

## Gospodarska morska w Polsce w 2015 r.

W 2015 r. w morskiej i przybrzeżnej flocie transportowej odnotowano spadek liczby statków. Morską flotą transportową polscy przewoźnicy przetransportowali więcej ładunków niż w 2014 r., natomiast przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej uległy zmniejszeniu.

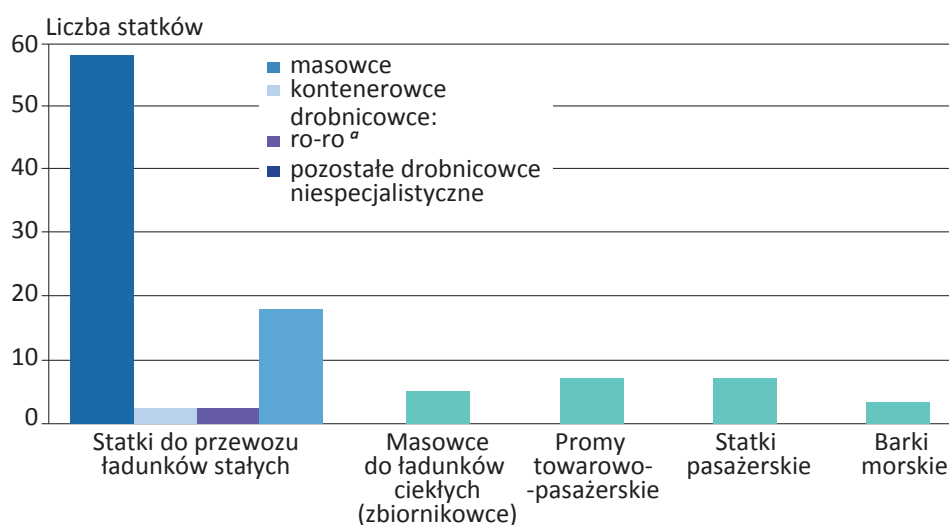
Po raz kolejny, począwszy od 2012 r., w portach morskich odnotowano wzrost obrotów ładunkowych. W portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej zwiększyły się obroty ładunkowe w Gdańsku i Szczecinie, natomiast spadły – w Gdyni i Świnoujściu. Mniejsze niż w 2014 r. były obroty ładunków tranzytowych. Ruch pasażerów w portach morskich był wyższy niż przed rokiem.

Od 2012 r. zauważalny jest niewielki wzrost liczby jednostek w polskiej flocie rybackiej, natomiast liczba trawlerów dalekomorskich pozostała na niezmiennym poziomie. W 2015 r. połowy ryb i innych organizmów morskich były większe niż przed rokiem.

### 1. Żegluga morska i przybrzeżna

**Morska flota transportowa** polskich armatorów i operatorów na koniec 2015 r. liczyła 102 statki (stanowiące polską własność lub współwłasność) o łącznej nośności 2514,7 tys. ton i pojemności brutto GT 1778,3 tys. (w 2014 r. – 104 statki o łącznej nośności 2721,0 tys. ton i pojemności brutto GT 1894,0 tys.).

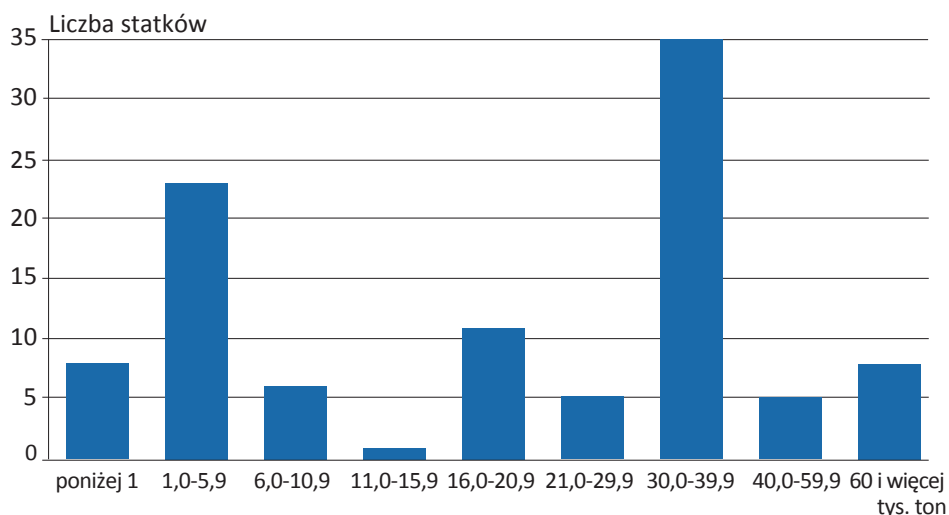
Wykres 1. Morska flota transportowa w 2015 r.  
Stan w dniu 31 XII



<sup>a</sup> Z wyłączeniem promów.

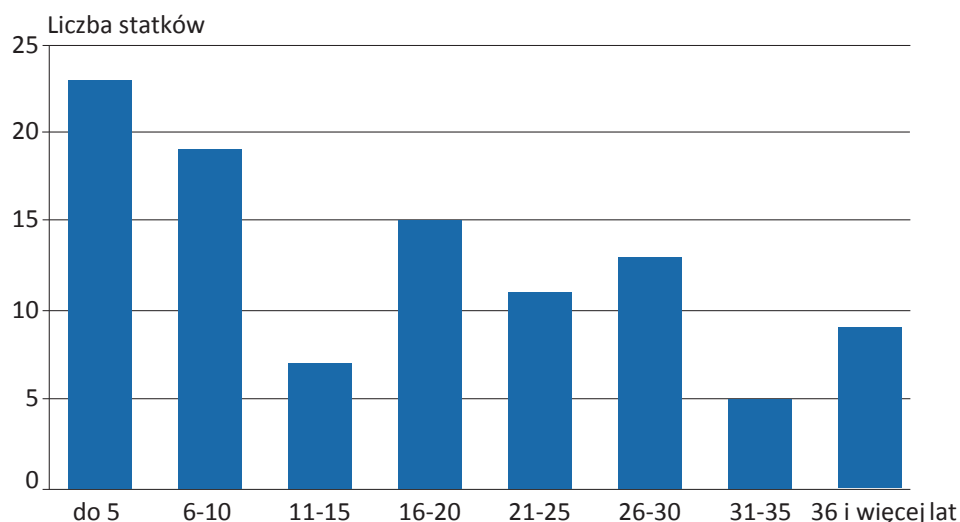
W 2015 r., w porównaniu z rokiem poprzednim, przybyło 5 statków o łącznej nośności 4,3 tys. ton i pojemności brutto GT 3,0 tys., ubyło natomiast 7 statków o nośności wynoszącej 210,6 tys. ton i pojemności brutto GT 145,8 tys. (dodatkowe zmiany parametrów statków to efekt przeklasyfikowań). Na koniec 2015 r. pod polską banderą pływało 25 statków o łącznej nośności 40,2 tys. ton i pojemności brutto GT 31,3 tys. Statki polskiej bandery stanowiły 24,5% ogólnej liczby jednostek morskiej floty transportowej oraz 1,6% nośności i 1,8% pojemności brutto.

