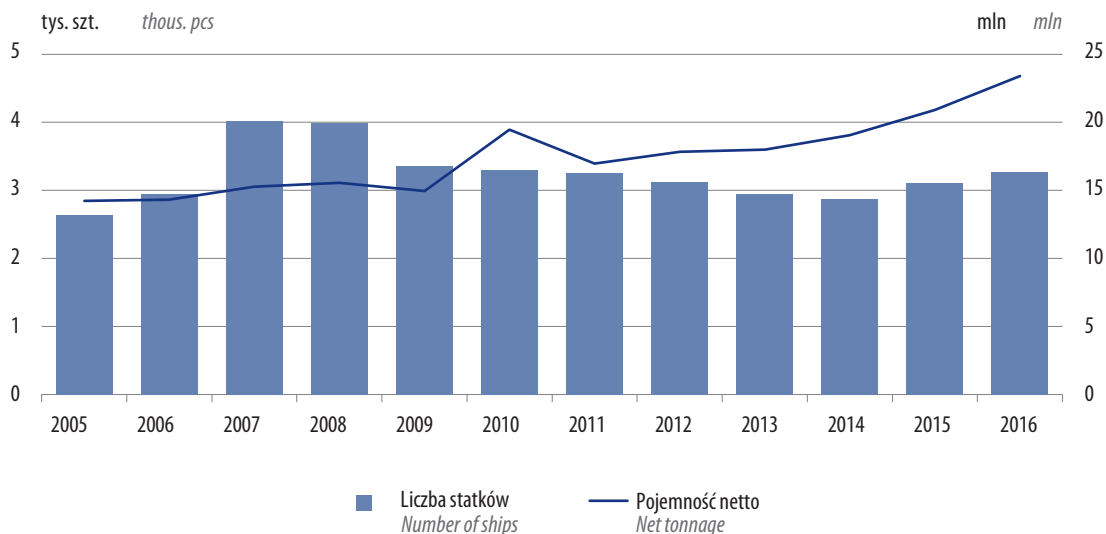


Międzynarodowy ruch pasażerów w porcie Gdańsk w okresie 2005-2016 największe natężenie osiągnął w 2005 r., kiedy to liczba pasażerów kończących lub rozpoczynających podróż w tym porcie wyniosła 198,3 tys. osób. W 2016 r. odnotowano 103,6 tys. pasażerów zagranicznych i było to mniej o 4,1% niż w 2015 r. i o 47,8% w porównaniu z 2005 r. Międzynarodowy ruch pasażerów z/do portu Gdańsk odbywał się wyłącznie w relacji ze Szwecją (Nynäshamn).

W 2016 r. do portu Gdańsk zawinęły 3 274 statki o pojemności netto 23 403,4 tys., tj. więcej o 168 statków (o 5,4%) i o 12,0% większej pojemności netto niż w 2015 r. oraz więcej o 633 statki (o 24,0%) i o 64,6% większej pojemności netto niż w 2005 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Gdańsku w 2016 r. wyniosła 7 148,3 i była większa o 6,2% niż rok wcześniej oraz o 32,8% niż w 2005 r.

Wykres 29 [36]. Statki transportowe wchodzące do portu Gdańsk

Chart 29 [36]. Cargo-carrying ships entering the port of Gdansk



Port morski w Gdyni jest kolejnym z czterech polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Mogą do niego zawijać statki o maksymalnej długości 340 m i zanurzeniu do 13,0 m. Port posiada korzystne warunki nawigacyjne, ponieważ reda osłonięta jest przez Półwysep Helski, a port jest łatwo dostępny od strony morza ze względu na wejście do portu o szerokości 150 m i minimalnej głębokości 14,1 m. Port specjalizuje się w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym głównie zjednostkowanych, przewożonych w kontenerach (posiada dwa nowoczesne terminale kontenerowe) i w obsłudze jednostek tocznych (terminal dla jednostek ro-ro). W tym porcie zlokalizowane są również nowoczesne terminale do obsługi ładunków masowych. Gdyniński port jest istotnym ogniwem VI Korytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T.

W 2016 r. obroty zrealizowane w porcie w Gdyni stanowiły 24,3% obrotów ogółem polskich portów morskich i wyniosły 17 751,1 tys. ton osiągając najwyższy poziom notowany od 2000 r. (wyższy o 15,3% niż w 2015 r. i wyższy o 60,8% niż w 2005 r.). W 2016 r. większość obrotów ładunkowych tego portu stanowiły ładunki drobnicowe – 49,1% (w tym ładunki w kontenerach 32,6%, a w jednostkach tocznych – 12,8%), następnie ładunki masowe suche – 39,9% (w tym węgla i koks – 8,1%) i ładunki masowe ciekłe – 11,0%.

Tabl. 4 [13].

Podstawowe dane o porcie morskim w Gdyni

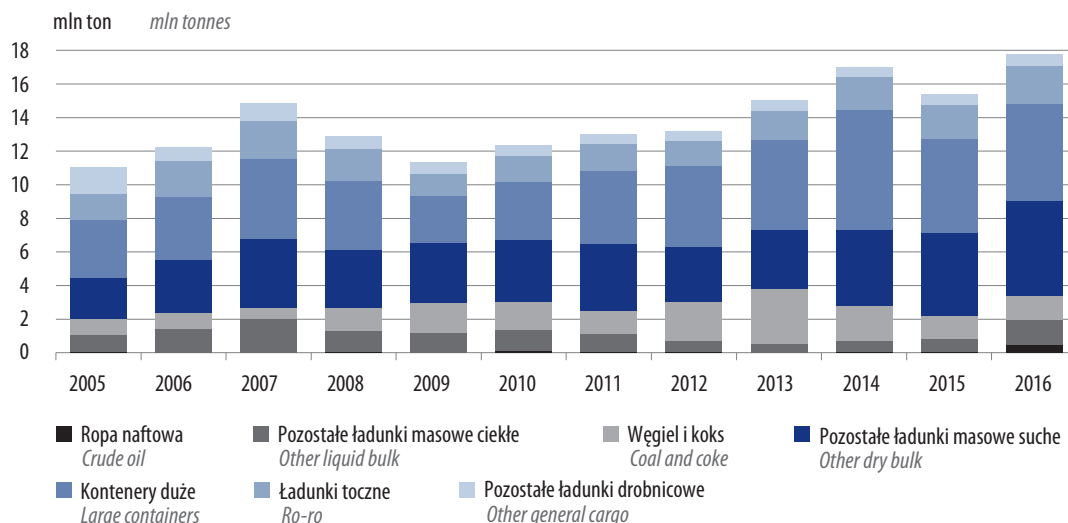
Table 4 [13].

Principal information on the port of Gdynia

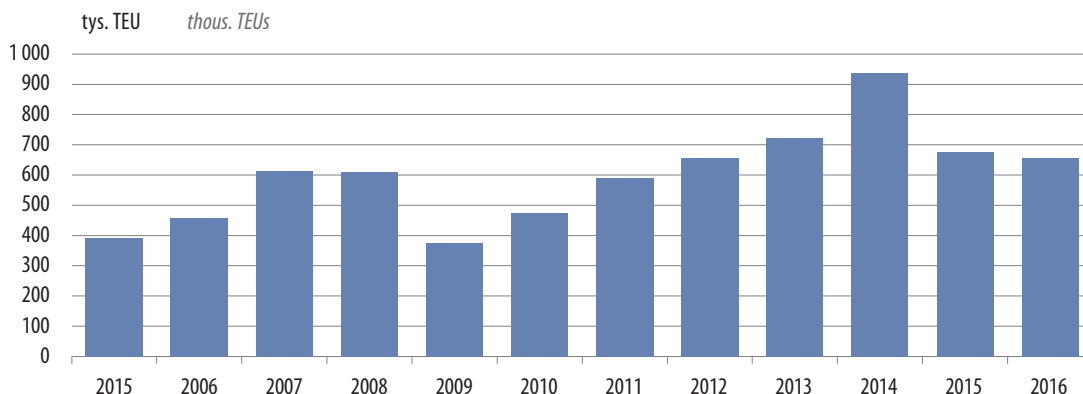
Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2014	2015	2016
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton Total cargo traffic in thous. tonnes	11 037,9	12 346,1	16 960,7	15 390,9	17 751,1
międzynarodowy obrót morski unloading maritime traffic	11 024,6	12 249,9	16 833,9	15 284,3	17 398,5

Tabl. 4 [13]. Podstawowe dane o porcie morskim w Gdyni (dok.)
 Table 4 [13]. *Principal information on the port of Gdynia (cont.)*

Wyszczególnienie <i>Specification</i>	2005	2010	2014	2015	2016
wyładunek (przywóz) <i>unloading (inwards)</i>	5 077,6	7 451,7	8 431,4	7 704,1	8 767,3
załadunek (wywóz) <i>loading (outwards)</i>	5 947,1	4 798,1	8 402,4	7 580,3	8 631,1
krajowy obrót morski <i>national cargo traffic</i>	13,2	96,2	126,8	106,6	352,6
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: <i>Cargo traffic by cargo categories and group, in thous. tonnes:</i>					
masowe ciekłe <i>liquid bulk</i>	1 046,7	1 399,9	724,0	836,4	1 960,2
w tym ropa naftowa <i>of which crude oil</i>	40,2	116,5	30,2	49,2	500,2
masowe suche <i>dry bulk</i>	3 416,2	5 322,2	6 579,6	6 338,5	7 080,1
w tym węgiel i koks <i>of which coal and coke</i>	1 003,7	1 607,0	2 048,2	1 382,2	1 439,5
ładunki drobnicowe <i>general cargo</i>	6 575,0	5 624,0	9 657,1	8 216,0	8 710,7
w tym: <i>of which</i>					
kontenery duże <i>large containers</i>	3 443,3	3 435,9	7 151,7	5 552,3	5 793,6
toczne <i>ro-ro</i>	1 553,0	1 539,3	1 953,5	2 043,0	2 268,1
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU <i>International maritime traffic in TEU</i>	392 885	475 844	936 467	674 520	655 843
Międzynarodowy ruch pasażerów <i>International passenger traffic</i>	392 748	432 195	571 745	604 250	612 718
Statki wchodzące do portu: <i>Ships entering a port:</i>					
liczba statków <i>number of ships</i>	3 427	4 175	3 754	3 678	3 956
pojemność netto w tys. <i>net tonnage in thous.</i>	15 109,5	22 420,7	28 690,8	26 852,5	27 959,3

Wykres 30 [37]. Obroty ładunkowe w porcie Gdynia według grup ładunkowychChart 30 [37]. *Cargo traffic in the port of Gdynia by cargo groups*

Międzynarodowe obroty kontenerowe portu Gdynia w 2016 r. wyniosły 655,8 tys. TEU i były mniejsze o 2,8% niż w 2015 r., a większe o 66,9% w porównaniu z 2005 r.

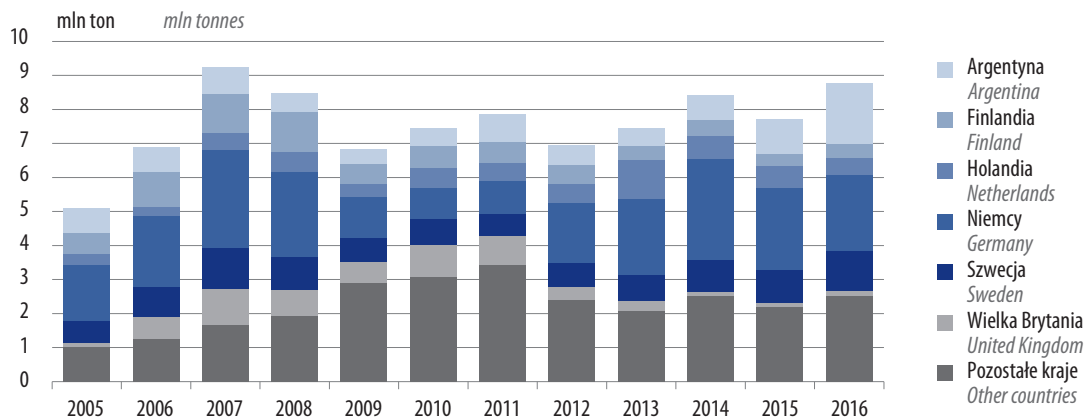
Wykres 31 [38]. Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie GdyniaChart 31 [38]. *International large container traffic in the port of Gdynia*

W 2016 r., tak jak przed rokiem, w obrocie międzynarodowym portu morskiego w Gdyni przywóz ładunków ukształtował się na zbliżonym poziomie (50,4%) co wywóz, natomiast w 2005 r. przywóz był niższy i stanowił 46,1%.

W 2016 r. w ramach międzynarodowego obrotu morskiego do portu Gdynia najczęściej ładunków przywieziono z Niemiec (25,5%), Argentyny (20,5%), Szwecji (13,5%) i Holandii (4,6%). Z Niemiec przywożono głównie różne towary w kontenerach (98,0% importu z tego kraju przez port w Gdyni), z Argentyny – zboża odpowiednio (71,7%), ze Szwecji – różnorodne towary w jednostkach tocznych (84,6%), z Holandii – węgiel kamienny i brunatny (39,1%).

Wykres 32 [39]. Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie Gdynia według krajów załadunku

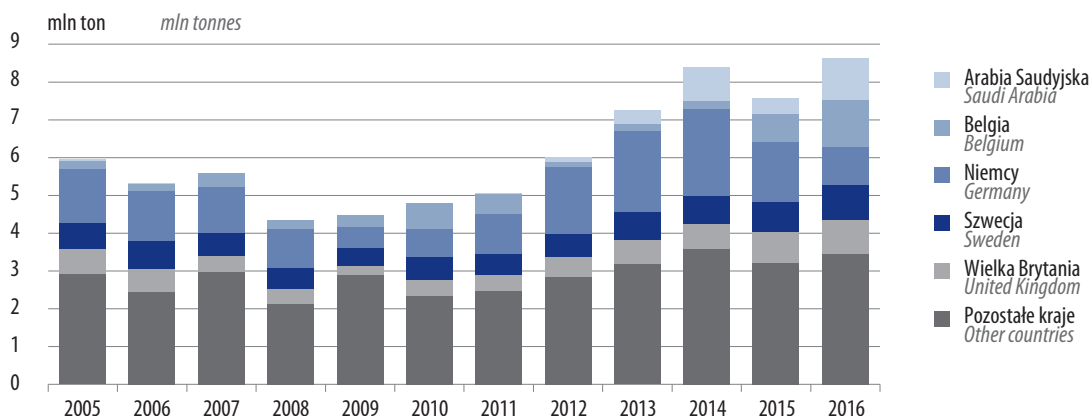
Chart 32 [39]. Cargo unloaded (inwards) in the port of Gdynia by country of loading



W 2016 r. z portu w Gdyni najczęściej ładunków wywieziono drogą morską do: Belgii (14,4%), Arabii Saudyjskiej (12,8%), Niemiec (11,9%), Szwecji (10,8%) i Wielkiej Brytanii (10,1%). Struktura towarów eksportowanych statkami z portu Gdynia według głównych krajów kształtowała się następująco: do Belgii wywożono głównie towary mieszane w kontenerach (94,2% eksportu do tego kraju przez port w Gdyni), do Arabii Saudyjskiej – zboża (odpowiednio 100,0%), do Niemiec – towary mieszane w kontenerach (96,3%), do Szwecji – różne towary w jednostkach tocznych (88,1%), do Wielkiej Brytanii – towary mieszane w kontenerach (58,7%).

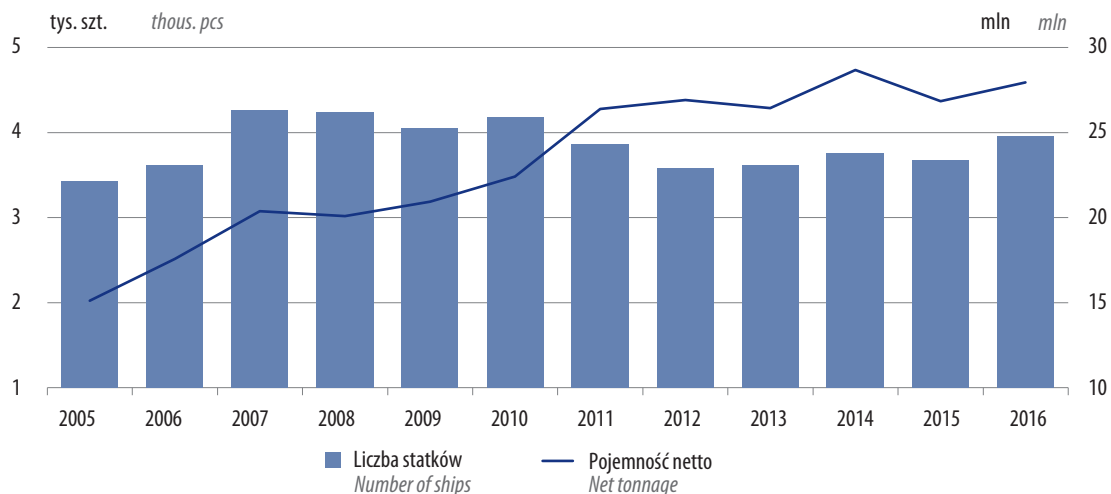
Wykres 33 [40]. Załadunek (wywóz) ładunków w porcie Gdynia według krajów wyładunku

Chart 33 [40]. Cargo loaded (outwards) in the port of Gdynia by countries of unloading



W 2016 r. międzynarodowy ruch pasażerów w porcie Gdynia wyniósł 612,7 tys. osób i było to więcej o 1,4% niż w 2015 r. oraz o 56,0% w porównaniu z 2005 r. Odbyszał się on głównie w relacji ze Szwecją (Karlskrona) i udział podróżujących na tej trasie w 2016 r. wyniósł 99,1% (wobec 99,2% w 2015 r. i 94,3% w 2005 r.).

W 2016 r. do portu Gdynia zawinęło 3 956 statków o pojemności netto 27 959,3 tys., tj. więcej o 278 statków (o 7,6%) i pojemności netto o 4,1% większej niż w 2015 r. oraz więcej o 529 statków (o 15,4%) i o 85,0% większej pojemności netto niż w 2005 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Gdyni w 2016 r. wyniosła 7 067,6 (o 60,3% więcej niż w 2005 r.). W 2016 r., podobnie jak przed rokiem, połowę liczby statków zawijających do portu w Gdyni oraz dwie trzecie ich ogólnej pojemności netto stanowiły drobnicowce niespecialistyczne.

Wykres 34 [41]. Statki transportowe wchodzące do portu GdyniaChart 34 [41]. *Cargo-carrying ships entering the port of Gdynia*

Port w Szczecinie ma charakter uniwersalny i obsługuje zarówno ładunki drobnicowe (kontenery, ładunki ponadgabarytowe), jak i masowe (węgiel, koks, zboże itp.). Mogą do niego zawijać statki o maksymalnej długości 215 m i o maksymalnym zanurzeniu 9,15 m.

W 2016 r. obroty ładunkowe portu Szczecin stanowiły 12,2% obrotów polskich portów morskich (w 2015 r. – 11,9%, a w 2005 r. – 15,1%) i wyniosły 8 911,0 tys. ton (więcej o 7,7% niż w 2015 r. i o 8,1% w porównaniu z 2005 r.). W obrotach ładunkowych portu Szczecin przeważały ładunki masowe suche. W 2016 r. ich udział w obrotach portu Szczecin wyniósł 55,2% (w tym produktów rolniczych – 14,2%, węgla i koku – 9,8%), w 2015 r. – 58,0%, a w 2005 r. – 61,2%. Udział ładunków drobnicowych w obrotach ogółem portu Szczecin w 2016 r. wyniósł 30,4% (w 2015 r. – 26,8%, w 2005 r. – 31,2%), a ładunków masowych ciekłych – 14,5% (w 2015 r. – 15,2%, w 2005 r. – 7,6%).

Tabl. 5 [14]. Podstawowe dane o porcie morskim w SzczecinieTable 5 [14]. *Principal information on the port of Szczecin*

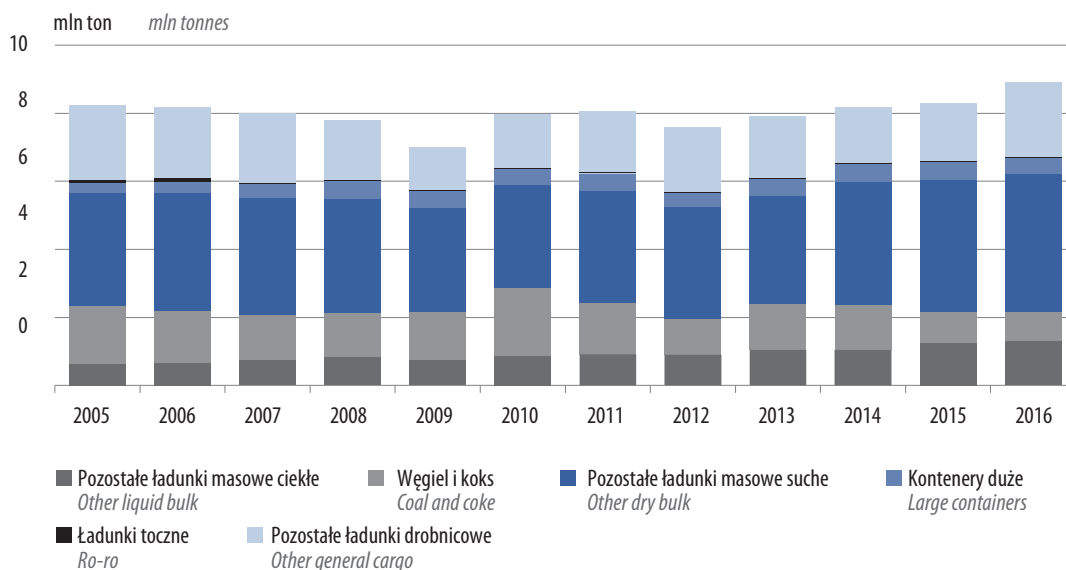
Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2014	2015	2016
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton <i>Total cargo traffic in thous. tonnes</i>	8 245,8	7 969,2	8 156,3	8 276,3	8 911,0
międzynarodowy obrót morski <i>international maritime traffic</i>	8 071,2	7 788,2	7 929,3	7 861,2	8 271,6
wyładunek (przywóz) <i>unloading (inwards)</i>	2 966,3	3 712,9	4 610,4	4 828,0	5 195,0
załadunek (wywóz) <i>loading (outwards)</i>	5 104,9	4 075,3	3 318,8	3 033,2	3 076,7
krajowy obrót morski <i>national cargo traffic</i>	174,6	181,0	227,1	415,1	639,4
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: <i>Cargo traffic by cargo categories and group, in thous. tonnes:</i>					
masowe ciekłe <i>liquid bulk</i>	627,7	857,4	1 044,9	1 257,2	1 291,0

Tabl. 5 [14]. Podstawowe dane o porcie morskim w Szczecinie (dok.)
 Table 5 [14]. Principal information on the port of Szczecin (cont.)

Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2014	2015	2016
w tym ropa naftowa of which crude oil	0,0	0,0	21,6	-	-
masowe suche dry bulk	5 042,7	5 049,7	4 944,3	4 800,4	4 914,6
w tym węgiel i koks of which coal and coke	1 721,3	2 010,4	1 311,7	903,9	874,2
ładunki drobnicowe general cargo	2 575,4	2 062,1	2 167,2	2 218,7	2 705,4
w tym: of which:					
kontenery duże large containers	296,4	463,7	519,5	511,0	480,8
toczne ro-ro	78,4	3,1	0,4	0,9	4,4
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU International maritime traffic in TEU	32 135	52 506	85 934	74 174	83 098
Międzynarodowy ruch pasażerów International passenger traffic	168	698	705	1 229	896
Statki wchodzące do portu: Ships entering a port:					
liczba statków number of ships	3 121	3 185	2 619	2 823	2 939
pojemność netto w tys. net tonnage in thous.	4 451,1	5 033,8	5 097,6	5 445,1	5 723,9

Wykres 35 [42]. Obroty ładunkowe w porcie Szczecin według grup ładunkowych

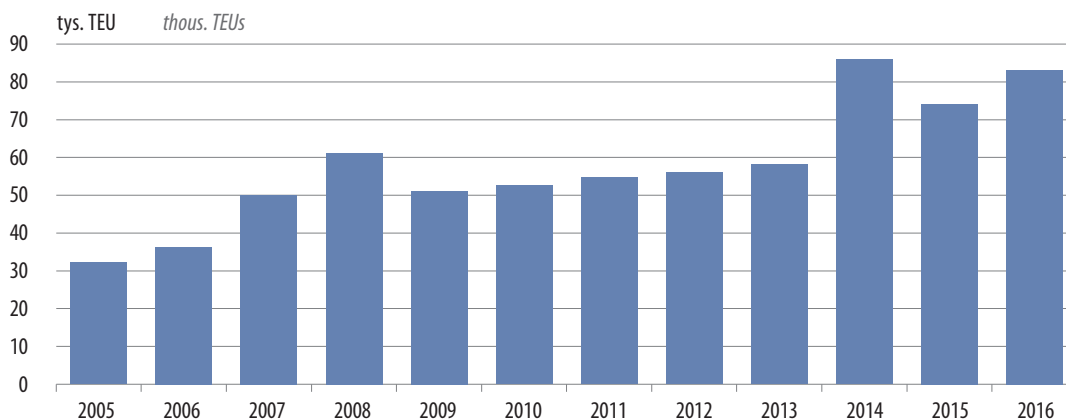
Chart 35 [42]. Cargo traffic in the port of Szczecin by cargo groups



Od 2001 r. obserwuje się wzrost międzynarodowych obrotów kontenerowych portu w Szczecinie, z wyjątkiem lat 2009 i 2015 kiedy to odnotowano ich spadek w skali roku. W 2016 r. osiągnęły one poziom 83,1 tys. TEU, tj. o 12,0% większy niż w 2015 r. i aż o 158,6% większy niż w 2005 r.

Wykres 36 [43]. Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie Szczecin

Chart 36 [43]. International large container traffic in the port of Szczecin



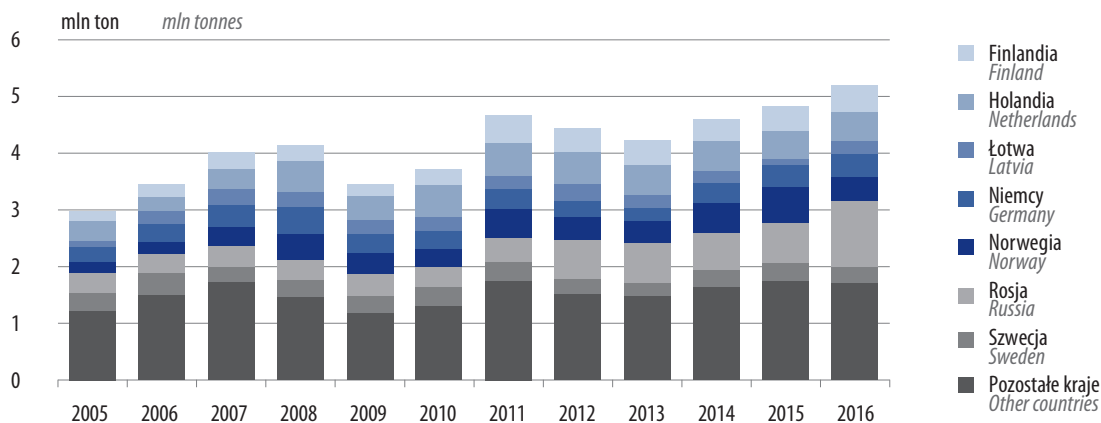
Od 2007 r. w obrocie międzynarodowym do portu w Szczecinie drogą morską więcej ładunków przywieziono niż z niego wywożono (z wyjątkiem 2010 r.). W 2016 r. przywóz (wyładunek) stanowił 62,8% (wobec 61,4% w 2015 r.), w odróżnieniu od 2005 r., kiedy to przeważał wywóz (63,2%).

W 2016 r. do portu w Szczecinie najwięcej ładunków przywieziono z Rosji (22,2% międzynarodowego obrotu morskiego w tym porcie), Holandii (9,9%), Finlandii (8,8%), Norwegii (8,4%), Niemiec (7,6%) i Szwecji (5,6%). Z Rosji przywożono głównie żeliwo, stal i żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (45,9% importu z tego kraju przez port w Szczecinie), z Holandii – nawozy i związki azotowe (odpowiednio 23,0%), węgiel kamienny i brunatny (18,4%), z Finlandii – masę włóknistą, papier i wyroby z papieru (28,1%),

podstawowe organiczne produkty chemiczne (24,5%), nawozy i związki azotowe (23,5%), z Norwegii – kamień, piasek, żwir, glinę, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa (38,6%), rudy żelaza (17,7%), z Niemiec – mieszane towary w kontenerach (70,4%), ze Szwecji – kamień, piasek, żwir, glinę, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa (43,4%) oraz podstawowe organiczne produkty chemiczne (18,3%).

Wykres 37 [44]. Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie Szczecin według krajów załadunku

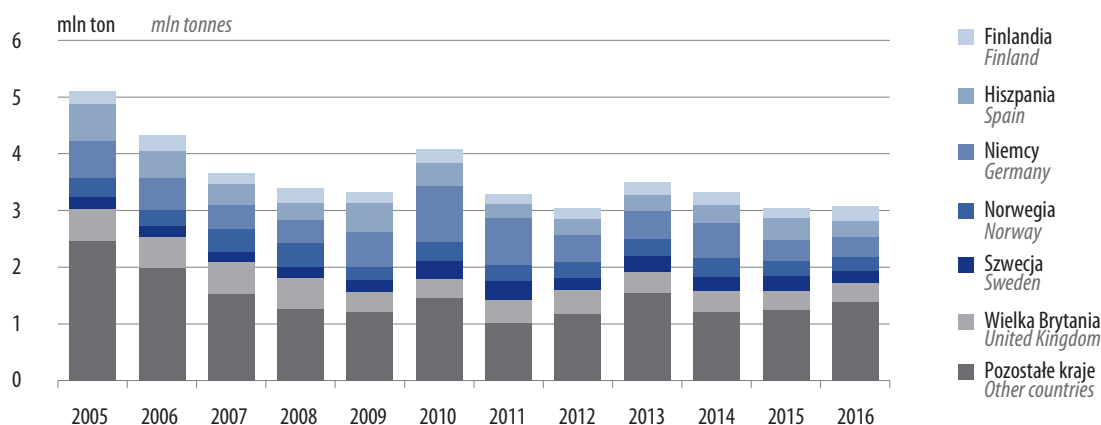
Chart 37 [44]. Cargo unloaded (inwards) in the port of Szczecin by countries of loading



W 2016 r. najwięcej ładunków wywieziono z portu w Szczecinie do następujących krajów: Niemiec (11,0% ładunków wywiezionych przez ten port w ramach międzynarodowego obrotu morskiego), Wielkiej Brytanii (10,9%), Hiszpanii (9,2%), Finlandii (8,9%), Norwegii (8,0%), Szwecji (7,0%). Do Niemiec wywożono głównie węgiel kamienny i brunatny (39,9% eksportu do tego kraju z portu Szczecin), do Wielkiej Brytanii – żeliwo, stal i żelazostopy poddane wstępnej obróbce (odpowiednio 35,2%), do Hiszpanii – zboża (33,2%), podstawowe mineralne produkty chemiczne (26,6%), do Finlandii – żeliwo, stal i żelazostopy poddane wstępnej obróbce (60,2%), do Norwegii – produkty pieców koksowniczych, brykiety i brykietki (36,7%) oraz cement, wapno i gips (17,1%), do Szwecji – węgiel kamienny i brunatny (43,9%) oraz cement, wapno i gips (34,4%).

Wykres 38 [45]. Załadunek (wywóz) ładunków w porcie Szczecin według krajów wyładunku

Chart 38 [45]. Cargo loaded (outwards) in the port of Szczecin by countries of unloading

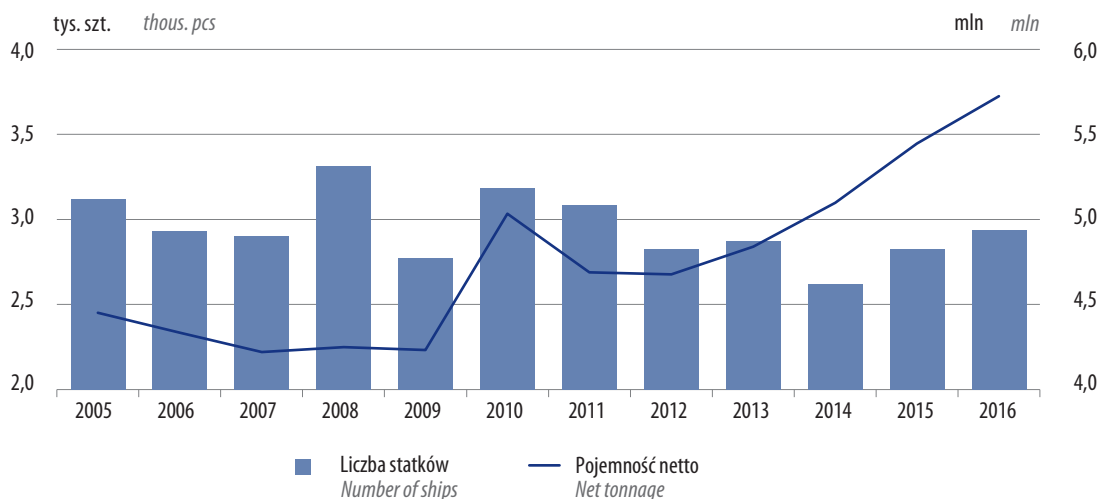


W 2016 r. w międzynarodowym ruchu pasażerów w porcie w Szczecinie rozpoczęło lub zakończyło podróż 0,9 tys. osób, tj. o 27,1% mniej niż w 2015 r., lecz 5-krotnie więcej niż w 2005 r. Międzynarodowy ruch pasażerów z/do portu Szczecin odbywał się głównie w relacji z Niemcami (w 2016 r. udział podróżujących na tej trasie wyniósł 95,8%, w 2015 r. – 96,2%, a w 2005 r. – 92,9%).

W 2016 r. do portu Szczecin zawinęło 2 939 statków transportowych o pojemności netto 5 723,9 tys., tj. więcej o 116 statków (o 4,1%) i o pojemności netto o 5,1% większej niż w 2015 r. oraz mniej o 182 statki (o 5,8%), lecz większej o 28,6% pojemności netto niż w 2005 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Szczecinie w 2016 r. wyniosła 1 947,6 i była większa o 1,0% niż w 2015 r. i o 36,6% niż w 2005 r.

Wykres 39 [46]. Statki transportowe wchodzące do portu Szczecin

Chart 39 [46]. Cargo-carrying ships entering the port of Szczecin



Port w Świnoujściu jest jednym z polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej usytuowanym bezpośrednio nad morzem. Mogą do niego zawijać statki o maksymalnej długości 270 m i o maksymalnym zanurzeniu 13,5 m. W porcie Świnoujście zlokalizowany jest terminal obsługujący suche ładunki masowe, głównie węgiel, rudę oraz produkty rolnicze (terminal specjalizujący się w przeładunkach towarów rolno-spożywczych). Istotną pozycją w działalności portu jest obsługa ładunków drobnicowych przeładowywanych metodą konwencjonalną, a także w kontenerach i w systemie ro-ro. Port w Świnoujściu posiada terminal promowy wyposażony w pięć stanowisk do obsługi promów pasażersko-samochodowych i samochodowo-kolejowych kursujących na trasie w relacji ze Szwecją.

Udział portu Świnoujście w obrotach ładunkowych polskich portów morskich w 2016 r. wyniósł 17,2% (w 2015 r. – 16,9%, a w 2005 r. – 18,9%). W 2016 r. obroty ładunkowe portu Świnoujście osiągnęły wielkość 12 572,5 tys. ton i był to najwyższy poziom notowany od 2000 r. (wyższy o 6,9% niż w 2015 r. oraz o 21,2% niż w 2005 r.).

Tabl. 6 [15].

Podstawowe dane o porcie morskim w Świnoujściu

Table 6 [15].

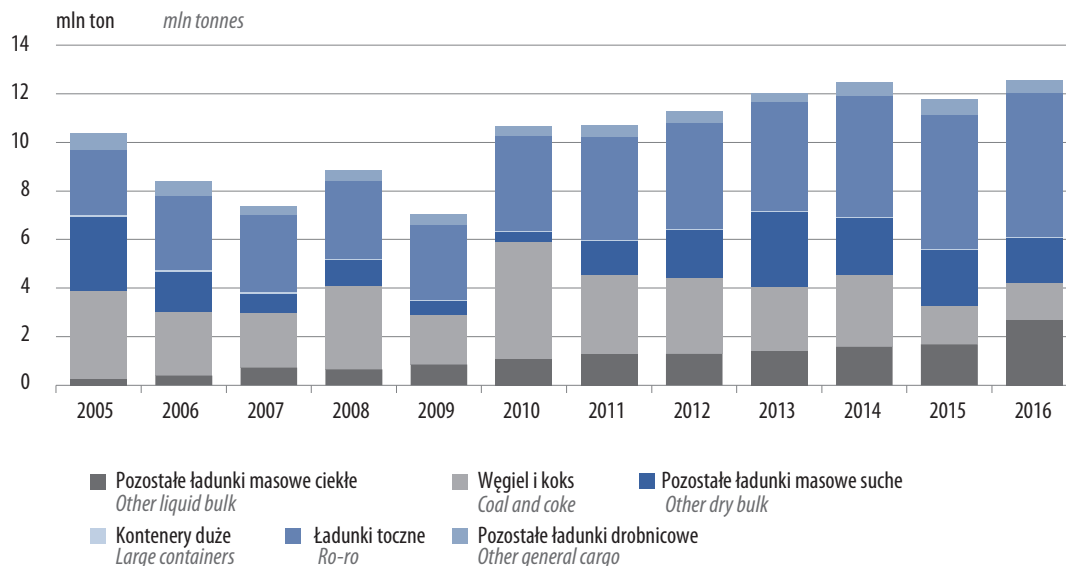
Principal information on the port of Swinoujście

Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2014	2015	2016
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton Total cargo traffic in thous. tonnes	10 373,2	10 682,7	12 468,4	11 759,2	12 572,5
międzynarodowy obrót morski international maritime traffic	9 804,6	10 467,7	12 357,1	11 511,0	11 795,1
wyładunek (przywóz) unloading (inwards)	3 621,2	6 171,8	6 517,3	6 212,7	6 073,7
załadunek (wywóz) loading (outwards)	6 183,3	4 295,9	5 839,8	5 298,3	5 721,4

Tabl. 6 [15]. Podstawowe dane o porcie morskim w Świnoujściu (dok.)
 Table 6 [15]. Principal information on the port of Swinoujscie (cont.)

Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2014	2015	2016
krajowy obrót morski national cargo traffic	568,6	215,0	111,2	248,1	777,4
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: Cargo traffic by cargo categories and group, in thous. tonnes:					
masowe ciekłe liquid bulk	255,0	1 088,0	1 588,0	1 687,4	2 681,2
w tym ropa naftowa of which crude oil	–	–	7,5	29,9	–
masowe suche dry bulk	6 666,3	5 252,5	5 308,4	3 876,1	3 401,1
w tym węgiel i koks of which coal and coke	3 620,9	4 807,3	2 934,8	1 585,3	1 529,9
ładunki drobnicowe general cargo	3 451,9	4 342,2	5 572,0	6 195,8	6 490,2
w tym: of which:					
kontenery duże large containers	60,6	0,5	0,1	4,8	17,7
toczne ro-ro	2 729,6	3 949,6	5 037,9	5 551,9	5 926,7
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU International maritime traffic in TEU	3 768	118	51	613	4725
Międzynarodowy ruch pasażerów International passenger traffic	894 907	865 963	969 512	1 046 407	1 116 291
Statki wchodzące do portu: Ships entering a port:					
liczba statków number of ships	4 459	4 887	5 079	5 354	5 548
pojemność netto w tys. net tonnage in thous.	16 299,2	21 583,9	30 035,5	29 265,9	30 642,4

W 2016 r. większość obrotów ładunkowych w tym porcie stanowiły ładunki drobnicowe – 51,6% (w tym ładunki toczne – 47,1%), następnie ładunki masowe suche – 27,1% (w tym węgiel i koks – 12,2%) oraz ładunki masowe ciekłe – 21,3%.

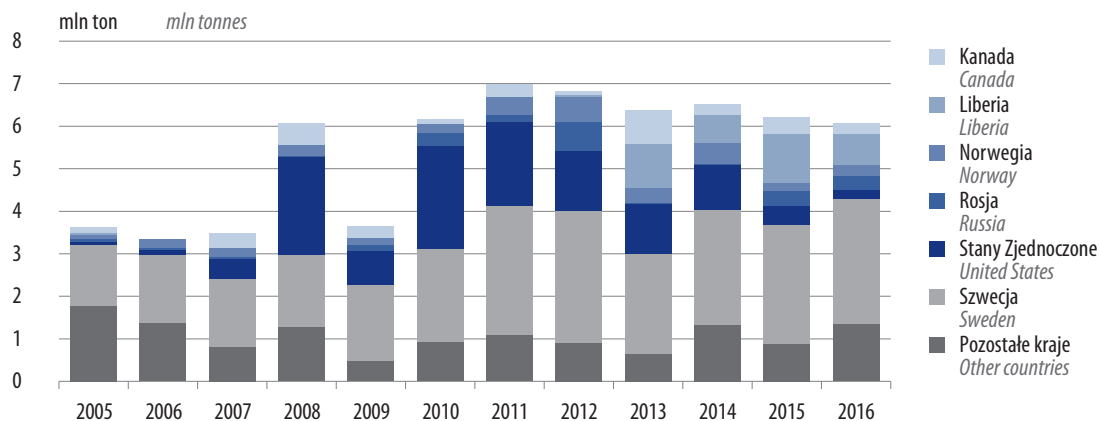
Wykres 40 [47]. Obroty ładunkowe w porcie Świnoujście według grup ładunkowychChart 40 [47]. *Cargo traffic in the port of Swinoujscie by cargo groups*

W obrotach portu w Świnoujściu, międzynarodowy obrót morski w 2016 r. stanowił 93,8%, w tym ładunki przywożone 51,5%. W latach 2005-2007 do portu morskiego w Świnoujściu mniej ładunków międzynarodowego obrotu morskiego przywożono niż z niego wywożono (w 2005 r. przywóz stanowił 36,9%, a w 2007 r. – 48,2%). Od 2008 r. proporcje między ładunkami importowanymi i eksportowanymi przez port w Świnoujściu uległy zmianie: w 2008 r. udział przywozu wyniósł 70,1%, w 2015 r. – 54,0%, a w 2016 r. – 51,5%.

W 2016 r. do portu w Świnoujściu najwięcej ładunków przywieziono ze Szwecji (48,4% ładunków przywiezionych w ramach międzynarodowego obrotu morskiego do portu w Świnoujściu), następnie z Liberii (12,3%), Kataru (10,6%), Rosji (5,5%), Kanady i Norwegii (po 4,0%), Stanów Zjednoczonych (3,5%). Ze Szwecji przywożono do portu w Świnoujściu głównie różne towary mieszane transportowane statkami w samochodach ciężarowych lub w wagonach kolejowych (77,7% importu z tego kraju przez port w Świnoujściu), z Liberii – rudy żelaza (odpowiednio 100%), Kataru – gaz ciekły (100%), Rosji – ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej (76,5%), Norwegii – metale nieżelazne i wyroby z nich (39,7%), Kanady i Stanów Zjednoczonych – węgiel kamienny i brunatny (odpowiednio 73,7% i 100,0%).

Wykres 41 [48]. Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie Świnoujście według krajów załadunku

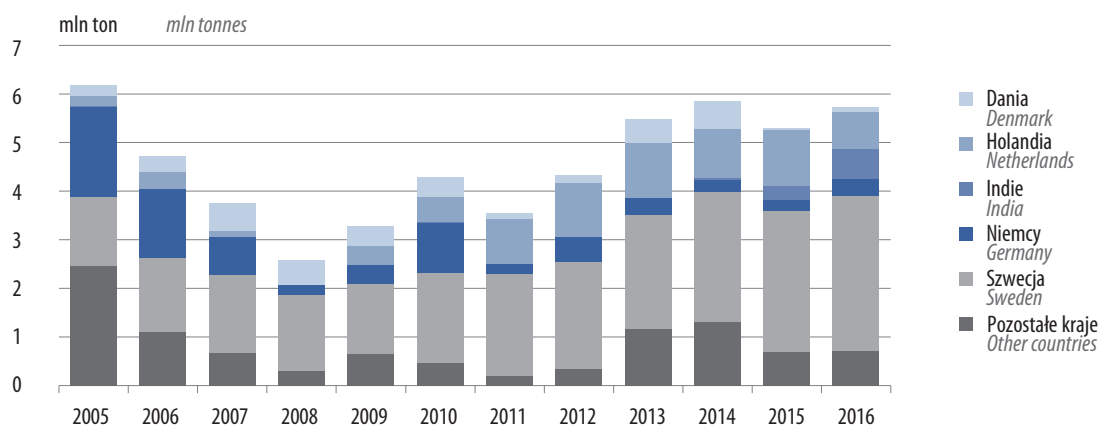
Chart 41 [48]. Cargo unloaded (inwards) in the port of Swinoujście by countries of loading



Z portu Świnoujście w 2016 r. najwięcej ładunków wywieziono do Szwecji (55,7% ładunków wywiezionych z tego portu w ramach międzynarodowego obrotu morskiego), Holandii (odpowiednio 13,2%), Indii (10,6%), Niemiec (6,2%), Danii (1,7%). Do Szwecji wywieziono z portu w Świnoujściu różne towary mieszane transportowane na statkach w wagonach kolejowych, samochodach ciężarowych lub przyczepach ciężarowych (76,4% eksportu z portu w Świnoujściu do tego kraju), do Holandii – ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej (odpowiednio 99,9%), do Indii – węgiel kamienny i brunatny (100,0%), do Niemiec i Danii – węgiel kamienny i brunatny (odpowiednio 85,8% i 56,6%).

Wykres 42 [49]. Załadunek (wywóz) ładunków w porcie Świnoujście według krajów wyładunku

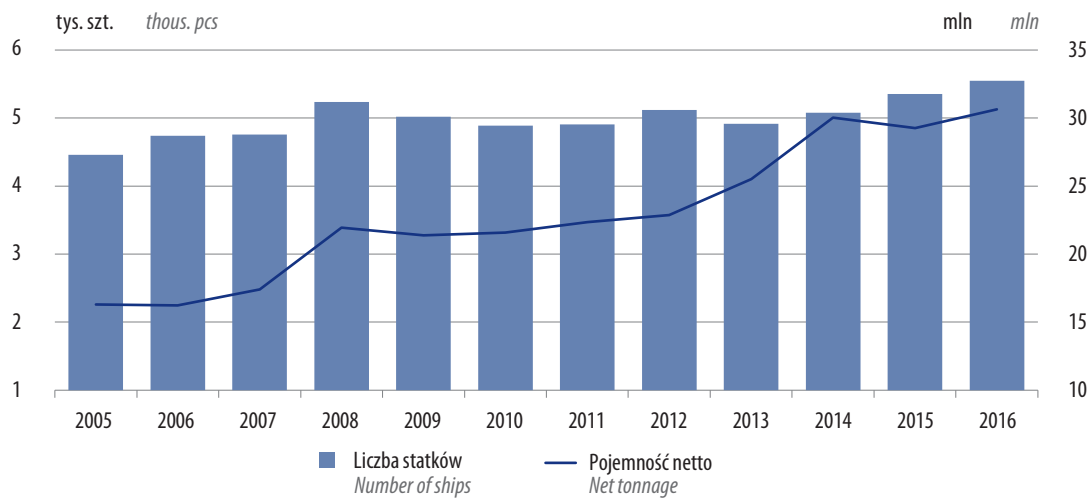
Chart 42 [49]. Cargo loaded (ouwards) in the port of Swinoujście by countries of unloading



W 2016 r. ponad połowa (57,7%) pasażerów międzynarodowego ruchu w portach morskich odprawiona została w Świnoujściu. W porcie tym rozpoczęło lub zakończyło międzynarodową podróż 1 116,3 tys. osób, tj. więcej o 6,7% niż w 2015 r. i o 24,7% niż w 2005 r. Międzynarodowy ruch pasażerów w porcie Świnoujście odbywał się głównie w relacji ze Szwecją (w 2016 r. udział podróżujących na tej trasie wyniósł 93,0%, w 2015 r. – 92,9%, a w 2005 r. – 64,7%) oraz Niemcami (w 2016 r. i w 2015 r. – po 7,0%, a w 2005 r. – 23,4%).

W 2016 r. do portu Świnoujście zawinęło 5 548 statków transportowych o pojemności netto 30 642,4 tys., tj. o 194 statki (o 3,6%) więcej i o 4,7% większej pojemności netto niż w 2015 r. oraz o 1 089 statków (o 24,4%) więcej i o 88,0% większej pojemności netto niż w 2005 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Świnoujściu w 2016 r. wyniosła 5 523,1 i była o większa 1,0% niż w 2015 r. i o 51,1% niż w 2005 r.

Wykres 43 [50]. Statki transportowe wchodzące do portu Świnoujście
Chart 43 [50]. Cargo-carrying ships entering the port of Swinoujscie



Rozdział V

Chapter V

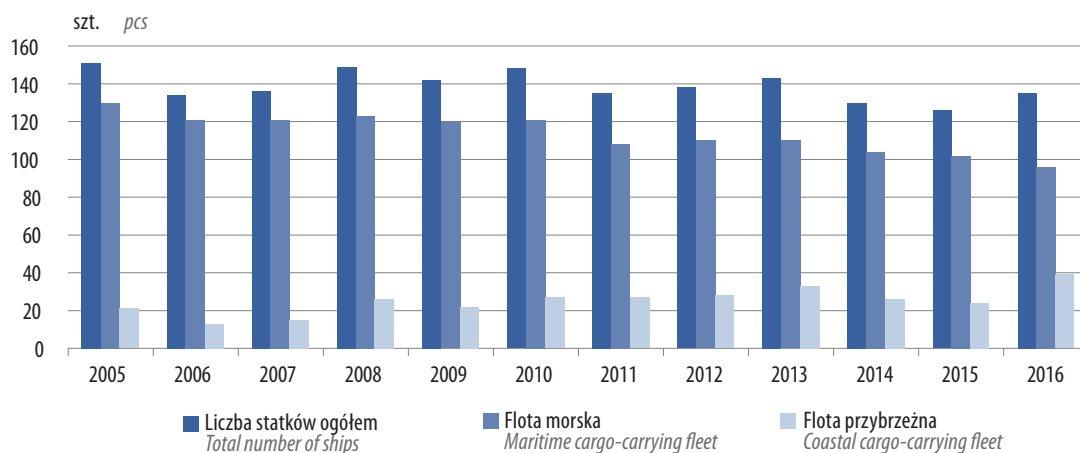
Żegluga morska i przybrzeżna

Maritime and coastal shipping

Na koniec 2016 r. morską i przybrzeżną flotę transportową stanowiło łącznie 135 statków będących własnością lub współwłasnością polskich armatorów i operatorów. W porównaniu z 2015 r. odnotowano wzrost liczby statków o 7,1%, a w stosunku do 2005 r. spadek o 10,6%.

Wykres 1 [51]. Statki morskiej i przybrzeżnej floty transportowej Stan w dniu 31 XII

Chart 1 [51]. Maritime and coastal transport cargo-carrying fleet
As of 31 Dec

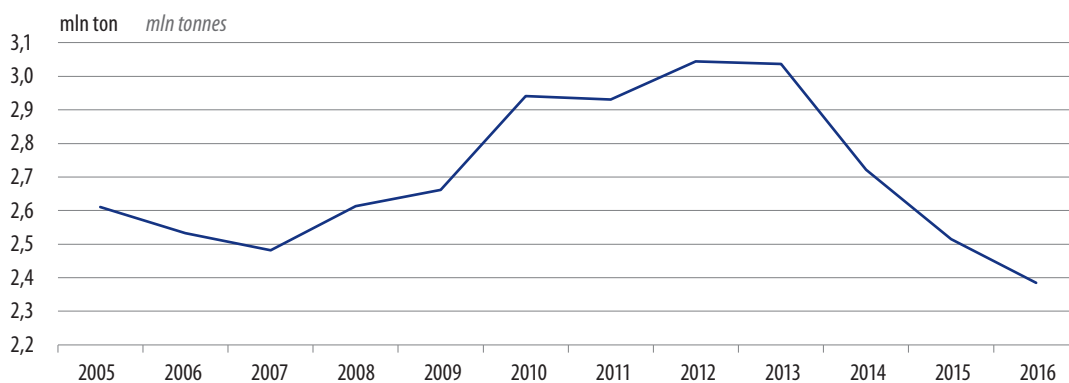


Od 2005 r. obserwuje się systematyczny spadek liczby statków tworzących morską flotę transportową. Na koniec 2016 r. morska flota liczyła 96 statków, tj. mniej o 5,9% niż w 2015 r., i o 26,2% – w porównaniu z 2005 r. Wśród przyczyn wpływających na spadek liczby statków wymienić można przerejestrowywanie i przenoszenie siedziby polskich przedsiębiorstw żeglugowych za granicę, złomowanie wyeksploatowanych jednostek, sprzedaż armatorom zagranicznym czy upadłość przedsiębiorstw.

**Tabl. 1 [16]. Morska flota transportowa
Stan w dniu 31 XII**Table 1 [16]. *Maritime cargo carrying fleet
As of 31 Dec*

Wyszczególnienie Specification		2005	2010	2014	2015	2016
a – liczba statków number of ships						
b – nośność (DWT) w tys. ton deadweight (DWT) in thous. t						
c – pojemność brutto GT w tys. gross tonnage (GT) in thous.						
Ogółem Total	a	130	121	104	102	96
	b	2 610	2 942	2 721	2 515	2 385
	c	1 862	2 110	1 894	1 778	1 698
Bandera obca Foreign flag	a	113	106	81	77	74
	b	2 582	2 914	2 680	2 474	2 350
	c	1 824	2 068	1 862	1 747	1 672
Bandera polska Polish flag	a	17	15	23	25	22
	b	28	27	41	40	35
	c	38	43	32	31	26

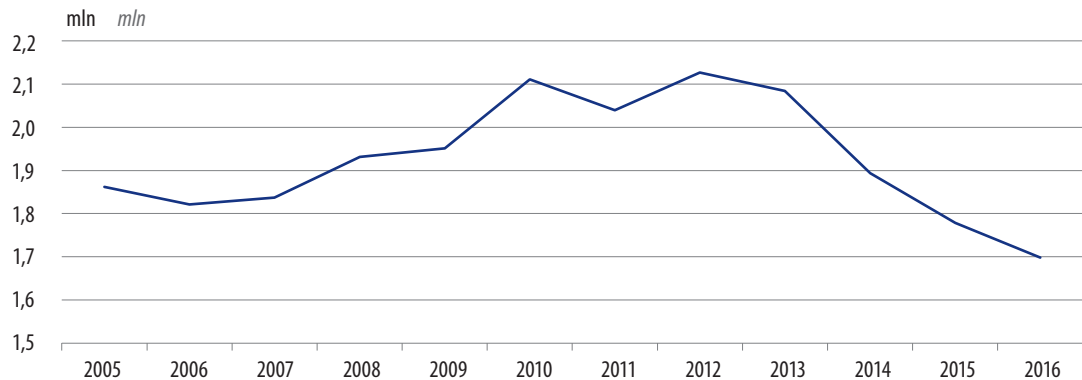
Łączna nośność (DWT) statków morskiej floty w 2016 r. wyniosła 2 385 tys. ton i była mniejsza o 5,2% w porównaniu z 2015 r., natomiast w odniesieniu do 2005 r. spadek wyniósł 8,6%.

**Wykres 2 [52]. Nośność (DWT) statków morskiej floty transportowej
Stan w dniu 31 XII**Chart 2 [52]. *Maritime cargo-carrying fleet by deadweight (DWT)
As of 31 Dec*

Łączna pojemność brutto (GT) statków morskiej floty transportowej w 2016 r. wyniosła 1 698 tys. i było to mniej o 4,5% niż w 2015 r. oraz o 8,8% w porównaniu z 2005 r.

Wykres 3 [53]. Pojemność (GT) statków morskiej floty transportowej Stan w dniu 31 XII

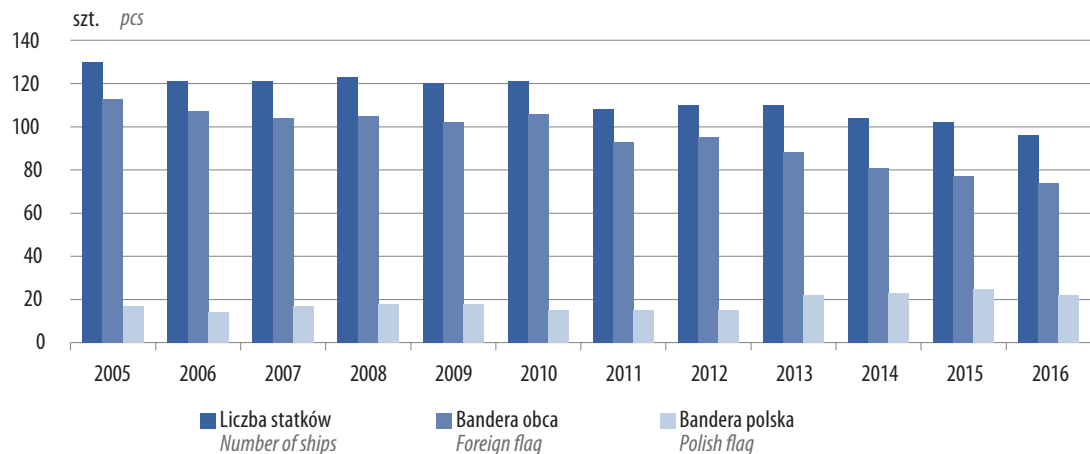
Chart 3 [53]. Maritime cargo-carrying fleet by gross tonnage (GT)
As of 31 Dec



Większość statków morskiej floty transportowej pływała pod banderą zagraniczną. Statki płynące pod polską banderą w 2016 r. stanowiły 22,9% ogółu floty morskiej (w 2015 r. – 24,5%, w 2005 r. – 13,1%). Liczba statków pod polską banderą zmniejszyła się o 12,0% w skali roku, natomiast wzrosła o 29,4% w porównaniu z 2005 r. Nośność (DWT) tych statków wyniosła 35 tys. ton (1,5% nośności floty morskiej), tj. o 13,1% mniej niż w 2015 r., a o 24,8% więcej niż w 2005 r.

Wykres 4 [54]. Morska flota transportowa według liczby statków i rodzaju bandery Stan w dniu 31 XII

Chart 4 [54]. Maritime cargo-carrying fleet by number of ships and flag
As of 31 Dec

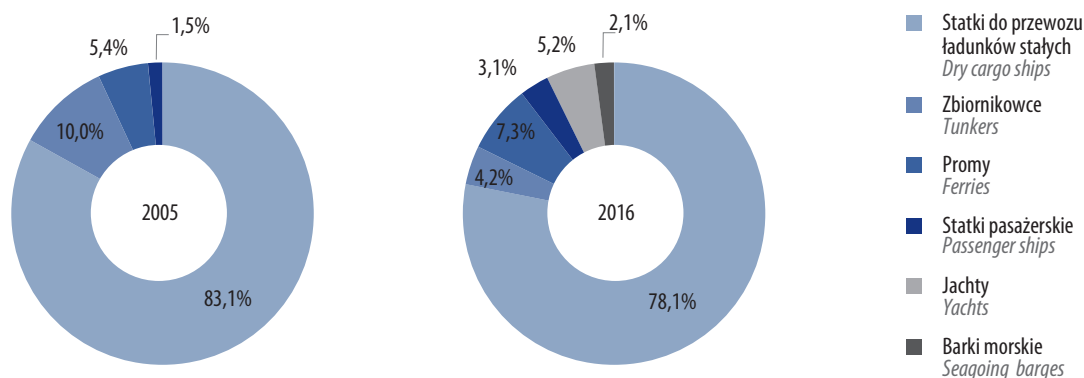


Pod banderą obcą w 2016 r. pływały 74 statki, tj. mniej o 3,9% w porównaniu z 2015 r. oraz o 34,5% w stosunku do 2005 r. W 2016 r. statki morskiej floty transportowej pływały najczęściej pod następującymi banderami: Bahamy, Cypr, Liberia oraz Malta.

Morska flota transportowa eksploatowana przez armatorów i operatorów polskich to głównie statki do przewozu ładunków stałych (masowce i drobnicowce). W skład floty transportowej wchodzi również zbiornikowce, barki, promy oraz statki pasażerskie.

**Wykres 5 [55]. Morska flota transportowa według rodzajów statków
Stan w dniu 31 XII**

Chart 5 [55]. Maritime cargo-carrying fleet by type of ship
As of 31 Dec



Na koniec 2016 r. odnotowano 75 statków do przewozu ładunków stałych (78,1% ogółu floty morskiej) i było to mniej o 6,3% w porównaniu z 2015 r. oraz o 30,6% w stosunku do 2005 r. Łączna nośność (DWT) tych statków wyniosła 2 339 tys. ton, tj. mniej o 4,6% wobec 2015 r. oraz o 7,1% niż w 2005 r. W grupie pozostałych jednostek morskiej floty transportowej w 2016 r. były: 4 zbiornikowce (o łącznej nośności 5 tys. ton), 7 promów (o nośności 39 tys. ton), 2 barki morskie, 3 statki pasażerskie oraz 5 jachtów morskich.

**Tabl. 2 [17]. Morska flota transportowa według rodzajów statków
Stan w dniu 31 XII**

Table 2 [17]. Maritime cargo-carrying fleet by type of ship
As of 31 Dec

Wyszczególnienie Specification		2005	2010	2014	2015	2016
a – liczba statków number of ships						
b – nośność (DWT) w tys. ton deadweight (DWT) in thous. t						
Ogółem Total	a	130	121	104	102	96
	b	2 610	2 942	2 721	2 515	2 385
w tym: of which:						
Statki do przewozu ładunków stałych Dry cargo ships	a	108	95	84	80	75
	b	2 517	2 816	2 659	2 452	2 339
w tym masowce of which bulk carriers	a	76	69	60	58	54
	b	2 101	2 463	2 337	2 135	2 005
Zbiornikowce Tankers	a	13	12	5	5	4
	b	64	71	20	20	5
Promy Ferries	a	7	11	7	7	7
	b	29	55	37	39	39
Statki pasażerskie Passenger ships	a	2	3	4	7	3
	b	0	0	0	0	0
Jachty morskie Yachts	a	.	.	.	.	5
	b	.	.	.	.	0

**Tabl. 2 [17]. Morska flota transportowa według rodzajów statków
Stan w dniu 31 XII (dok.)**

Table 2 [17]. Maritime cargo-carrying fleet by type of ship
As of 31 Dec (cont.)

Wyszczególnienie Specification		2005	2010	2014	2015	2016
a – liczba statków number of ships						
b – nośność (DWT) w tys. ton deadweight (DWT) in thous. t						
Barki morskie Barges	a	.	.	4	3	2
	b	.	.	4	3	2

W porównaniu z 2005 r. struktura wieku statków morskiej floty transportowej ulegała zmianie – wzrost udział statków do 10 lat, natomiast zmniejszył się statków w wieku 11 lat i więcej. Na koniec 2016 r. statki w wieku do 10 lat stanowiły 47,9% ogółu morskiej floty transportowej oraz 76,8% ogółu nośności (DWT), podczas gdy w 2005 r. ich udział wyniósł odpowiednio 15,4% – liczby statków i 23,1% – nośności ogółem. Statki w wieku 11 lat i więcej w 2016 r. stanowiły 52,1% całej morskiej floty transportowej i 31,4% nośności ogółem, natomiast w 2015 r. – odpowiednio 54,5% i 73,4%.

**Tabl. 3 [18]. Morska flota transportowa według wieku statków
Stan w dniu 31 XII**

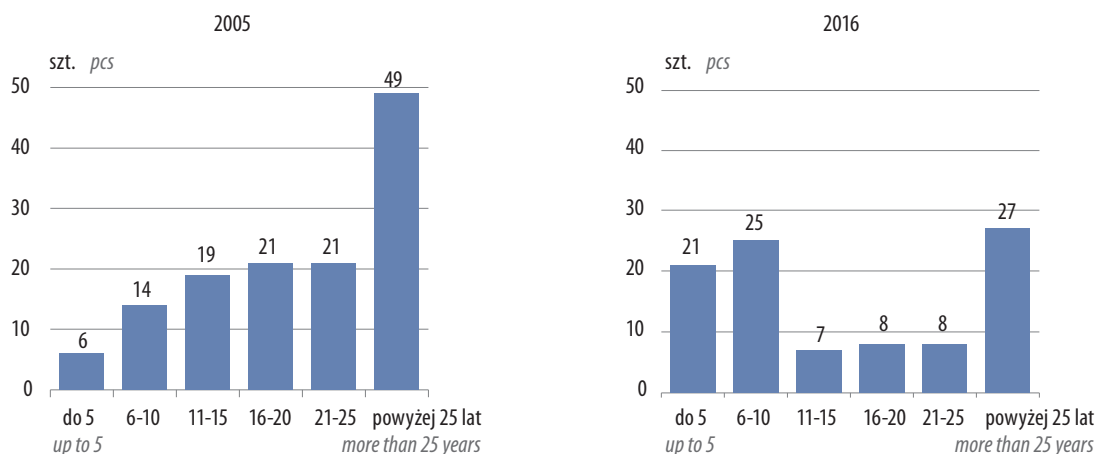
Table 3 [18]. Maritime cargo-carrying fleet by age of ships
As of 31 Dec

Wyszczególnienie Specification		2005	2010	2014	2015	2016
a – liczba statków number of ships						
b – nośność (DWT) w tys. ton deadweight (DWT) in thous. t						
Ogółem Total	a	130	121	104	102	96
	b	2 610	2 942	2 721	2 515	2 385
w wieku: of which aged:						
do 5 lat up to 5 years	a	6	19	32	23	21
	b	211	800	1 318	889	801
6-10	a	14	6	14	19	25
	b	393	213	525	802	1 031
11-15	a	19	13	4	7	7
	b	689	388	99	217	217
16-20	a	21	25	16	15	8
	b	376	724	415	397	231
21-25	a	21	25	14	11	8
	b	463	395	279	148	42
powyżej 25 lat more than 25 years	a	49	33	24	27	27
	b	479	421	85	63	64

Średni wiek statków floty morskiej w 2016 r. wyniósł 17,3 lat i obniżył się w stosunku do 2015 r. o 0,1 roku, a w porównaniu z 2005 r. – o 2,8 lat.

Wykres 6 [56]. Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej Stan w dniu 31 XII

Chart 6 [56]. Maritime cargo-carrying fleet distribution by age of ships As of 31 Dec



Przewozy ładunków wykonane statkami morskiej floty transportowej w 2016 r. wyniosły 7 248 tys. ton i były większe o 4,1% w porównaniu z 2015 r., natomiast mniejsze o 22,6% niż w 2005 r.

Tabl. 4 [19].
Table 4 [19].

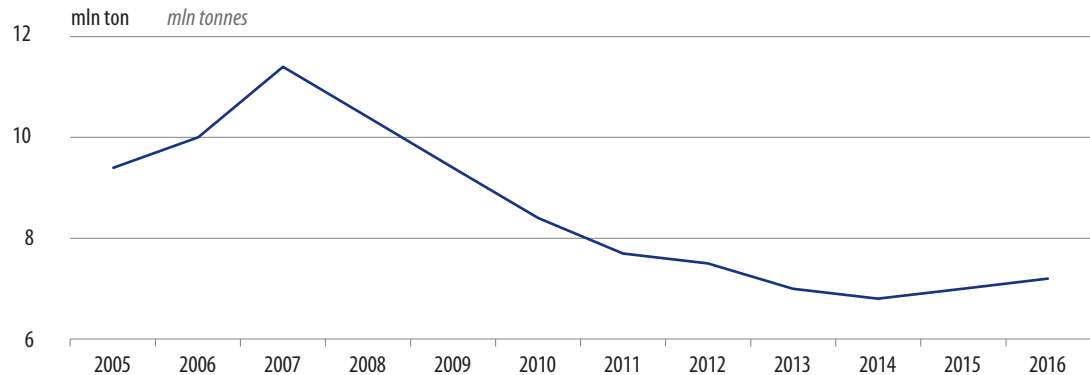
Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi^a
Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by type of shipping^a

Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2014	2015	2016
PRZEWOZY ŁADUNKÓW w tys. ton CARGO TRANSPORT in thous. tonnes					
Ogółem Total	9 362	8 362	6 781	6 963	7 248
w tym statki pod polską banderą of which ships under Polish flag	1 455	389	355	501	648
Żegluga regularna Liner shipping	6 742	6 039	5 941	6 213	6 596
Żegluga nieregularna Tramping	2 620	2 324	839	751	653
w tym zbiornikowce of which tankers	803	876	566	356	270
PRACA PRZEWOZOWA w mln tonokilometrów TRANSPORTATION VOLUME in mln tonne-kilometres					
Ogółem Total	31 733	19 774	13 621	12 739	8 242
w tym statki pod polską banderą of which ships under Polish flag	15 921	87	417	564	626
Żegluga regularna Liner shipping	22 257	12 029	12 173	11 044	7 606
Żegluga nieregularna Tramping	9 476	7 745	1 449	1 695	636
w tym zbiornikowce of which tankers	653	969	669	277	96

^a Patrz uwagi metodyczne pkt. 37 str. 133.
^a See methodological notes, point 37 p. 142.

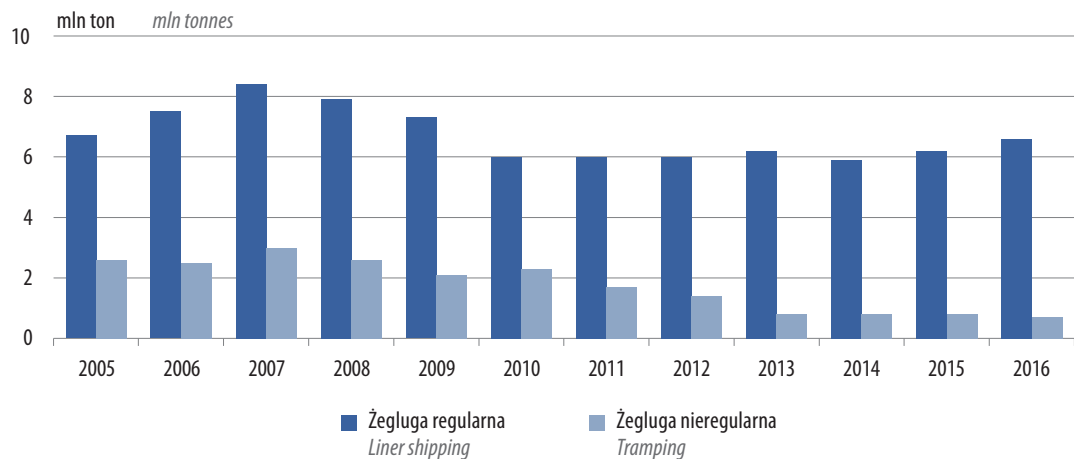
Praca przewozowa wykonana w 2016 r. wyniosła 8 242 mln tonokilometrów i zmniejszyła się o 35,3% w stosunku do 2015 r. i o 74,0% w porównaniu z 2005 r.

Wykres 7 [57]. Przewozy ładunków morską flotą transportową
Chart 7 [57]. *Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet*



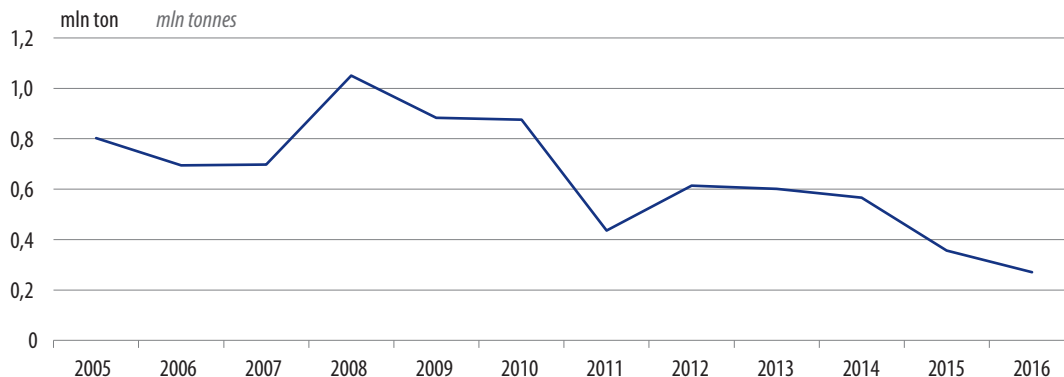
Przewozy ładunków dokonywane są żeglugą regularną oraz nieregularną bliskiego (zasięg europejski i bałtycki) i dalekiego zasięgu (oceaniczny). W 2016 r. przewozy żegluga regularnej wyniosły 6 596 tys. ton, stanowiąc 91,0% ogółu przewozów ładunków, tj. więcej o 6,2% niż w 2015 r., a o 2,2% mniej w porównaniu z 2005 r.

Wykres 8 [58]. Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żegluga
Chart 8 [58]. *Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by type of shipping*



Przewozy ładunków w żegludze nieregularnej w 2016 r. wyniosły 653 tys. ton (stanowiąc 9,0% ogółu przewozów wykonanych morską flotą transportową) i były niższe o 13,1% w porównaniu z 2015 r. oraz o 75,1% w stosunku do 2005 r.

Przewozy zbiornikowcami w żegludze nieregularnej charakteryzują się dużymi wahaniami na przestrzeni lat. W 2016 r. wyniosły one 270 tys. ton (co stanowiło 41,4% ogółu przewozów żegluga nieregularnej) i osiągnęły najniższy poziom notowany od 2000 r. (spadek o 24,1% w stosunku do 2015 r. oraz o 66,4% do 2005 r.).

Wykres 9 [59]. Przewozy ładunków zbiornikowcami w żegludze nieregularnejChart 9 [59]. *Cargo transport by tankers in tramping*

Zarówno w żegludze regularnej, jak i nieregularnej dominują przewozy bliskiego zasięgu; w 2016 r. ich udział wyniósł odpowiednio 93,8% oraz 99,3%. W 2016 r. przewozy bliskiego zasięgu w żegludze regularnej wyniosły 6 188 tys. ton i były wyższe o 10,2% w porównaniu z 2015 r. oraz o 12,8% w stosunku do 2005 r. W żegludze nieregularnej przewozy te wyniosły 648 tys. ton, tj. mniej o 8,3% niż w 2015 r. i o 66,7% – w porównaniu z 2005 r.

Tabl. 5 [20].**Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi i zasięgu pływania^a**

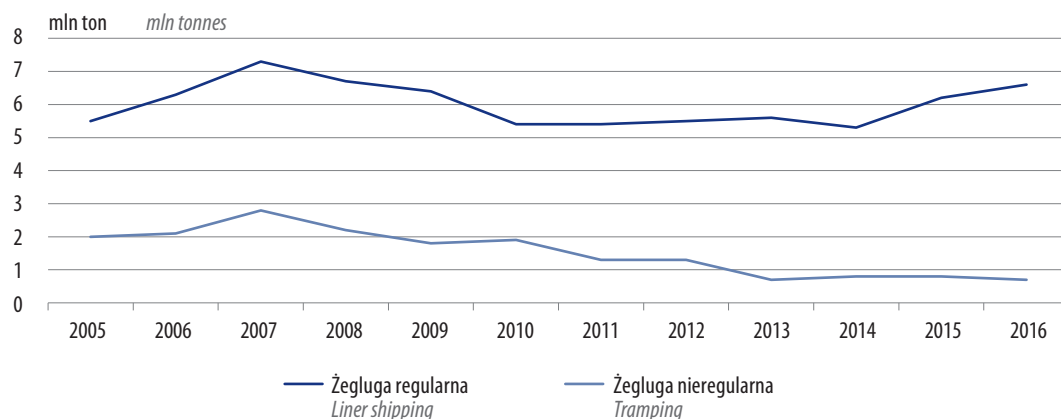
Table 5 [20].

Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by shipping type and service^a

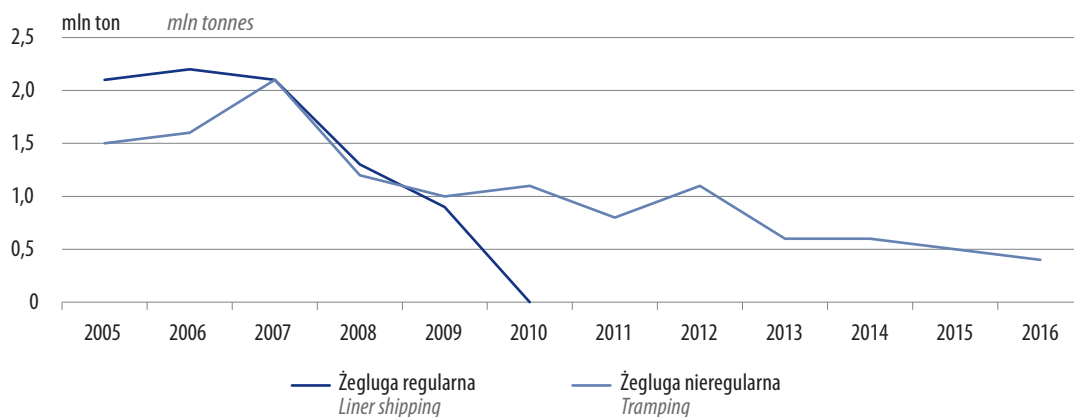
Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2014	2015	2016
	w tys. ton in thous. tonnes				
Żegluga regularna <i>Liner shipping</i>	6 742	6 039	5 941	6 213	6 596
bliski zasięg <i>short-sea shipping</i>	5 488	5 447	5 309	5 614	6 188
europejski zasięg <i>European service</i>	2 064	11	–	–	–
bałtycki zasięg <i>Baltic service</i>	3 423	5 436	5 309	5 614	6 188
daleki zasięg <i>deep-sea service</i>	1 254	591	633	598	407
Żegluga nieregularna <i>Tramping</i>	2 620	2 324	839	751	653
bliski zasięg <i>short-sea shipping</i>	1 949	1 941	782	706	648
europejski zasięg <i>European service</i>	1 496	1 065	643	464	368
bałtycki zasięg <i>Baltic service</i>	453	876	139	242	280
daleki zasięg <i>deep-sea service</i>	672	383	57	44	5

^a Patrz uwagi metodyczne pkt. 37 str. 133.