Wykres 2. Rozkład nośności (DWT) statków morskiej floty transportowej w 2015 r. Stan w dniu 31 XII



Średni wiek statku wyniósł 16,9 lat (dla statków pływających pod polską banderą – 32,6 lat, natomiast dla statków pływających pod banderą obcą – 11,8 lat).

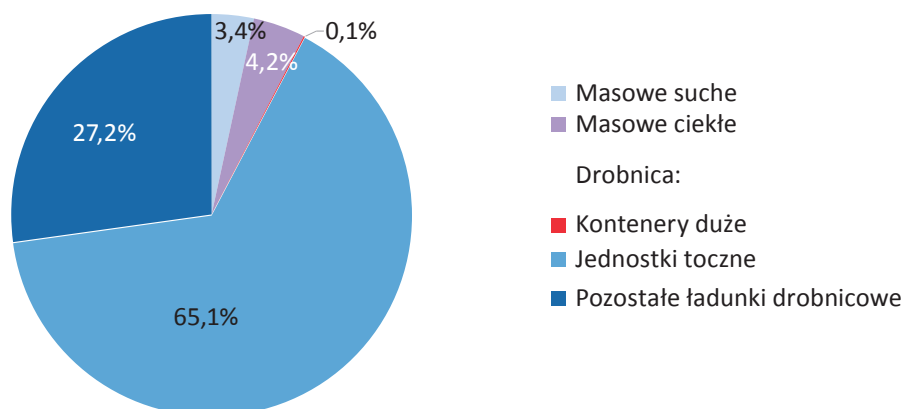
Wykres 3. Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej w 2015 r. Stan w dniu 31 XII



Morską flotą transportową w 2015 r. polscy przewoźnicy **przewieźli** 6963,2 tys. ton **ładunków** (wzrost o 2,7% w porównaniu do 2014 r.), wykonując pracę przewozową 12,7 mld tonokilometrów (spadek o 6,5%).

W 2015 r. w strukturze przewiezionych ładunków dominowały ładunki drobnicowe, w tym jednostki toczne (65,1%) oraz pozostałe ładunki drobnicowe (27,2%).

Wykres 4. Struktura przewozów morską flotą transportową według grup ładunkowych w 2015 r.



W żegludze regularnej przewieziono 6212,5 tys. ton ładunków (w tym 90,4% promami w zasięgu bałtyckim), tj. o 4,6% więcej niż w 2014 r., natomiast w żegludze nieregularnej – 750,6 tys. ton ładunków, tj. o 10,5% mniej.

W relacji pomiędzy portami obcymi i polskimi przewieziono 5800,4 tys. ton ładunków (wzrost o 0,2% w porównaniu z 2014 r.), z tego wywóz z portów polskich do portów zagranicznych stanowił 50,7% (spadek w skali roku o 6,8%), a przywóz – 49,3% (wzrost o 8,5%). Pomiędzy portami obcymi przewieziono 1044,1 tys. ton ładunków, tj. o 16,0% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim, natomiast pomiędzy portami polskimi – 83,1 tys. ton, tj. o 7,5% mniej.

Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego dokonane przez polskich przewoźników morskich w 2015 r. stanowiły 17,3% przewozów ładunków ogółem żeglugą morską i wyniosły 1203,6 tys. ton (o 17,5% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim).

W 2015 r. morską flotą transportową polscy armatorzy i operatorzy **przewieźli** w komunikacji międzynarodowej 593,0 tys. **pasażerów** (spadek o 3,0% w porównaniu z 2014 r.), ponadto promami przewieziono 233,2 tys. kierowców samochodów ciężarowych (wzrost o 4,9% wobec roku poprzedniego).

Praca przewozowa ogółem w rejsach międzynarodowych w 2015 r. wyniosła 138,8 mln pasażerokilometrów (mniej o 6,2% niż przed rokiem), natomiast praca przewozowa dotycząca kierowców samochodów ciężarowych przewiezionych promami wyniosła 43,9 mln pasażerokilometrów (o 6,7% więcej niż przed rokiem).

**Morska przybrzeżna flota transportowa** na koniec 2015 r. liczyła 24 statki (o 2 mniej w stosunku do 2014 r.) o łącznej nośności 2,1 tys. ton i pojemności brutto GT 5,2 tys. Wszystkie statki morskiej przybrzeżnej floty transportowej pływały pod banderą polską. Średni wiek statku wyniósł 42,0 lata.

W 2015 r. w morskiej przybrzeżnej flocie eksploatowano 4 statki dzierżawione od armatorów zagranicznych o łącznej nośności 6,2 tys. ton i pojemności brutto GT 3,2 tys. Średni wiek statku wyniósł 36,0 lat.

Statkami pasażerskimi morskiej przybrzeżnej floty transportowej w komunikacji pomiędzy portami polskimi w 2015 r. przewieziono 247,2 tys. pasażerów (o 54,3% mniej niż w poprzednim roku), a praca przewozowa wyniosła 5254,6 tys. pasażerokilometrów i była mniejsza o 7,3% w porównaniu do 2014 r. Ponadto po raz pierwszy pozyskano informację na temat przewozów wewnątrzportowych pasażerów i w 2015 r. wyniosły one 418,2 tys. osób, a średnia odległość przewozu jednego pasażera stanowiła 5,4 km.

**Stan załóg morskiej i przybrzeżnej floty transportowej** na koniec 2015 r. liczył 2043 osoby (o 3,5% mniej niż w roku poprzednim), z tego w morskiej flocie transportowej – 1942 osoby (spadek o 3,4%), a w morskiej flocie przybrzeżnej – 101 osób (spadek o 4,7%).