^a See methodological notes, point 37 p. 142.

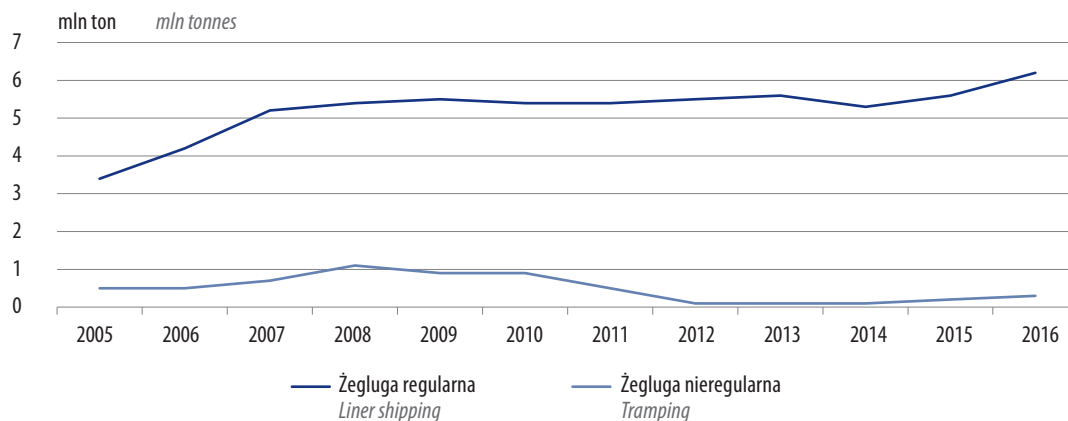
Wykres 10 [60]. Przewozy ładunków morską flotą transportową bliskiego zasięguChart 10 [60]. *Cargo transport by cargo-carrying fleet in short sea shipping*

Od 2011 r. przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu europejskim realizowane są wyłącznie żeglugą nieregularną. W 2016 r. wynosiły one 368 tys. ton i stanowiły 56,4% ogółu przewozów żeglugi nieregularnej. W porównaniu z 2015 r. obniżyły się one o 20,6%, a w odniesieniu do 2005 r. – o 75,4%. Ostatnie notowane przewozy żeglugą regularną odbyły się w 2010 r. i wyniosły 11 tys. ton, stanowiąc zaledwie 0,2% ogółu przewozów żeglugi regularnej.

Wykres 11 [61]. Przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu europejskimChart 11 [61]. *Cargo transport by European range maritime cargo-carrying fleet in European service*

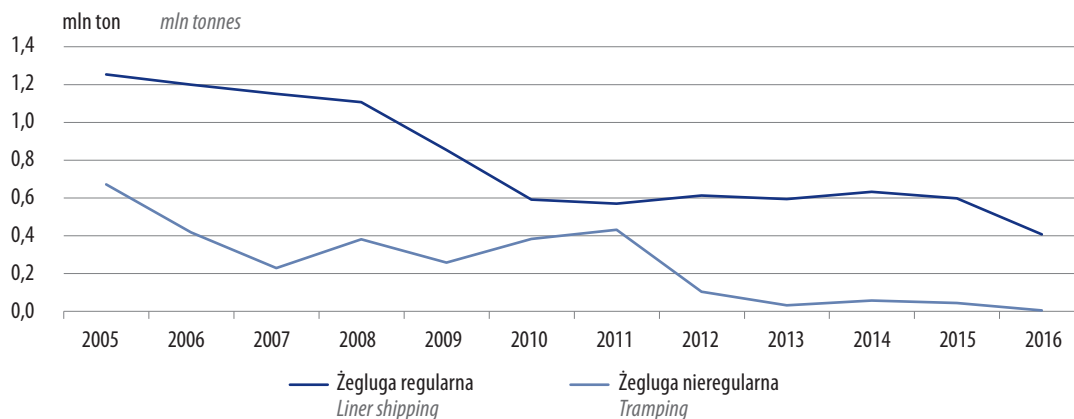
Od 2000 r. obserwuje się tendencję wzrostową przewozów o zasięgu bałtyckim w żegludze regularnej. Po spadku notowanym w 2014 r., wielkość przewozów wzrosła do poziomu 6 188 tys. ton w 2016 r. (co stanowiło 93,8% ogółu przewozów żeglugi regularnej) i było to więcej o 10,2% niż w 2015 r.

W żegludze nieregularnej w 2016 r. przewozy w zasięgu bałtyckim wyniosły 280 tys. ton (42,9% ogółu przewozów żeglugi nieregularnej) i odnotowano ich wzrost w skali roku o 15,4%, a w odniesieniu do 2005 r. – spadek o 38,2%.

Wykres 12 [62]. Przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu bałtyckimChart 12 [62]. *Cargo transport by cargo-carrying fleet in Baltic service*

W żegludze regularnej przewozy dalekiego zasięgu w 2016 r. stanowiły 6,2% i wyniosły 407 tys. ton, co oznacza spadek w skali roku o 31,9% oraz o 67,5% w stosunku do 2005 r.

W żegludze nieregularnej w 2016 r. przewozy dalekiego zasięgu wyniosły 5 tys. ton (stanowiąc zaledwie 0,7% ogółu przewozów tą żeglugą) i były niższe o 89,6% niż w 2015 r. i o 99,3% niż w 2005 r.

Wykres 13 [63]. Przewozy ładunków morską flotą transportową dalekiego zasięguChart 13 [63]. *Cargo transport by deep-sea maritime cargo-carrying fleet*

Przewozy ładunków morską flotą transportową obejmują następujące grupy ładunkowe: masowe suche (w tym węgiel i koks, rudy, zboże, fosforyty i inne masowe,) masowe płynne (w tym ropa naftowa i produkty z ropy naftowej), drobnicę – kontenery duże (20' lub większe), ładunki toczne oraz pozostałe ładunki drobnicowe (w tym drewno i małe kontenery <20').

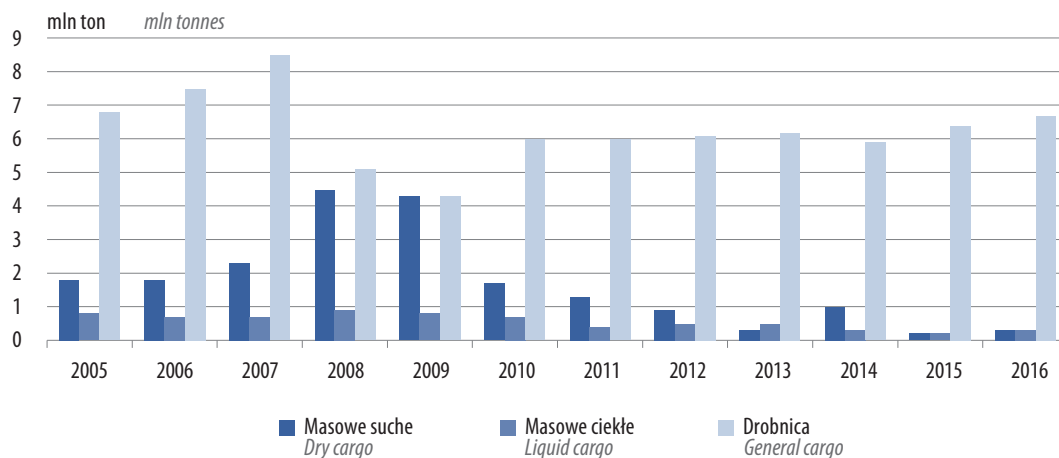
Tabl. 6 [21]. Przewozy ładunków według grup^a
 Table 6 [21]. Cargo transport by groups^a

Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2014	2015	2016
	w tys. ton in thous. tonnes				
Ogółem Total	9 362	8 362	6 781	6 963	7 248
Masowe suche Dry bulk	1 783	1 650	546	247	256
w tym: of which:					
węgiel i koks coal and coke	408	534	31	45	5
zboże grain	372	345	16	–	–
fosforyty i inne masowe phosphates and other bulk	1 003	665	500	202	252
Masowe płynne Liquid cargo	804	674	293	292	270
w tym ropa naftowa i produkty ropopochodne of which crude oil and oil products	568	674	293	276	243
Drobnica General cargo	6 777	6 039	5 941	6 424	6 722
w tym jednostki toczne of which ro-ro units	434	4 631	4 382	4 531	4 896

^a Patrz uwagi metodyczne pkt. 37 str. 133
^a See methodological notes, point 37 p. 142

Przewozy ładunków masowych suchych w 2016 r. stanowiły 3,5% ogółu przewozów ładunków i wyniosły 256 tys. ton, tj. więcej o 3,6% niż w 2015 r. W porównaniu z 2005 r. spadek wyniósł 85,6%, a udział przewozów ładunków masowych suchych w przewozach ładunków ogółem zmniejszył się o 15,5 p. proc.

Wykres 14 [64]. Przewozy ładunków masowych suchych, ciekłych i drobnicy
 Chart 14 [64]. Transport of dry cargo, liquid cargo and general cargo



W 2016 r. przewieziono wyniosły 5 tys. ton węgla i koksu (1,8% ogółu ładunków masowych suchych), tj. mniej o 89,7% w stosunku do 2015 r. i o 98,9% w porównaniu z 2005 r., w którym stanowiły one 22,9% ogółu przewozów ładunków masowych suchych.

Przewozy fosforytów i innych ładunków masowych (w tym produktów rolniczych) w 2016 r. wyniosły 252 tys. ton (98,2% ogółu ładunków masowych suchych), tj. o 24,7% więcej w odniesieniu do 2015 r., a o 74,9% mniej w porównaniu z 2005 r., w którym przewozy fosforytów i innych masowych stanowiły 56,3% ogółu ładunków masowych suchych.

W 2016 r. przewozy masowych płynnych w 2016 r. wyniosły 270 tys. ton (3,7% ogółu przewozów ładunków) i zmniejszyły się o 7,6% w porównaniu z 2015 r. i o 66,4% – w stosunku do 2005 r., w którym przewozy masowych płynnych stanowiły 8,6% ogółu przewozów ładunków. Przewozy ropy naftowej i produktów ropopochodnych w 2016 r. wyniosły 243 tys. ton, tj. mniej o 11,8% niż w 2015 r. i o 57,2% w porównaniu z 2005 r.

Przewozy drobnicy w 2016 r. wyniosły 6 722 tys. ton. W okresie ostatnich 12 lat kształtowały się na zbliżonym poziomie, jednak ich udział w przewozach ładunków ogółem zwiększył się ponad 20 p. proc. (z 72,4% – w 2005 r. do 92,7% – w 2016 r.). W 2016 r. w przewozach drobnicy dominowały jednostki toczne, stanowiąc 72,8% wielkości tych przewozów.

Tabl. 7 [22].
Table 7 [22].

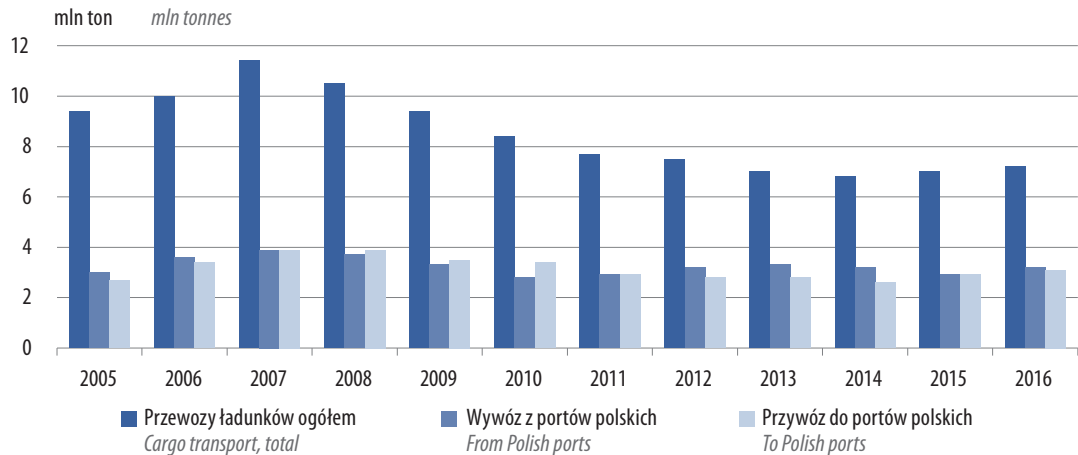
Przewozy ładunków morską flotą transportową według relacji^a
Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by direction^a

Wyszczególnienie <i>Specification</i>	2005	2010	2014	2015	2016
	w tys. ton <i>in thous. tonnes</i>				
Ogółem <i>Total</i>	9 362	8 362	6 781	6 963	7 248
W relacji z portami polskimi <i>Directed to/from Polish ports</i>	5 648	6 165	5 791	5 800	6 284
wywóz <i>from Polish ports</i>	2 974	2 799	3 157	2 943	3 154
przywóz <i>to Polish ports</i>	2 674	3 367	2 634	2 858	3 130
Pomiędzy portami obcymi <i>Between foreign ports</i>	3 465	1 990	900	1 044	774
Pomiędzy portami polskimi <i>Between Polish ports</i>	250	207	90	83	107
Przewozy wewnątrzportowe <i>Port-internal transport</i>	.	.	.	36	84

^a Patrz uwagi metodyczne pkt. 37 str. 133.

^a See methodological notes, point 37 p. 142.

W latach 2005-2016 większość przewozów ładunków odbywała się w relacji z portami polskimi. W 2016 r. w relacji tej przewieziono 6 284 tys. ton ładunków (86,7% ogółu przewiezionych ładunków), tj. więcej o 8,3% niż w 2015 r. i o 11,3% – w porównaniu z 2005 r., w którym przewozy w relacji z portami polskimi stanowiły 60,3% ogółu przewozów ładunków.

Wykres 15 [65]. Przewozy ładunków morską flotą transportową w relacji z portami polskimiChart 15 [65]. *Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet directed to/from Polish ports*

W 2016 r. wywóz z portów polskich wyniósł 3 154 tys. ton ładunków, co stanowiło 43,5% ogółu przewiezionych ładunków i 50,2% ogółu obrotów ładunków w relacji z portami polskimi. W porównaniu z 2015 r. wywóz z portów morskich zwiększył się o 7,2%, a w stosunku do 2005 r. zwiększył się o 6,1%.

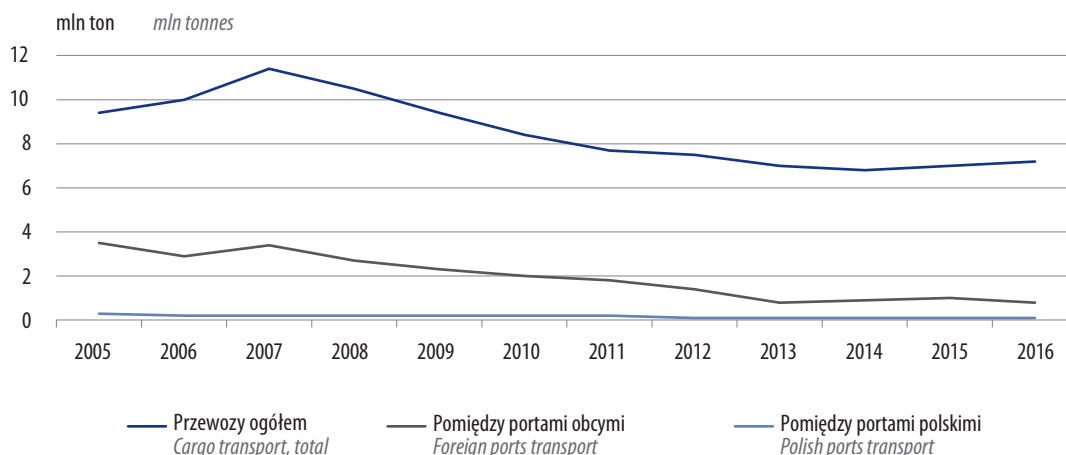
Przywóz do portów polskich w 2016 r. wyniósł 3 130 tys. ton ładunków (43,2% ogółu przewiezionych ładunków, 49,8% ogółu obrotu ładunków w relacji z portami polskimi), co oznacza wzrost o 9,5% w skali roku oraz o 17,1% wobec 2005 r.

Przewozy ładunków pomiędzy portami obcymi w 2016 r. wyniosły 774 tys. ton (10,7% ogółu przewiezionych ładunków) i obniżyły się o 25,9% w porównaniu z 2015 r. i aż o 77,7% – w odniesieniu do 2005 r., w którym przewozy pomiędzy portami obcymi stanowiły 37,0% ogółu przewozów ładunków.

W okresie 2005-2016 udział przewozów pomiędzy portami polskimi w przewozach ładunków morską flotą transportową był niewielki. W 2016 r. przewozy w tej relacji wyniosły 107 tys. ton (1,5% ogółu przewiezionych ładunków) i było to więcej o 28,8% w stosunku do 2015 r., ale mniej o 57,2% w porównaniu z 2005 r.

Przewozy ładunków wewnątrzportowe w 2016 r. wyniosły 84 tys. ton (1,2% ogółu przewiezionych ładunków) i wzrosły ponad 2-krotnie w skali roku.

Wykres 16 [66]. Przewozy ładunków morską flotą transportową w relacji pomiędzy portami obcymi i polskimi
 Chart 16 [66]. Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet between foreign and Polish ports



W 2016 r. przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego (PHZ) wyniosły 1 379 tys. ton i stanowiły 19,0% ogółu przewiezionych ładunków. W stosunku do 2015 r. wielkość tych przewozów wzrosła o 14,6%, ale znacznie obniżyła się (o 58,8%) w porównaniu z 2005 r., w którym przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego stanowiły 35,7% ogółu przewozów. W 2016 r. w przewozach ładunków polskiego handlu zagranicznego przewozy w gestii własnej stanowiły 86,5% i wyniosły 1 193 tys. ton.

Tabl. 8 [23].
 Table 8 [23].

Przewozy morską flotą transportową ładunków polskiego handlu zagranicznego^a
 Transport of Polish foreign trade cargo by maritime cargo-carrying fleet^a

Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2014	2015	2016
	w tys. ton in thous. tonnes				
Ładunki polskiego handlu zagranicznego Cargo of Polish foreign trade	3 343	1 794	1 024	1 204	1 379
w tym w gestii własnej of which under own management	1 167	843	891	1 074	1 193
eksport exports	1 710	568	414	473	591
import imports	1 384	1 020	520	647	737
pomiędzy portami polskimi between Polish ports	250	207	90	83	51
ładunki tranzytowe Transit cargo	396	109	44	43	50

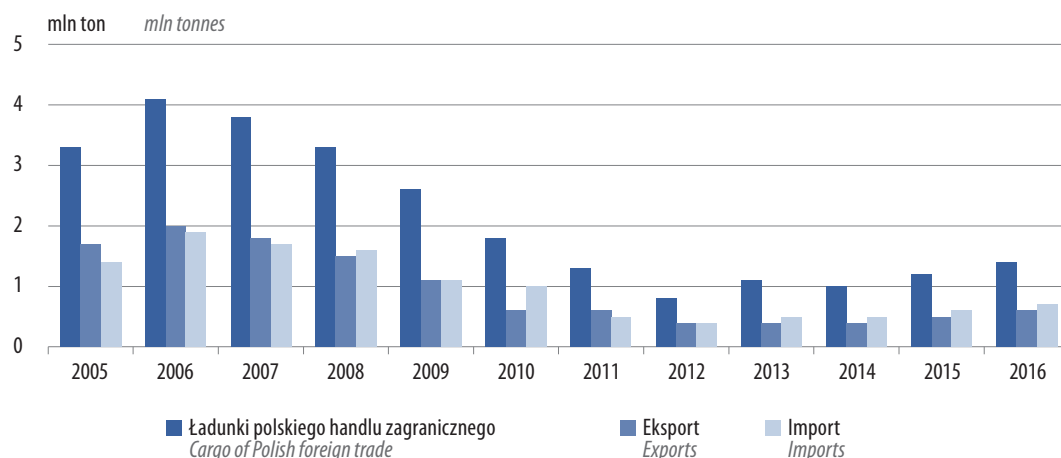
^a Patrz uwagi metodyczne pkt. 37 str. 133.

^a See methodological notes, point 37 p. 142.

W latach 2006 – 2012 notowano tendencje malejącą wielkości przewozów ładunków morską flotą transportową polskiego handlu zagranicznego. W kolejnych latach obserwowano wzrost w przewozach PZH, (z niewielkim spadkiem w 2014 r.) oraz przewagę importu nad eksportem. Import ładunków polskiego handlu zagranicznego w 2016 r. wyniósł 737 tys. ton (53,4% ogółu przewozu ładunków PHZ) i był większy niż w 2015 r. o 13,8%, a mniejszy o 46,7% w porównaniu z 2005 r. Eksport ładunków polskiego handlu zagranicznego (PHZ) wyniósł 591 tys. ton i stanowił 42,8% ogółu przewozu ładunków PHZ. W porównaniu z 2015 r. zwiększył się on o 24,8%, a w stosunku do 2005 r. zmniejszył się o 65,5%.

Wykres 17 [67]. Przewozy ładunków morską flotą transportową polskiego handlu zagranicznego (eksport, import)

Chart 17 [67]. Transport of Polish foreign trade cargo by maritime cargo-carrying fleet (exports, imports)



W przewozach ładunków morską flotą transportową udział ładunków tranzytowych jest niewielki. W 2016 r. wyniósł on zaledwie 0,7%, wobec 4,2% – w 2005 r., a wielkość tych przewozów kształtowała się na poziomie odpowiednio 50 tys. ton i 396 tys. ton.

Tabl. 9 [24].
Table 9 [24].

Przewozy pasażerów morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej

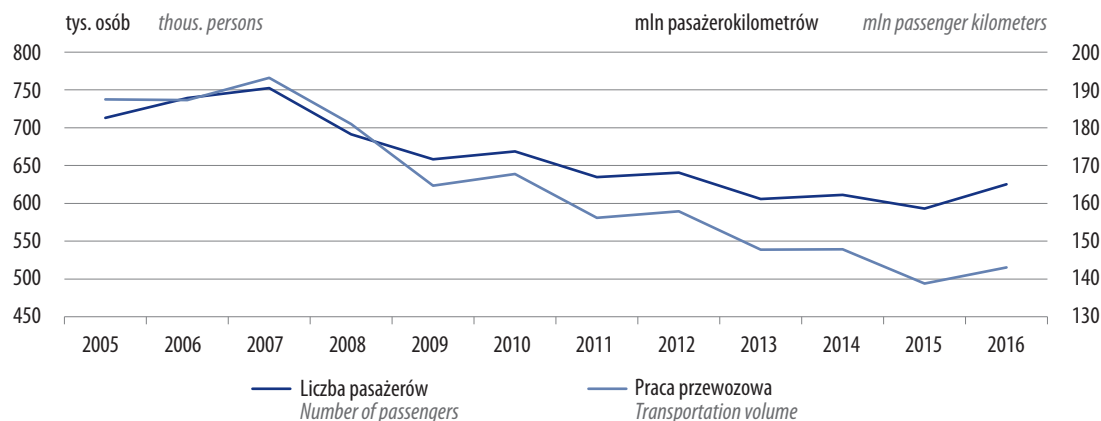
International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet

Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2014	2015	2016
LICZBA PASAŻERÓW NUMBER OF PASSENGERS					
Ogółem Total	713 026	668 789	611 267	592 965	625 371
promy ferries	694 654	651 872	594 927	577 212	604 985
statki pasażerskie passenger ships	17 959	16 915	16 340	15 753	20 386
Kierowcy samochodów ciężarowych przewożonych promami Transport of truck drivers aboard ferries	172 869	226 074	222 176	233 152	259 519
PRACA PRZEWOZOWA w tys. pasażerokilometrów TRANSPORTATION VOLUME in thous. passenger-kilometres					
Ogółem Total	187 493	167 811	147 877	138 773	143 088
promy ferries	184 946	164 250	144 520	135 445	138 756
statki pasażerskie passenger ships	1 878	3 561	3 356	3 328	4 333
Kierowcy samochodów ciężarowych przewożonych promami Transport of truck drivers aboard ferries	33 934	47 881	41 117	43 861	48 954

W ciągu ostatnich dziesięciu lat obserwuje się, pomimo nieznacznych wahań, tendencje malejącą w przewozach pasażerów morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej. W 2016 r. przewieziono 625,4 tys. osób, tj. więcej o 5,5% niż w 2015 r., a o 15,7% mniej w porównaniu z 2005 r. Przewozy pasażerów dokonane przez polskich armatorów i operatorów odbywają się głównie promami. W 2016 r. tym środkiem transportowym przewieziono 605,0 tys. pasażerów, a także 259,5 tys. kierowców samochodów ciężarowych.

Wykres 18 [68]. Przewozy pasażerów morską flotą transportową i praca przewozowa w komunikacji międzynarodowej

Chart 18 [68]. *International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet and transportation volume*



Praca przewozowa wykonana morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej w 2016 r. kształtowała się na poziomie 143,1 mln pasażerokilometrów i wzrosła w skali roku o 3,1%, natomiast spadła o 23,7% w porównaniu z 2005 r. Praca przewozowa w komunikacji międzynarodowej zrealizowana promami w 2016 r. wyniosła 138,8 mln pasażerokilometrów, tj. więcej o 2,4% niż w 2015 r., a mniej o 25,0% w porównaniu z 2005 r. Praca przewozowa kierowców samochodów ciężarowych przewożonych promami w komunikacji międzynarodowej w 2016 r. wyniosła 49,0 mln pasażerokilometrów i było to więcej o 11,6% niż w 2015 r. i o 44,3% niż w 2005 r.

W 2016 r. w międzynarodowych przewozach promami odnotowano 307,8 tys. wyjazdów pasażerów z Polski, tj. więcej o 4,3% niż w 2015 r., a mniej o 12,7% w porównaniu z 2005 r. Do Polski w 2016 r. promami przewieziono 297,2 tys. osób i było to o 5,4% więcej niż w 2015 r., natomiast o 13,1% mniej w stosunku do 2005 r.

Uwzględniając międzynarodowe przewozy pasażerów według relacji z głównymi portami polskimi, zauważyć można, że większość z nich odbywała się pomiędzy portami Świnoujście i Ystad (w 2016 r. 81,8% wyjazdów i 79,5% przyjazdów promami). W 2016 r. zarówno w relacji Świnoujście-Ystad, jak i w kierunku odwrotnym liczba przewiezionych pasażerów kształtowała się na poziomie wyższym niż w 2015 r. i w 2005 r. (odpowiednio o 7,4% i 15,4%). W międzynarodowym ruchu pasażerów promami duże znaczenie odgrywają również przewozy pomiędzy portami Gdańsk i Nynashamn. W 2016 r. w relacji tej przewieziono 15,6% osób podróżujących promami. W porównaniu z 2015 r. liczba pasażerów obsługiwanych zarówno w relacji Gdańsk-Nynashamn, jak i w kierunku odwrotnym zmniejszyła się odpowiednio o 6,0% i 2,9%, natomiast w stosunku do 2005 r. spadła odpowiednio o 41,7% i 43,0%.

Tabl. 10 [25]. Międzynarodowe przewozy pasażerów promami w relacji z głównymi portami polskimi^a
Table 10 [25]. International passenger transport by ferries to/ from main Polish ports^a

Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2014	2015	2016
Ogółem Total	694 654	650 658	594 927	577 212	604 985
wyjazdy z Polski departures	352 509	335 232	304 502	295 103	307 751
przyjazdy do Polski arrivals	342 145	315 426	290 425	282 109	297 234

^a Bez kierowców samochodów ciężarowych przewożonych promami.

Źródło: dane uzyskane od polskich przedsiębiorstw żeglugowych.

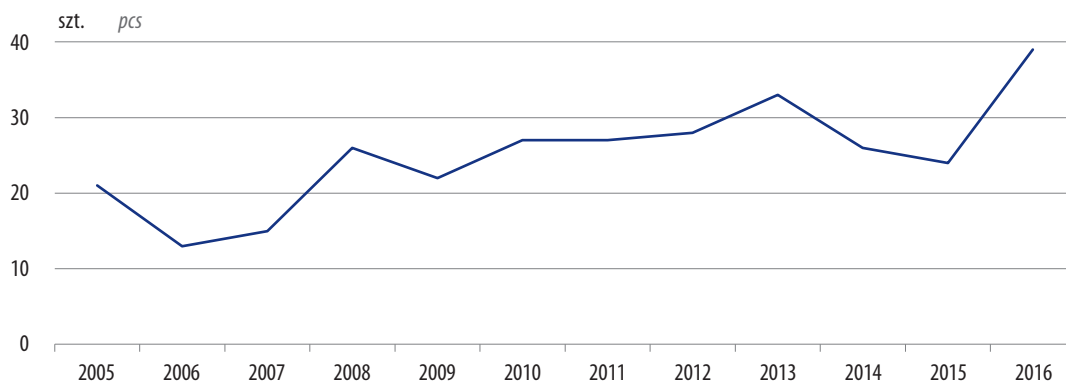
^a Excluding truck drivers aboard ferries.

Source: data directly from Polish shipping enterprises.

Na koniec 2016 r. armatorzy i operatorzy morskiej przybrzeżnej floty transportowej dysponowali 39 statkami pasażerskimi, o pojemności brutto (GT) wynoszącej 10 554 i w stosunku do 2015 r. było to więcej o 15 jednostek, a w porównaniu z 2005 r. – o 18. Wszystkie statki żeglugi przybrzeżnej w 2016 r. pływały pod banderą polską. Uwzględniając wiek statków, należy zauważyć, że 41,0% ogółu floty przybrzeżnej w 2016 r. (wobec 54,2% – w 2015 r.) było w najstarszej grupie wiekowej – powyżej 45 lat; średni wiek statków wyniósł 41,8 lat (wobec 42,0 lata – w 2015 r. i 30,8 lat – w 2005 r.).

Wykres 19 [69]. Statki morskiej przybrzeżnej floty transportowej

Chart 19 [69]. Ships of coastal cargo-carrying fleet



Statki morskiej floty przybrzeżnej w 2016 r. dysponowały miejscami dla 5 226 pasażerów i było to więcej o 21,3% niż w 2015 r. i o 30,1% w porównaniu z 2005 r.

W zasobach morskiej przybrzeżnej floty transportowej według stanu na koniec 2016 r. było 8 statków z siłownią w pełni zautomatyzowaną, tj. o 1 więcej niż w 2015 r., natomiast w porównaniu z 2005 r. liczba ta zmniejszyła się prawie o połowę. W urządzenia do łączności satelitarnej wyposażonych było 15 statków, tj. o 1 statek więcej niż w 2015 r. i o 6 statków więcej niż w 2005 r.

**Tabl. 11 [26]. Statki morskiej przybrzeżnej floty transportowej
Stan w dniu 31 XII**Table 11 [26]. *Ships of coastal cargo-carrying fleet
As of 31 Dec*

Wyszczególnienie <i>Specification</i>		2005	2010	2014	2015	2016
a – liczba statków <i>number of ships</i>						
b – pojemność brutto (GT) <i>gross tonnage (GT)</i>						
c – liczba miejsc pasażerskich <i>number of passenger seats</i>						
d – średni wiek statków w latach <i>average age of ships, in years</i>						
Ogółem <i>Total</i>	a	21	27	26	24	39
	b	4 309	5 882	5 360	5 240	10 554
	c	4 018	5 367	4 355	4 310	5 226
	d	31	41	41	42	42
Statki z siłownią w pełni zautomatyzowaną <i>Ships with unmanned management systems</i>	a	15	7	8	7	8
	b	3 676	3 005	2 733	2 690	2 817
	c	3 178	2 341	2 085	2 060	2 368
Statki wyposażone w urządzenia do łączności satelitarnej <i>Ships equipped with satellite communi- cation systems</i>	a	9	10	13	14	15
	b	2 461	1 359	1 580	1 703	1 742
	c	1 739	1 630	1 881	2 090	2 118

Statkami morskiej przybrzeżnej floty transportowej w 2016 r. przewieziono 746,1 tys. pasażerów i było to więcej o 12,1% w porównaniu z 2015 r. i o 74,4% niż w 2005 r., natomiast wykonana praca przewozowa zwiększyła się odpowiednio o 8,3% i o 56,1%. Średnia odległość przewozu 1 pasażera w kilometrach między portami polskimi wyniosła 20,0 km, tj. o 6,0% mniej niż w 2015 r. W 2016 r. nie odnotowano przewozów pasażerów w komunikacji międzynarodowej.

W komunikacji wewnątrzportowej morskiej floty przybrzeżnej w 2016 r. przewieziono 464,5 tys. pasażerów, tj. o 11,1% więcej niż w 2015 r., natomiast praca przewozowa wzrosła o 11,0%. Średnia odległość przewozu jednego pasażera wyniosła 5,4 km.

Tabl. 12 [27]. Przewozy pasażerów statkami pasażerskimi morskiej przybrzeżnej floty transportowejTable 12 [27]. *Passenger transport by passenger ships of coastal cargo-carrying fleet*

Wyszczególnienie <i>Specification</i>		2005	2010	2014	2015	2016
a – liczba pasażerów <i>number of passengers</i>						
b – praca przewozowa w tys. pasażerokilometrów <i>transportation volume in thous. passenger-kilometres</i>						
Ogółem <i>Total</i>	a	427 748	517 455	540 564	665 474	746 082
	b	5 210	10 142	5 667	7 512	8 135
komunikacja międzynarodowa <i>international traffic</i>	a	28 620	4 234	–	–	–
	b	2 783	850	–	–	–

Tabl. 12 [27]. Przewozy pasażerów statkami pasażerskimi morskiej przybrzeżnej floty transportowej (dok.)
 Table 12 [27]. Passenger transport by passenger ships of coastal cargo-carrying fleet (cont.)

Wyszczególnienie Specification		2005	2010	2014	2015	2016
a – liczba pasażerów number of passengers						
b – praca przewozowa w tys. pasażerokilometrów transportation volume in thous. passenger-kilometres						
komunikacja pomiędzy portami polskimi Polish ports transport	a	399 128	513 221	540 564	247 232	281 627
	b	2 427	9 293	5 667	5 255	5 630
komunikacja wewnątrzportowa port-internal transport	a	.	.	.	418 242	464 455
	b	.	.	.	2 257	2 505

Rozdział VI

Chapter VI

Przemysł stoczniowy

Shipbuilding and shiprepair industry

W Polsce funkcjonują stocznie produkcyjne i remontowe o różnym potencjale, zajmujące się budową statków, montażem elementów kadłubów i nadbudówek, różnych konstrukcji stalowych i aluminiowych oraz remontami i przebudowami. Wielkość produkcji statków w polskich stoczniach obrazuje poniższa tablica.

Tabl. 1 [28].
Table 1 [28].

Produkcja statków Ship building

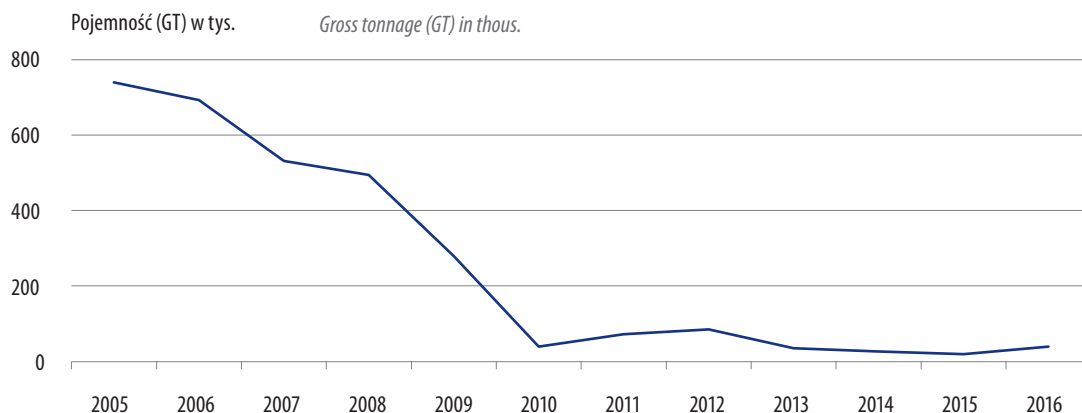
Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2014	2015	2016
OGÓŁEM TOTAL					
Liczba statków Number of vessels	28	24	8	7	12
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thous.	739,7	38,6	25,6	18,9	38,9
CGT w tys. CGT in thous.	551,6	90,0	47,1	33,6	68,0
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE POMORSKIE VOIVODSHIP					
Liczba statków Number of vessels	18	22	6	3	7
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thous.	464,4	37,8	25,0	11,5	31,2
CGT w tys. CGT in thous.	338,2	87,2	43,9	21,1	51,6
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE ZACHODNIOPOMORSKIE VOIVODSHIP					
Liczba statków Number of vessels	10	2	2	4	5
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thous.	275,2	0,8	0,6	7,3	7,7
CGT w tys. CGT in thous.	213,6	2,9	3,1	12,4	16,4

Źródło: dane z Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku i ze Związku Pracodawców Forum Okrętowe w Gdańsku.
Source: data from Ship Design and Research Centre in Gdansk and from Association of Polish Maritime Industries in Gdansk.

W 2016 r. zbudowano 12 statków tj. o 71,4% więcej w porównaniu z 2015 r., a o 57,1% mniej w odniesieniu do 2005 r. Całkowita pojemność brutto (GT) statków, których produkcję sfinalizowano w 2016 r. wyniosła 38,9 tys. i była ponad 2-krotnie większa niż w 2015 r., ale o 94,7% niższa w porównaniu z 2005 r.

Wykres 1 [70]. Statki morskie oddane do eksploatacji (GT 100 i więcej)

Chart 1 [70]. Completed sea-going vessels (GT 100 and more)



Źródło: dane Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku i Związku Pracodawców Forum Okrętowego w Gdańsku.

Source: data from Ship Design and Research Centre in Gdansk and from Association of Polish Maritime Industries in Gdansk

Miernikiem produktywności stoczni jest skompensowana pojemność rejestrowa brutto (CGT) zbudowanych jednostek. W 2016 r. CGT wyniosła 68,0 tys. i była ponad 2-krotnie większa od uzyskanej w 2015 r. i o 87,7% mniejsza niż 2005 r.

W 2016 r. zbudowano najwięcej statków z grupy inne statki nietowarowe, które stanowiły 58,3% produkcji statków (w 2015 r. – 42,9%, w 2005 r. – 7,1%) oraz drobnicowce – 16,7% (w 2015 r. – 28,6%, w 2005 r. – 10,7%). Pod względem ogólnej pojemności brutto (GT) wyprodukowanych statków: 87,1% stanowiły inne statki nietowarowe (w 2015 r. – 37,0%, w 2005 r. – 0,6%), 6,2% – drobnicowce (w 2015 r. – 31,7%, w 2005 r. – 5,1%).

Wielkość portfela zamówień na koniec 2016 r. wskazuje, iż przewidywane zapotrzebowanie na produkcję nowych statków w polskich stoczniach wynosiło 81,7 tys. całkowitej pojemności brutto (GT) i 140,2 tys. CGT (skompensowanej pojemności rejestrowej brutto); w 2015 r. – 83,3 tys. GT i 129,0 tys. CGT, a w 2005 r. – 2 222,7 tys. GT i 1 633,9 tys. CGT.

**Tabl. 2 [29]. Portfel zamówień na statki
Stan w dniu 31 XII**Table 2 [29]. Shipbuilding order book
As of 31 Dec

Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2014	2015	2016
OGÓŁEM TOTAL					
Liczba statków Number of vessels	85	21	19	19	21
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thous.	2 222,7	83,8	76,2	83,3	81,7
CGT w tys. CGT in thous.	1 633,9	117,6	127,6	129,0	140,2

**Tabl. 2 [29]. Portfel zamówień na statki (dok.)
Stan w dniu 31 XII**

Table 2 [29]. *Shipbuilding order book (cont.)
As of 31 Dec*

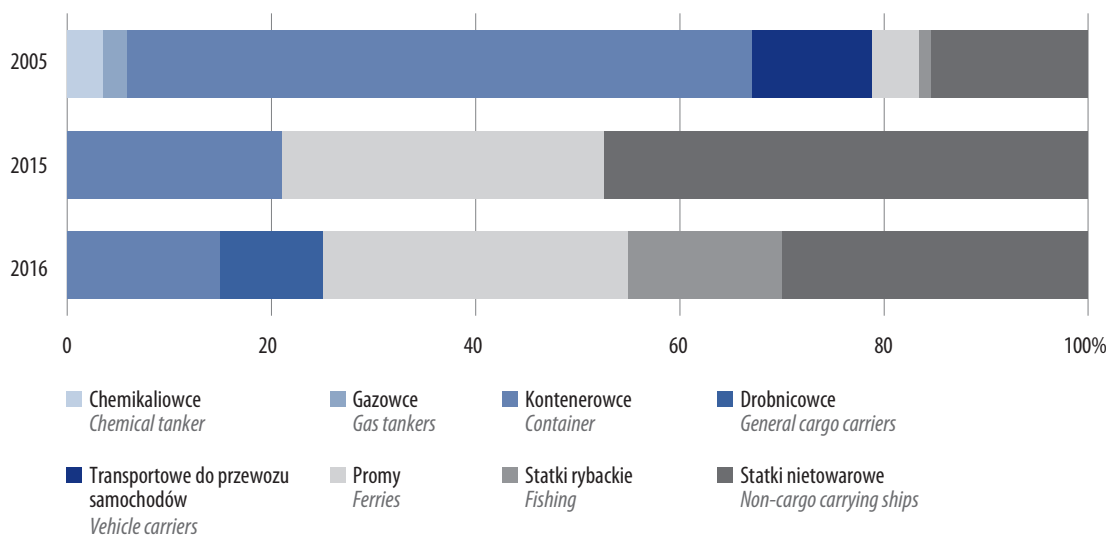
Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2014	2015	2016
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE POMORSKIE VOIVODSHIP					
Liczba statków Number of vessels	45	20	19	19	20
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thous.	1 206,0	47,9	76,2	83,3	81,2
CGT w tys. CGT in thous.	837,2	93,8	127,6	129,0	138,2
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE ZACHODNIOPOMORSKIE VOIVODSHIP					
Liczba statków Number of vessels	40	1	–	–	1
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thous.	1 016,7	35,9	–	–	0,5
CGT w tys. CGT in thous.	796,7	23,8	–	–	2,0

Źródło: dane Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku i Związku Pracodawców Forum Okrętowego w Gdańsku.
Source: data from Ship Design and Research Centre in Gdansk and from Association of Polish Maritime Industries in Gdansk.

W 2016 r. w liczbie jednostek zamówionych w polskich stoczniach największy udział stanowiły inne statki nietowarowe – 28,6% (w 2015 r. – 47,4%, w 2005 r. – 15,3%), promy – 28,6% (w 2015 r. – 31,6%, w 2005 r. – 4,7%), kontenerowce i semikontenerowce – 14,3% (w 2015 r. – 21,1%, w 2005 r. – 61,2%) oraz statki rybackie – 14,3% (w 2005 r. – 1,2%).

Wykres 2 [71]. Struktura portfela zamówień (GT 100 i więcej)

Chart 2 [71]. *Structure of order book (GT 100 and more)*



Źródło: dane z Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku i ze Związku Pracodawców Forum Okrętowe w Gdańsku.
Source: data from Ship Design and Research Centre in Gdansk and from Association of Polish Maritime Industries in Gdansk

Liczba jednostek wyremontowanych w polskich stoczniach w 2016 r. wyniosła 557 sztuk (mniej o 8,7% w porównaniu z 2015 r.) o łącznym tonażu 4,3 mln BRT (mniejszym o 17,3% niż w 2015 r.). Wartość jednostek wyremontowanych w 2016 r. wyniosła 237,5 mln euro, tj. o 23,8% więcej niż w roku poprzednim.

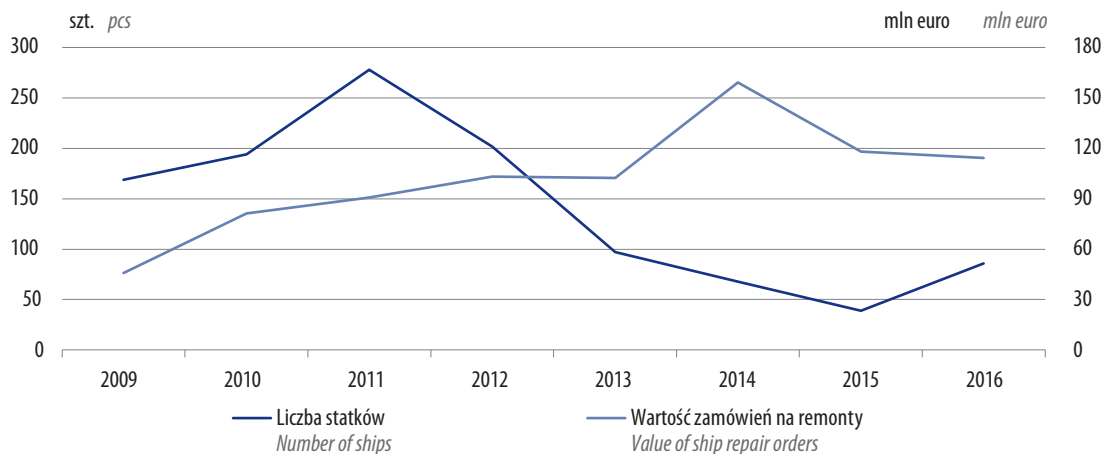
Tabl. 3 [30]. Remonty statków
Table 3 [30]. Ship repairs

Wyszczególnienie Specification	2010	2014	2015	2016
OGÓŁEM TOTAL				
Liczba remontów Number of ship repairs	616	599	610	557
Wartość w mln euro Value in mln euro	229,9	276,4	311,8	237,5
Województwo pomorskie Pomorskie voivodship				
Liczba remontów Number of ship repairs	356	405	392	372
Wartość w mln euro Value in mln euro	181,8	255,7	274,5	217,1
Województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie voivodship				
Liczba remontów Number of ship repairs	260	194	218	185
Wartość w mln euro Value in mln euro	48,1	20,7	37,3	20,4

Źródło: dane Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.
Source: data of Ship Design and Research Gdansk.

Portfel zamówień na remonty w 2016 r. obejmował 86 jednostek (wzrost ponad 2-krotny w porównaniu z 2015 r.) o łącznym tonażu 1,1 mln BRT (o 57,1% większym niż w 2015 r.).

Wykres 3 [72]. Portfel zamówień na remonty
Chart 3 [72]. Ship repair order book

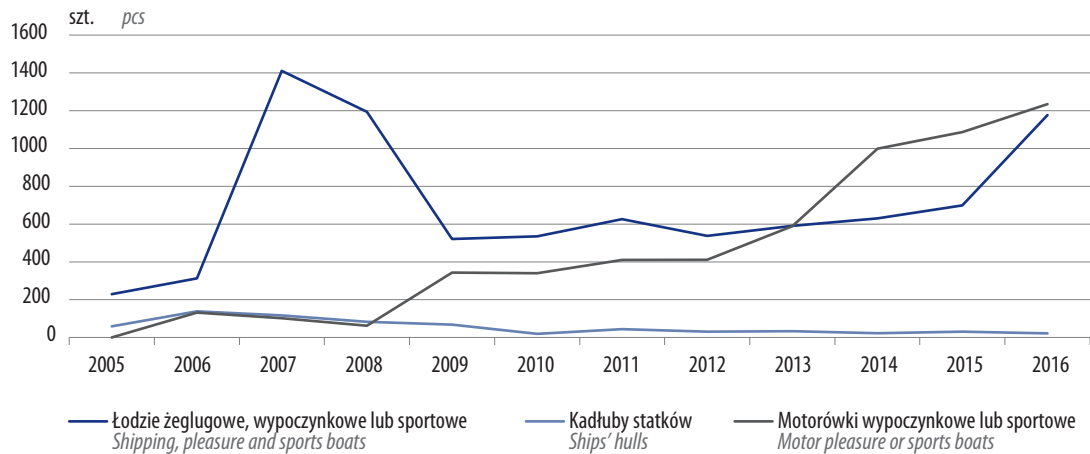


Źródło: dane Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.
Source: data of Ship Design and Research Gdansk.

Produkcja pozostałych statków w 2016 r. obejmowała 1 177 szt. łodzi żeglugowych, wycieczkowych lub sportowych, pełnomorskich (więcej o 68,4% niż w 2015 r. i ponad 3,5-krotnie w porównaniu z 2005 r.) oraz 1 235 szt. motorówek wycieczkowych lub sportowych, pełnomorskich (o 13,6% więcej niż w 2015 r., wobec braku produkcji w 2005 r.). W 2016 r. wyprodukowano również 22 kadłuby statków pełnomorskich (mniej o 29,0% w porównaniu z 2015 r. i o 62,7% niż w 2005 r.).

Wykres 4 [73]. Produkcja pozostałych statków i części statków pełnomorskich

Chart 4 [73]. Production of other ships and sections for seagoing vessels



Rozdział VII

Chapter VII

Gospodarka rybna

Fishing economy

Polska flota rybacka w 2016 r. liczyła 843 jednostki (mniej o 3,7% niż w 2015 r. oraz o 13,5% w porównaniu z 2005 r.) o łącznej pojemności brutto (GT) wynoszącej 34,9 tys. (więcej o 1,9% niż w 2015 r. i o 15,6% w porównaniu z 2005 r.) oraz o mocy 83,2 tys. kW (większej o 2,0% w porównaniu z 2015 r., a mniejszej o 21,1% niż w 2005 r.).

Statki rybackie będące własnością sektora publicznego stanowiły w latach 2015 i 2016 odpowiednio po 0,6% liczby i 2,3% pojemności brutto, natomiast w 2005 r. – 0,7% liczby i 3,6% pojemności brutto polskiej floty rybackiej.

**Tabl. 1 [31]. Morska flota rybacka według sektorów własności
Stan w dniu 31 XII**

Table 1 [31]. Maritime fishing fleet by ownership
As of 31 Dec

Lata Years	Ogółem Total				W tym sektor publiczny Of which public sector		
	jednostki pływające floating craft	tonaż brutto w tys. gross tonnage in thous.	moc w tys. kW power in thous. kW	średni wiek statków w latach average age in years	jednostki pływające floating craft	tonaż brutto w tys. gross tonnage in thous	moc w tys. kW power in thous. kW
2005	975	30,2	105,4	25,8	7	1,1	2,9
2010	793	37,3	86,9	27,1	7	4,8	5,7
2014	873	34,1	81,5	27,6	5	0,8	2,1
2015	875	34,3	81,5	28,5	5	0,8	2,1
2016	843	34,9	83,2	29,0	5	0,8	2,1

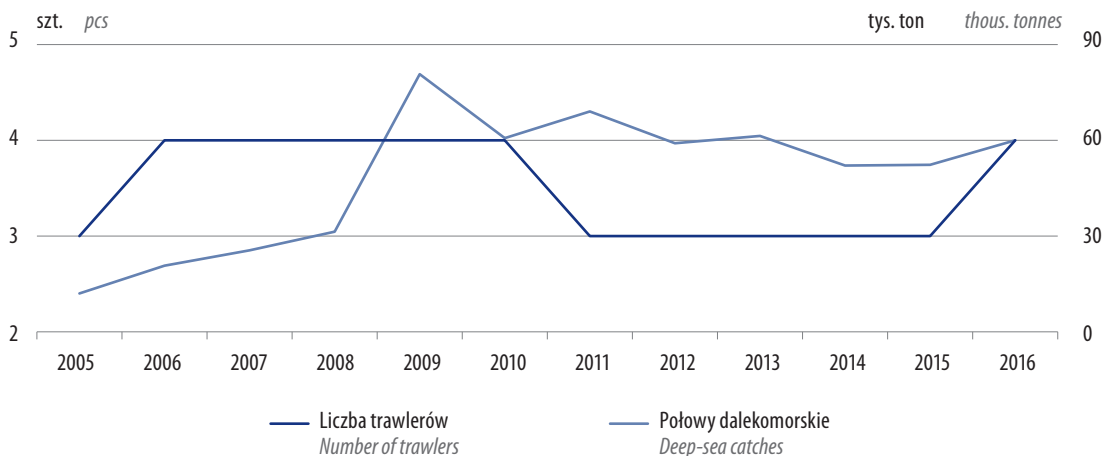
Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego.
Source: data by National Marine Fisheries Research Institute.

Na Morzu Bałtyckim i w Zatokach połowy realizowane są przez jednostki floty łodziowej i kutrowej. Liczebność floty łodziowej na koniec 2016 r. wyniosła 713 jednostek (mniej o 2,7% niż w 2015 r. oraz o 1,4% niż w 2005 r.) o łącznej pojemności brutto (GT) 4,1 tys. (mniejszej odpowiednio o 8,8% i 4,7%) oraz o mocy 28,8 tys. kW (mniejszej odpowiednio o 6,2% i 13,3%). Łodzie rybackie stacjonowały we wszystkich województwach nadmorskich: pomorskim (48,1%), zachodniopomorskim (43,1%) oraz warmińsko-mazurskim (8,8% łącznej liczby polskich łodzi rybackich).

W 2016 r. polską flotę rybacką tworzyło również 126 kutrów (spadek o 9,4% w stosunku do 2015 r., oraz o 49,4% do 2005 r.) o pojemności brutto (GT) 12,1 tys. (mniejszej o 3,3% w stosunku do poprzedniego roku i o 39,2% w porównaniu do 2005 r.) i mocy 34,3 tys. kW (mniejszej o 5,3% niż w 2015 r. i o 45,4% w stosunku do 2005 r.). W 2016 r. porty macierzyste dla kutrów zlokalizowane były w województwach pomorskim (74,6%) i zachodniopomorskim (25,4% liczebności polskiej floty kutrowej).

Oprócz łowisk bałtyckich, polska flota rybacka prowadziła działalność połowową na akwenach Oceanu Atlantyckiego i Spokojnego. Zgodnie ze stanem na koniec 2016 r. w skład polskiej floty dalekomorskiej wchodziły 4 trawlerzy (o 1 statek więcej w porównaniu z 2015 r. i 2005 r.), a ich łączna pojemność brutto (GT) wyniosła 18,7 tys., czyli wzrosła o 8,5% w porównaniu z 2015 r. oraz trzykrotnie w porównaniu z 2005 r.

Wykres 1 [74] Flota i połowy dalekomorskie
Chart 1 [74]. *Deep-sea fleet and fisheries*



Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego.
Source: data by National Marine Fisheries Research Institute.

Moc silników polskiej floty dalekomorskiej na koniec 2016 r. wynosiła 20,2 tys. kW i była większa o 37,1% w porównaniu z 2015 r. oraz ponad 2-krotnie niż w 2005 r.

Tabl. 2 [32]. Flota rybacka wycofana z eksploatacji przy pomocy środków publicznych
Stan w dniu 31 XII

Table 2 [32]. *Fishing fleet withdrawn from service with the support of public funds*
As of 31 Dec

Lata Years	Ogółem Total			
	jednostki pływające floating craft	tonaż brutto w tys. gross tonnage in thous.	moc w tys. kW power in thous. kW	średni wiek statków w latach average age in years
2005	270	15,6	42,2	30,6
2010	18	1,5	4,4	33,5
2014	-	-	-	-
2015	-	-	-	-
2016	19	0,5	1,3	54,2

Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego.
Source: data by National Marine Fisheries Research Institute.

W 2016 r. przy wsparciu unijnym z polskiej floty łowczej wycofano łącznie 19 statków (o tonażu brutto GT – 0,5 tys. i mocy silników – 1,3 tys. kW), w wieku średnio 54,2 lata. W 2014 r. i 2015 r. nie wycofano żadnego z polskich statków łowczych, w związku z restrukturyzacją sektora rybołówstwa morskiego.

Połowy ryb i innych organizmów morskich w 2016 r. wyniosły 198,9 tys. ton i były większe o 6,3% niż w 2015 r. i o 45,9% niż w 2005 r. Na Morzu Bałtyckim złowiono 138,9 tys. ton ryb, tj. więcej o 3,1% w porównaniu z rokiem poprzednim i o 11,7% niż w 2005 r.

Tabl. 3 [33].
Table 3 [33].

Pozyskiwanie ryb i bezkręgowców morskich oraz ryb słodkowodnych
Harvesting of marine fish, shellfish and freshwater fish

Lata Years	Połowy ryb i innych organizmów morskich <i>Catches of fish and other marine organisms</i>			Połowy ryb słodkowodnych w wodach śródlądowych ^a <i>Catches of freshwater fish in inland waters^a</i>	Akwakultura <i>Aquaculture</i>
	ogółem <i>total</i>	dalekomorskie <i>deep-sea</i>	bałtyckie <i>Baltic</i>		
w tys. ton in thous. tonnes					
2005	136,3	12,0	124,3	54,1	37,9
2010	170,8	60,7	110,1	48,4	30,8
2014	170,5	52,1	118,5	52,5	40,1
2015	187,0	52,3	134,7	49,4	37,0
2016	198,9	60,0	138,9	51,6	.

^a Bez produkcji materiału zarybieniowego w stawach.

Źródło: dane dotyczące połowów ryb i innych organizmów morskich – Morski Instytut Rybacki - Państwowy Instytut Badawczy, dane o połowach ryb słodkowodnych – GUS, dane dotyczące akwakultury – baza Fishstat, FAO; marzec 2017 r.

^a Excluding production of fish-stocking materials in ponds.

Source: Data on catches of Fish and other marine creatures – National Marine Research Institute; Data on catches of freshwater fish – SCO; data on aquaculture – Fishstat FAO database of March 2017.

Połowy dalekomorskie w 2016 r. osiągnęły poziom 60,0 tys. ton i wzrosły o 14,7% w porównaniu z rokiem poprzednim i 5-krotnie w stosunku do 2005 r. W 2016 r. połowy dalekomorskie prowadzono na łowiskach Atlantyku Środkowo-Wschodniego (15,3% połowów ogółem), Południowo-Wschodniego (10,2%), Atlantyku Północno-Wschodniego (3,1%) oraz Pacyfiku Południowo-Wschodniego (1,5%).

W 2016 r. połowy na tych akwenach wzrosły w porównaniu z rokiem poprzednim odpowiednio – dla Atlantyku Środkowo-Wschodniego – prawie 7-krotnie; na akwenach pacyficznych działalność połowową wznowiono po czteroletniej przerwie. Spadły natomiast połowy uzyskanych z łowisk Atlantyku Południowo-Wschodniego – o 50,9% oraz Atlantyku Północno-Wschodniego – o 2,1%. W porównaniu z 2005 r. połowy dalekomorskie na Atlantyku Północno-Wschodnim wzrosły o 17,8%, a na Atlantyku Południowo-Wschodnim – ponad 25-krotnie. W 2016 r. w odróżnieniu od 2005 r., nie prowadzono połowów na Atlantyku Północno-Zachodnim ani w rejonie Arktyki.

W 2016 r. połowy ryb morskich osiągnęły poziom 195,7 tys. ton (wzrost o 6,4% w porównaniu z 2015 r. oraz o 53,3% z 2005 r.) i stanowiły 98,4% połowów ogółem. Połowy ryb dwuśrodowiskowych w 2016 r. wyniosły 0,3 tys. ton (0,2% łącznej masy połowów) i wzrosły o 37,3% w stosunku do 2015 r., natomiast zmniejszyły się o 59,0% wobec 2005 r. Połowy ryb słodkowodnych na Bałtyku wyniosły 3,2 tys. ton (1,6% całości połowów) i były o 10,7% wyższe niż przed rokiem oraz o 5,1% wyższe w porównaniu z 2005 r. Połowów bezkręgowców morskich zaprzestano w 2012 r.

W strukturze gatunkowej połowów, podobnie jak w roku poprzednim, dominowały szproty, poławiane wyłącznie na Morzu Bałtyckim. W 2016 r. złowiono 60,1 tys. ton tej ryby, co stanowiło 30,3% wielkości polskich połowów ogółem. Połowy szproty zmalały o 6,4% w porównaniu do uzyskanych w roku poprzednim oraz o 19,3% wobec 2005 r.

Tabl. 4 [34]. Połowy ryb według wybranych gatunków
Table 4 [34]. Fish catches by selected species

Lata Year	Dorsze Cod		Łososie Salmon	Ostro- boki Horse macke- -rels	Ryby płaskie Flatfi- shes	Szproty Sprat	Śledzie Herring	Węgo- rze Eel	Okonie Perch
	ogółem total	w tym bałtyc- kie of which Baltic							
2005	13 864	12 784	110	799	11 252	74 383	22 903	76	654
2010	14 877	12 191	48	39 751	12 330	58 843	24 747	53	838
2014	18 244	11 895	18	34 951	12 795	58 575	28 137	40	1 126
2015	18 486	13 617	23	39 701	9 644	64 175	39 712	42	882
2016	15 562	10 335	21	39 201	15 299	60 057	44 058	59	972

Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego.
 Source: data by National Marine Fisheries Research Institute.

Kolejnym gatunkiem pod względem znaczenia w strukturze połowów był śledź, którego udział w 2016 r. wyniósł 22,2%. Pozyskiwany był on wyłącznie z łowisk bałtyckich i w 2016 r. jego połowy wyniosły 44,1 tys. ton i były większe o 10,9% w porównaniu z rokiem poprzednim i o 92,4% w stosunku do 2005 r.

Znaczący udział w połowach stanowił również ostrobok, w tym ostrobok chilijski (19,7%). Jego połowy w 2016 r. pochodziły z łowisk na Atlantyku Środkowo- i Południowo-Wschodnim oraz Pacyfiku Południowo-Wschodnim i wyniosły 39,2 tys. ton, tj. o 1,3% mniej w porównaniu z 2015 r., ale ponad 49-krotnie więcej niż w 2005 r.

Połowy ryb płaskich w 2016 r. wyniosły 15,3 tys. ton, tj. o 58,6% więcej w stosunku do roku poprzedniego, a ich udział w polskich połowach ogółem wzrósł o 2,5 p. proc. do 7,7%. W porównaniu z 2005 r. połowy tych ryb były wyższe o 36,0%. Podobnie jak przed rokiem większość (99,5%) pozyskanych ryb płaskich pochodziła z Morza Bałtyckiego.

Obszary działalności połowowej polskiej morskiej floty rybackiej i udział poszczególnych eksploatowanych akwenów

Areas of Poland's fishing fleet activity and distribution of the exploitable fishing areas

Lata Years	Bałtyk Baltic Sea	Ocean Atlantycki Atlantic Ocean					Ocean Spokojny Pacific Ocean			
		północno- zachodni North- west	pół- nocno- -wscho- dni (bez Bałtyku i zale- wów) North- east (excl. Baltic with adjacent waters)	środ- kowo- -wscho- dni Eastern & Cen- tral	połu- dniowo- -za- chod- ni South west	połu- dniowo- -wscho- dni South east	antar- ktyczny Antarc- -tic	północ- no-za- chodni North- west	pół- nocno- -wscho- dni North- east	połu- dniowo- -wscho- dni South- east
2005	91,2%	1,1%	3,9%			0,6%	3,2%			
2006	83,5%	0,9%	11,3%				4,3%			
2007	80,8%	0,4%	12,9%				5,9%			
2008	75,0%		4,3%	14,0%			6,7%			
2009	61,9%		2,0%	21,8%			3,9%			10,3%
2010	64,5%		3,1%	8,6%			4,0%			19,8%
2011	61,6%		2,9%	33,4%			1,7%			0,4%
2012	67,1%		3,0%	16,2%		13,7%				
2013	68,6%		3,7%	27,7%						
2014	69,5%	0,2%	3,7%	11,7%		14,9%				
2015	72,0%		3,4%	2,4%		22,1%				
2016	69,8%		3,1%	15,3%		10,2%				1,5%

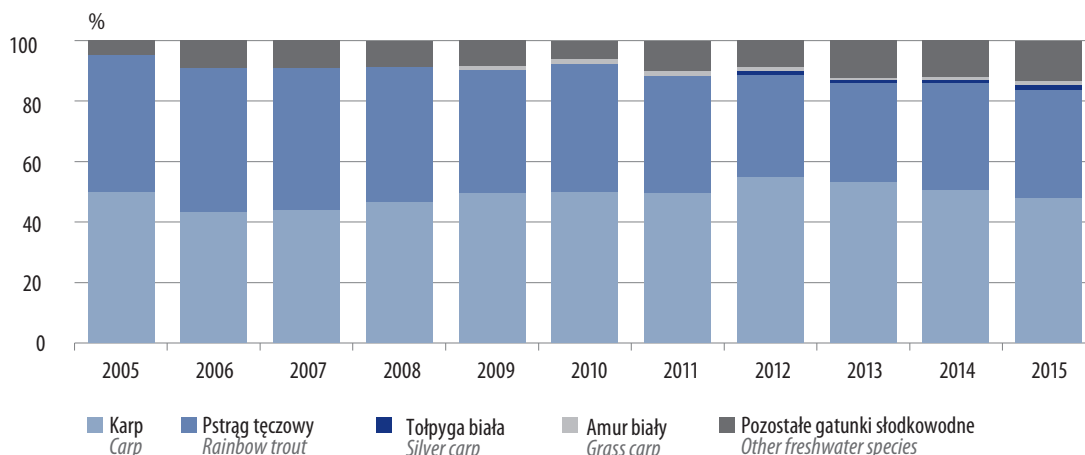
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego.

Source: Own study on the basis of "Morska Gospodarka Rybna", National Marine Fisheries Research Institute, Gdynia,

Połowy gatunków słodkowodnych w wodach śródlądowych w 2016 r. wynosiły 51,6 tys. ton i były większe o 4,5% od notowanych w poprzednim roku, lecz mniejsze o 4,6% niż uzyskane w 2005 r.

Alternatywną metodą pozyskiwania ryb i innych organizmów morskich jest akwakultura. W większości krajów Unii Europejskiej jest to akwakultura morska, w Polsce – do niedawna sprowadzała się jedynie do chowu i hodowli takich gatunków jak karp czy pstrąg tęczowy.

Zgodnie z danymi FAO, w 2015 r. dzięki akwakulturze pozyskano w Polsce 37,0 tys. ton ryb, czyli mniej o 7,8% niż w 2014 r. oraz o 2,5% mniej niż w 2005 r. W strukturze hodowanych gatunków dominowały karpie (48,0%) i pstrągi tęczowe (35,6%). Amur biały, którego hodowli nie wykazywano w 2005 r., w 2014 r. stanowił 0,8% masy ryb uzyskanych z akwakultury. Udział ten podwoił się w 2015 r. sięgając 1,6% masy hodowanych ryb. Udział pozostałych ryb karpiowatych zmniejszył się z 2,4% w 2005 r. do 0,8% masy hodowanych ryb w 2015 r.

Wykres 2 [75]. Struktura gatunkowa akwakulturyChart 2 [75]. *Aquaculture species*

Źródło: dane z bazy Fishstat FAO.
Source: data from database Fishstat, FAO.

W 2016 r. na polskim rynku zaobserwowano wzrost podaży większości produktów przetwórstwa rybnego. Największy wzrost w latach 2015-2016 odnotowano w grupie konserw rybnych i wynosił on 10,2%. W tym okresie na rynku zwiększyła się również podaż ryb wędzonych – o 7,0%, zmniejszyła się natomiast podaż ryb morskich mrożonych i solonych – odpowiednio o 9,3% i 6,6%.

W zestawieniu z 2005 r. wzrost zaobserwowano we wszystkich analizowanych rodzajach produktów przetwórstwa rybnego, z wyjątkiem ryb morskich mrożonych, których podaż w 2016 r. zmniejszyła się o 9,4%.

Tabl. 5 [35].
Table 5 [35].

Produkcja wybranych przetworów rybnych^a
Manufacture of selected fish processing products^a

Lata Years	Ryby morskie mrożone <i>Frozen and chilled marine fish</i>	Ryby i produkty rybne solone <i>Salted fish and fish products</i>	Ryby wędzone <i>Smoked fish</i>	Konserwy i przerwy z ryb <i>Tinned and preserved fish</i>		
				razem total	konserwy tinned fish	przerwy preserved fish
w tys. ton in thous. tonnes						
2005	77,8	12,8	71,1	44,9	42,6	2,3
2010	44,2	14,1	83,0	68,1	50,0	18,1
2014	85,7	16,2	82,5	108,1	51,1	57,0
2015	77,7	16,7	91,5	77,9	57,0	20,9
2016	70,5	15,6	97,9	83,9	62,8	21,1

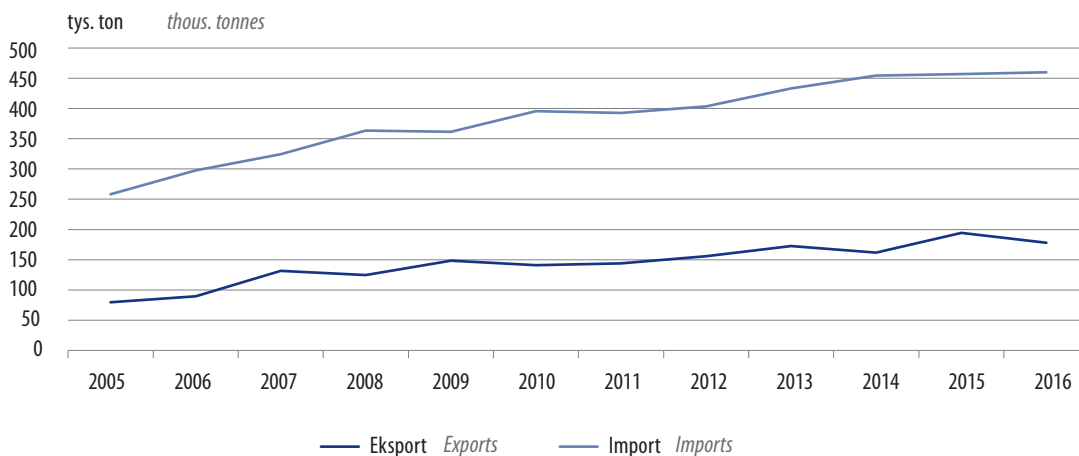
^a Bez głów, ogonów i pęcherzy pławnych ryb.
a Beheaded, without tails and swim bladders.

W 2016 r. import produktów z ryb i innych organizmów morskich był blisko trzykrotnie większy niż eksport, w 2015 r. – ponad dwukrotnie, a w 2005 r. – ponad trzykrotnie. W 2016 r. z Polski wyeksportowano łącznie 178,0 tys. ton produktów przetwórstwa rybnego (o 8,4% mniej niż w 2015 r. i ponad trzykrotnie więcej niż w 2005 r.). Z zagranicy przywieziono 495,7 tys. ton wyrobów przetwórstwa rybnego (więcej odpowiednio o 8,5% w stosunku do 2015 r. oraz o 92,1% – do 2005 r.).

W strukturze handlu zagranicznego wyrobami przetwórstwa rybnego (eksport) w badanym okresie dominują filety rybne, które w 2016 r. stanowiły 42,7% masy eksportowanych produktów. Blisko 1/3 w grupie eksportowanych towarów stanowiły ryby suszone, solone, wędzone i jadalna mączka rybna.

Wykres 3 [76]. Eksport i import ryb i innych organizmów morskich

Chart 3 [76]. Exports and imports of fish and other marine organisms



Filety dominowały również w strukturze importu, gdzie w 2016 r. stanowiły 40,3% łącznej masy sprowadzanych z zagranicy produktów przetwórstwa rybnego. Drugą co do znaczenia grupą towarów były ryby świeże i schłodzone, które w 2016 r. stanowiły 35,5% łącznej masy importowanych produktów przetwórstwa rybnego. W 2016 r. najslabiej reprezentowaną grupą towarów po stronie eksportu były mięczaki i skorupiaki, natomiast w imporcie – mięczaki i ryby suszone.

Najwięcej produktów przetwórstwa rybnego Polska eksportowała do Niemiec, Danii i Francji. W 2016 r. udział eksportu do Niemiec wynosił 38,2% masy omawianych eksportowanych towarów, z czego 64,0% stanowiły ryby suszone i solone. Następnym co do ważności kierunkiem eksportu w 2016 r. była Dania (13,1% masy ogółu eksportowanych produktów przetwórstwa rybnego), gdzie 38,7% stanowiły filety rybne, a 38,2% – ryby zamrożone. Kolejnym ważnym odbiorcą polskiego eksportu była Francja, z udziałem 9,3% masy ogółu eksportowanych produktów przetwórstwa rybnego, z czego 66,1% stanowiły filety rybne.

Ilość produktów pochodzenia rybnego wyrażona w tonach, wyeksportowanych w 2016 r. z Polski do Niemiec była o 7,2% większa w porównaniu z 2015 r. oraz blisko trzykrotnie większa w stosunku do 2005 r. Do Danii wysłano o 55,7% omawianych produktów mniej niż w 2015 r., natomiast o 34,7% więcej w porównaniu z 2005 r. Z kolei do Francji wysłano o 6,2% produktów mniej niż w 2015 r., natomiast blisko czterokrotnie więcej niż w 2005 r.

W 2016 r. najwięcej polskich produktów przetwórstwa rybnego pochodziło z Norwegii (35,7% masy importowanych produktów), Chin (8,5%) oraz Danii (7,4%). Z Norwegii sprowadzono głównie ryby świeże i chłodzone (65,0% importu z Norwegii), z Chin – filety rybne (99,1% importu z Chin), z Danii – ryby świeże i chłodzone (66,6% importu z Danii).

W 2016 r. z Norwegii do Polski sprowadzono o 7,6% produktów przetwórstwa rybnego więcej niż w roku poprzednim oraz 16-krotnie więcej niż w 2005 r. Import z Chin wzrósł w porównaniu z 2015 r. o 2,4% oraz był większy o 34,9% niż w 2005 r. Import z Danii wzrósł o 11,7% wobec 2015 r. oraz trzykrotnie – w porównaniu z 2005 r.

Tabl. 6 [36]. Eksport i import ryb i innych organizmów morskich
 Table 6 [36]. Exports and imports of fish and other marine organisms

Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2014	2015	2016
	w tonach in tonnes				
EKSPORT EXPORTS					
Ogółem Total	79 630,4	141 063,8	161 878,1	194 321,2	177 999,2
ryby żywe live fish	775,0	506,5	677,2	735,7	1 451,9
ryby świeże fresh fish	9 889,2	30 316,1	15 633,6	31 818,5	8 940,2
ryby mrożone frozen and chilled fish	13 253,8	13 870,9	24 199,2	35 070,4	31 417,7
filety rybne fish fillets	32 760,2	52 997,1	66 709,2	70 500,7	75 971,7
ryby suszone, solone, wędzone; mączka rybna do jedzenia dried, salted or smoked fish; meals and pellets fit for human consumption	21 951,5	37 542,9	53 221,8	54 894,3	59 119,8
skorupiaki crustaceans	516,0	5 090,8	776,5	781,3	815,9
mięczaki molluscs	484,7	739,4	660,6	520,4	282,0
IMPORT IMPORTS					
Ogółem Total	258 116,4	395 554,9	454 349,8	456 817,0	495 714,8
ryby żywe live fish	1 802,0	4 014,7	3 622,7	4 528,6	5 619,2
ryby świeże fresh fish	40 749,8	110 873,5	159 963,8	174 347,5	176 191,1
ryby mrożone frozen and chilled fish	73 801,4	84 626,9	94 613,0	85 826,7	104 005,0
filety rybne fish fillets	135 018,8	187 652,8	185 091,0	179 895,0	199 921,3
ryby suszone, solone, wędzone; mączka rybna do jedzenia dried, salted or smoked fish; meals and pellets fit for human consumption	501,7	1 951,8	3 127,5	2 975,1	2 505,3
skorupiaki crustaceans	5 442,4	5 530,1	6 705,9	7 303,0	5 865,8
mięczaki molluscs	800,2	905,1	1 225,8	1 941,1	1 607,0

Rozdział VIII

Chapter VIII

Szkolnictwo morskie i nauka

Maritime education and science

Wykwalifikowaną kadrę dla gospodarki morskiej kształcą szkoły zasadnicze zawodowe, technika, szkoły policealne oraz szkoły wyższe. W zasadniczych szkołach zawodowych kształcących uczniów w zawodzie monter kadłubów okrętowych w roku szkolnym 2016/17 uczyło się 134 uczniów, tj. o 21,8% więcej niż w roku szkolnym 2015/16.

Tabl. 1 [37]. Uczniowie i absolwenci zasadniczych szkół zawodowych kształcący się w zawodzie monter kadłubów okrętowych

Table 1 [37]. *Students and graduates of basic vocational schools educadet as hull assembler*

Lata Years	Uczniowie Students			Absolwenci ^a Graduates ^a
	ogółem total	w tym w klasie of which in form		
		pierwszej class	programowo najwyższej the highest class in programme	
OGÓŁEM TOTAL				
2010/11	159	64	94	140
2014/15	125	41	41	–
2015/16	110	43	40	13
2016/17	134	79	22	25
w tym dla młodzieży of which for youth				
2010/11	97	32	64	112
2014/15	125	41	41	–
2015/16	110	43	40	13
2016/17	134	79	22	25

^a Absolwenci z poprzedniego roku szkolnego.