## 2. Przemysł stoczniowy

W Polsce w 2014 r. działało 5,2 tys. podmiotów zajmujących się produkcją i naprawą statków i łodzi oraz pozostałą działalnością stoczniową; najwięcej ich znajdowało się w województwie pomorskim – 3,5 tys., natomiast w województwie zachodniopomorskim – 1,3 tys. Liczba pracujących w tych podmiotach wynosiła 32,3 tys. (w tym w województwie pomorskim – 16,3 tys., a w województwie zachodniopomorskim – 8,0 tys.).

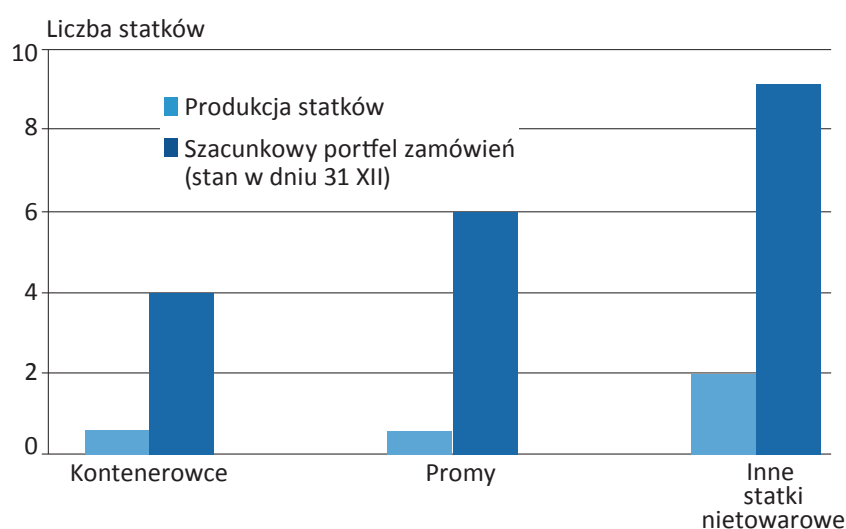
W 2015 r. **wyprodukowano** 4 jednostki pływające, tj. o połowę mniej niż przed rokiem. Pojemność brutto (GT) tych statków wyniosła 11,4 tys. i była mniejsza o 55,3%. Zbudowano 1 kontenerowiec, 1 prom i 2 inne statki nietowarowe.

Miernik produktywności stoczni, tj. skompensowana pojemność rejestrowa brutto statków zbudowanych w 2015 r. wyniosła 22,0 tys. CGT (o 53,2% mniej niż w 2014 r.).

**Portfel zamówień** liczył tyle samo jednostek co w roku poprzednim, natomiast wzrost odnotowano w pojemności brutto GT – o 9,3% oraz skompensowanej pojemności brutto CGT – o 1,2%. Największy udział w całkowitej liczbie jednostek zamówionych w polskich stoczniach stanowiły inne statki nietowarowe (47,4%).

Liczba **jednostek wyremontowanych** w polskich stoczniach w 2015 r. wyniosła 610 sztuk (o 1,8% więcej niż w 2014 r.), o łącznym tonażu 5,2 mln BRT (o 5,5% mniejszym). Portfel zamówień na remonty wyniósł 39 jednostek (spadek o 42,6% w porównaniu z 2014 r.) o łącznym tonażu 0,7 mln BRT (o 56,3% mniejszym).

Wykres 5. Produkcja statków i portfel zamówień w 2015 r. <sup>a</sup>



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

Źródło: materiały Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.

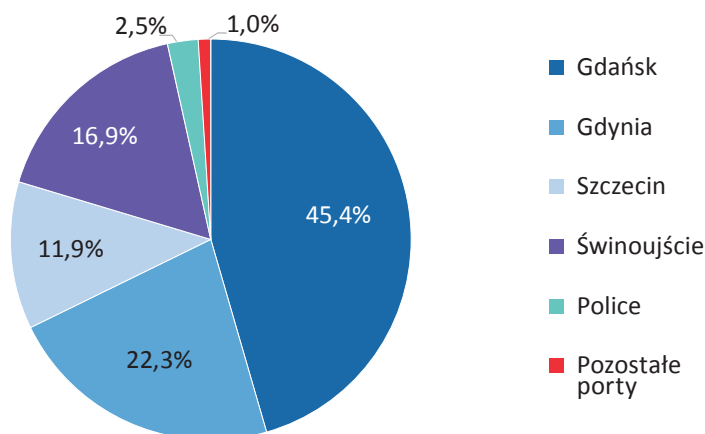
W 2014 r. wyprodukowano 630 sztuk łodzi żeglugowych, wypoczynkowych lub sportowych, pełnomorskich (w tym 537 sztuk w województwie zachodniopomorskim), 999 sztuk – motorówek wypoczynkowych lub sportowych, pełnomorskich (w tym 834 sztuk w województwie podlaskim), 22 sztuki – kadłubów statków pełnomorskich (w tym 17 sztuk w województwie pomorskim).

### 3. Porty morskie

**Obroty ładunkowe** w portach morskich w 2015 r. wyniosły 69,7 mln ton, tj. o 1,4% więcej niż w 2014 r., z czego obroty w porcie Gdańsk stanowiły 45,4%, Gdynia – 22,3%, Świnoujście – 16,9%, Szczecin – 11,9%, Police – 2,5%, a w pozostałych portach – 1,0%.

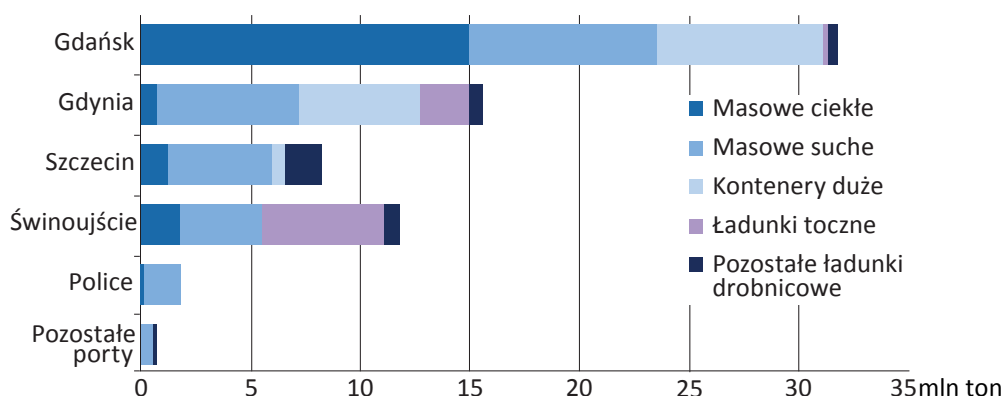
Wzrost obrotów odnotowano w następujących portach: Stepnica – 4-krotny, Darłowo – prawie 3-krotny, Gdańsk – o 10,3%, Szczecin – o 1,6%. Spadek obrotów ładunkowych w porównaniu z rokiem poprzednim wystąpił w Ustce – o 87,0%, Elblągu – o 42,5%, Kołobrzegu – o 23,4%, Gdyni – o 8,5%, Świnoujściu – o 5,6% i Policach – o 1,5%.