Źródło: dane Ministerstwa Edukacji Narodowej.

^a Graduates from the previous school year.

Source: data of the Ministry of National Education.

Technika łącznie z technikami uzupełniającymi kształciły uczniów w zawodach: technik budownictwa okrętowego, technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy i technik eksploatacji portów i terminali. W roku szkolnym 2016/17 w szkołach tych uczyło się łącznie 1 745 uczniów, tj. więcej o 5,8% niż w roku szkolnym 2015/16. W ogólnej liczbie uczniów kobiety stanowiły 18,5% (w roku szkolnym 2015/16 – 17,8%). W roku szkolnym 2016/17 największą popularnością cieszyły się zawody technik nawigator morski (34,6% ogółu uczniów) oraz technik mechanik okrętowy (32,3%). Wśród kobiet uczących się w technikach i technikach uzupełniających kształcących kadrę dla gospodarki morskiej najczęściej wybierane były zawody technik eksploatacji portów (50,2%) oraz technik nawigator morski (47,4%). W ostatnich latach dużym zainteresowaniem wśród młodzieży cieszy się zawód – technik eksploatacji portów i terminali. W roku szkolnym 2016/17 do tego zawodu przygotowywało się 346 uczniów, tj. więcej o 43,6% niż w poprzednim roku szkolnym.

Tabl. 2 [38]. Uczniowie i absolwenci techników^a według zawodów
Table 2 [38]. Students and graduates of technical^a secondary schools by occupations

Wyszczególnienie <i>Specification</i>		Uczniowie <i>Students</i>				Absolwenci ^b <i>Graduates^b</i>
		ogółem <i>total</i>	w tym kobiety <i>of which women</i>	z liczby ogółem w klasie <i>of which total in form</i>		
				pierwszej klasie	progra- mowo najwyższej the highest class in programme	
Technik budownictwa okrętowego <i>Naval architecture technician</i>	2010/11	210	1	–	94	62
	2014/15	143	4	81	–	–
	2015/16	214	5	93	21	–
	2016/17	232	3	68	30	21
Technik nawigator morski <i>Sea navigator technician</i>	2010/11	631	121	193	139	88
	2014/15	629	160	189	125	147
	2015/16	625	169	170	141	44
	2016/17	604	153	151	140	140
Technik mechanik okrętowy <i>Ship mechanical engineering technician</i>	2010/11	419	1	117	84	81
	2014/15	584	1	188	116	64
	2015/16	570	2	163	99	39
	2016/17	563	5	151	120	96
Technik eksploatacji portów i terminali <i>Terminal operations technician</i>	2010/11	50	5	34	–	–
	2014/15	154	66	91	18	18
	2015/16	241	117	121	17	14
	2016/17	346	162	145	22	14

a W roku szkolnym 2010/11 łącznie z technikami uzupełniającymi. *b* Absolwenci z poprzedniego roku szkolnego.

Źródło: dane Ministerstwa Edukacji Narodowej.

a In the 2010/11 school year including supplementary secondaries technical schools. *b* Graduates from the previous school year.

Source: data of the Ministry of National Education.

Szkoły policealne swoją ofertę edukacyjną kierują do absolwentów liceów ogólnokształcących i liceów profilowanych umożliwiając osobom mającym wykształcenie średnie ogólne zdobycie kwalifikacji zawodowych. Szkoły policealne kształcą uczniów w zawodach: technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy i technik eksploatacji portów i terminali. W roku 2016/17 w szkołach tych uczyło się łącznie 688 uczniów, tj. o 15,1% mniej niż w roku szkolnym 2015/16. W ogólnej liczbie uczniów kobiety stanowiły 35,9% (w roku szkolnym 2015/16 – 34,6%). Największą popularnością cieszył się zawód – technik eksploatacji portów i terminali (91,4% ogółu uczniów); wśród osób kształcących się w tym zawodzie 39,3% stanowiły kobiety.

Tabl. 3 [39]. Uczniowie i absolwenci szkół policealnych według zawodów
Table 3 [39]. Students and graduates of post-secondary schools by occupations

Wyszczególnienie <i>Specification</i>		Uczniowie <i>Students</i>				Absolwenci ^a <i>Graduates^a</i>
		ogółem <i>total</i>	w tym kobiety <i>of which women</i>	z liczby ogółem w klasie <i>of which total in form</i>		
				pierwszej <i>class</i>	progra- mowo najwyższej <i>the highest class in programme</i>	
Technik nawigator morski <i>Sea navigator technician</i>	2010/11	185	13	83	1	31
	2014/15	46	1	22	1	8
	2015/16	45	1	25	–	25
	2016/17	39	–	18	–	–
Technik mechanik okrętowy <i>Ship mechanical engineering technician</i>	2010/11	76	–	42	–	17
	2014/15	55	–	29	–	6
	2015/16	44	–	14	–	25
	2016/17	20	–	7	–	42
Technik eksploatacji portów i terminali <i>Terminal operations technician</i>	2014/15	591	232	471	168	77
	2015/16	721	279	528	215	172
	2016/17	629	247	458	178	174

a Absolwenci z poprzedniego roku szkolnego.

Źródło: dane Ministerstwa Edukacji Narodowej.

a Graduates from the previous school year.

Source: data of the Ministry of National Education.

Wyższe szkoły morskie kształcą przyszłych oficerów floty handlowej oraz kadry inżynierskie dla gospodarki morskiej na poziomie inżynierskim i magisterskim. Szkoły wyższe morskie prowadzą również kształcenie uzupełniające dla oficerów i specjalistów gospodarki morskiej oraz umożliwiają zdobywanie wiedzy na studiach stacjonarnych i niestacjonarnych. Oferta kierunków i specjalności jest bogata i odpowiada na aktualne zapotrzebowanie rynku pracy.

Tabl. 4 [40]. Studenci wyższych szkół morskich
Table 4 [40]. Students of maritime academies

Lata <i>Years</i>	Ogółem <i>Total</i>	W tym kobiety <i>Of which women</i>	Z liczby ogółem studia <i>Of which studies</i>	
			stacjonarne <i>full-time</i>	niestacjonarne <i>extramural</i>
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>				
2005/06	11 476	4 064	5 917	5 559
2010/11	10 402	3 917	5 602	4 800
2014/15	9 647	3 060	6 804	2 843
2015/16	9 436	2 913	6 675	2 761
2016/17	8 911	2 762	6 397	2 514

Tabl. 4 [40]. **Studenci wyższych szkół morskich (dok.)**
 Table 4 [40]. *Students of maritime academies (cont.)*

Lata Years	Ogółem Total	W tym kobiety Of which women	Z liczby ogółem studia Of which studies	
			stacjonarne full-time	niestacjonarne extramural
AKADEMIA MORSKA W GDYNI GDYNIA MARITIME UNIVERSITY				
2005/06	7 607	3 013	3 567	4 040
2010/11	6 894	2 941	3 116	3 778
2014/15	5 736	1 956	3 661	2 075
2015/16	5 526	1 813	3 587	1 939
2016/17	5 343	1 782	3 560	1 783
AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE MARITIME UNIVERSITY IN SZCZECIN				
2005/06	3 869	1 051	2 350	1 519
2010/11	3 508	976	2 486	1 022
2014/15	3 911	1 104	3 143	768
2015/16	3 910	1 100	3 088	822
2016/17	3 568	980	2 837	731

Ważnymi placówkami kształcenia specjalistów dla gospodarki morskiej są dwie wyższe uczelnie państwowe – Akademia Morska w Gdyni i Akademia Morska w Szczecinie. W roku akademickim 2016/17 na obu uczelniach studiowało ogółem 8 911 studentów, tj. o 5,6% mniej niż w roku akademickim 2015/16 i o 22,4% mniej niż w roku 2005/06. W analizowanych latach odnotowano spadek kobiet studiujących na tych uczelniach. Liczba studentek zmniejszyła się odpowiednio o 5,2% i 32,0%.

W roku akademickim 2016/17 na studiach stacjonarnych studiowało 6 397 studentów (2,5-krotnie więcej niż w cyklu niestacjonarnym) i w porównaniu z rokiem 2015/16 było to o 4,2% mniej, natomiast w stosunku do roku 2005/06 – więcej o 8,1%.

Tabl. 5 [41]. **Absolwenci wyższych szkół morskich**
 Table 5 [41]. *Graduates of maritime academies*

Lata Years	Ogółem Total	W tym kobiety Of which women	Z liczby ogółem studia Of which studies	
			stacjonarne full-time	niestacjonarne extramural
OGÓŁEM TOTAL				
2004/05	2 451	1 381	1 182	1 269
2009/10	2 214	1 038	944	1 270
2013/14	1 932	879	1 228	704
2014/15	1 898	862	1 341	567
2015/16	1 791	819	1 168	623

Tabl. 5 [41].
Table 5 [41].

Absolwenci wyższych szkół morskich (dok.)
Graduates of maritime academies (cont.)

Lata Years	Ogółem Total	W tym kobiety Of which women	Z liczby ogółem studia Of which studies	
			stacjonarne full-time	niestacjonarne extramural
AKADEMIA MORSKA W GDYNI GDYNIA MARITIME UNIVERSITY				
2004/05	1 790	1 108	750	1 040
2009/10	1 536	848	565	971
2013/14	1 241	660	701	540
2014/15	1 131	585	725	406
2015/16	1 134	575	677	457
AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE MARITIME UNIVERSITY IN SZCZECIN				
2004/05	661	273	432	229
2009/10	678	190	379	299
2013/14	691	219	527	164
2014/15	767	277	616	151
2015/16	657	244	491	166

W latach 2005-2016 mury Akademii Morskiej w Gdyni i Akademii Morskiej w Szczecinie opuściło łącznie 25 017 absolwentów, w tym 12 183 kobiet (48,7%). Z ogólnej liczby absolwentów 13 538 osób (54,1%) ukończyło studia stacjonarne.

W 2016 r. Akademia Morska w Gdyni kształciła studentów na czterech wydziałach: Nawigacyjnym, Elektrycznym, Mechanicznym oraz Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa. W roku akademickim 2016/17 w Akademii Morskiej w Gdyni naukę pobierało 5 343 studentów, tj. o 3,3% mniej niż w roku akademickim 2015/16 i o 29,8% mniej niż w roku 2005/06. W ogólnej liczbie studentów kobiety stanowiły 33,4%, natomiast w latach akademickich 2015/16 i 2005/06 odpowiednio 32,8% i 39,6%. W roku akademickim 2016/17 odnotowano 3 560 osób na studiach stacjonarnych, tj. 66,6% wszystkich studiujących na tej uczelni.

W roku akademickim 2015/16 Akademię Morską w Gdyni ukończyły 1 134 osoby, tj. o 0,3% więcej niż w roku 2014/15, natomiast o 36,6% mniej niż w roku 2004/2005. W latach 2005-2016 uczelnia wykształciła 17 320 absolwentów, w tym 9 455 kobiet (54,6%). Z ogólnej liczby absolwentów większość – 9 032 (52,1%) ukończyła studia niestacjonarne.

W 2016 r. Akademia Morska w Szczecinie kształciła studentów na wydziałach: Nawigacyjnym, Mechanicznym oraz Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu. W roku akademickim 2016/17 w akademii tej zdobywała wiedzę 3 568 studentów, tj. mniej o 8,7% niż w poprzednim roku akademickim i o 7,8% niż w roku 2005/06. W ogólnej liczbie studentów kobiety stanowiły 27,5%, natomiast w latach akademickich 2015/16 i 2005/06 odpowiednio 28,1% i 27,2%. W roku akademickim 2016/17 wśród wszystkich studiujących dominowali studenci na studiach stacjonarnych; ich udział wyniósł 79,5% (wobec 79,0% w roku 2015/16 i 60,7% – w roku 2005/06).

W roku akademickim 2015/16 Akademię Morską w Szczecinie ukończyło 657 absolwentów, tj. mniej o 14,3% niż w poprzednim roku akademickim i o 0,6% – niż w roku 2004/05. W latach 2005-2016 uczelnia wykształciła łącznie 7 697 absolwentów, w tym 2728 (35,4%) kobiet. Z ogólnej liczby absolwentów 5 250 (68,2%) ukończyło studia stacjonarne.

Inne wyższe uczelnie w kraju oferowały również kierunki i specjalności mające znaczenie dla gospodarki morskiej. Uniwersytet Gdański edukację o charakterze morskim prowadził na Wydziale Oceanografii

i Geografii – na kierunku Oceanografia i na Wydziale Ekonomicznym – na kierunku Ekonomia (specjalność międzynarodowy transport i handel morski). Na Politechnice Gdańskiej edukacja taka realizowana jest przede wszystkim na Wydziale Oceanotechniki i Okrętownictwa. Uniwersytet Szczeciński działalność dydaktyczną o tematyce morskiej prowadził na Wydziale Nauk o Ziemi – na kierunkach Geografia (specjalność geografia mórz), Oceanografia, Turystyka i Rekreacja (specjalność turystyka morska i nadmorska).

Istotne znaczenie w kształceniu przyszłej kadry dla gospodarki morskiej ma Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, który powstał 1 stycznia 2009 r. z połączenia Akademii Rolniczej w Szczecinie i Politechniki Szczecińskiej. Oferuje on nowoczesne kierunki i specjalności zawodowe w odpowiedzi na potrzeby rynkowe. W 2016 r. Wydział Techniki Morskiej i Transportu kontynuował kształcenie kadr inżynierskich dla gospodarki morskiej w ramach studiów pierwszego stopnia (zawodowe) i drugiego stopnia na kierunkach: Oceanotechnika, Transport (specjalność techniki transportu zintegrowanego) oraz Budowa Jachtów, Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa kształcił na kierunku Rybactwo, a Wydział Mechaniczny – na kierunku Inżynieria Środowiska (specjalność inżynieria środowiska morskiego).

W roku akademickim 2016/17, poza akademiami morskimi, na wyższych uczelniach kształcących wykwalifikowaną kadrę dla gospodarki morskiej studiowało ogółem 2 746 studentów, tj. mniej o 11,8% niż w roku akademickim 2015/16 i o 37,5% – niż w roku 2005/06. W ogólnej liczbie studentów kobiety stanowiły 43,6% (wobec 44,9% w roku akademickim 2015/16 i 39,8% – w roku 2005/06).

W roku akademickim 2016/17 na studiach stacjonarnych studiowało 2 553 studentów, tj. 93,0% wszystkich studiujących. W latach 2005-2016 mury tych uczelni opuściło łącznie 9 165 absolwentów (w tym – 50,4% kobiet) i większość stanowiły osoby kończące studia stacjonarne (7 841 osób, tj. 85,6%).

W celu zwiększenia zasobu wiedzy oraz znalezienia nowych zastosowań dla tej wiedzy, podmioty prowadzą działalność badawczą i rozwojową. W 2015 r. spośród 14,1 tys. podmiotów tylko 35 jednostek (0,2%) wykazało nakłady na taką działalność, tj. o 1 podmiot mniej niż w roku poprzednim. W 2015 r. nakłady wewnętrzne na działalność badawczą i rozwojową wyniosły 245 275,6 tys. zł, tj. więcej o 2,3% niż 2014 r., natomiast nakłady zewnętrzne na tę działalność ukształtowały się na poziomie 9 563,0 tys. zł, tj. o 68,0% mniejszym niż w 2014 r.

Rozdział IX

Chapter IX

Turystyka morska i przybrzeżna

Coastal and maritime tourism

Baza noclegowa turystyki na obszarach nadmorskich obejmuje obszary przybrzeżne składające się z gmin, które posiadają morską granicę, tj. są usytuowane nad Morzem Bałtyckim lub więcej niż 50% powierzchni gminy znajduje się w odległości 10 km od morza, mieszczące się na terenach województw pomorskiego, warmińsko-mazurskiego oraz zachodniopomorskiego. Dodatkowo gminy wiejskie: Słupsk, Główny, Gniewino, Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie oraz Koszalin (gmina miejska) i Sianów (gmina miejsko-wiejska) zostały w uzgodnieniu z Eurostatem uznane za nadmorskie. Szczecin pomimo, iż nie został włączony do listy regionów nadmorskich Unii Europejskiej, jest również zaprezentowany w opracowaniu ze względu na położenie nad morskimi wodami wewnętrznymi i ściśle powiązania z morzem.

W skład obiektów turystycznych wchodzi dwie główne grupy, tj. obiekty hotelowe (hotele, motele, pensjonaty i inne obiekty hotelowe) oraz pozostałe obiekty noclegowe (m.in. schroniska, ośrodki kolonijne, kempingi, pola biwakowe, ośrodki wczasowe, hostele, zespoły domków turystycznych, zakłady uzdrowiskowe, pokoje gościnne).

W 2016 r. na obszarach nadmorskich odnotowano 2 427 obiektów turystycznych (więcej o 5,4% w porównaniu z 2015 r.), w tym 434 obiekty hotelowe (wzrost o 5,9% w skali roku) oraz 1 993 pozostałych obiektów noclegowych (wzrost o 5,3%).

Tabl. 1 [42]. **Obiekty turystyczne i miejsca noclegowe**
Stan w dniu 31 VII

Table 1 [42]. *Tourist establishments and accommodation facilities*
As of 31 July

Wyszczególnienie Specification		2013	2014	2015	2016
a – obiekty establishments					
b – miejsca noclegowe accommodation facilities					
Polska Poland	a	9 775	9 885	10 024	10 509
	b	679 445	694 023	710 274	749 191
w tym obszary nadmorskie of which coastal area	a	2 227	2 277	2 303	2 427
	b	184 437	187 722	190 271	202 716
województwo pomorskie pomorskie voivodship	a	1 102	1 122	1 171	1 253
	b	73 661	75 945	79 908	88 045
województwo warmińsko-mazurskie warmińsko-mazurskie voivodship	a	27	29	27	30
	b	1 702	1 871	1 678	1 888
województwo zachodniopomorskie zachodniopomorskie voivodship	a	1 098	1 126	1 105	1 144
	b	109 074	109 906	108 685	112 783

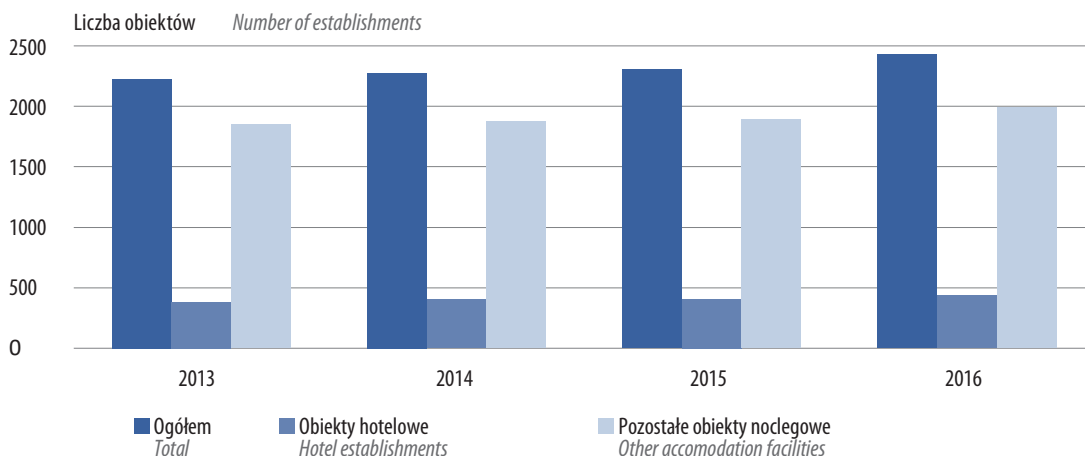
W grupie obiektów hotelowych na obszarach nadmorskich przeważały hotele, które w 2016 r. stanowiły 52,5% ogólnej liczby obiektów hotelowych oraz 9,4% wszystkich obiektów turystycznych znajdujących się na obszarach nadmorskich.

Wśród pozostałych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich, największą grupę stanowiły pokoje gościnne, których udział w ogólnej liczbie pozostałych obiektów noclegowych wyniósł 46,9% (w porównaniu z 2015 r. wzrost o 5,9%), a następnie ośrodki wczasowe – 24,6% ogółu pozostałych obiektów noclegowych (wzrost o 7,0%).

W 2016 r. liczba miejsc noclegowych dostępnych na obszarach nadmorskich wyniosła 202,7 tys. i zwiększyła się o 6,5% w porównaniu z 2015 r. Najwięcej miejsc noclegowych oferowały ośrodki wczasowe – 66,3 tys. (wzrost w skali roku o 4,8%), hotele – 31,6 tys. (wzrost o 3,3%) oraz pokoje gościnne – 21,5 tys. (wzrost o 6,4%).

Wykres 1 [77]. Obiekty turystyczne na obszarach nadmorskich Stan w dniu 31 VII

Chart 1 [77]. *Tourist establishments and accommodation facilities in coastal area
As of 31 July*



W 2016 r. na obszarach nadmorskich odnotowano 4 513,0 tys. turystów korzystających z turystycznych obiektów noclegowych, tj. więcej o 9,0% niż w 2015 r. Najwięcej turystów korzystało z hoteli – 47,5% ogółu turystów na obszarach nadmorskich, w dalszej kolejności uplasowali się turyści ośrodków wczasowych – 16,9%, zakładów uzdrowiskowych – 5,7%, pokojów gościnnych – 4,5% oraz kempingów – 2,7%.

Tabl. 2 [43]. Turyści korzystający z turystycznych obiektów noclegowych

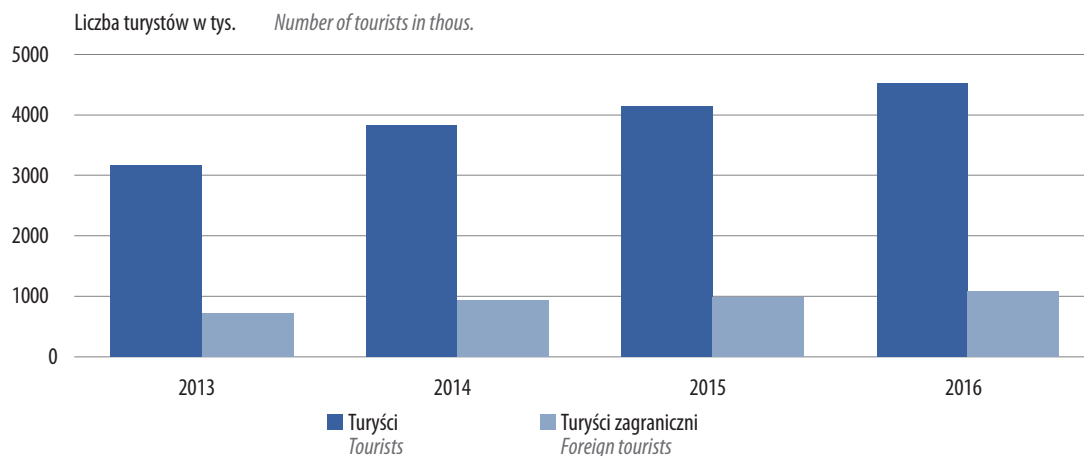
Table 2 [43]. *Tourist accommodated in accommodation establishments*

Wyszczególnienie Specification		2013	2014	2015	2016
a – turyści tourists					
b – w tym turyści zagraniczni of which foreign tourists		w tys. in thous.			
Polska Poland	a	23 401	25 084	26 942	30 108
	b	5 243	5 470	5 690	6 379
w tym obszary nadmorskie of which coastal area	a	3 165	3 833	4 142	4 512
	b	728	932	983	1 090
województwo pomorskie pomorskie voivodship	a	1 590	1 767	1 965	2 145
	b	348	396	418	467
województwo warmińsko-mazurskie warmińsko-mazurskie voivodship	a	74	80	85	103
	b	22	23	22	23
województwo zachodniopomorskie zachodniopomorskie voivodship	a	1 501	1 986	2 092	2 264
	b	358	513	543	600

Wśród korzystających z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich, w 2016 r. turyści zagraniczni stanowili 24,2%, a liczba ich zwiększyła się w sali roku o 11,0%. Najwięcej turystów zagranicznych korzystało z hoteli – 70,1% ogółu turystów zagranicznych na obszarach nadmorskich (o 0,8 p. proc. mniej niż przed rokiem) oraz z ośrodków wczasowych – 6,0% (tak jak przed rokiem).

Wykres 2 [78]. Turyści krajowi i zagraniczni korzystający z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich

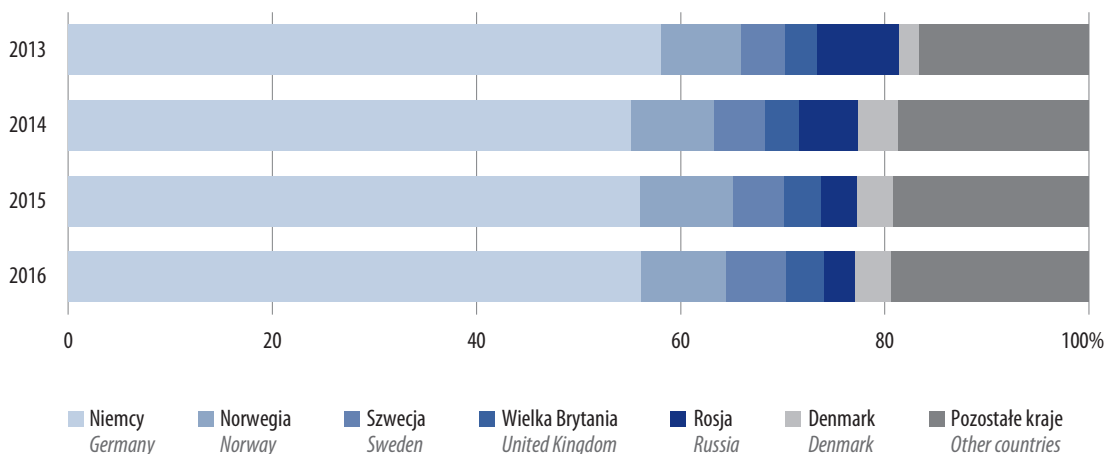
Chart 2 [78]. National and foreign tourist establishments and accommodation facilities in coastal area



W 2016 r. najliczniejszą grupę turystów zagranicznych korzystających z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich stanowili przyjezdni z Niemiec – 612,6 tys. (o 11,2% więcej niż w 2015 r.), następnie z Norwegii – 90,0 tys. (wzrost o 0,8%), Szwecji – 64,7 tys. (wzrost o 31,4%) oraz Wielkiej Brytanii – 40,1 tys. (wzrost o 10,9%).

Wykres 3 [79]. Turyści zagraniczni korzystający z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich

Chart 3 [79]. Foreign tourist in accommodation establishments in coastal area



W 2016 r. na obszarach nadmorskich udzielono 20 125 tys. noclegów (o 9,0% więcej w porównaniu z 2015 r.), w tym turystom zagranicznym – 4 381 tys. (o 10,3% więcej).

Najwięcej noclegów na obszarach nadmorskich w 2016 r. zostało udzielonych turystom w sezonie letnim, tj. w lipcu i sierpniu (odpowiednio 21,1% i 19,8% wszystkich udzielonych noclegów, wobec 21,4% i 20,1% – w 2015 r.). Turyści zagraniczni również w lipcu i sierpniu najczęściej korzystali z noclegów (13,5% i 13,0% wszystkich udzielonych noclegów turystom zagranicznym, wobec 13,1% i 13,6% w 2015 r.).

W 2016 r. odnotowano 2 602 tys. pasażerów, tj. więcej o 7,5% w porównaniu z 2015 r., w tym 1 749 tys. pasażerów na promach (więcej o 4,1%) oraz 850 tys. – na statkach pasażerskich (więcej o 15,0%).

Pod względem liczby pasażerów odwiedzających Polskę drogą morską, największy ruch w 2016 r. odnotowano w porcie Świnoujście, do którego przybyło 42,9% ogółu pasażerów przybywających do kraju, 59,4% ogółu pasażerów promów oraz 9,2% wszystkich osób podróżujących statkami pasażerskimi. W porównaniu z 2015 r. liczba osób przybywających do tego portu wzrosła o 6,6%, w tym promami – o 6,8%, a statkami pasażerskimi – o 5,0%.

W 2016 r. do portu w Gdyni przybyło 28,2% ogółu pasażerów przybywających statkami do Polski, w Gdańsku – 8,8% i na Helu – 8,7%. W odniesieniu do 2015 r. w portach tych odnotowano wzrost liczby podróży odpowiednio o 3,4%, 14,1% i 23,5%.

Tabl. 3 [44].
Table 3 [44].

Ruch pasażerów w polskich portach morskich według wybranych portów
Passenger movements at Polish seaports by selected ports

Wyszczególnienie <i>Specification</i>		2013	2014	2015	2016
a – ogółem <i>total</i>		w tys. <i>in thous.</i>			
w tym: <i>of which:</i>					
b – promy <i>ferries</i>					
c – statki pasażerskie <i>passenger ships</i>					
Polska	a	2 201	2 224	2 421	2 602
	b	1 423	1 586	1 680	1 749
	c	773	636	740	850
w tym: <i>of which:</i>					
Świnoujście	a	889	971	1 047	1 117
	b	789	898	973	1 038
	c	100	73	74	78
Gdynia	a	608	663	709	733
	b	508	568	599	607
	c	98	94	109	125
Gdańsk	a	213	188	200	228
	b	126	121	108	104
	c	87	67	92	125
Hel	a	187	150	184	227
	c	187	150	184	227
Sopot	a	55	47	74	96
	c	55	47	74	96
Międzyzdroje	a	58	60	63	67
	c	58	60	63	67

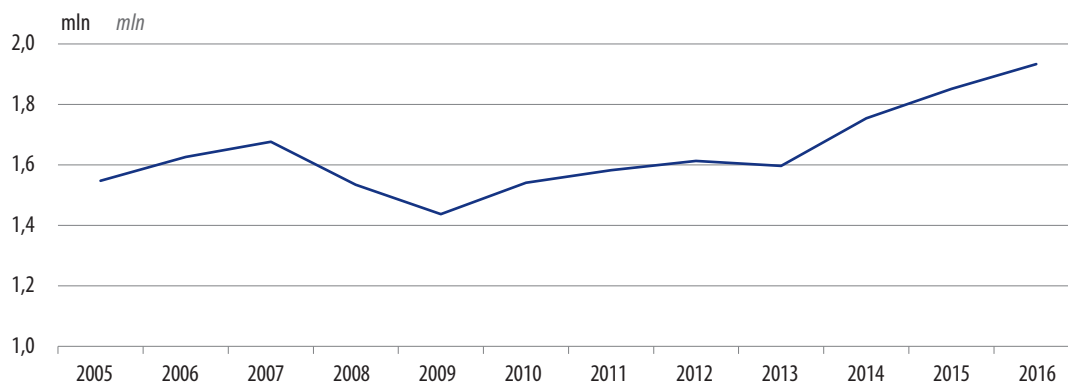
Tabl. 3 [44].
Table 3 [44].

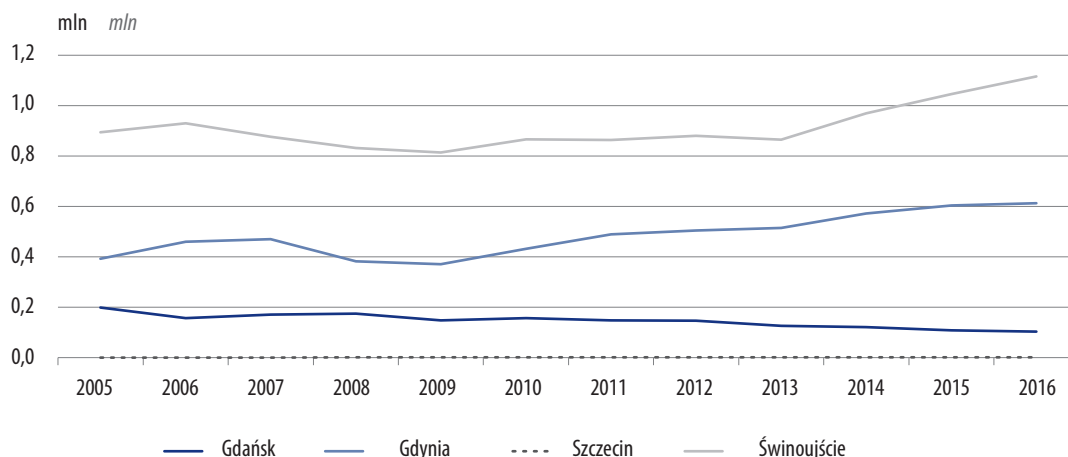
Ruch pasażerów w polskich portach morskich według wybranych portów
Passenger movements at Polish seaports by selected ports

Wyszczególnienie <i>Specification</i>		2013	2014	2015	2016
		w tys. <i>in thous.</i>			
a – ogółem <i>total</i>					
w tym: <i>of which:</i>					
b – promy <i>ferries</i>					
c – statki pasażerskie <i>passenger ships</i>					
Frombork	a	66	57	56	49
	c	66	57	56	49
Krynica Morska	a	66	57	56	49
	c	66	57	56	49

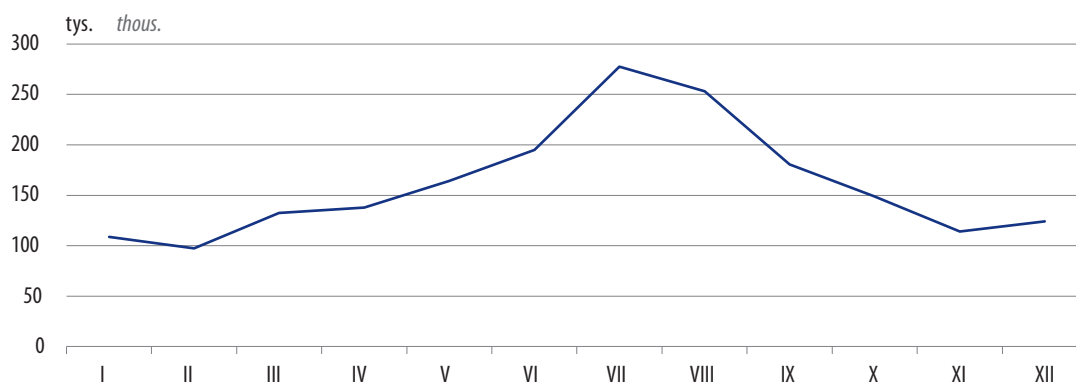
W 2016 r. w polskich portach morskich rozpoczęło lub zakończyło zagraniczną podróż 1 933,5 tys. osób, tj. o 4,4% więcej niż w 2015 r. i o 24,4% więcej niż w 2005 r. Międzynarodowy ruch pasażerów w relacji z polskimi portami morskimi prawie w całości koncentruje się na zasięgu europejskim. W 2016 r. pasażerowie przybywający lub wypływający z polskich portów morskich rozpoczynali lub kończyli podróż przede wszystkim w Szwecji (stanowili oni 90,5% ogółu podróżujących w międzynarodowym ruchu; głównie w portach: Ystad – odpowiednio 36,8%, Karlskrona – 31,4%, Trelleborg – 16,9% i Nynäshamn – 5,4%) oraz w Niemczech (7,6%).

Wykres 4 [80]. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich
Chart 4 [80]. International passenger traffic in seaports



Wykres 5 [81]. Międzynarodowy ruch pasażerów w głównych portach morskichChart 5 [81]. *International passenger traffic in major seaports*

Międzynarodowy ruch pasażerów charakteryzuje się sezonowością, a jego największe nasilenie występuje w miesiącach letnich. W 2016 r. od czerwca do sierpnia przez porty morskie przemieściło się podobnie jak przed rokiem 37,5% ogólnej liczby pasażerów w ruchu międzynarodowym (wobec 41,5% w 2005 r.).

Wykres 6 [82]. Sezonowość w międzynarodowym ruchu pasażerów w 2016 r.Chart 6 [82]. *Seasonality of international passenger traffic in 2016*

Podobnie jak w międzynarodowym, również w krajowym ruchu pasażerów w portach morskich widoczna jest sezonowość. W 2016 r. w okresie czerwiec-sierpień obsłużono 82,3% liczby pasażerów ruchu krajowego (w tym samym okresie w 2015 r. – 89,1%, a w 2005 r. – 63,9%).

Polskie porty morskie odwiedzają również pasażerowie na wycieczkowcach w celu zwiedzenia atrakcji turystycznych w porcie lub okolicy, a następnie wracają na statek w celu kontynuowania swojej zagranicznej podróży. W 2016 r. polskie porty morskie w tym celu odwiedziło 100,5 tys. pasażerów wycieczkowców (o 12,4% więcej niż w 2015 r.), z czego do Gdyni przybyło 81,3 tys. (o 15,8% więcej niż w 2015 r.), Gdańska – 10,6 tys. (wzrost o 4,0%), Szczecina – 5,9 tys. (wzrost o 6,4%).

Uwzględniając kraj przewoźnika, ponad połowa pasażerów wycieczkowców zawijających do polskich portów przybyła z Włoch oraz Niemiec (odpowiednio 35,8% i 24,2%). W porównaniu z 2015 r. najbardziej zwiększyła się liczba pasażerów przybywających na wycieczkowcach ze Szwajcarii (blisko 4-krotnie) oraz Niemiec (prawie 3-krotnie).

Tabl. 4 [45]. Pasażerowie wycieczkowców zawijających do polskich portów (dok.)
Table 4 [45]. Cruise passengers on board ships calling at Polish seaports (cont.)