Wykres 6. Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich w 2015 r.



W strukturze obrotów ładunkowych największy udział miały ładunki masowe suche – 37,1% (w tym węgiel i koks – 11,7%), ładunki masowe ciekłe – 27,1% (w tym ropa naftowa i produkty z ropy naftowej – 24,0%) oraz ładunki w kontenerach dużych – 19,5%. W porównaniu z rokiem poprzednim wzrost obrotów odnotowano w następujących grupach ładunkowych: masowe ciekłe – o 18,0%, toczne samobieżne – o 11,3%, pozostałe ładunki drobnicowe – o 2,4%. Spadek nastąpił w obrotach kontenerów dużych – o 12,0%, tocznych niesamobieżnych – o 4,0% oraz w ładunkach masowych suchych – o 2,9%.

Wykres 7. Struktura obrotów ładunkowych według grup ładunkowych w 2015 r.



W 2015 r. **krajowy obrót morski** wyniósł 1,3 mln ton (o 74,1% więcej niż w roku poprzednim) i stanowił 1,8% obrotów ogółem.

**W międzynarodowym obrocie morskim** przeładowano łącznie 68,5 mln ton ładunków (98,2% obrotów ogółem), tj. o 0,7% więcej niż w 2014 r. Promami przetransportowano 10,2% ładunków międzynarodowego obrotu morskiego, z tego w relacji z portem w Świnoujściu przewieziono 73,8% ładunków transportowanych promami, Gdyni – odpowiednio 24,0% oraz Gdańsku – 2,2%. Większość promowych przewozów ładunków zrealizowano w relacji ze szwedzkimi portami Trelleborg (38,0%), Ystad (35,8%) oraz Karlskrona (23,9%).

W 2015 r. w ruchu międzynarodowym udział w łącznych obrotach ładunkowych polskich portów przedstawiał się następująco: z krajami europejskimi 74,8% międzynarodowych obrotów (w tym z krajami Unii Europejskiej – 55,1%), Azją – 10,4%, Afryką – 8,1%, Ameryką Środkową i Południową – 3,8%, Ameryką Północną – 2,3%.

W 2015 r. udział ładunków przywożonych z zagranicy w obrotach międzynarodowych osiągnął poziom 57,3%, a udział ładunków wywożonych – 42,7%. Najwięcej ładunków przywieziono z Rosji (25,1%), Szwecji (11,6%), Niemiec (8,4%) i Norwegii (6,1%), natomiast wywieziono – do Szwecji (16,9%), Niemiec (14,9%), Holandii (14,3%) i Wielkiej Brytanii (6,7%).

**Obrót ładunków tranzytowych** w 2015 r. wyniósł 10,4 mln ton i zmniejszył się w porównaniu z rokiem poprzednim o 19,2%. Najwięcej ładunków tranzytowych przeładowano w portach: Gdańsk (67,7%), Świnoujście (20,6%) oraz Szczecin (8,9%). Spadek ładunków tranzytowych odnotowano w Szczecinie (o 40,4%), Świnoujściu (o 25,8%) i Gdańsku (o 14,6%), natomiast wzrost – w porcie Gdynia (o 36,4%). Przywóz ładunków tranzytowych zmalał o 17,6% w porównaniu z 2014 r., a wywóz – o 21,8%.

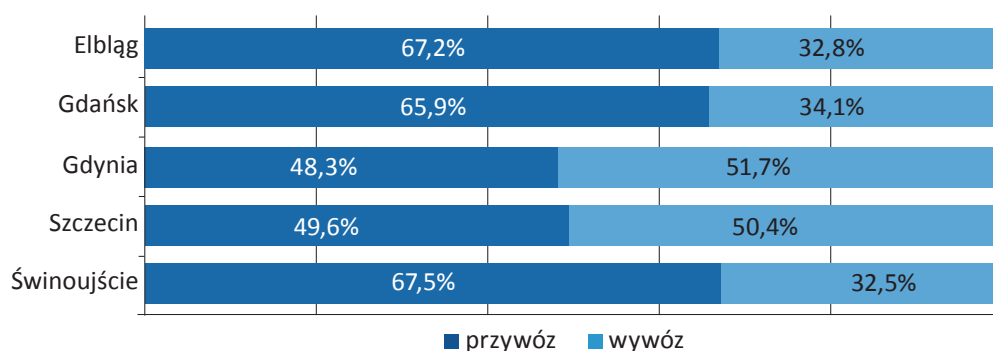
Największą część ładunków tranzytowych stanowiły kontenery duże (42,5%) oraz ładunki masowe ciekłe (25,8%, w tym ropa naftowa – 25,5%) oraz ładunki masowe suche (12,8%, w tym węgiel i koks – 5,2% oraz rudy i złom – 4,9%).

Największy spadek odnotowano w obrotach tranzytowych następujących grup ładunkowych: produkty rolnicze (o 94,4%), węgiel i koks (o 51,4%), kontenery duże (o 23,1%). Natomiast największy wzrost przeładunku ładunków tranzytowych w porównaniu z rokiem poprzednim dotyczył innych suchych ładunków masowych (o 56,3%), innych ładunków drobnicowych (o 45,6%) oraz wyrobów z żelaza i stali (o 22,9%).

Tranzyt morsko-lądowy w 2015 r. stanowił 42,3% obrotu ładunków tranzytowych (spadek o 11,5% w porównaniu z rokiem poprzednim), tranzyt lądowo-morski – 14,7% (spadek o 3,9%), tranzyt morski – 42,9% (spadek o 29,0%).

W transzycie morsko-lądowym i lądowo-morskim głównymi krajami tranzytującymi były: Niemcy (49,7%), Czechy (19,1%), Słowacja (12,9%), Rosja (5,5%), Austria (2,7%), Węgry (2,4%). Spośród głównych krajów tranzytujących odnotowano w skali roku spadek obrotów ze Słowacją (o 37,3%), Czechami (o 15,9%), Austrią (o 14,7%) i Węgrami (o 13,6%), natomiast wzrost – z Rosją (o 61,3%) i Niemcami (o 22,7%).

Wykres 8. Struktura obrotu ładunków tranzytowych według portów morskich w 2015 r.

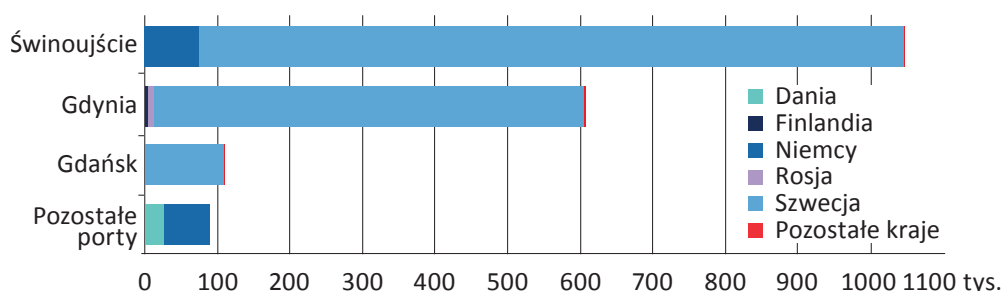


W 2015 r. w polskich portach **rozpoczęło lub zakończyło podróż morską na statkach** 2421,5 tys. **pasażerów**, tj. o 8,9% więcej niż w 2014 r. Statkami w ruchu krajowym pływało 570,0 tys. osób (23,5%), a w ruchu międzynarodowym – 1851,5 tys. pasażerów (76,5%).

Na żeglugę promową przypadło 85,3% pasażerów pływających w ruchu międzynarodowym w relacji z polskimi portami morskimi (wobec 66,6% w 2014 r.). W porcie w Świnoujściu rozpoczęło lub zakończyło podróż morską 55,2% pasażerów promów, w Gdyni – 38,0%, a w Gdańsku – 6,8%. Przewozy promowe zrealizowano w relacji z następującymi szwedzkimi portami: Karlskrona (38,0%), Ystad (34,9%), Trelleborg (20,3%) i Nynäshamn (6,8%).

Do polskich portów morskich przyłynęło na wycieczkowcach w celach turystycznych 89,5 tys. osób (o 23,2% mniej niż rok wcześniej), które po zwiedzeniu atrakcji turystycznych w porcie lub okolicy, kontynuowały swoją zagraniczną podróż. Większość tych pasażerów odwiedziła Gdynię (78,4%), a także Gdańsk (11,4%) oraz Szczecin (6,2%).

Wykres 9. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich według miejsca rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2015 r.



Do polskich portów w 2015 r. **zawinęło** 18,2 tys. **statków** (o 4,9% więcej niż w 2014 r.) o pojemności brutto GT 194,2 mln (o 1,9% większej niż rok wcześniej) i nośności 137,7 mln ton (o 2,9% większej).

W porównaniu z 2014 r. zmniejszyła się średnia wielkość statków: pojemność brutto – o 2,9%, pojemność netto – o 5,1%, nośność statków – o 1,9%.

Większość statków stanowiły drobnicowce niespecjalistyczne (7,6 tys. statków o pojemności brutto GT 122,0 mln i nośności 42,9 mln ton), statki pasażerskie (4,5 tys. statków o pojemności brutto GT 5,0 mln i nośności 1,6 mln ton), w tym 223 wycieczkowce o pojemności brutto 3,3 mln i nośności 1,2 mln ton), statki do przewozu ładunków masowych ciekłych (2,2 tys. statków o pojemności brutto 16,5 mln i nośności 26,6 mln ton), statki do transportu ładunków masowych suchych (1,9 tys. statków o pojemności brutto 19,7 mln i nośności 32,9 mln ton).

Najwięcej statków przyływających do polskich portów to statki, których przewoźnik pochodził z Polski (7,7 tys. statków o pojemności brutto 67,1 mln i nośności 20,8 mln ton), Niemiec (3,1 tys. statków o pojemności brutto GT 23,4 mln i nośności 15,6 mln ton), Szwecji (1,3 tys. statków o pojemności brutto 31,3 mln i nośności 8,8 mln ton), Danii (1,2 tys. statków o pojemności brutto 22,2 mln i nośności 25,2 mln ton) oraz Norwegii (1,2 tys. statków o pojemności brutto 6,7 mln i nośności 8,0 mln ton).

W 2015 r. w ruchu międzynarodowym pływało 76,1% statków, które zawinęły do polskich portów, a ich pojemność brutto stanowiła 97,5% pojemności brutto statków wchodzących do polskich portów (pojemność netto i nośność – odpowiednio 97,4% oraz 96,2%).

#### 4. Rybołówstwo morskie

**Polska flota rybacka** w 2015 r. liczyła 875 jednostek (o 0,2% więcej niż w 2014 r.) o łącznej pojemności brutto GT wynoszącej 34,2 tys. (o 0,5% więcej niż w 2014 r.) oraz o mocy 81,5 tys. kW (na poziomie sprzed roku).

Podobnie jak w 2014 r. w polskiej flocie rybackiej eksploatowano 3 trawlerzy dalekomorskie, a ich łączna pojemność brutto GT wyniosła 17,3 tys. i nie uległa zmianie w stosunku do roku poprzedniego. Portem macierzystym dla wszystkich trawlerów dalekomorskich pozostaje Gdynia. Polską flotę rybacką w 2015 r. tworzyło, podobnie jak rok wcześniej, 139 kutrów o pojemności brutto GT 12,5 tys. (o 1,3% większej w stosunku do 2014 r.) i niezmienionej w skali roku mocy wynoszącej 36,2 tys. kW.

Liczebność floty łodziowej na koniec 2015 r. wyniosła 733 jednostki (o 0,3% więcej niż w 2014 r.) o łącznej pojemności brutto GT 4,5 tys. (o 0,4% większej) i mocy 30,7 tys. kW (na poziomie podobnym jak przed rokiem). Łodzie rybackie stacjonowały we wszystkich województwach nadmorskich: pomorskim (47,9% łącznie ogółem), zachodniopomorskim (43,5%) i warmińsko-mazurskim (8,6%).