Wyszczególnienie <i>Specification</i>	2013	2014	2015	2016
Polska <i>Poland</i>	97 049	116 511	89 447	100 498
WEDŁUG WYBRANYCH PORTÓW <i>BY SELECTED PORTS</i>				
Gdańsk	9 476	12 194	10 196	10 559
Gdynia	78 867	95 623	70 196	81 257
Szczecin	6 101	5 711	5 547	5 904
Świnoujście	477	1 539	3 508	2 738
WEDŁUG WYBRANYCH KRAJÓW PRZEWOŹNIKA <i>BY SELECTED COUNTRY OF SHIP OPERATOR</i>				
Dania <i>Denmark</i>	–	–	–	3 527
Francja <i>France</i>	1 110	398	447	226
Grecja <i>Greece</i>	520	1 667	1 753	1 663
Holandia <i>Netherlands</i>	4 336	3 883	3 077	2 164
Malta <i>Malta</i>	–	–	3 950	571
Niemcy <i>Germany</i>	39 339	35 280	8 537	24 309
Stany Zjednoczone <i>United States</i>	14 806	17 149	12 526	11 115
Szwajcaria <i>Switzerland</i>	5 029	4 178	4 667	18 144
Włochy <i>Italy</i>	–	46 423	49 019	35 983

Rozdział X

Chapter X

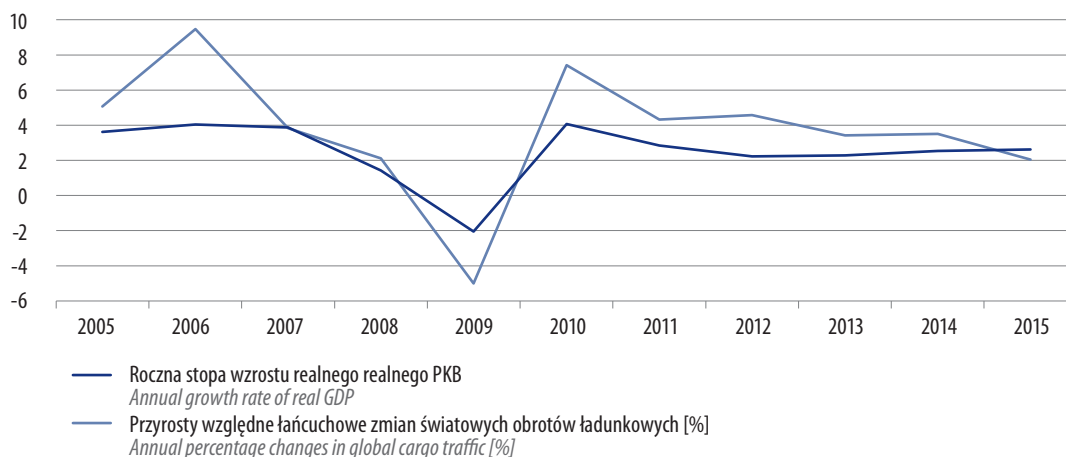
Przegląd międzynarodowy

International review

Wolumen obrotów ładunkowych w morskich portach świata w 2015 r. wyniósł 20 080,8 mln ton i był większy o 2,0% od analogicznej wielkości za 2014 r. oraz o 41,1% w porównaniu z sytuacją z 2005 r. Jednocześnie w gospodarce światowej w latach 2014 i 2015 odnotowano wzrost rocznej stopy PKB na mieszkańca z 2,5 do 2,6. W latach tych nie osiągnięto jednak poziomu z 2005 r., kiedy to roczna stopa wzrostu PKB per capita wyniosła 3,6.

Wykres 1 [83]. Zmiany w światowych obrotach ładunkowych na tle zmian koniunkturalnych mierzonych roczną stopą wzrostu PKB

Chart 1 [83]. Changes in world cargo traffic compared to changes in economic conditions measured in annual growth rate of GDP



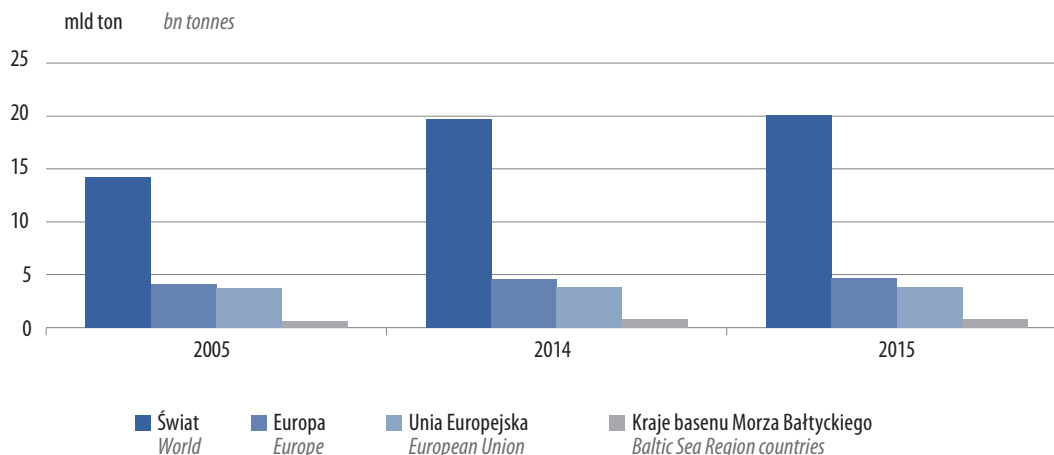
Źródło: baza danych UNCTADSTAT,
http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en
Source: UNCTADSTAT database,
http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en

W 2015 r. ze światowych portów morskich wywieziono statkami o 2,1% ładunków więcej niż w 2014 r. oraz o 41,3% więcej niż w 2005 r. W strukturze obsługiwanych ładunków w badanym okresie dominowały ładunki suche, które w 2015 r. stanowiły 70,7% wywozu. Z kolei w 2015 r. do morskich portów przywieziono o 2,0% ładunków więcej niż w 2014 r. oraz o 40,9% więcej w stosunku do 2005 r. Podobnie jak w przypadku wywozu, większość (69,1% w 2015 r.) przywożonych ładunków stanowiły ładunki suche. Blisko jedną czwartą ładunków importowanych drogą morską stanowiła ropa naftowa, której udziały wynosiły odpowiednio: w 2005 r. – 26,0%, w 2014 r. – 24,5% oraz w 2015 r. – 23,7%.

W latach 2014 i 2015 w skali globalnej wywóz z morskich portów drogą morską przewyższał przywóz, natomiast w 2005 r. obserwowano przewagę przywozu nad wywozem.

W 2015 r. obroty ładunkowe w portach morskich zlokalizowanych na kontynencie europejskim stanowiły 23,3% światowych morskich obrotów ładunkowych. Udział ten był nieznacznie niższy niż w 2014 r., kiedy to stanowiły one 23,4% obrotów światowych. Udział europejskich portów morskich w obsłudze ładunków na świecie w 2015 r. był niższy o 5,3 p. proc. w zestawieniu z analogicznymi danymi za 2005 r.

Wykres 2 [84]. Obroty ładunkowe portów morskich Europy na tle światowych obrotów ładunkowych
 Chart 2 [84]. *Cargo traffic in European seaports compared with the world maritime cargo traffic*



Źródła: Baza Eurostatu New Cronos; Review of Maritime Transport, UNCTAD, Nowy Jork i Genewa, wyd. 2000-2016; strona internetowa: www.pasp.ru.

Source: Eurostat database New Cronos.; Review of Maritime Transport, UNCTAD, New York and Geneva, eds. 2000-2016; the Internet webpage: www.pasp.ru.

Morskie obroty ładunkowe odnotowane we wszystkich portach krajów nadbałtyckich (w tym Rosji) wyniosły 773,2 mln ton. Były one mniejsze o 0,6% w porównaniu z 2014 r., lecz jednocześnie większe o 18,8% w zestawieniu z obrotami odnotowanymi w 2005 r. Morskie obroty ładunkowe krajów basenu Morza Bałtyckiego stanowiły w 2015 r. – 3,9%, w 2014 r. – 4,0%, a w 2005 r. – 4,6% obrotów ładunkowych portów świata.

W strukturze rodzajowej ładunków przewożonych drogą morską przez główne porty morskie Europy (w tym Unii Europejskiej, Turcji i Norwegii, z wyłączeniem Rosji) dominowały obroty ładunków masowych ciekłych (ich udział wyniósł w 2015 r. – 38,1%, w 2014 r. – 36,7%, a w 2005 r. – 41,6%) oraz masowych suchych (w 2015 r. – 25,0%, w 2014 r. oraz w 2005 r. – po 25,7%).

W badanym okresie udział ładunków przewożonych w kontenerach w 2015 r. wyniósł 20,3% obrotów ładunkowych w głównych portach europejskich, a w 2014 r. – 20,7%, natomiast w 2005 r. ładunki skonteneryzowane stanowiły 15,2% wspomnianych obrotów.

Ładunki toczne w portach morskich Europy w 2015 r. stanowiły 10,9% masy obsługiwanych ładunków, w 2014 r. – 10,8% i w 2005 r. – 10,7%.

Nieco inny obraz uzyskujemy z perspektywy portów basenu Morza Bałtyckiego (wraz z wszystkimi głównymi portami Danii; bez nadbałtyckich portów Rosji), gdzie udział ładunków masowych suchych i ciekłych był na zbliżonym poziomie (w 2015 r. ładunki masowe ciekłe stanowiły 30,6%, a suche – 30,3% obrotów ładunkowych ogółem), udział ładunków skonteneryzowanych był niższy niż na poziomie europejskim (w 2015 r. wyniósł on 8,5% obrotów ładunkowych ogółem). W odróżnieniu od poziomu ogólnoeuropejskiego, w portach basenu Morza Bałtyckiego dość istotną rolę odegrały ładunki toczne, których udział wyniósł odpowiednio: w 2015 r. – 22,2%, w 2014 r. – 21,5%, a w 2005 r. – 21,3% obrotów ładunkowych ogółem.

Tabl. 1 [46].

Struktura obrotów ładunkowych w głównych portach morskich Europy i basenu Morza Bałtyckiego

Table 1 [46].

Structure of cargo traffic in main ports of Europe and the Baltic Sea Region

Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2013	2014	2015
	w % in %				
EUROPA ^a EUROPE ^a					
Ogółem Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
ładunki masowe ciekłe liquid bulk	41,6	40,9	37,6	36,7	38,1
ładunki masowe suche dry bulk	25,7	24,6	25,4	25,7	25,0
kontenery containers	15,2	17,7	19,8	20,7	20,3
ładunki toczne roll-on roll-off	10,7	10,7	10,8	10,8	10,9
pozostałe ładunki other	6,8	6,0	6,1	6,1	5,6
ładunki nieznanne unknown	-	0,1	0,3	-	-
KRAJE BASENU MORZA BAŁTYCKIEGO ^b BALTIC SEA STATES ^b					
Ogółem Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
ładunki masowe ciekłe liquid bulk	31,1	32,4	29,6	29,5	30,6
ładunki masowe suche dry bulk	30,2	30,0	31,4	31,1	30,3
kontenery containers	5,6	7,0	8,5	9,1	8,5
ładunki toczne roll-on roll-off	21,3	21,2	21,6	21,5	22,2
pozostałe ładunki other	11,7	9,4	8,8	8,9	8,4
ładunki nieznanne unknown	-	-	-	-	-

^a Porty główne krajów członkowskich UE, Norwegii i Turcji; bez Rosji. ^b Wraz z wszystkimi głównymi portami Danii; bez nadbałtyckich portów Rosji.

Źródło: baza Eurostatu New Cronos.

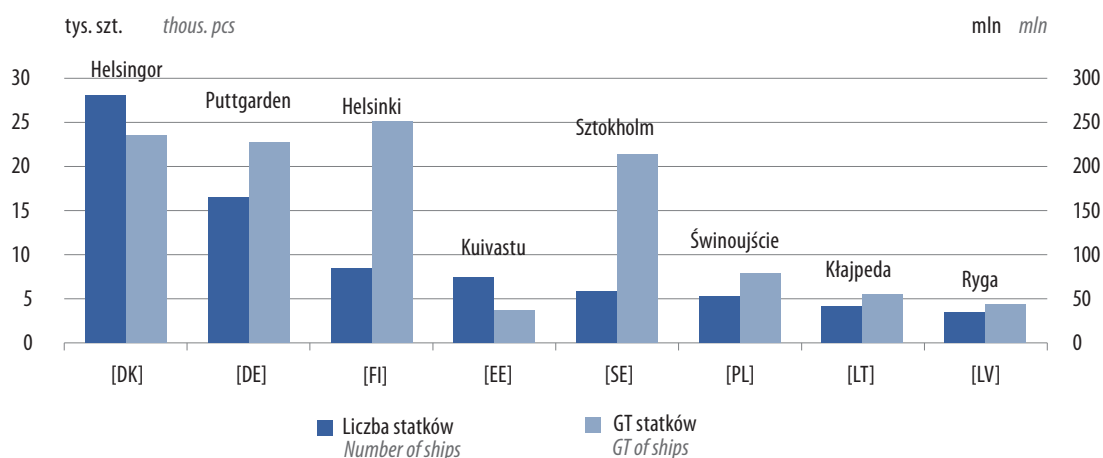
^a Main seaports of EU Member States, Norway and Turkey; excluding Russia. ^b Including all main seaports in Denmark; excluding Baltic seaports of Russia.

Source: Eurostat database New Cronos.

W 2015 r. do głównych portów Unii Europejskiej, Norwegii i Turcji zawinęło 2 231,0 tys. statków, tj. o 3,9% mniej niż w 2014 r. i o 0,1% mniej niż w 2005 r. W latach 2005 oraz 2014-15 najwięcej statków odwiedzało główne porty Grecji i Włoch. W 2015 r. liczba zawinięć do portów Grecji stanowiła 21,3% łącznej liczby wejść do głównych portów UE, Norwegii, Turcji, a Włoch – 17,6%. Ruch statków w powyższych portach europejskich, wyrażony wielkością tonażu brutto GT zawijających tam statków, w 2015 r. wyniósł 17 504,8 mln i wzrósł o 3,3% w stosunku do stanu sprzed roku oraz o 26,6% w porównaniu z 2005 r. Krajami, które przyjmowały w 2015 r. flotę o największym tonażu brutto ogółem były Włochy i Wielka Brytania – wejścia statków w przeliczeniu na łączny tonaż brutto stanowiły odpowiednio 13,1% oraz 12,4% tonażu floty zawijającej do portów Europy.

Wykres 3 [85]. Porty morskie o największej liczbie zawinięć statków w poszczególnych krajach basenu Morza Bałtyckiego w 2015 r.

Chart 3 [85]. Seaports with top number of ships calling at particular Baltic Sea states in 2015



Źródło: baza Eurostatu New Cronos i publikacja Baltic Port List Uniwersytetu w Turku.
Source: Eurostat database New Cronos and Baltic Port List, the University of Turku.

W 2015 r. statki, które weszły do głównych portów w krajach członkowskich rejonu basenu Morza Bałtyckiego stanowiły 11,9% liczby jednostek oraz 20,8% pojemności brutto jednostek zawijających wówczas do głównych portów morskich w granicach Unii.

W ramach żeglugi bliskiego zasięgu (SSS), w relacji z portami europejskimi (z wyłączeniem Rosji) w 2015 r. przewieziono 2 718,4 tys. ton ładunków, które stanowiły 62,2% obrotów ładunkowych ogółem uzyskanych w portach morskich krajów członkowskich UE, Norwegii i Turcji w tym czasie. Wolumen przewozów SSS wzrósł o 1,6% w porównaniu z 2014 r. oraz o 10,2% wobec 2005 r.

Tabl. 2 [47]. Obroty ładunkowe głównych portów morskich krajów europejskich w ramach żeglugi bliskiego zasięgu według akwenów

Table 2 [47]. Cargo traffic in short-sea shipping in main European seaports, by water areas

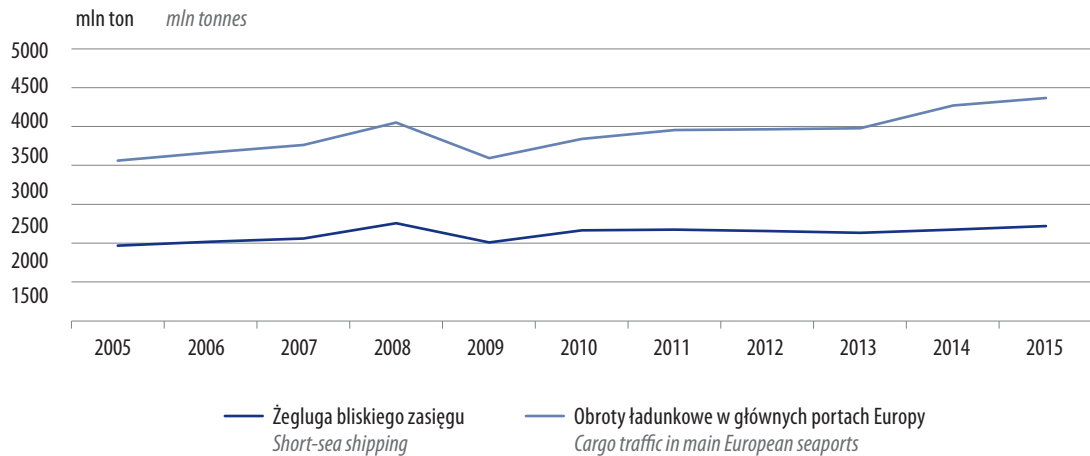
Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2013	2014	2015
	w tys. ton in thous. tonnes				
Ogółem Total	2 467 415	2 665 719	2 634 780	2 675 780	2 718 404
Morze Bałtyckie the Baltic Sea	497 059	508 958	531 445	549 129	553 535
Morze Czarne the Black Sea	133 161	207 616	215 254	212 193	201 940
Morze Śródziemne the Mediterranean Sea	609 884	749 208	746 541	757 459	789 824
Atlantyk północno-wschodni the Northeast Atlantic	352 622	336 233	308 684	328 055	344 039
Morze Północne the North Sea	757 161	753 611	709 629	754 010	758 865
Pozostałe Others	117 528	110 093	123 227	100 937	97 654

Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
Source: Eurostat database New Cronos.

W 2015 r. najwięcej ładunków SSS przewieziono w relacji z portami zlokalizowanymi nad Morzem Śródziemnym, a wolumen tych przewozów stanowił blisko 29,1% łącznych przewozów zrealizowanych w ramach żeglugi bliskiego zasięgu. Zbliżona proporcja wystąpiła w 2014 r., w którym udział ten wyniósł 28,3% łącznych przewozów SSS. W 2005 r. najwięcej przewozów w ramach żeglugi bliskiego zasięgu zrealizowano w relacji z portami zlokalizowanymi nad Morzem Północnym, co stanowiło 30,7% łącznych ładunków SSS.

Wykres 4 [86]. Obroty ładunkowe w ramach żeglugi bliskiego zasięgu na tle obrotów ładunkowych głównych portów morskich Europy^a

Chart 4 [86]. Cargo traffic in short-sea shipping compared to cargo traffic in main European seaports^a



^a Z wyłączeniem Rosji.

Źródło: baza Eurostatu New Cronos.

^a Excluding Russia

Source: Eurostat database New Cronos.

W 2015 r. przewozy SSS w relacji z portami nadbałtyckimi krajów członkowskich stanowiły 7,4% łącznych przewozów zrealizowanych w ramach żeglugi bliskiego zasięgu. Udział ten był niższy o 0,5 p. proc. w porównaniu z 2014 r., a wyższy o 1,9 p. proc. w zestawieniu z 2005 r.

W żegludze bliskiego zasięgu w głównych portach UE, Norwegii i Turcji w 2015 r. obsłużono 47 657 tys. TEU kontenerów, czyli o 0,6% mniej niż przed rokiem, natomiast o 54,7% więcej niż w 2005 r. Podobnie, jak w poprzednich latach, w 2015 r. liderami w obsłudze ruchu kontenerowego SSS były Turcja, której główne porty obsłużyły 14,0% obrotów kontenerowych SSS oraz Niemcy – odpowiednio 12,1%.

W analizowanych latach obroty kontenerowe SSS stanowiły blisko połowę obrotów kontenerowych w głównych portach morskich Europy (z wyłączeniem Rosji); udział ich wyniósł w 2015 r. – 49,2%, w 2014 r. – 48,9%, a w 2005 r. – 46,2%.

Wraz z dynamicznym rozwojem ruchu kontenerowego, obserwuje się wzrost zainteresowania eksploatacją floty wyspecjalizowanych kontenerowców. Według danych Lloyd's Fairplay w 2015 r. operatorzy i armatorzy dysponowali flotą 5,2 tys. kontenerowców o łącznej pojemności brutto GT 215,5 mln. Liczebność wykorzystanych w transporcie morskim statków była wyższa o 2,3% niż w 2014 r. oraz o 61,2% w porównaniu ze stanem na koniec 2005 r.

W 2015 r. najwięcej kontenerowców pływało pod banderą liberyjską (912 jednostek, o tonażu brutto GT 38,7 mln) i panamską (628 jednostek, o tonażu brutto GT 34,4 mln). Najwięcej kontenerowców należało do właścicieli niemieckich (1 343 jednostek, o GT 50,1 mln) i chińskich (396 jednostek, o GT 20,4 mln).

Tabl. 3 [48]. Światowa flota wyspecjalizowanych statków pełnokontenerowych oraz światowe obroty konteneroweTable 3 [48]. *World fleet of specialised full-container ships and world container traffic*

Lata Years	Statki pełnokontenerowe Full-container ships		Obroty kontenerowe w TEU Container traffic in TEU
	liczba number	pojemność statków w TEU tonnage of ships in TEU	
2005	3 206	7 165 352	390 875 566
2010	4 677	12 824 648	540 816 751
2013	4 989	.	651 099 413
2014	5 052	.	684 584 947
2015	5 169	.	.

Źródło: Dla lat 2005 i 2010 – Review of Maritime Transport, UNCTAD oraz baza danych UNCTADSTAT, http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en, od 2013 r. – dane z Lloyd's Register of Shipping.

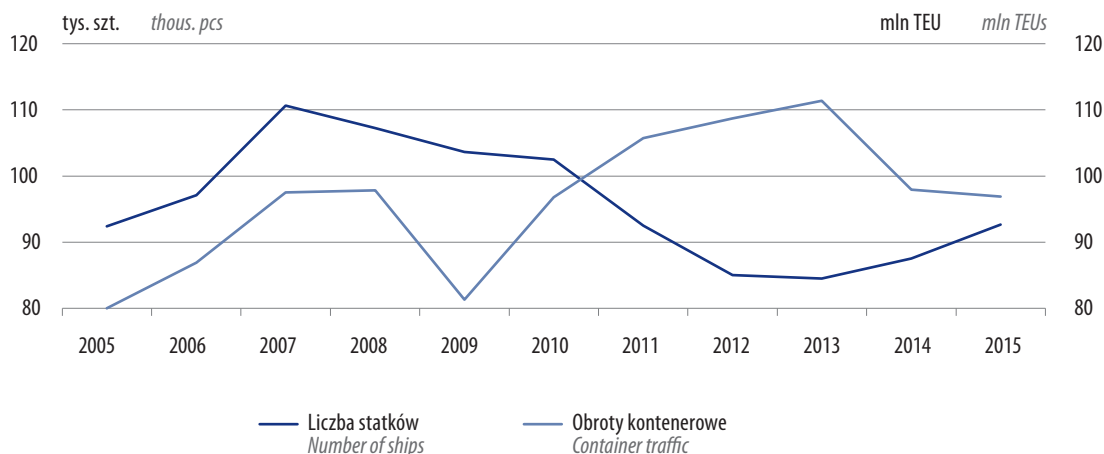
Source: For years 2005 and 2010 – Review of Maritime Transport, UNCTAD, and UNCTADSTAT database http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en, since 2013 – data from Lloyd's Register of Shipping.

W 2015 r. w głównych portach Unii Europejskiej, Norwegii i Turcji odnotowano 92,7 tys. zawinięć przez wyspecjalizowane jednostki pełnokontenerowe o łącznej pojemności brutto GT 3 083,0 mln. Pod względem liczebności statki te w 2015 r. stanowiły 4,2% liczby wszystkich wejść, a pod względem wielkości statków – 17,6% pojemności brutto jednostek, które odwiedziły w tym okresie wymienione porty (w 2005 r. odpowiednio 4,1% liczebności i 11,7% łącznej pojemności brutto). W 2015 r. kontenerowce najczęściej odwiedzały główne porty Hiszpanii (15,7% liczby zawinięć statków pełnokontenerowych w Europie) i Włoch (11,3% zawinięć), najrzadziej – porty Estonii i Bułgarii – po 0,4% liczby pełnokontenerowców odwiedzających porty europejskie. Podobna sytuacja miała miejsce 10 lat wcześniej. Wówczas, w 2005 r. główne porty morskie Hiszpanii zaabsorbowały 29,8% ogólnej liczby zawinięć kontenerowców do portów Europy, a Niemiec – odpowiednio 12,9%. W 2005 r. najmniej kontenerowców zawinęło do głównych portów Chorwacji (0,1% liczby wejść do głównych portów Europy) oraz Litwy, Słowenii i Łotwy.

Obroty kontenerowe w głównych morskich portach Europy (UE, Norwegii i Turcji) w 2015 r. wyniosły 96 873,1 tys. TEU i były niższe o 1,0% w stosunku do 2014 r., lecz wyższe o 45,3% niż w 2005 r. Obsługa kontenerów w 2015 r. realizowana była przede wszystkim w głównych portach Niemiec (15,5% obrotów kontenerowych w analizowanych portach) i Hiszpanii (13,7%). Najmniej aktywne w obsłudze ruchu kontenerowego były porty Malty (0,1%) oraz Bułgarii, Chorwacji i Estonii (po 0,2%).

Wykres 5 [87]. Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich Europy^a

Chart 5 [87]. Full-container ship and container traffic in main European seaports^a

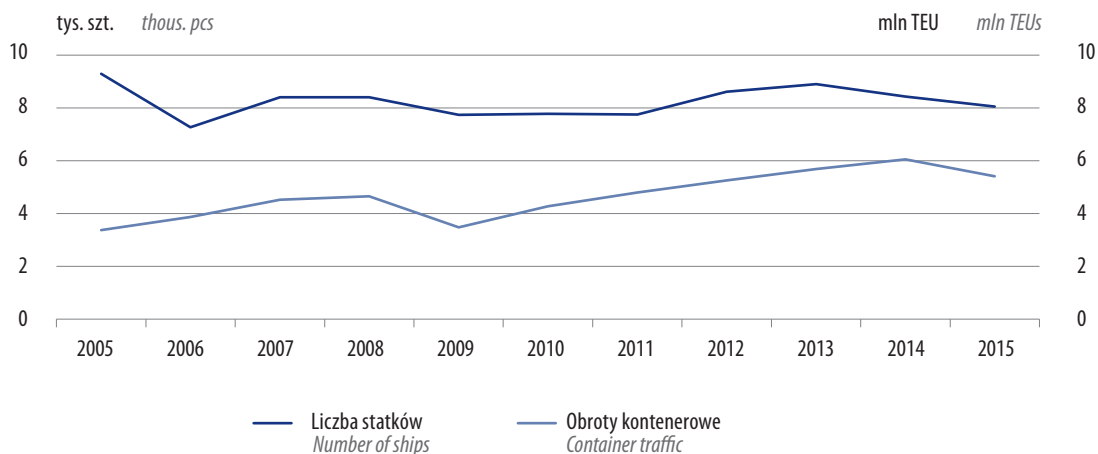


^a Z wyłączeniem Rosji
 Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
^a Excluding Russia
 Source: Eurostat database New Cronos.

W nadbałtyckich portach Unii Europejskiej w 2015 r. odnotowano 8,0 tys. wejść wyspecjalizowanych statków pełnokontenerowych (o 4,5% mniej niż w roku poprzednim, lecz o 22,4% więcej w porównaniu z 2005 r.), co stanowiło 3,0% liczby zawinięć statków wszystkich typów do bałtyckich portów w granicach Unii. Pojemność brutto kontenerowców, które odwiedziły te porty wyniosła GT 115,7 mln (o 3,2% mniej niż w 2014 r., a o 143,8% więcej w porównaniu z 2005 r.). Łączny tonaż brutto kontenerowców stanowił 3,2% tonażu brutto statków wszystkich typów, które w 2015 r. zawinięły do portów bałtyckich Unii Europejskiej.

Wykres 6 [88]. Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich UE w rejonie basenu Morza Bałtyckiego

Chart 6 [88]. Full-container ship and container traffic in main EU seaports in the Baltic Sea states

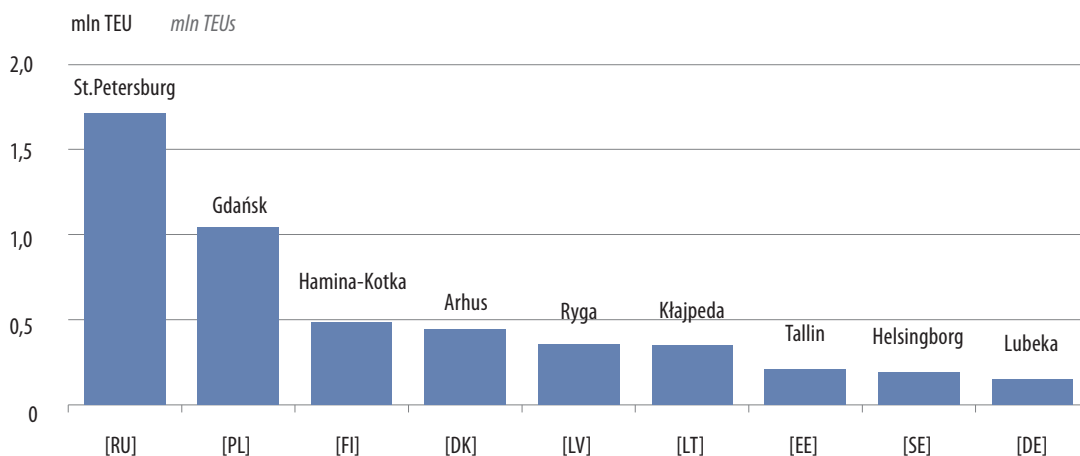


Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
 Source: Eurostat database New Cronos.

Obroty kontenerowe w głównych portach basenu Morza Bałtyckiego BSR (z portami Rosji) w 2015 r. wyniosły 7 384,9 tys. TEU i stanowiły 7,5% obrotów kontenerowych w głównych portach Unii Europejskiej, Norwegii, Turcji i Rosji. Obroty te były mniejsze o 16,6% w porównaniu z 2014 r., natomiast wyższe ponad dwukrotnie od uzyskanych w 2005 r. (przy czym dane za rok 2005 r. dla Rosji dotyczyły wyłącznie portu Sankt Petersburg).

Wykres 7 [89]. Porty morskie o największych obrotach kontenerowych w poszczególnych krajach Basenu Morza Bałtyckiego w 2015 r.

Chart 7 [89]. Seaports with the largest container traffic in particular Baltic Sea states in 2015



Źródło: baza Eurostatu New Cronos oraz strona internetowa www.pasp.ru
Source: Eurostat database New Cronos and the Internet website www.pasp.ru

Podobnie, jak w latach poprzednich, w 2015 r. liderem w obsłudze ruchu kontenerowego na Bałtyku był port Sankt Petersburg (26,9% bałtyckich obrotów kontenerowych). Kolejnymi ważnymi portami w ruchu kontenerowym były polskie porty – Gdańsk i Gdynia, które obsłużyły odpowiednio 14,1% i 9,2% bałtyckich obrotów kontenerowych w głównych portach morskich. Najniższą aktywność w zakresie obsługi ruchu kontenerowego (poniżej 0,1% ruchu kontenerowego portów BSR) odnotowano w 2015 r. w portach takich, jak: Sassnitz, Turku, Grenå.

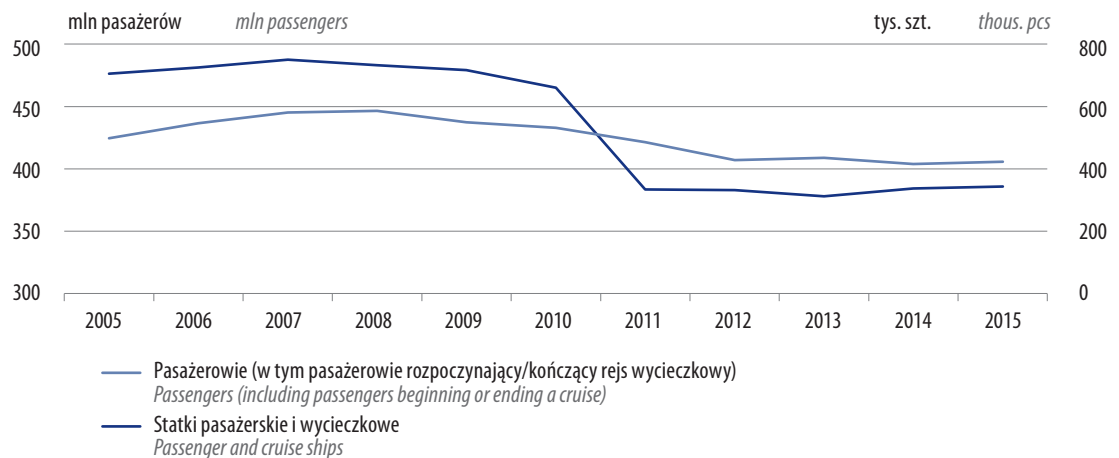
W głównych portach Unii Europejskiej, Norwegii i Turcji w 2015 r. odnotowano 361,7 tys. zawinięć przez statki pasażerskie i wycieczkowe łącznie, czyli o 7,3% więcej niż przed rokiem, a o 48,4% mniej w porównaniu z 2005 r. Ich łączna pojemność brutto wynosząca GT 1 712,7 mln była niższa o 22,8% w stosunku do 2014 r., a wyższa o 1,0% niż w 2005 r. W analizowanych latach systematycznie wzrastał udział wycieczkowców liniowych w ruchu statków w głównych portach morskich Europy; wyniósł on odpowiednio: w 2005 r. – 0,6%, w 2014 r. – 0,7%, w 2015 r. – 0,8% łącznej liczby wszystkich jednostek, które odwiedziły te porty. W 2015 r. zwiększył się w skali roku udział statków pasażerskich niebędących wycieczkowcami – o 1,6 p. proc. do 15,4%, natomiast w porównaniu z 2005 r. zmniejszył się on o połowę. W latach 2014 i 2015 najwięcej wycieczkowców zawijało do Włoch (w 2014 r. – 27,4%, w 2015 r. – 23,5% wycieczkowców wchodzących do portów europejskich), a w 2005 r. najwięcej, bo 30,2% liczby zawinięć wycieczkowców obsłużyła Chorwacja. W obsłudze jednostek pasażerskich niebędących wycieczkowcami, w latach 2014 i 2015 liderem była Chorwacja (do jej portów zawinęło odpowiednio 28,3% i 35,1% tych statków), natomiast w 2005 r. najwięcej, bo 63,2% liczby zawinięć statków pasażerskich w Europie odnotowano w Grecji.

W 2015 r. do nadbałtyckich głównych portów krajów członkowskich UE zawinęło łącznie 35,1 tys. statków pasażerskich i liniowców wycieczkowych (o 1,5% więcej niż w 2014 r. oraz o 32,7% więcej w porównaniu z 2005 r.) o łącznej pojemności brutto GT 252,7 mln (wzrost o 0,7% w porównaniu z 2014 r. i dwukrotny w stosunku do 2005 r.).

W 2015 r. do nadbałtyckich portów w granicach Unii Europejskiej zawinęła flota pasażerska wycieczkowa, stanowiąca 13,2% liczby i 6,9% tonażu brutto jednostek wszystkich typów, które weszły do portów krajów członkowskich basenu Morza Bałtyckiego. W 2015 r. nadbałtyckie porty Unii Europejskiej przyjęły 9,7% ogólnej liczby oraz 14,8% łącznego tonażu brutto statków pasażerskich i wycieczkowców, które w tym czasie weszły do portów UE, Norwegii i Turcji. W 2014 r. do bałtyckich portów Unii Europejskiej zawinęły statki pasażerskie i wycieczkowce stanowiące 10,3% liczby i 11,3% pojemności brutto, a w 2005 r. – 3,8% liczby i 7,2% tonażu brutto statków pasażerskich i wycieczkowców, które weszły wówczas do portów UE, Norwegii i Turcji.

Wykres 8 [90]. Ruch pasażerów i liczba zawinięć statków pasażerskich i wycieczkowych do głównych portów morskich Europy^a

Chart 8 [90]. Passenger traffic and number of passenger and cruise ships at European seaports^a



^a Z wyłączeniem Rosji.

Źródło: baza Eurostatu New Cronos.

^a Excluding Russia.

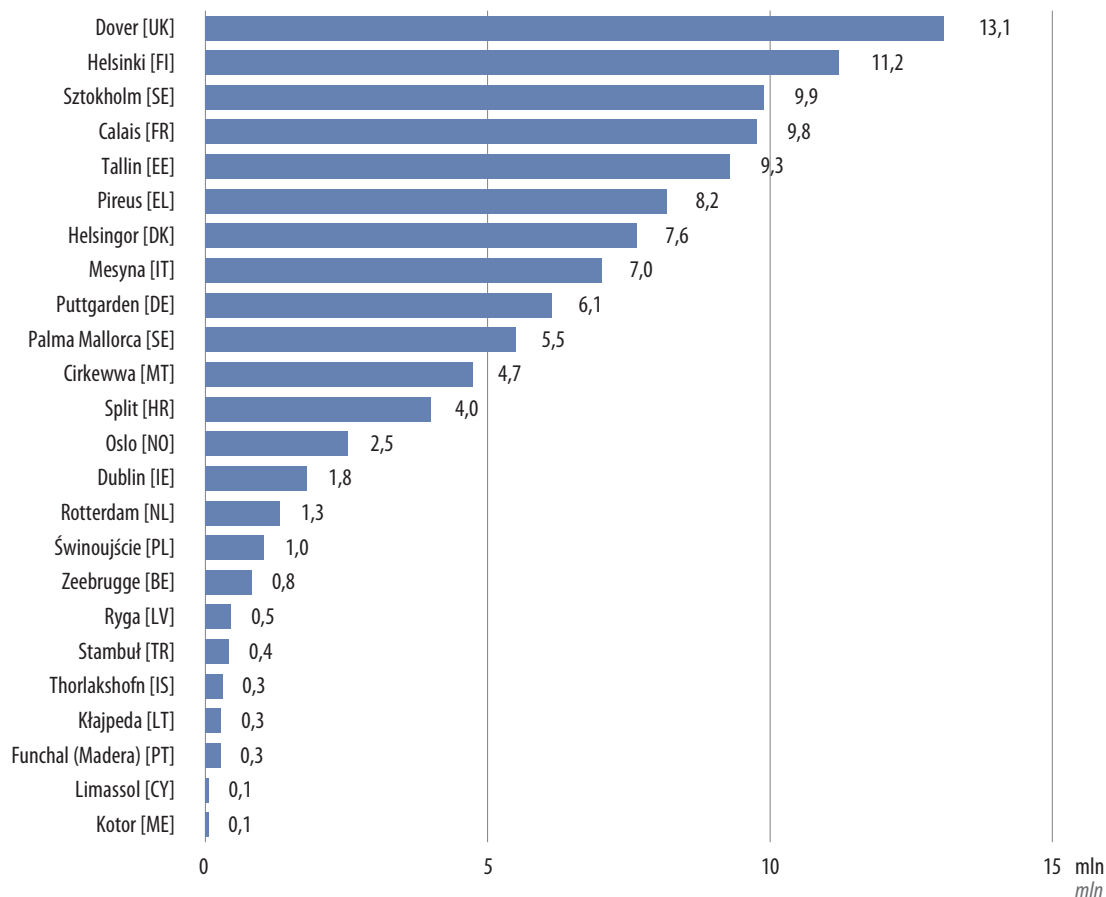
Source: Eurostat database New Cronos.

W 2015 r. główne porty morskie krajów członkowskich UE, Turcji i Norwegii odwiedziło 278,6 mln pasażerów, tj. o 0,2% więcej w zestawieniu z 2014 r. a o 3,3% mniej niż w 2005 r. W komunikacji krajowej obsłużono 43,1% łącznej liczby pasażerów w żegludze morskiej, tj. o 0,1 p. proc. mniej niż w roku poprzednim oraz o 1,2 p. proc. mniej niż w 2005 r.