**Połowry ryb i innych organizmów morskich** w 2015 r. wyniosły 187,0 tys. ton i były o 9,7% wyższe niż przed rokiem. Z łowisk bałtyckich pozyskano 134,7 tys. ton ryb (72,0% połowów ogółem), czyli o 13,7% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim. Połowry dalekomorskie, które osiągnęły poziom 52,3 tys. ton w 2015 r., wzrosły o 0,5% w porównaniu z 2014 r. Realizowano je na łowiskach Atlantyku Południowo-Wschodniego (22,1% połowów ogółem), Atlantyku Północno-Wschodniego (3,4% połowów ogółem) oraz Środkowo-Wschodniego (2,4% połowów ogółem).

Połowry na tych akwenach wzrosły w porównaniu z rokiem poprzednim odpowiednio – dla Atlantyku Południowo-Wschodniego – o 63,6%, a dla Atlantyku Północno-Wschodniego – o 0,3%. Spadek (o 77,4%) odnotowano w połowach uzyskanych z łowisk Atlantyku Środkowo-Wschodniego. W porównaniu z rokiem poprzednim zaprzestano natomiast aktywności połowowej na Atlantyku Północno-Zachodnim.

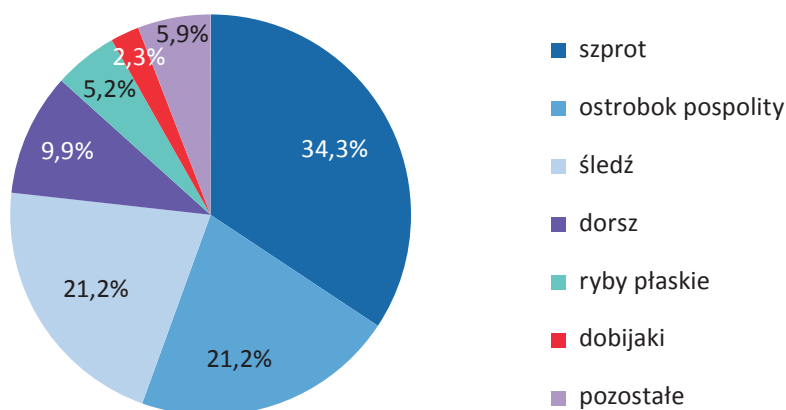
W 2015 r. połowry ryb morskich osiągnęły poziom 184,1 tys. ton (o 10,0% więcej niż w 2014 r.) i stanowiły 98,4% połowów ogółem. Połowry ryb słodkowodnych wyniosły 3,0 tys. ton i były o 4,6% mniejsze niż przed rokiem.

W strukturze gatunkowej połowów, podobnie jak w roku poprzednim, dominowały szproty poławiane wyłącznie na Morzu Bałtyckim. W 2015 r. złowiono 64,2 tys. ton tej ryby, co stanowiło 34,3% wielkości polskich połowów ogółem. Połowry szprota wzrosły o 9,6% w porównaniu do uzyskanych w roku poprzednim. Kolejnymi znaczącymi gatunkami w strukturze polskich połowów ogółem były śledzie i ostroboki, których udział wyniósł po 21,2%. Śledź pozyskiwany był wyłącznie z łowisk bałtyckich i złowiono go 39,7 tys. ton. (o 41,1% więcej niż przed rokiem). W 2015 r. złowiono łącznie 39,7 tys. ton ostroboka pochodzącego z łowisk Atlantyku Środkowo- i Południowo-Wschodniego (wzrost o 13,6% w porównaniu z 2014 r.).

Połowy ryb płaskich w 2015 r. wyniosły 9,6 tys. ton, tj. o 24,6% mniej w stosunku do roku poprzedniego, a ich udział w polskich połowach ogółem zmniejszył się o 2,3 p. proc. do 5,2%. Podobnie jak przed rokiem większość, tj. 99,7% pozyskanych ryb płaskich pochodziło z Morza Bałtyckiego.

W skład ryb poławianych na Bałtyku i zalewach wchodzi również gatunki typowe dla wód słodkich i słonawych, których połowy w 2015 r. wyniosły 3,0 tys. ton. Stanowiły one 1,6% połowów ogółem i były o 4,6% niższe od uzyskanych w poprzednim roku. W grupie tej dominowały okonie – 0,9 tys. ton (29,8% połowów zalewowych), płocie (29,3%) i leszcze (26,4%).

Wykres 10. Struktura połowów ryb i innych organizmów morskich w 2015 r.



Źródło: materiały Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. Dane wstępne.

Opracowanie merytoryczne:

**Urząd Statystyczny  
w Szczecinie  
dr Dominik Rozkrut  
Tel: 91 459 77 00**

Rozpowszechnianie:

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

Obszar tematyczny *Transport, gospodarka morska, żegluga:*

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



## TABLICE

Tablica 1. MORSKA FLOTA TRANSPORTOWA <sup>a</sup> W 2015 R.  
Stan w dniu 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE a – liczba statków b – nośność (DWT) w tys. ton c – pojemność brutto (GT) w tys.	Ogółem	W tym				Średni wiek statku w latach	
		statki do przewozu ładunków stałych	zbiornikowce	promy	statki pasażerskie		
<b>OGÓŁEM</b>	<b>a</b>	<b>102</b>	<b>80</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>16,9</b>
	<b>b</b>	<b>2514,7</b>	<b>2451,9</b>	<b>20,5</b>	<b>39,0</b>	<b>0,3</b>	<b>x</b>
	<b>c</b>	<b>1778,3</b>	<b>1592,2</b>	<b>14,9</b>	<b>168,1</b>	<b>1,6</b>	<b>x</b>
Statki pływające pod banderą polską	a	25	11	4	–	7	32,6
	b	40,2	32,3	4,6	–	0,3	x
	c	31,3	24,8	3,4	–	1,6	x
Statki pływające pod banderą obcą	a	77	69	1	7	–	11,8
	b	2474,4	2419,6	15,9	39,0	–	x
	c	1747,0	1567,4	11,5	168,1	–	x

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

Tablica 2. MORSKA FLOTA TRANSPORTOWA <sup>a</sup> WEDŁUG BANDER W 2015 R.  
Stan w dniu 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	Ogółem	W tym kraj bandery				
		Bahamy	Cypr	Liberia	Malta	Polska
<b>Liczba statków</b>	<b>102</b>	<b>37</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>25</b>
Nośność (DWT) w tys. ton	2514,7	1283,8	500,3	491,3	195,5	40,2
Pojemność brutto (GT) w tys.	1778,3	940,8	334,2	298,2	171,8	31,3

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

Tablica 3. PRZEWOZY ŁADUNKÓW MORSKĄ FLOTĄ TRANSPORTOWĄ WEDŁUG RODZAJÓW ŻEGLUGI I ZASIĘGÓW PŁYWANIA W 2015 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Przewozy ładunków		Praca przewozowa w tonokilometrach		Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w kilometrach
	w tys. ton	2014 = 100	mln	2014 = 100	
<b>OGÓŁEM</b>	<b>6963,2</b>	<b>102,7</b>	<b>12739,2</b>	<b>93,5</b>	<b>1829,5</b>
Żegluga regularna	6212,5	104,6	11043,7	90,7	1777,7
zasięg oceaniczny	598,0	94,5	9968,1	89,2	16668,0
zasięg bliski:	5614,5	105,8	1075,7	108,0	191,6
bałtycki	5614,5	105,8	1075,7	108,0	191,6
europejski	–	–	–	–	–
Żegluga nieregularna	750,6	89,5	1695,5	117,0	2258,7
zasięg oceaniczny	44,2	77,6	622,4	155,5	14080,4
zasięg bliski:	706,4	90,3	1073,1	102,3	1519,0
bałtycki	242,5	174,3	109,2	293,9	450,3
europejski	464,0	72,2	963,9	95,3	2077,5

Tablica 4. PRZEWOZY PASAŻERÓW <sup>a</sup> STATKAMI MORSKIEJ I PRZYBRZEŻNEJ FLOTY TRANSPORTOWEJ W 2015 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Liczba przewiezionych pasażerów		Praca przewozowa w pasażerokilometrach		Średnia odległość przewozu 1 pasażera w kilometrach
	w tys.	2014 = 100	w tys.	2014 = 100	
W komunikacji międzynarodowej	593,0	97,0	138773,1	93,8	234,0
Pomiędzy portami polskimi	247,2	45,7	5254,6	92,7	21,3
W komunikacji wewnątrzportowej	421,8	.	2270,5	.	5,4

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

Tablica 5. PRODUKCJA I SZACUNKOWY PORTFEL ZAMÓWIEŃ W POLSKICH STOCZNIACH <sup>1</sup> W 2015 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE a – produkcja b – szacunkowy portfel zamówień (stan w dniu 31 XII)	Liczba statków	Pojemność brutto (GT)	Skompensowana pojemność brutto (CGT)
<b>OGÓŁEM</b>	<b>4</b>	<b>11444</b>	<b>22037</b>
	<b>19</b>	<b>83266</b>	<b>129034</b>
Kontenerowce	1	1200	2358
	4	17900	21722
Promy	1	5700	9280
	6	35094	54740
Statki nietowarowe	2	4544	10399
	9	30272	52572

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

Źródło: Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.

Tablica 6. OBROTY ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG GRUP ŁADUNKÓW I PORTÓW W 2015 R.

PORTY	Ogółem	Masowe ciekłe (niezjednostkowane)	Masowe suche (niezjednostkowane)	Kontenery duże	Toczne samobieżne	Toczne niesamobieżne	Pozostałe ładunki drobnicowe
	w tysiącach ton						
<b>OGÓŁEM</b>	<b>69735,5</b>	<b>18912,6</b>	<b>25877,2</b>	<b>13593,1</b>	<b>6810,0</b>	<b>949,7</b>	<b>3593,0</b>
Gdańsk	31738,1	15011,9	8580,0	7508,2	149,2	14,5	474,2
Gdynia	15521,4	849,2	6439,4	5569,0	1600,8	442,2	620,7
Szczecin	8284,1	1266,6	4798,6	511,0	–	1,0	1706,8
Świnoujście	11770,6	1698,8	3876,1	4,8	5060,0	491,9	639,1
Police	1724,5	74,0	1646,8	–	–	–	3,7
Darłowo	331,8	–	328,2	–	–	–	3,6
Elbląg	204,2	–	115,9	–	–	–	88,3
Kołobrzeg	119,0	3,9	58,8	–	–	–	56,4
Stepnica	33,4	–	33,4	–	–	–	–
Ustka	0,2	–	–	–	–	–	0,2
Władysławowo	8,2	8,2	–	–	–	–	–

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

WYSZCZEGÓLNIENIE	Ogółem		W tym międzynarodowy obrót morski					
			razem		wyładunek (przywóz)		załadunek (wywóz)	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
	w tysiącach ton							
<b>OGÓŁEM</b>	<b>68744,0</b>	<b>69735,5</b>	<b>68018,1</b>	<b>68471,5</b>	<b>38526,4</b>	<b>39208,6</b>	<b>29491,6</b>	<b>29262,9</b>
w tym:								
Gdańsk	28771,0	31738,1	28544,9	31427,7	17391,8	18789,8	11153,1	12637,9
Gdynia	16960,7	15521,4	16833,9	15295,5	8431,4	7710	8402,4	7585,5
Szczecin	8156,3	8284,1	7929,3	7861,3	4610,4	4828,1	3318,8	3033,2
Świnoujście	12468,4	11770,6	12357,1	11511	6517,3	6212,7	5839,8	5298,3
Police	1750,9	1724,5	1721,2	1694,3	1355,6	1277,2	365,6	417,1
Z ogółem:								
masowe ciekłe	16033,7	18912,6	15608,9	18097,5	9714,5	11751,1	5894,4	6346,5
w tym ropa naftowa i produkty	1410,6	16750,2	9281,3	15935,1	4829,2	10881,4	13685,8	5053,6
masowe suche	26644,0	25877,2	26366,2	25458,6	14894,8	14014,6	11471,4	11444,1
w tym:								
rudy i złom	2375,4	2401,1	2375,4	2399,5	2091,0	2209,5	284,3	190,0
węgiel i koks	9831,8	8189,8	9831,8	8138,8	4788,6	3428,2	5043,3	4710,6
kontenery duże	15448,0	13593,1	15447,3	13573,8	8142,6	7037,7	7304,7	6536,1
ładunki toczne	7109,0	7759,7	3800,1	7759,7	3308,9	4103	7109,0	3656,6
ładunki toczne samobieżne	6119,6	6810,0	6119,6	6810,0	3224,3	3578,9	2895,2	3231,1
ładunki toczne niesamobieżne	989,4	949,7	989,4	949,7	575,8	524,1	413,7	425,5
pozostałe ładunki drobnicowe	3509,3	3593,0	3486,7	3581,9	1974,4	2302,2	1512,3	1279,7

Tablica 8. OBROTY ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG RELACJI, KATEGORII I GRUP TOWAROWYCH ORAZ PORTÓW W 2015 R.