W 2015 r., analogicznie jak w roku poprzednim, najwięcej pasażerów odwiedziło główne porty morskie Włoch (13,7% pasażerów zaokrętowanych i wyokrętowanych w głównych portach UE, Turcji i Norwegii) oraz Grecji (11,5%). Podobnie, w 2005 r. ruch pasażerski przez główne porty Grecji stanowił 14,9%, a Włoch – 14,1% ogółu pasażerów obsłużonych przez porty główne UE, Turcji i Norwegii, przy czym w obu wyżej wspomnianych krajach w analizowanych latach dość wyraźnie zaznaczała się dominacja ruchu krajowego.

W 2015 r. główne porty bałtyckie UE obsłużyły 93,2 mln pasażerów, tj. więcej o 0,8% niż w 2014 r., oraz o 1,8% niż w 2005 r. Podobnie jak w latach poprzednich, w 2015 r. większość strumieni ruchu pasażerskiego na Bałtyku kumulowało się w portach Szwecji i Danii – odpowiednio 27,7% i 25,4%.

Ruch pasażerski w relacjach krajowych w obrębie Bałtyku stanowił 10,9% liczby pasażerów odwiedzających główne porty morskie UE z dostępem do tego akwenu (o 0,4 p. proc. więcej niż w 2014 r. oraz o 3,9 p. proc. więcej niż w 2005 r.).

Wykres 9 [91]. Ruch pasażerów w wybranych portach europejskich w 2015 r.Chart 9 [91]. *Passenger traffic in selected European seaports in 2015*

Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
Source: Eurostat database New Cronos.

Flotę handlową świata w 2015 r. tworzyło 111,8 tys. statków o pojemności brutto (GT) 1 211,2 mln, z czego 21,4% liczby statków i 22,4% ich tonażu brutto stanowiła flota zarejestrowana pod banderami krajów europejskich. Łączna liczebność floty handlowej świata w 2015 r. była wyższa o 1,9% niż w 2014 r. oraz o 21,4% w porównaniu z 2005 r. Łączna pojemność brutto tej floty wzrosła o 3,8% wobec 2014 r. oraz o 79,4% w stosunku do 2005 r.

Na flotę handlową składają się dwie podstawowe grupy – flota transportowa i pozatransportowa. W 2015 r. flota transportowa stanowiła 51,3% liczebności i 94,8% tonażu brutto. Podobnie, jak w latach poprzednich, najliczniej reprezentowanym typem statków w światowej flocie transportowej były drobnicowce niespecjalistyczne, które w 2015 r. stanowiły 26,3% łącznej liczby oraz 4,7% łącznej pojemności brutto tej floty. Średni wiek tych statków w 2015 r. wynosił 23 lata. Statkami o największym tonażu były masowce do ładunków suchych, których udział w łącznej pojemności brutto światowej floty transportowej w 2015 r. wyniósł 35,1% (w liczebności tej floty – 17,1%). Średni wiek masowców do ładunków suchych wyniósł 8 lat. W strukturze floty pozatransportowej w 2015 r. największy odsetek stanowiły statki łowcze (39,2% liczebności i 14,6% łącznego GT), natomiast w strukturze floty w zakresie pojemności brutto dominowały inne zaopatrzeniowce offshore – 41,8% tonażu brutto (2,8% łącznej liczebności) floty pozatransportowej.

Najwięcej spośród statków handlowych, o pojemności brutto (GT) powyżej 1 tysiąca w 2015 r. pływało pod banderą indonezyjską (8,3% liczebności floty handlowej) i panamską (7,2%). Statki o największym tonażu brutto pływały w 2015 r. pod banderą panamską (17,9%) i liberyjską (10,8% łącznego tonażu floty handlowej). Najstarsze statki pływały pod banderą szwedzką (średnio w wieku 37 lat) i fińską (35 lat), natomiast najnowsze – pod banderą Wysp Marshalla (7 lat) oraz Luksemburga, Singapuru i Hongkongu (po 8 lat).

Dla porównania, w 2005r. najliczniej reprezentowana była bandera Japonii (7,4%), a największe jednostki pływały pod banderą panamską (21,0% łącznej pojemności brutto morskiej floty handlowej świata).

W 2015 r. we flocie handlowej świata o pojemności brutto (GT) powyżej 1 tysiąca, najwięcej statków należało do właścicieli o przynależności państwowej japońskiej (8,1%) i chińskiej (7,5% liczebności światowej floty handlowej ogółem). Największa pod względem tonażu brutto flota znajdowała się w 2015r. w rękach właścicieli greckiej (13,8%) i japońskich (13,2% łącznego tonażu brutto światowej floty handlowej). W 2015 r. najstarsze jednostki, spośród floty o GT powyżej 1 tysiąca, należały do właścicieli z Ukrainy (statki handlowe w wieku średnio 30 lat) oraz Filipin (statki handlowe w wieku średnio 27 lat). Najmłodszą flotą o GT powyżej 1 tysiąca dysponowali w 2015 r. właściciele z Monako (statki w wieku średnio 6 lat) oraz z Omanu (statki w wieku średnio 7 lat).

W 2005 r. najwięcej statków floty handlowej o pojemności brutto (GT) powyżej 1 tysiąca należało do właścicieli japońskich (8,2%) i greckich (8,0% liczebności światowej floty handlowej ogółem). Podobnie, największy tonaż brutto floty handlowej należał wówczas do właścicieli greckich (14,5%) i japońskich (13,6% łącznej pojemności brutto światowej floty handlowej).

W 2015 r. na świecie zbudowano 2 870 jednostek o pojemności brutto (GT) 67,6 mln, przy nakładzie CGT 37,6 mln. Liczba statków oddanych do eksploatacji była o 3,1% mniejsza w porównaniu z 2014 r., a o 34,8% większa niż w 2005 r., natomiast tonaż brutto nowo zbudowanych statków był większy o 4,6% niż 2014 r. oraz o 43,8% w porównaniu z 2005 r.

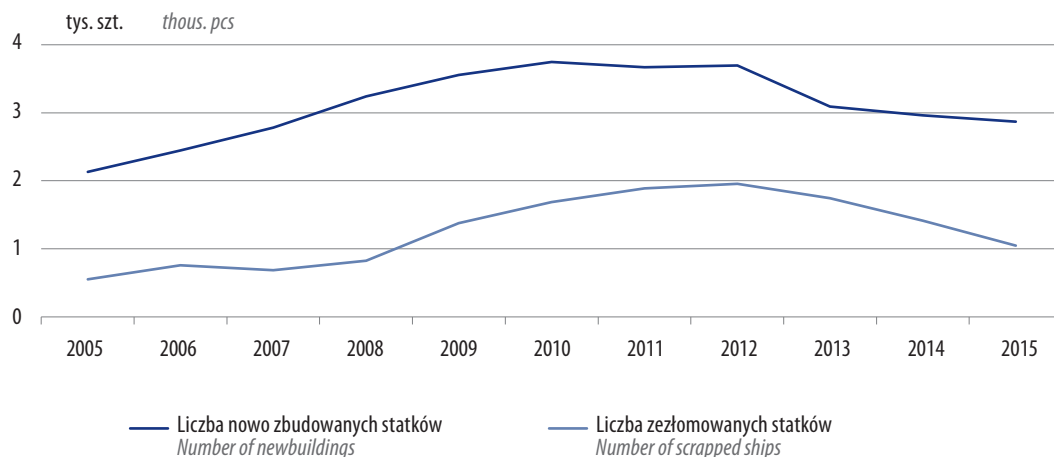
Wśród światowych stoczni morskich prym wiodły kraje azjatyckie. Najwięcej jednostek zbudowano w Chinach (33,1%) i Japonii (18,1% wszystkich zbudowanych jednostek w 2015 r.). Statki o największym tonażu zbudowano w Chinach (37,2%) i Korei Południowej (34,4% łącznego tonażu nowo budowanych jednostek floty handlowej o GT powyżej 10 tys.). Również stocznie o najwyższej produktywności w 2015 r. znajdowały się w Chinach (35,5%) i Korei Południowej (31,1% produktywności wyrażonym wskaźnikiem CGT).

Liczba statków zbudowanych w stoczniach europejskich (łącznie z Rosją, Ukrainą i Turcją) stanowiła 10,6% jednostek oddanych do eksploatacji na świecie w 2015 r. Pod względem pojemności brutto (GT) udział statków wyprodukowanych w Europie sięgał 2,3% tonażu jednostek zbudowanych na świecie.

Liczba nowo zbudowanych statków w stoczniach europejskich była w 2015 r. mniejsza o 5,3% od analogicznej wielkości w 2014 r. oraz o 37,8% od liczby statków zbudowanych w 2005 r. Łączny tonaż brutto jednostek zbudowanych w Europie był w 2015 r. niższy o 4,6% w porównaniu z 2014 r. oraz o 62,8% w stosunku do 2005 r.

Do wiodących typów statków handlowych produkowanych w 2015 r. należały masowce do ładunków suchych (21,5% liczby statków przekazanych do eksploatacji i 38,9% ich łącznego tonażu brutto), pchacze/holowniki (14,8% liczby i 0,2% tonażu brutto) oraz kontenerowce (7,4% liczby i 25,7% tonażu brutto).

Statki wyprodukowane w Polsce w 2015 r. stanowiły 1,2% liczby statków oddanych do eksploatacji na świecie i 0,1% pojemności brutto produkcji światowego przemysłu okrętowego. W 2014 r. było to 1,5% liczby i 0,2% pojemności brutto nowo zbudowanych jednostek na świecie, a w 2005 r. odpowiednio 2,6% i 1,7%.

Wykres 10 [92]. Światowa produkcja i złomowanie morskiej floty handlowejChart 10 [92]. *World shipbuilding and scrapping of maritime merchant fleet*

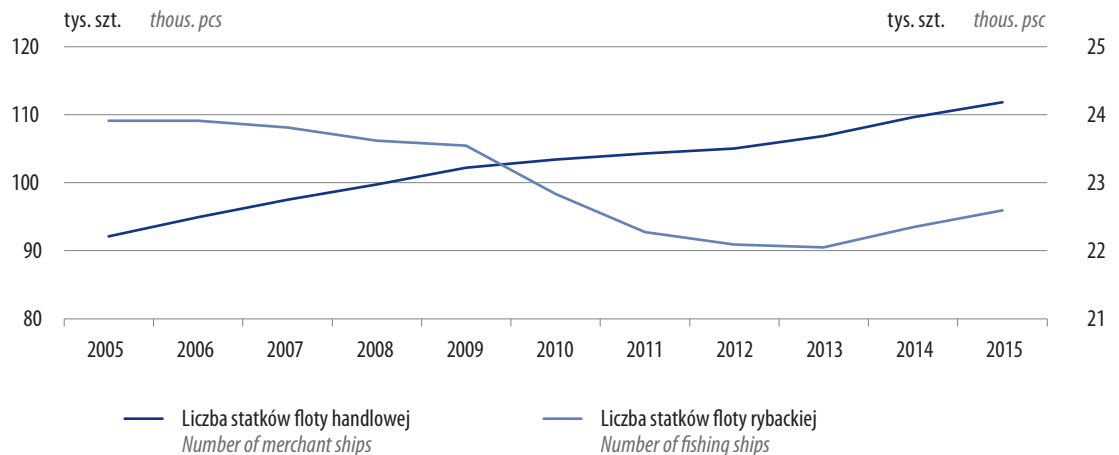
Źródło: World Fleet Statistics, Lloyd's Register Fairplay, wyd. 2000-2015.
Source: World Fleet Statistics, Lloyd's Register Fairplay, eds. 2000-2015.

W 2015 r. na świecie zezłomowano 1 046 statków o GT 22,1 mln, których średni wiek szacowano na 30 lat. W porównaniu z 2014 r. liczba zezłomowanych statków zmniejszyła się o 26,0%, a ich pojemność brutto – o 5,2%, natomiast w stosunku do 2005 r. liczba jednostek wzrosła o 55,0%, a pojemność brutto pięciokrotnie.

Najwięcej zezłomowanych w 2015 r. statków pływało wcześniej pod banderą panamską (14,0% liczebności i 14,4% tonażu brutto) oraz chińską (9,7% liczebności i 11,6% tonażu brutto zezłomowanej floty handlowej świata). Zezłomowane statki, które wcześniej pływały pod banderami europejskimi stanowiły w 2015 r. 13,0% liczebności i 6,3% pojemności brutto zezłomowanej floty handlowej świata.

W 2015 r. najczęściej złomowane były masowce do ładunków suchych (35,8% liczby i 67,8% pojemności brutto zezłomowanych statków handlowych), drobnicowce niespecjalistyczne (18,0% liczby i 6,1% pojemności brutto) oraz kontenerowce (7,9% liczby i 9,7% pojemności brutto).

Flota rybacka (łowcza i pozostała rybacka) na świecie w 2015 r. składała się z 22,6 tys. statków o łącznej pojemności brutto 10,2 mln i w wieku wynoszącym średnio 30,8 lat. Flota ta zwiększyła się o 1,1% w porównaniu do stanu odnotowanego na koniec 2014 r., natomiast była mniej liczna o 5,5% niż w 2005 r. W kategoriach łącznej pojemności brutto, wielkość światowej floty rybackiej zwiększyła się w porównaniu z 2014 r. o 1,6%, zaś wobec 2005 r. zmniejszyła się o 13,0%. W 2015 r. światowa flota rybacka stanowiła pod względem liczby statków 20,2%, a pod względem pojemności brutto – 0,8% światowej floty handlowej.

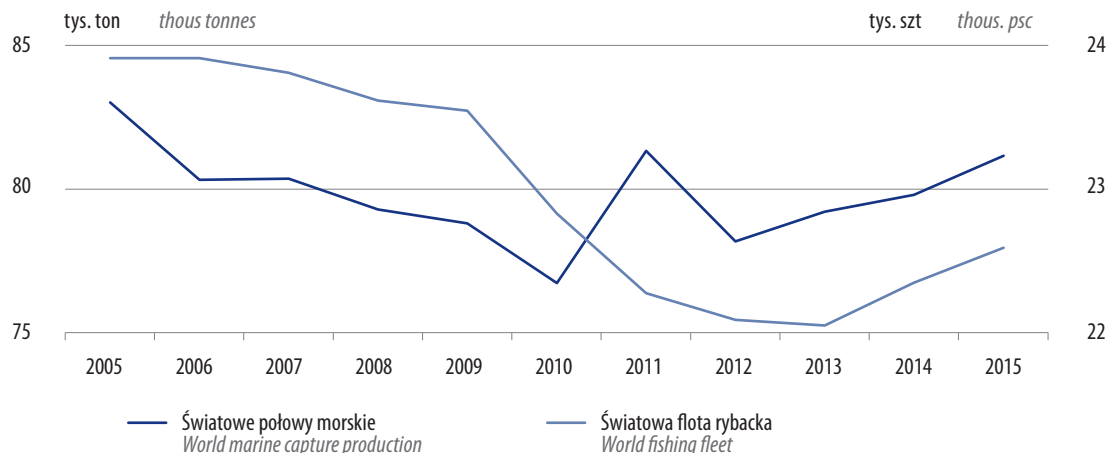
Wykres 11 [93]. Światowa flota rybacka i handlowaChart 11 [93]. *World fishing and merchant fleets*

Źródło: World Fleet Statistics, Lloyd's Register Fairplay, wyd. 2000-2015.
 Source: World Fleet Statistics, Lloyd's Register Fairplay, eds. 2000-2015.

W 2015 r. połowy światowe ryb i innych organizmów morskich (bez ssaków morskich, innych kręgowców niebędących rybami, roślin wodnych, koralowców) wyniosły 81 164,7 tys. ton i były o 1,7% większe niż w 2014 r., a o 2,2% mniejsze w porównaniu z 2005 r. W strukturze światowych połowów dominowały ryby morskie, które w 2015 r. stanowiły 81,2% połowów na świecie. Kolejnymi co do znaczenia grupami poławianych organizmów morskich były mięczaki (8,7%) oraz skorupiaki (7,5% łącznej masy morskich połowów na świecie w 2015 r.).

Do najintensywniej eksploatowanych łowisk w 2015 r. należały wody Oceanu Spokojnego w rejonach północno-zachodnim, skąd pochodziło 27,2% światowych połowów oraz środkowo-zachodnim – 15,5% światowych połowów. Podobna sytuacja miała miejsce rok wcześniej, kiedy to udziały powyższych akwenów w światowych połowach kształtowały się odpowiednio na poziomie 27,5% i 15,7%. W 2005 r. najwięcej organizmów morskich (23,7% morskich połowów światowych) pozyskano z północno-zachodnich łowisk na Pacyfiku oraz z południowo-wschodniego Pacyfiku (17,7%).

Liderem w badanym okresie były Chiny, którym przypadło w udziale odpowiednio: w 2015 r. – 18,9%, w 2014 r. – 18,6% oraz w 2005 r. – 14,9% światowych połowów morskich. W analizowanych latach udział polskich połowów morskich utrzymywał się na jednakowym poziomie i stanowił 0,2% wartości globalnej.

Wykres 12 [94]. Flota rybacka i połowy morskie na świecieChart 12 [94]. *World fishing fleet and capture production*

Źródło: *World Fleet Statistics, Lloyd's Register Fairplay, wyd. 2000-2015, baza danych FAO FishstatJ*
 Source: *World Fleet Statistics, Lloyd's Register Fairplay, eds. 2000-2015, FishstatJ FAO database*

Flota rybacka państw Unii Europejskiej w 2015 r. złowiła 5 221,8 tys. ton organizmów morskich, co stanowiło 6,4% połowów światowych. Podobnie, jak na poziomie globalnym, w strukturze połowów morskich państw UE dominowały ryby morskie, których udział w latach 2014 i 2015 wynosił po 88,9%, a w 2005 r. – 89,3% połowów ogółem. Kolejnymi co do znaczenia grupami poławianych organizmów były mięczaki, których udział wyniósł 6,8% w 2015 r., 6,5% – w 2014 r. oraz 6,4% – w 2005 r. oraz skorupiaki z udziałem odpowiednio 3,8%, 4,0% i 3,9%.

W 2015 r. do łowisk najbardziej eksploatowanych przez państwa członkowskie UE należały akweny w rejonie północno-wschodnim Oceanu Atlantyckiego, skąd pochodziło 75,2% morskich połowów UE (wobec 71,1% w 2014 r. i 71,9% – w 2005 r.)

W analizowanych latach liderami w połowach morskich w grupie państw członkowskich Unii Europejskiej były: Hiszpania, Dania i Wielka Brytania, których udział w 2015 r. wynosił odpowiednio 18,5%, 16,6% i 13,5% łącznych połowów morskich zrealizowanych przez kraje członkowskie (wobec 19,9%, 14,1%, 14,3% – w 2014 r. i 14,9%, 16,0%, 11,8% – w 2005 r.).

Uwagi metodyczne

Methodological notes

1. Za podmioty gospodarki narodowej przyjmuje się jednostki prawne, tj. osoby prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą.
2. Dane o podmiotach według wybranych rodzajów działalności dotyczą podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w systemie REGON (na koniec danego roku), których wyboru dokonano na podstawie przeważającego rodzaju działalności zgodnego z Polską Klasyfikacją Działalności 2007. W niektórych przypadkach, dla lepszego zobrazowania rodzajów działalności występujących w gospodarce morskiej, wprowadzono bardziej szczegółowy podział. Do poszczególnych grupowań według rodzajów działalności przyjęto:

Nazwa rodzaju działalności	Nazwa grupy, klasy lub podklasy PKD 2007
Przeładunek, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich – usługowe przedsiębiorstwa przeładunkowo-składowe, których podstawową działalnością jest przeładunek ładunków w portach morskich	Przeładunek towarów (52.24); Magazynowanie i przechowywanie towarów (52.10)
Pozostała działalność wspomagająca transport morski – nawigacja, pilotaż, ratownictwo, roboty czerpalne i podwodne, usługi portowe i morskie, holowanie, cumowanie i inne	Działalność usługowa wspomagająca transport morski (52.22)
Działalność morskich agencji transportowych – agencje celne, morskie agencje, maklerstwo, doradztwo morskie, ekspertyzy morskie, ekspertyzy dotyczące rozmieszczania i zabezpieczania ładunku na statku, kontrola ładunku, spedycja morska i inne	Działalność morskich agencji transportowych (52.29)
Zarządy portów morskich	Działalność usługowa wspomagająca transport morski (52.22); Wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi (68.20); Zarządzanie nieruchomościami wykonywane na zlecenie (68.32)
Morski i przybrzeżny transport wodny	Transport morski i przybrzeżny pasażerski (50.10); Transport morski i przybrzeżny towarów (50.20)
Produkcja i naprawa statków i łodzi – budowa i naprawy jednostek pływających, które spełniają warunki pozwalające na pływanie po pełnym morzu i wodach z nim połączonych	Produkcja statków i konstrukcji pływających (30.11); Produkcja łodzi wycieczkowych i sportowych (30.12); Naprawa i konserwacja statków i łodzi (33.15)
Rybołówstwo w wodach morskich	Rybołówstwo w wodach morskich (03.11)
Przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa	Przetwarzanie i konserwowanie ryb, skorupiaków i mięczaków (10.20); Wytwarzanie gotowych posiłków i dań (10.85)

Nazwa rodzaju działalności	Nazwa grupy, klasy lub podklasy PKD 2007
<p>Sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków – podmioty, które zajmują się głównie sprzedażą ryb</p>	<p>Sprzedaż hurtowa pozostałej żywności włączając ryby, skorupiaki i mięczaki (46.38); Sprzedaż hurtowa niewyspecjalizowana żywności, napojów i wyrobów tytoniowych (46.39); Sprzedaż detaliczna w niewyspecjalizowanych sklepach z przewagą żywności, napojów i wyrobów tytoniowych (47.11); Sprzedaż detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków prowadzona w wyspecjalizowanych sklepach (47.23)</p>
<p>Prace badawczo-rozwojowe i edukacja morską, jednostki naukowo-badawcze, które pracują głównie na rzecz gospodarki morskiej (Morski Instytut Rybacki w Gdyni, Ośrodek Badawczo – Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej w Gdyni, Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku, Polska Akademia Nauk Instytut Oceanologii w Sopocie, Instytut Morski w Gdańsku, Polska Akademia Nauk Instytut Budownictwa Wodnego w Gdańsku) oraz szkoły, i zespoły szkół które szkolą głównie na potrzeby gospodarki morskiej</p>	<p>Badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie pozostałych nauk przyrodniczych i technicznych (72.19); Badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk społecznych i humanistycznych (72.20); Gimnazja i szkoły ponadgimnazjalne, z wyłączeniem szkół policealnych (85.3); Szkoły policealne oraz wyższe (85.4); Pozaszkolne formy edukacji, gdzie indziej niesklasyfikowane (85.59); Działalność wspomagająca edukację (85.60)</p>
<p>Urzędy morskie</p>	<p>Kierowanie w zakresie efektywności gospodarowania (84.13)</p>
<p>Pozostałe rodzaje działalności – wydobywanie ropy naftowej z morza, budowa obiektów inżynierii wodnej dla gospodarki morskiej, działalność w zakresie architektury, inżynierii dla gospodarki morskiej, wynajem środków transportu wodnego, doradztwo, badania i analizy techniczne, rekrutacja pracowników turystyka morska i przybrzeżna i inne rodzaje działalności na rzecz gospodarki morskiej</p>	<p>Różne klasy PKD</p>

3. Dane o pracujących dotyczą osób wykonujących pracę przynoszącą im zarobek (w formie wynagrodzenia za pracę) lub dochód. Do pracujących zaliczono osoby wykonujące pracę w Polsce lub za granicą na rzecz jednostek, w których zostały zatrudnione, niezależnie od czasu trwania tego zatrudnienia. Nie zaliczono osób skreślonych tymczasowo z ewidencji, z którymi nie rozwiązano umowy o pracę, tj. korzystających z urlopów bezpłatnych lub wychowawczych powyżej 3 miesięcy, pracujących na umowę zlecenie oraz osób zatrudnionych na umowę o pracę w celu przygotowania zawodowego.
4. Do pracujących zaliczono:
 - osoby zatrudnione na podstawie stosunku pracy (umowy o pracę, powołania, mianowania, wyboru lub stosunku służbowego),
 - pracodawców i pracujących na własny rachunek, a mianowicie właścicieli i współwłaścicieli (łącznie z pomagającymi członkami ich rodzin; z wyłączeniem wspólników spółek, którzy nie pracują w spółce) podmiotów prowadzących działalność gospodarczą,
 - osoby wykonujące pracę nakładczą,
 - agentów pracujących na podstawie umów agencyjnych i umów na warunkach zlecenia (łącznie z pomagającymi członkami ich rodzin oraz osobami zatrudnionymi przez agentów).

5. Dane o pracujących obejmują osoby pełnozatrudnione i niepełnozatrudnione w głównym miejscu pracy.

Pracownicy pełnozatrudnieni są to osoby, które pracują w pełnym wymiarze czasu pracy obowiązującym w danym zakładzie pracy lub na stanowisku pracy, w tym również osoby, które zgodnie z obowiązującymi przepisami pracują w skróconym czasie pracy, np. z tytułu warunków szkodliwych dla zdrowia lub w przedłużonym czasie pracy (np. dozorczy mienia).

Pracownicy niepełnozatrudnieni są to osoby, które zgodnie z zawartą umową, pracują stale w niepełnym wymiarze czasu pracy obowiązującym w danym zakładzie lub na danym stanowisku pracy. Niepełnozatrudnieni w głównym miejscu pracy są to osoby, które złożyły w zakładzie pracy oświadczenia stwierdzające, że dany zakład jest ich głównym miejscem pracy.

6. Informacje o pracujących według stanu w dniu 31 XII dotyczą pracowników pełnozatrudnionych (łącznie z sezonowymi i zatrudnionymi dorywczo) oraz pracowników niepełnozatrudnionych w głównym miejscu pracy, bez przeliczenia na pełnozatrudnionych.
7. Informacje o przeciętnym zatrudnieniu w gospodarce morskiej dotyczą pracowników pełnozatrudnionych oraz niepełnozatrudnionych w przeliczeniu na pełne etaty, bez osób zatrudnionych poza granicami kraju.
8. Dane o wynagrodzeniach zaprezentowano w ujęciu brutto, tj. łącznie z zaliczkami na poczet podatku dochodowego od osób fizycznych i łącznie ze składkami na ubezpieczenie emerytalne, rentowe i chorobowe opłacanymi przez ubezpieczonych pracowników.
9. Dane o przeciętnym wynagrodzeniu miesięcznym dotyczą pracowników najemnych, tj. osób zatrudnionych na podstawie stosunku pracy (umowa o pracę, powołanie, mianowanie lub wybór) i obejmują pracowników pełnozatrudnionych oraz niepełnozatrudnionych w przeliczeniu na pełne etaty.
10. Nakłady inwestycyjne są to nakłady finansowe lub rzeczowe, których celem jest stworzenie nowych środków trwałych lub ulepszenie (przebudowa, rozbudowa, rekonstrukcja lub modernizacja) istniejących obiektów majątku trwałego, a także nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji. Nakłady inwestycyjne dzielą się na nakłady na środki trwałe oraz pozostałe nakłady.

Nakłady na środki trwałe są to nakłady na:

- budynki i budowle (obejmują budynki i lokale oraz obiekty inżynierii lądowej i wodnej), w tym m.in. roboty budowlano-montażowe, dokumentacje projektowo-kosztorysowe,
- maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia (łącznie z przyrządami, ruchomościami i wyposażeniem),
- środki transportu,
- inne, tj.: melioracje szczegółowe, koszty ponoszone przy nabyciu gruntów i używanych środków trwałych, inwentarz żywy (stado podstawowe) i zasadzenia wieloletnie, a ponadto odsetki od kredytów i pożyczek inwestycyjnych za okres realizacji inwestycji (z wyjątkiem odsetek nieuwzględnionych w wartości nakładów na środki trwałe przez podmioty stosujące Międzynarodowe Standardy Rachunkowości – MSR, wprowadzone od 1 I 2005 r.).

Pozostałe nakłady są to nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji oraz inne koszty związane z realizacją inwestycji. Nakłady te nie zwiększają wartości środków trwałych.

11. Do środków trwałych zalicza się kompletne i nadające się do użytku składniki majątkowe o przewidywanym okresie używania dłuższym niż rok, w tym również drogi publiczne, ulice i place łącznie z pobocznymi i podbudową, uzbrojenie terenu, zasadzenia wieloletnie, melioracje, budowle wodne, grunty, inwentarz żywy (stado podstawowe) oraz od 1 I 2002 r. spółdzielcze własnościowe prawo do lokalu mieszkalnego i spółdzielcze prawo do lokalu niemieszkalnego (użytkowego).

Dane o środkach trwałych nie obejmują wartości gruntów, uznanych od 1 I 1991 r. za środki trwałe zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 12 XII 1990 r. (Dz. U. Nr 90, poz. 529) oraz prawa użytkowania wieczystego gruntu, uznanego od 1 I 2002 r. za środki trwałe zgodnie z ustawą o rachunkowości z dnia 29 IX 1994 r. (jednolity tekst Dz. U. 2013, poz. 330, z późniejszymi zmianami).

12. Wartość brutto środków trwałych jest to wartość równa nakładom poniesionym na ich zakup lub wytworzenie, bez potrącenia wartości zużycia (umorzenia).
13. Wartość zużycia środków trwałych odpowiada wielkości odpisów amortyzacyjnych (umorzeniowych) dokonanych od chwili oddania środków trwałych do eksploatacji.
14. Stopień zużycia określa stosunek procentowy wartości zużycia środków trwałych do wartości brutto środków trwałych.
15. Dane o nakładach inwestycyjnych oraz środkach trwałych dotyczą podmiotów gospodarki morskiej prowadzących działalność gospodarczą, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
16. Wyniki finansowe podmiotów gospodarki morskiej i obliczone relacje ekonomiczne prezentuje się w dostosowaniu do nowelizacji ustawy z dnia 29 XI 1994 r. o rachunkowości (tekst jednolity Dz. U. 2013, poz. 330, z późniejszymi zmianami).

Dane w zakresie gospodarki finansowej przedsiębiorstw obejmują podmioty gospodarcze prowadzące księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.

Wybrane wskaźniki ekonomiczne oznaczają:

- wskaźnik poziomu kosztów z całokształtu działalności jest to relacja kosztów uzyskania przychodów z całokształtu działalności do przychodów z całokształtu działalności, wyrażona w procentach,
 - wskaźnik rentowności obrotu brutto jest to relacja wyniku finansowego brutto (zysku lub straty brutto) do przychodów z całokształtu działalności, wyrażona w procentach,
 - wskaźnik rentowności obrotu netto jest to relacja wyniku finansowego netto (zysku lub straty netto) do przychodów z całokształtu działalności, wyrażona w procentach,
 - wskaźnik płynności finansowej I stopnia jest to relacja inwestycji krótkoterminowych do zobowiązań krótkoterminowych (bez funduszy specjalnych), wyrażona w procentach,
 - wskaźnik płynności finansowej II stopnia jest to relacja inwestycji krótkoterminowych i należności krótkoterminowych do zobowiązań krótkoterminowych, bez funduszy specjalnych, wyrażona w procentach.
17. Aktywa obrotowe obejmują: zapasy, należności krótkoterminowe, inwestycje krótkoterminowe (środki pieniężne i krótkoterminowe papiery wartościowe) i krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe.
Należności z tytułu dostaw i usług są zaliczane do należności krótkoterminowych (bez względu na okres wymagalności zapłaty).
 18. Obroty ładunkowe w portach morskich jest to łączna ilość masy ładunkowej przemieszczonej przez porty w danym okresie czasu. Tablice przedstawiające obroty ładunkowe w portach morskich obejmują dane o obrotach ładunkowych będących wynikiem działalności zarówno portowych usługowych przedsiębiorstw przeładunkowo-składowych, jak i firm przemysłowo-handlowych zlokalizowanych na terenie portu i przeładujących głównie własne produkty lub zakupione przez siebie towary.
 19. Informacje o obrotach ładunkowych w latach 2000-2004 zostały opracowane w oparciu o dane zarządów portów morskich oraz podmiotów gospodarczych dokonujących przeładunków w portach morskich. Obejmują międzynarodowy obrót morski oraz obrót wewnątrz krajowy. Zgodnie ze stosowaną dla tych lat metodologią badań, waga towarów wykazana jest razem z wagą opakowań i jednostek transportujących (kontenerów i jednostek tocznych).

Przez międzynarodowy obrót morski rozumie się łączną ilość ładunków, będących przedmiotem międzynarodowej wymiany handlowej, przemieszczonych przez port. Są to ładunki wyładowane ze statków oraz załadowane na statki zarówno w związku z polskim handlem zagranicznym, jak i tranzytem. Do międzynarodowego obrotu morskiego zaliczono również bunkier (paliwo) dostarczony na statki transportowe, obsługujące międzynarodową wymianę handlową.

Obrót wewnątrz krajowy obejmuje:

- krajowy obrót morski (kabotaż) – tj. ładunki przewożone drogą morską w obrocie pomiędzy polskimi portami morskimi,
 - krajowy obrót lądowy – ładunki pochodzące od krajowego nadawcy i przeznaczone dla krajowego odbiorcy, np. węgiel ze Śląska przeładowany w porcie Szczecin, przeznaczony dla odbiorcy w Gryfinie,
 - ryby złowione przez podmioty rybołówstwa morskiego (jeżeli w momencie wyładowywania w porcie ryby te nie są przedmiotem międzynarodowej wymiany handlowej),
 - bunkier załadowany na statki inne niż obsługujące międzynarodowy obrót morski (np. bunkier dla polskich statków rybackich lub statków kursujących w ruchu kabotażowym).
20. Dane dotyczące obrotów ładunkowych, ruchu pasażerów i statków w latach 2005-2014 pochodzą od przedstawicieli statków zawijających do portów morskich i są pozyskiwane za pośrednictwem urzędów morskich – kapitanatów i bosmanatów portów morskich w zakresie zgodnym z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/42/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską, Dz. U. WE L 141 z 6 V 2009 r. (wcześniej - Dyrektywa 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r.). Metodologia tego badania (wprowadzonego wraz z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej i odpowiadającego wymogom Eurostatu) różni się od metodologii badań wcześniejszych.
 21. Informacje o obrotach ładunkowych w latach 2005-2014 obejmują międzynarodowy oraz krajowy obrót morski. Obroty ładunkowe dla tych lat wykazywane są według wagi towaru wraz z bezpośrednim opakowaniem, lecz bez wagi własnej jednostek transportujących (kontenerów i jednostek tocznych).
 22. Ładunki drobnicowe – 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.
 23. Kontener jest to pojemnik przeznaczony do wielokrotnego przewożenia towarów, bez potrzeby ich przeładowywania 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), długość 10, 20, 30 lub 40 stóp. (Standardy ISO – Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej).
 24. Kategoria ładunkowa „kontenery” obejmuje tylko tzw. kontenery duże, tzn. o długości 20 stóp lub większe. Kontenery mniejsze (krótsze niż 20 stóp) zaliczane są do pozostałych ładunków drobnicowych.
 25. TEU – jednostka standardowa odpowiadająca pojemności 20-stopowego kontenera ISO (1 TEU = 1 kontener 20-stopowy ISO), służąca do przeliczania kontenerów o różnej długości oraz do opisywania i porównywania statków lub terminali kontenerowych.
 26. Ładunki toczne/ro-ro – ładunki drobnicowe przeładowywane systemem roll-on, roll-off, np. samochody ciężarowe z ładunkiem lub bez, wagony z ładunkiem lub bez, ładunki na roll-trailerach (podwoziach niskich).
 27. Kryterium klasyfikacji ładunków tocznych do poszczególnych grup ładunkowych jest „najbardziej

zewnątrzną” jednostka ładunkowa; np. kontener wjeżdżający na statek na wagonie kolejowym jest wykazywany jako wagon, a nie jako kontener (wyjątkiem były kontenery załadowywane/wyładowywane na roll-trailerach – podwoziach niskich – wykazywane w latach 2005-2009 jako kontenery, a nie jako podwozia niskie – roll-trailery).

28. Ładunki tranzytowe są to ładunki pochodzące od nadawcy zagranicznego, dowieszone do polskiego portu morskiego i przeznaczone dla odbiorcy zagranicznego. Obrót ładunków tranzytowych jest częścią międzynarodowego obrotu morskiego.

Tranzyt morsko-ładowy obejmuje ładunki tranzytowe, które zostały dowieszone do portu drogą morską z przeznaczeniem do dalszego transportu drogą lądową. Tranzyt lądowo-morski obejmuje ładunki tranzytowe, które zostały dowieszone do portu drogą lądową z przeznaczeniem do dalszego transportu drogą morską. Tranzyt morski obejmuje ładunki tranzytowe, które zostały dowieszone do portu drogą morską i w sposób pośredni lub bezpośredni przeładowane na inny statek z przeznaczeniem do dalszego transportu również drogą morską.

29. Dla zaprezentowania roli portów morskich w obsłudze towarów polskiego handlu zagranicznego na tle innych rodzajów transportu, w opracowaniu wykorzystano dane z systemu statystyki handlu zagranicznego. Informacje z badania handlu zagranicznego zawierają dane o kraju pochodzenia i przeznaczenia towaru.

Rodzaj transportu dla towarów polskiego handlu zagranicznego ustalono w oparciu o informacje o czynnym środku transportu na granicy. Dane o polskim handlu zagranicznym nie zawierają pełnych danych o rodzajach transportu. W statystyce obrotów z krajami UE jedynie największe pod względem wartości obrotów podmioty objęte obowiązkiem sprawozdawczym zobowiązane są do podawania informacji o środku transportu. Podmiotami zobowiązanymi nie są wyłącznie podmioty krajowe. Istnieje duża grupa podmiotów zagranicznych, które są zaliczane do polskiego handlu zagranicznego. Waga podana jest bez wagi opakowań i bez wagi jednostek transportujących. Obroty w milionach złotych podane są w cenach bieżących.

30. Dane o ruchu pasażerów w portach morskich dotyczą pasażerów, dla których dany port jest portem początkowym lub docelowym ich morskiej podróży. Dane nie obejmują pasażerów, którzy znajdowali się na statku cumującym w danym porcie, ale którzy nie opuścili pokładu tego statku (nie zakończyli lub nie rozpoczęli podróży morskiej).
31. Od 2010 r. badanie portów morskich zostało rozszerzone o informacje dotyczące pasażerów wycieczkowców, tj. osób schodzących z wycieczkowca w celu zobaczenia atrakcji w porcie morskim lub okolicy (przy zachowaniu miejsca na statku) i następnie wracających na ten statek oraz o dane o obrotach ładunkowych w portach morskich według grup towarowych.
32. Dane o ruchu statków w portach morskich obejmują:

- transportowe statki towarowe, do których zalicza się również barki pełnomorskie,
- transportowe statki pasażerskie,

nie uwzględniają natomiast:

- statków nie spełniających funkcji transportowych (np. statków szkolnych, holowników, łodołamaczy, statków nowo zbudowanych wychodzących w morze na próby),
- statków, dla których transport ładunków nie jest świadczeniem odpłatnej usługi przewozowej (np. statków rybackich, zaopatrzeniowych).

Dane o ruchu statków dla lat 2000-2004 obejmują tylko międzynarodowy ruch statków. Dla 2000 r. Police i Stepnica ujęto łącznie z danymi dot. portu Szczecin.

Dane o ruchu statków dla lat 2005-2016 dotyczą statków transportowych lub pełniących funkcję transportową; zasadniczo nie obejmują statków o pojemności brutto (GT) poniżej 100 (nie uwzględnia się również ładunków ani pasażerów przewożonych tymi statkami).

33. Pojemność brutto (GT – ang. gross tonnage) – jest to miara całkowitej pojemności zamkniętych pomieszczeń statku wewnątrz kadłuba i nadbudówek.
34. Pojemność netto (NT – ang. net tonnage) – jest to miara pojemności użytkowej statku, tj. zamkniętych pomieszczeń przystosowanych do przewozu ładunków (w tym pasażerów), które zostały włączone do pojemności brutto.
35. Nośność (DWT – ang. deadweight tonnage) – to ciężar, jaki może statek przyjąć zanurzając się do letniej linii ładunkowej w wodzie morskiej. Oznacza różnicę w tonach pomiędzy wypornością statku do linii ładunkowej letniej w wodzie o ciężarze właściwym 1,025 oraz całkowitą wagą statku, tj. wypornością statku w tonach bez ładunku, paliwa, oleju do smarowania, balastu, świeżej wody i wody pitnej w zbiornikach, przedmiotów użytkowych, jak również pasażerów, załogi i ich dobytku.
36. Dane o morskiej flocie transportowej dotyczą statków o polskiej własności i współwłasności bez względu na podnoszoną banderę.
37. Dane o przewozach żegluga morską obejmują przewozy ładunków i pasażerów wykonane w rejsach żegluga międzynarodową, zakończonych w roku sprawozdawczym, statkami własnymi i statkami dzierżawionymi pływającymi pod banderą polską lub obcą armatorów lub operatorów polskich. Nie obejmuje przewoźników, którzy przenieśli siedzibę za granicę.
38. Do przewozów wykonanych w żegludze regularnej zalicza się przewozy statkami liniowymi kursującymi według ustalonego i ogłoszonego rozkładu podróży na określonej z góry trasie i zawierającymi do portów określonych w rozkładzie podróży.
39. Do przewozów wykonanych w żegludze nieregularnej zalicza się przewozy wykonane statkami towarowymi żegluga nieregularnej, tj. statkami kursującymi bez ogłoszonego rozkładu podróży i kierowanymi zgodnie z aktualnymi potrzebami przewozowymi.
40. Żegluga bliskiego zasięgu obejmuje przewozy w zasięgu bałtyckim i europejskim, natomiast żegluga dalekiego zasięgu obejmuje przewozy w zasięgu oceanicznym;
 - do przewozów w zasięgu bałtyckim zaliczono przewozy wykonane statkami kursującymi na trasach obejmujących porty Morza Bałtyckiego aż do linii Kristiansand (Norwegia) – Skagen (Dania),
 - do przewozów w zasięgu europejskim zaliczono przewozy wykonane 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 zaliczono przewozy wykonane statkami kursującymi na trasach wykraczających poza zasięg bałtycki i europejski.
41. Za ładunki polskiego handlu zagranicznego w gestii własnej uważa się ładunki będące w gestii przewozowej polskich eksporterów względnie importerów, w gestii obcej uważa się ładunki będące w gestii przewozowej obcych eksporterów względnie importerów.
42. Dane o przewozach żegluga morską przybrzeżną dotyczą przewozów pasażerów wykonanych w rejsach żegluga krajową i przybrzeżną, zakończonych w roku sprawozdawczym, statkami własnymi i statkami dzierżawionymi pływającymi pod banderą polską lub obcą armatorów lub operatorów polskich.
43. Dane o produkcji i portfelu zamówień na statki dotyczą morskich statków handlowych o pojemności brutto (GT) 100 i więcej.
44. Dane o produkcji i stanie portfela zamówień na statki oraz dane o remontach i stanie portfela zamówień na remonty statków (zgodnie z metodologią OECD) nie obejmują okrętów wojennych.
45. Dane o produkcji statków, o stanie portfela zamówień oraz dane o remontach statków i o stanie portfela na remonty statków uzyskano z Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.

46. Dane o produkcji statków uzupełniono o informacje od Związku Pracodawców Forum Okrętowego w Gdańsku.
47. Morskim statkiem handlowym jest statek przeznaczony lub używany do prowadzenia działalności gospodarczej, a w szczególności do: przewozu ładunków lub pasażerów, rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza, holowania, ratownictwa morskiego, wydobywania mienia zatopionego w morzu, pozyskiwania zasobów mineralnych dna morza oraz zasobów znajdujących się pod nim.
48. Zgodnie z obowiązującą ustawą z 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz.U., poz. 222 z dnia 17 lutego 2015 r.), pod pojęciem rybołówstwa morskiego rozumie się rybołówstwo komercyjne, rekreacyjne, połów w celu badań naukowych lub prac rozwojowych albo kształcenia, a także zarybianie oraz chów, hodowlę organizmów morskich oraz wprowadzanie lub przenoszenie gatunków obcych na morskich obszarach Rzeczypospolitej Polskiej. Ustawa ta reguluje kompleksowo problemy akwakultury, wymogi dla statków rybackich i armatorów, wykonując w ten sposób zalecenia rozporządzeń unijnych.
49. Dane dotyczące floty rybackiej, połowów ryb i innych organizmów morskich uzyskano z Morskiego Instytutu Rybackiego z Gdyni – Państwowego Instytutu Badawczego.
50. Trawlerem dalekomorskim jest statek rybacki przystosowany do połowu ryb dennych za pomocą włoków dennych i pelagicznych ciągniętych za statkiem.
51. Kutrem rybackim jest statek rybacki posiadający pokład ciągły, którego długość całkowita wynosi ponad 15 m i nie więcej niż 30 m, a moc napędu głównego nie przekracza 611 kW.
52. Łodzią rybacką jest statek rybacki o długości do 15 m.
53. Stan floty dalekomorskiej, kutrowej i łodziowej zaprezentowany jest zgodnie z aktualnie obowiązującą klasyfikacją stosowaną w opracowaniach Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni – Państwowego Instytutu Badawczego.
54. Ryby słodkowodne spędzają całe życie w wodach słodkich płynących lub zbiornikach stojących. Do ryb słodkowodnych poławianych na Morzu Bałtyckim i jego zatokach (Zalew Wiślany, Zalew Szczeciński) zaliczono: certy, ciosy, karasie, krąpie, leszcze, liny, miętusy, okonie, płocie, rozpióry, sandacze, sumy, stynki, szczupaki, węgorzyce. Ryby dwuśrodowiskowe w ciągu życia zmieniają jeden raz lub wielokrotnie swoje środowisko; najczęściej jest to zmiana wód morskich na śródlądowe lub odwrotnie. Do ryb dwuśrodowiskowych zaliczono: łosose, pstrągi tęczowe, sieje, trocie wędrowe i węgorze. Do grupy ryb płaskich zaliczono przedstawicieli gatunków z rodziny Pleuronectidae (flądrowate), czyli: gładzice, stornie, turboty oraz halibuty i niegładzice. Halibuty i niegładzice poławiane są poza Morzem Bałtyckim.
55. Informacje dotyczące importu i eksportu ryb uzyskano na podstawie deklaracji INTRASTAT zgodnie ze Skaloną Nomenklaturą Towarową Handlu Zagranicznego CN. Od 1 stycznia 2006 r. dane te są uzupełniane o informacje dotyczące kupna/ sprzedaży „ryb z burty”, zbierane przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Departament Rybołówstwa – Centrum Monitorowania Rybołówstwa.
56. Działalność badawcza i rozwojowa (badania naukowe i prace rozwojowe, w skrócie B+R) są to systematycznie prowadzone prace twórcze, podjęte dla zwiększenia zasobu wiedzy, w tym wiedzy o człowieku, kulturze i społeczeństwie, jak również dla znalezienia nowych zastosowań dla tej wiedzy.
57. Nakłady na działalność badawczą i rozwojową obejmują:
 - nakłady wewnętrzne, ujmujące wartość prac badawczych i rozwojowych danej jednostki wykonanych przez własne zaplecze badawcze, niezależnie od źródeł ich finansowania; do nakładów wewnętrznych zalicza się nakłady bieżące poniesione na badania podstawowe, stosowane, przemysłowe i prace rozwojowe oraz nakłady inwestycyjne na środki trwałe związane z działalnością B+R;

- nakłady zewnętrzne, ujmujące wartość prac badawczych i rozwojowych w danej jednostce nabytych od innych jednostek (krajowych i zagranicznych).

58. W statystyce Unii Europejskiej w dziedzinie turystyki obszar nadmorski to lokalne jednostki (gminy), które posiadają morską granicę lub więcej niż 50% powierzchni leży w odległości 10 km od morza. Dodatkowo gminy wiejskie: Słupsk, Główny, Gniewino, Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie oraz Koszalin (gmina miejska) i Sianów (gmina miejsko-wiejska) zostały w uzgodnieniu z Eurostatem uznane za nadmorskie. Szczecin pomimo, iż nie został włączony do listy regionów nadmorskich Unii Europejskiej został również zaprezentowany w opracowaniu ze względu na położenie nad morskimi wodami wewnętrznymi i ściśle powiązania z morzem.

Cedry Wielkie (gmina miejska w województwie pomorskim) oraz Braniewo (gmina wiejska w województwie warmińsko-mazurskim) nie zostały ujęte w tablicach ze względu na brak obiektów noclegowych w analizowanym okresie.

59. W badaniu turystycznych obiektów noclegowych wyodrębnia się następujące rodzaje obiektów badanych przez GUS: hotel, motel, pensjonat, inne obiekty hotelowe (np. obiekt spełniający zadania hotelu, motelu lub pensjonatu, któremu nie została nadana kategoria), dom wycieczkowy, schronisko, schronisko młodzieżowe, schronisko szkolno-młodzieżowe, ośrodek wczasowy, ośrodek kolonijny, ośrodek szkoleniowo-wypoczynkowy, dom pracy twórczej, zespół domków turystycznych, kemping, pole biwakowe, hostel, zakład uzdrowiskowy, pokój gościnny (kwatery prywatna), kwatera agroturystyczna, pozostałe obiekty niesklasyfikowane (obiekty, które w czasie niepełnego wykorzystania zgodnie z ich przeznaczeniem lub w części, pełnią funkcję obiektu noclegowego dla turystów; są to m.in. internaty, domy studenckie, ośrodki rekreacyjno-sportowe itp.).

60. Dane dotyczące liczby obiektów i miejsc noclegowych obejmują wszystkie obiekty czynne w dniu 31 lipca oraz obiekty nieczynne w tym dniu, ale czynne w innych dniach badanego miesiąca; przyjęto dla nich maksymalną liczbę miejsc. Do liczby dni działalności obiektu nie wlicza się przerw międzyturnusowych, z powodu remontu, dezynfekcji itp. Przez obiekt czynny rozumie się obiekt, którego co najmniej część była dostępna dla turystów (niezależnie od tego czy był on faktycznie wykorzystywany) w badanym okresie.

61. Turyci korzystający z noclegów to liczba osób (turystów), które rozpoczęły pobyt w obiekcie w danym miesiącu tj. zostały zameldowane. Osoby przebywające na przełomie dwóch miesięcy powinny być liczone jeden raz (tj. w chwili zameldowania).

62. W przypadku informacji dotyczących UE korzystano z bazy danych Eurostatu New Cronos. Dane o portach nadbałtyckich Rosji pozyskiwane były ze stron internetowych (www.pasp.ru) i obejmowały one lata 2000-2005 oraz 2014-2015. Dane za kolejne lata pochodzą z wcześniej wspomnianej publikacji Uniwersytetu w Turku. w zakresie danych o portach basenu Morza Bałtyckiego (BSR), w przypadku Niemiec, Danii i Szwecji (bałtyckich członków UE) uwzględniono wyłącznie porty zlokalizowane na linii brzegowej Bałtyku. Duńskie porty bałtyckie zostały zaprezentowane na podstawie publikacji Baltic Ports List z Uniwersytetu w Turku (edycja z lat 2006-2013). Może mieć to wpływ na porównywalność danych z opracowaniami, gdzie wszystkie porty Danii były zaliczone do Basenu Morza Bałtyckiego.

63. W niniejszej publikacji uwzględniono również zagadnienie żeglugi bliskiego zasięgu, która odgrywa istotną rolę w polityce morskiej Unii Europejskiej. Żegluga bliskiego zasięgu (SSS) to transport morski ładunków na względnie krótką odległość, w odróżnieniu od międzykontynentalnej żeglugi dalekomorskiej. w kontekście statystyki transportu Unii Europejskiej żegluga bliskiego zasięgu definiowana jest jako przewóz ładunków drogą morską pomiędzy portami krajów członkowskich UE (niekiedy włącznie z krajami kandydującymi i EFTA) a portami zlokalizowanymi w geograficznych granicach Europy, na Morzu Śródziemnym i Czarnym, tzn. portami krajów:

- członkowskich UE,
- EOG (Islandia i Norwegia),
- krajów kandydujących na koniec 2015 r. (Albania, Czarnogóra, Turcja),

- rejonu Morza Bałtyckiego (Rosja),
- rejonu Morza Śródziemnego (Algieria, Bośnia i Hercegowina, Egipt, Izrael, Liban, Libia, Maroko, Okupowane Terytorium Palestyny, Syria, Tunezja),
- rejonu Morza Czarnego (Gruzja, Mołdowa, Rosja i Ukraina).

Definicja ta oparta jest na Komunikacie COM (1999) 317, wersja ostateczna czerwiec 1999 r., o rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu w Europie.

64. Zakres informacji dotyczących światowej gospodarki morskiej wynika z dostępności międzynarodowych danych statystycznych o gospodarce morskiej, gdzie korzystano z publikacji Lloyd's Register of Shipping, FAO i UNCTAD. Źródła danych podano pod tablicami.
65. Według definicji Eurostatu i Komisji Europejskiej¹ port główny to port statystyczny, który osiągnął poziom ruchu pasażerskiego nie mniej niż 200000 rocznie albo odnotował obroty powyżej 1 miliona ton ładunków.
66. Dane o światowej morskiej flocie handlowej obejmują statki transportowe (towarowe i pasażerskie) i pozatransportowe (m.in. pomocnicze, rybackie). w tablicach dotyczących floty oraz złomowania i utraty statków ujęte są statki z własnym napędem o pojemności brutto (GT) powyżej 100. Dane dotyczące światowej produkcji statków obejmują wszystkie rodzaje statków handlowych o napędzie własnym i pojemności brutto (GT) 100 i więcej.
67. Dane o światowych połowach morskich pochodzą z bazy FAO i dotyczą ryb morskich, dwuśrodowiskowych i słodkowodnych, bezkręgowców morskich (mięczaków i skorupiaków) i innych drobnych organizmów wodnych żyjących w wodach morskich.
68. Prezentacja szeregów czasowych jest uwarunkowana dostępnością danych.
69. Ze względu na zaokrąglenia danych, w niektórych przypadkach sumy składników mogą się nieznacznie różnić od podanych wielkości „ogółem”.

Methodological notes

1. National economy entities refer to legal entities, i.e. corporate bodies, organizational entities without legal personalities or natural persons conducting business activity.
2. Presented by selected types of activity, the data on the entities concern national economy entities registered in REGON system at the end of a year, chosen by the prevalent type of activity according to the Polish Classification of Activities PKD 2007. To better illustrate the types of activities within the maritime economy, a more detailed classification was implemented where applicable. The data are arranged as follows:

Kind of activity	Group, class or subclass of PKD 2007
Cargo handling and storage in seaports – cargo handling and storage businesses whose basic activity is cargo handling in seaports.	Cargo handling (52.24); Storage and warehousing (52.10).
Other activities that support sea transportation – navigation, piloting, rescue, dredging and underwater work, port and sea services, towage, moorage etc.	Other service activities incidental to sea transportation (52.22).
Activities of sea transportation agencies – customs, maritime service, ship brokerage, maritime consulting, expertise, expert reports on stowage or cargo arrangement on board, checks on cargo, sea forwarding etc.	Sea transportation agencies activities (52.29).
Seaports authorities	Service activities incidental to sea transportation (52.22); Rental and operating of own or leased real estate(68.20); Management of real estate on a fee or contract basis (68.32).
Sea and coastal waterborne transportation	Sea and coastal passenger water transport (50.10); Sea and coastal freight water transport (50.20).
Production and repair of ships and boats – building and repair of floating structures which fulfil the conditions to navigate on the high sea and its adjacent waters.	Building of ships and floating structures (30.11); Building of pleasure and sporting boats (30.12); Repair and maintenance of ships and boats (33.15).
Marine fishing	Marine fishing (03.11).
Processing and preserving of fish and fish products	Processing and preserving of fish, crustaceans and molluscs (10.20); Manufacture of prepared meals and dishes (10.85).
Retail and wholesale of fish, crustaceans and molluscs – entities involved mainly in sale of fish	Wholesale of other food including fish, crustaceans and molluscs (46.38); Non-specialised wholesale of food, beverages and tobacco (46.39); Retail sale in non-specialised stores with food, beverages or tobacco predominating (47.11); Retail sale of fish, crustaceans and molluscs in specialised stores (47.23).

Kind of activity	Group, class or subclass of PKD 2007
<p>Maritime and marine research, development and educations – scientific and research units that work mainly for maritime economy purposes (National Marine Fisheries Research Institute, R&D Department of CTM Centre in Gdynia, Ship Design and Research Centre in Gdańsk, Institute of Oceanology at Polish Academy of Sciences in Sopot, Maritime Institute in Gdańsk, Institute of Water Construction at Polish Academy of Sciences in Gdańsk), as well as educational units and complexes of schools dedicated mainly for the needs of maritime economy.</p>	<p>Research and experimental development in natural sciences and engineering (72.19); Research and experimental development in social studies and humanities (72.20); Lower secondary schools and secondary schools excluding post-secondary schools (85.3); Post-secondary schools and higher education institutions (85.4); Out-of-school forms of education, not elsewhere classified (85.59); Educational support activities (85.60).</p>
<p>Maritime administration offices</p>	<p>Regulation of and contribution to more efficient operation of businesses (84.13)</p>
<p>Other kinds of activities – seabed mining of crude oil, construction of water engineering structures for maritime economy purposes, architectural and engineering activities for maritime economy purposes, renting of waterborne transport equipment, consultancy, technical research and analysis, recruitment of employees, maritime and coastal tourism, and other kinds of activities for the benefit of maritime economy.</p>	<p>Various PKD classes.</p>

3. Data regarding employment concern persons who perform work providing earnings (remuneration for work done) or an income. The employed are considered persons who work either in Poland or abroad for entities that provided employment for them, regardless of length of employment. Persons with valid contract and temporarily removed from the employees register (e.g. those on unpaid leave or parental leave longer than 3 months, the employees working on the basis of mandatory contracts or regular employment contracts to obtain vocational training).
4. The employees include:
 - persons hired on the basis of an employment relationship (i.e. regular employment contract, appointment, election or service relationship),
 - employers and the self-employed, i.e. owners and co-owners of commercial entities (including helping family members; excluding partners who do not work for their partnership/company),
 - outworkers,
 - agents employed on the basis of agency agreements and mandatory contracts (including helping family members and persons employed by the agents).
5. Data regarding employment include persons employed on the full-time or part-time basis in the main workplace.

Full-time paid employees are persons employed on a full-time basis as their employer defined for their workplace; or employees who work a reduced work-time period, e.g. due to hazardous conditions or an extended work-time period (e.g. a property caretaker).

Part-time paid employees are persons who regularly work on a part-time basis as their employer defined for their workplace. The part-time employees in their main workplace are those who declared a particular workplace as their principal workplace

6. Information on employment as of 31 Dec refer to full-time employees (including employment on a seasonal or casual basis), and part-time employees in their principal workplace, without conversion to the full-time ones (FTE).
7. Data on average employment in maritime economy refer to the number full- and part-time employees converted to full-time equivalents, excluding persons employed abroad.
8. Data on remuneration are presented on a gross basis, i.e. including deductions for personal income taxes and premiums for pension, disability and sickness insurance, paid by the insured employees.
9. Data on the average monthly remuneration refer to the hired, i.e. persons employed on the basis of employment relationship (regular employment contract, appointment or election) and include the full- and part-time employees per full-time employment (FTE).
10. Investment outlays are financial or tangible outlays, the purpose of which is the creation of new fixed assets or the improvement (rebuilding, enlargement, reconstruction or modernization) of existing capital asset items, as well as outlays on so-called initial investments. Investment outlays are divided into outlays on fixed assets and other outlays.

Outlays on fixed assets include outlays on:

- buildings and structures (include buildings and places as well as civil engineering works), including construction and assembly works, design and cost estimate documentations,
- machinery, technical equipment and tools (including instruments, movables and endowments),
- transport equipment,
- others, i.e., detailed meliorations, costs incurred for purchasing land and second-hand fixed assets as well as livestock (basic herd), long-term plantings, interests on investment credits and investment loans for the period of investment realization (included exclusively in data expressed at current prices), except for interests not included in outlays on fixed assets by units that use International Accounting Standards (IAS) implemented since 1 Jan 2005.

Other outlays are expenditures on so-called initial investments as well as other costs connected with that investment. These outlays do not contribute to the value of fixed assets.

11. Fixed assets include components and other objects complete or ready for use with an expected usability exceeding 1 year, comprising public roads, streets and squares, together with shoulders and foundations, infrastructure, long-term plantings, land drainage, water structures, lands, livestock (basic herd) as well as since 1 Jan 2002, co-operative member's right of ownership for a living accommodation or non-residential premises (a business establishment).

Data on fixed assets do not include the value of lands classified into fixed assets since 1 Jan 1991, in accordance with the decree of the Council of Ministers, dated 12 Dec 1990 (Journal of Laws No. 90, item 529) as well as the right perpetual usufruct of land, classified into fixed assets since 1 Jan 2002, in accordance with the Accounting Act dated 29 Sept 1994 (uniform text Journal of Laws 2013, item 330, with further amendments).

12. The gross value of fixed assets is the value equal to the purchase or manufacture expenses incurred thereon, including the amount of depreciation (amortization).
13. The value of consumption of fixed assets corresponds to the value of depreciation since their entry into service.
14. The degree of fixed assets consumption is understood as the relation of the consumption value to the gross value of fixed assets, in percent.
15. Data on investment outlays and fixed assets refer to commercial maritime economy entities that employ more than 9 persons.

16. Both the financial results of maritime entities and the calculated economic relationships are presented according to the amended Accounting Act of 29 Nov 1994 (uniform text, Journal of Laws 2013, item 330, with further amendments).

Data on finance management in the enterprises refer to entities that keep accounting ledgers and employ more than 9 persons.

The selected rates and ratios are the following:

- total activity revenue rate is a relation of tax deductible costs to the total activity revenue, in percent,
- gross turnover profitability rate is a relation of the gross financial result (a gross profit or loss) to the total activity revenue, in percent,
- net turnover profitability rate is a relation of the net financial result (a net profit or loss) to the total activity revenue, in percent,
- current financial liquidity ratio is a relation of the short-term investments to short-term liabilities (excluding special funds) in percent,
- quick ratio is a relation of the short-term investments to short-term liabilities (excluding special funds) in percent.

17. The current assets include: inventories, short-term dues, short-term investments (cash, short-term securities), short-term accruals and the deferred income.

The receivables from deliveries and services belong to short-time receivables (irrespective of their maturity payment time).

18. Cargo traffic in seaports means the total weight of freight moved through the seaports in a certain period of time. The tables on cargo traffic in seaports present data on cargo traffic as a result of activities by port storage and warehousing enterprises as well as industrial and commercial entities located in the port, handling mainly their own products or commodities they purchased.

19. Information on cargo traffic in 2000-2004 are compiled out of seaport authorities data and cargo handling companies operating in the seaports. Both international and national cargo traffic is included. According to the methodology in force during those years, the weight of packaging and carriage units (i.e. containers, ro-ro units) is included in the weight of goods.

International cargo traffic is understood as the total volume of cargo subject to international trade, moved through a seaport. Both international and national cargo traffic is included. This comprises cargo discharged from or laden on ships, as part of Polis foreign trade and transit freight. International cargo traffic includes bunkering (i.e. fuel) delivered on transport ships operating within international trade.

National cargo traffic comprises:

- domestic maritime cargo traffic (cabotage) - freight by sea as part of traffic among Polish seaports,
- domestic land transport of cargo – freight from a domestic consignor to a domestic consignee, for example: coal from Silesia handled in Szczecin seaports for a consignee in Gryfino,
- fish caught by marine fishery entities, in case the fish are not subject to international trade at the moment of landing,
- bunkers laden on ships other than ships operating as part of international maritime cargo traffic (e.g. bunkers for Polish fishing ships or ships operating as part of cabotage).

20. Data on cargo, passenger and ship traffic in 2005-2016 are obtained via maritime (harbours or ports) offices from representatives of ships calling at the ports, in accordance with Directive 2009/42/EU of the European Parliament and of the Council of 6 May 2009 on statistical returns in respect of carriage

of goods and passengers by sea, Journal of Laws EC L141 of 6 May 2009 (preceded by Directive 95/64/EC of 8 Dec 1995). Methodology of that survey introduced in the time of Poland's accession to the European Union meets the Eurostat's requirements and is different from the previous ones.

21. Information on cargo traffic in 2005-2016 comprises both international and national maritime traffic. Cargo traffic in those years is reported as commodity weight including its immediate packaging but excluding the basic weight of carriage units (i.e. containers, ro-ro units).
22. General cargo means various countable finished or semi-finished products, with or without packaging, of various shapes, transported either in smaller batches or single consignments.
23. Container is a receptacle designed for the repeated transport of goods, by one or more mode of transport without intermediate reloading, fitted with devices permitting its ready handling and transfer, stackable, resistant to unfavourable transport conditions, of dimensions standardized as far as possible. Most frequently the containers 8 feet wide, 8 feet high and 10, or 20, or 30 or 40 feet long (or 8 feet x 8 feet and 6 inches). This is according to ISO, the International Organization for Standardization.
24. The category of 'containers' comprises only so-called large containers, i.e. having a length of 20 feet or more. Smaller containers (i.e. shorter than 20 feet) are classified into other general cargo.
25. TEU is a standard unit corresponding to the capacity of a 20 foot ISO container (i.e. 1 TEU = one 20 foot ISO container), used for converting various length containers and describing and comparing ships and container terminals with each other.
26. Ro-ro units are a type of general cargo, handled with the roll-on/ roll-off systems; e.g. laden or empty trucks, rail wagons or goods in shipborne port-to-port trailers (or chassis).
27. Ro-ro units are classifiable into a particular cargo group on the basis of "the most external cargo unit" criterion. For example, a container loaded onboard in a rail wagon is reported as a wagon rather than a container, with the exception of loaded/ discharged containers in shipborne port-to-port trailers/ chassis. In 2005-2009 such containers were reported as containers rather than the trailers/ chassis.
28. Transit cargo means freight from a foreign consignor, transported to a Polish seaport, to be forwarded to a foreign consignee. Transit cargo traffic is a part of international cargo traffic.

Sea-land transit refers to cargo delivered by sea to a seaport to be forwarded by land. Land-sea transit refers to cargo delivered to a seaport by land, to be forwarded by sea. Seaborne transit refers to cargo delivered to a port by sea to be reloaded (directly or indirectly) to another ship for further transportation by sea.

29. Data illustrating the role of seaports in Polish foreign trade against other modes of transportation are compiled out of an official foreign trade statistics database.

The foreign trade survey provides data on the place of origin or destination.

Poland's foreign trade data do not cover complete information on modes of transport. Only entities with the largest cargo turnover are obliged to report on modes of transport, as part of statistics of cargo traffic to/from the EU members. The obligation refers to not only domestic entities but also a large group of foreign companies included in the foreign trade of Poland. It is assumed that the type of means of transport available at the border determines the mode of transport.

Data on cargo turnover in million zloty are specified in current prices.

The reported weight is reduced by the weight of packaging and weight of transport units.

30. Data on passenger traffic refer to ports of departure and destination. Passengers (passengers who did not started/finished their voyage) onboard a ship mooring in a particular port are excluded.

31. Beginning from 2010 the maritime port survey is extended to include cruise passengers, i.e. passengers who leave a cruise ship to pay a short visit to a tourist attraction associated with a port while retaining a cabin on board to return to the ship; as well as cargo traffic by commodity groups and ports.

32. Data on ship traffic include:

- cargo-carrying ships including seaborne barges,
- passenger ships.

The following is excluded:

- miscellaneous activity ships (e.g. training ship, tug boats, icebreakers, new built vessels starting their sea trials),
- ships that provide cargo transport free of charge (e.g. fishing ships, supply ships).

Data on ship traffic in 2000-2004 include international traffic only. In 2000, ports of Szczecin, Police and Stepnica were reported collectively as a sum thereof.

Data on ship traffic in 2005-2016 refer to cargo-carrying ships or ships used for transport purposes. In principle ships of gross tonnage (GT) below 100 are excluded. Such data do not comprise cargo or passengers on board those ships.

33. Gross tonnage (GT) is a measure of total capacity of closed spaces on board, inside the hull and superstructures.

34. Net tonnage (NT) is a measure of the useful capacity of a ship, i.e. closed spaces designed for cargo and passenger transport, included into gross tonnage.

35. Deadweight tonnage (DWT) refers to a load of ship when loaded down to its summer load line in sea water. DWT means the difference in tonnes between the displacement of a ship on summer load – line in water with a specific gravity of 1.025 and the total weight of the ship, i.e. the displacement in tonnes of a ship without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and drinking water in the tanks, usable supplies as well as passengers, crew and their possessions.

36. Data on sea cargo-carrying fleet refer to ships of Polish sole or joint property, whatever flag they hoist.

37. Data on maritime transport with sea fleet include cargo and passengers carried as part of international shipping, finished in the reporting year, with the own or chartered ships under Polish or foreign flags, operated by Polish ship-owners or operators. No information on operators who moved their head offices abroad is included.

38. Liner shipping refers to transport performed by liner ships navigating within a fixed and official schedule, on fixed itineraries, and calling at ports advertised in the schedules.

39. Tramping refers to voyages by cargo-carrying ships navigating without any schedule, and according to the current transportation needs.

40. Short sea shipping refers to the Baltic and European service, while deep sea shipping refers to oceanic service;

- Baltic service refers to seaborne transport on the routes among Baltic ports, up to the Kristiansund (Norway) – Skagen (Denmark),
- European service refers to seaborne transport on the routes among European seaports (with the exception of the Baltic Sea Region), Asian ports of the Black Sea and the Mediterranean Sea, as well as North Africa seaports up to and including Casablanca.
- Ocean service refers to seaborne transport on the routes beyond the Baltic and Europe.

41. Polish foreign trade cargo under an entity's own management refers to cargo being under Polish exporters' or importers' management. Cargo under foreign management refers to cargo managed by foreign exporters or importers.
42. Data on maritime coastal shipping refer to passenger transport as part of national and coastal sea voyages, finished in the reporting year, performed with own or chartered ships under Polish or foreign flags, operated by Polish ship-owners or operators.
43. Data on ship completions and order books refer to maritime merchant ships of gross tonnage (GT) 100 or larger.
44. Data on shipbuilding and order books as well as data on ship repairs and repair order books (under the OECD methodology) do not refer to warships.
45. Data on shipbuilding, order books as well as data on ship repairs and repair order books are obtained from Ship Design and Research Centre, Gdańsk.
46. Data on shipbuilding are supplemented with information provided by Association of Polish Maritime Industries Forum Okretowe.
47. Sea merchant ship is a vessel designed or used for a business activity, and in particular for the carriage of goods, transport of passengers, marine fisheries or acquisition of other sea resources, exploration of minerals from the sea bed and other deposits under the sea bed.
48. According to the current Sea Fisheries Act of 19 Dec (Journal of Laws, item 222 of 17 Feb 2015), marine fisheries shall be understood as the commercial, recreational fisheries, fishing for research and development purposes, educational fishing, fish restocking, farming of marine organisms, the introduction of alien species and translocation of locally absent species in sea areas of the Republic of Poland. This Act shall comprehensively regulate the issues of aquaculture, requirements for fishing ships and their owners, satisfying the EU recommendations.
49. Data on fishing fleet, the volume of caught fish and other marine species, are compiled out of information from National Marine Fisheries Institute.
50. Deep-sea trawler is a fishing ship adopted for catching of demersal fishes using bottom or pelagic nets pulled by the ship.
51. Fishing cutter is a fishing ship with a continuous deck of a total length of over 15 m and no more than 30 m, while the power of the main propeller does not exceed 611 kW.
52. Fishing boat is a fishing ship of a length not exceeding 15 m.
53. The condition of the deep-sea, cutter and boat fleet is presented according to the current classification used by National Marine Fisheries Institute.
54. Freshwater fishes live their whole life in running or standing fresh waters. The category of freshwater fishes caught in the Baltic Sea including its coastal waters (i.e. Vistula Lagoon, Pomeranian Bay) covers: vimba fishes, sabrefishes, white breams, breams, burbot, perch, roaches, blue breams, pike-perches, wels catfishes, smelts, pikes, and eel pouts. Diadromous fishes change their habitat once or more than once in their lifetime. In most cases it implies the change from marine to inland waters or vice versa. The category of diadromous fishes covers: salmon, rainbow trout, common whitefish, trout and eels. Flatfishes comprise representatives of the family Pleuronectidae i.e. plaice, flounder, turbot, as well as halibut and long rough dab. The halibut and dab are caught outside the Baltic Sea.
55. Information on imports and exports volume was compiled out of INTRASTAT declaration according to the Combined Nomenclature (CN). From 1 Jan 2006 onwards this is provided with complementary data on fish purchased/sold directly "from the ship", collected by Fisheries Monitoring Centre at the Department of Fisheries, Ministry of Agriculture and Rural Development.

56. Research and development (scientific research and experimental development – R&D) refers to systematically conducted creative work, undertaken in order to increase knowledge including the knowledge of humankind, culture and society, as well as to find how to utilize that knowledge.
57. Expenditures on research and development include:
- internal expenditures, including the value of research and development works of a given entity, carried out by their own research facilities regardless of their financial resources. Internal expenditures include current expenditures borne on basic research, applied scientific, industrial research and development as well as capital expenditures on fixed assets connected with R&D,
 - external expenditures, including the value of research and development works of a given entity, purchased from other (national or foreign) entities.
58. In the EU tourism statistics, a coastal area is a local area units (gminas) that has a sea border or more than 50% of its area is located at the distance of 10 km from the sea. In addition rural gminas of Słupsk, Główny, Gniewino, Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie, the urban gmina of Koszalin and a mixed urban-rural gmina of Sianów are regarded as seaside ones as agreed with Eurostat. Despite Szczecin is not mentioned in the EU list of coastal regions, it has been added to this publication owing to its location at internal marine waters and its close linkages to the sea.
- The rural gminas of Cedry Wielkie in the Pomorskie voivodeship and Braniewo in the Warmińsko-mazurskie voivodeship are not mentioned in the tables since they lacked accommodation facilities in the analysed period.
59. The survey on tourist accommodation establishments single out the following types of establishments surveyed by the Central Statistical Office: hotel, motel, boarding house, (for example an uncategorized establishment functioning as a hotel, motel or boarding house) similar establishment, excursion hostel, shelter, youth hostel, school youth hostel, holiday centre, holiday youth centre, training-recreational centre, creative arts centre, of tourist cottages, camping site, tent camp site, hostel, health resort, rooms for guests, agro-tourism lodging, other not classified establishments (establishments, which function as tourist accommodation establishments, in the period of not being fully used according to their own purpose, these include among others dormitories, boarding schools, sport and recreational centres, etc.).
60. Data concerning the number of accommodation places and establishments cover all establishments open on 31 July and establishments closed on 31 July, but open on other days of the surveyed month. The maximum number of places has been assumed for them; the number of days of establishment activity does not include breaks between batches of tourists caused by repairs, disinfection, etc. An active establishment is understood as an establishment which was accessible to tourists, at least in part (regardless of its actual occupancy), during the surveyed period.
61. The number of tourists accommodated is the number of persons (tourists), who began their stay in an establishment in a given month (i.e. who checked in). The persons staying in the establishment at the turn of two months will only be included in the survey once, (i.e. at the time of their registration).
62. New Cronos, a Eurostat database was used to compile statistics concerning the European Union. Data on Russian Baltic ports, received from www.pasp.ru website cover the periods of 2000-2005 and 2014-2015. Statistics on subsequent years are compiled out of the aforementioned publication by the University of Turku. As far as the Baltic Sea Region (BSR) is concerned, the ports of Germany, Denmark and Sweden located along the Baltic coastline are also included. The Baltic ports of Denmark are selected on the basis of "Baltic Port List" by the University of Turku (eds. 2006-2013). This may affect comparability with documents classifying all Danish ports as the Baltic ones.
63. This paper refers also to short-sea shipping as the crucial factor in the marine policy of the European Union. Short sea shipping (SSS) is the maritime transport of goods over relatively short distances, as opposed to the intercontinental cross-ocean deep sea shipping. In the context of European Union

(EU) transport statistics it is defined as maritime transport of goods between ports in the EU member states (sometimes also including candidate countries and EFTA countries) on one hand, and ports situated in geographical Europe, on the Mediterranean and Black Seas on the other hand, i.e. ports in:

- EU member states,
- EEA countries (Iceland and Norway),
- candidate countries as of the end of 2015 (Albania, Montenegro and Turkey),
- the Baltic Sea area (Russia),
- the Mediterranean Sea area (Algeria, Bosnia–Herzegovina, Egypt, Israel, Lebanon, Libya, Morocco, Occupied Palestinian territory, Syria, and Tunisia),
- the Black Sea area (Georgia, Moldova, Russia and Ukraine).

This definition is derived from Commission Communication COM (1999) 317 final of June 1999 on the development of SSS in Europe.

64. The scope of information on the world maritime economy results from availability of international maritime statistics such as Lloyd's Register of Shipping, FAO or UNCTAD. Sources are mentioned under respective tables.
65. Eurostat and the European Commission¹ define a main ports as a statistical port that recorded no less than 200,000 passenger movements during a year, or handled more than one million tonnes of goods.
66. Data on world merchant fleet refer to ships for transportation purposes (freight or passenger carriers) as well as ships of miscellaneous activities (i.e. offshore, fishing). Statistics on fleets, ships disposals and losses comprise self-propelled vessels of gross tonnage (GT) not less than 100. World shipbuilding statistics cover all types of merchant fleet vessels of gross tonnage (GT) 100 or larger.
67. Data on marine world catches come from a database by FAO, and they refer to marine, diadromous and freshwater fishes, marine invertebrates (molluscs, crustaceans) and other minor aquatic animals living in sea waters.
68. Time series are presented according to the availability of particular data.
69. Due to the rounding of data, in some cases sums of components may slightly differ from the amount given in the item "total".