KATEGORIE I GRUPY TOWAROWE	Ogółem	Wyładunek	Załadunek	W tym porty				
				Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
	w tysiącach ton							
<b>OGÓŁEM</b>	<b>69735,5</b>	<b>39869,4</b>	<b>29866,1</b>	<b>31738,1</b>	<b>15521,4</b>	<b>8284,1</b>	<b>11770,6</b>	<b>1724,5</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa	6396,8	1813,1	4583,7	1627,4	3444,4	886,4	271,6	4,0
w tym zboża	5581,6	1327,5	4254,2	1433,0	3213,5	657,7	220,2	4,0
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny	18613,3	14089,9	4523,4	14884,4	1167,8	765,7	1702,8	18,4
w tym węgiel kamienny i brunatny	7395,3	3428,2	3967,4	3908,4	1060,8	760,1	1581,7	18,4
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i torf	7314,4	6697,9	616,5	2134,2	325,9	1703,9	1569,0	1308,7
w tym:								
minerały chemiczne i do produkcji nawozów (naturalne)	2379,0	2160,8	218,2	465,2	64,1	537,8	6,3	1305,7
kamienie, piasek, żwir, gliny	2790,7	2414,9	375,8	1455,4	248,1	693,1	121,4	-
Produkty spożywcze, napoje i tytoń	1698,4	1128,8	569,6	170,7	586,9	434,8	478,8	-
Wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty skórzane	0,3	-	0,3	-	0,3	-	-	-

Tablica 8. OBROTY ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG RELACJI, KATEGORII I GRUP TOWAROWYCH ORAZ PORTÓW W 2015 R. (cd.)

KATEGORIE I GRUPY TOWAROWE	Ogółem	Wyładunek	Załadunek	W tym porty				
				Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
w tysiącach ton								
OGÓŁEM (dok.)								
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji	810,5	616,0	194,5	38,0	203,4	418,0	149,2	–
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej	7303,9	1133,6	6170,3	4052,1	795,0	822,1	1585,1	8,2
w tym ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej	6121,6	1020,5	5101,1	3579,7	415,4	543,2	1577,6	1,9
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych. Paliwo jądrowe	3149,9	1396,2	1753,7	483,7	737,7	1509,5	33,0	381,5
Inne niemetaliczne wyroby mineralne	649,7	264,5	385,3	140,5	136,1	159,1	103,5	–
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia	2139,8	1374,1	765,7	426,7	383,5	1044,6	280,0	3,7
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary	20,6	3,3	17,3	11,2	8,3	1,0	0,0	–
Sprzęt transportowy	1040,6	582,9	457,7	32,0	46,8	9,1	952,6	–
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane	112,7	49,3	63,4	3,0	2,6	68,4	38,7	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady	125,8	65,8	60,1	81,7	37,2	6,9	–	–
Listy, paczki	2,3	0,1	2,2	–	0,1	2,2	–	–
Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów	17,0	12,5	4,6	3,0	11,7	0,9	1,5	–
Towary przewożone w ramach przeprowadzek mieszkaniowych i biurowych; bagaż i artykuły przewożone przez podróżnych; pojazdy silnikowe przewożone do naprawy; inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane	3,4	0,0	3,4	0,0	–	0,6	2,8	–
Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem	8302,3	4152,6	4149,7	1570,9	2084,1	47,0	4600,3	–
Towary, których nie można zidentyfikować	9304,8	4866,4	4438,4	6041,4	3180,7	82,7	–	–
Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane	57,0	31,8	25,2	36,2	12,5	7,3	1,0	–
Nieznane	2671,9	1590,7	1081,2	1,1	2356,3	313,8	0,8	–
W TYM MIĘDZYNARODOWY OBRÓT MORSKI								
<b>OGÓŁEM</b>	<b>68471,5</b>	<b>39208,6</b>	<b>29262,9</b>	<b>31427,7</b>	<b>15295,5</b>	<b>7861,3</b>	<b>11511,0</b>	<b>1694,3</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa;	6161,2	1786,2	4375,1	1627,4	3289,6	831,2	246,1	4,0
w tym zboża	5378,9	1302,0	4076,9	1433,0	3090,0	603,9	194,7	4,0
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny	18383,2	13913,0	4470,2	14662,6	1167,8	765,7	1702,8	18,4
w tym węgiel kamienny i brunatny	7344,2	3428,2	3916,1	3857,4	1060,8	760,1	1581,7	18,4
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i torf	7278,2	6666,7	611,5	2129,2	325,9	1703,9	1569,0	1280,4

Tablica 8. OBROTY ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG RELACJI, KATEGORII I GRUP TOWAROWYCH ORAZ PORTÓW W 2015 R. (dok.)

KATEGORIE I GRUPY TOWAROWE	Ogółem	Wyladunek	Załadunek	W tym porty				
				Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
				w tysiącach ton				
<b>W TYM MIĘDZYNARODOWY OBRÓT MORSKI (dok.)</b>								
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i torf (dok.)								
w tym								
minerały chemiczne i do produkcji nawozów (naturalne)	2345,7	2132,5	213,2	460,2	64,1	537,8	6,3	1277,4
kamień, piasek, żwir, gliny	2787,8	2412,0	375,8	1455,4	248,1	693,1	121,4	–
Produkty spożywcze, napoje i tytoń	1607,6	1038,9	568,7	170,7	586,9	344,0	478,8	–
Wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty skórzane	0,3	–	0,3	–	0,3	–	–	–
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji	810,5	616,0	194,5	38,0	203,4	418,0	149,2	–
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej	6667,8	821,1	5846,7	3976,7	745,1	550,5	1351,7	6,4
w tym ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej	5485,5	708,0	4777,5	3504,3	365,4	271,6	1344,2	–
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych. Paliwo jądrowe	3149,9	1396,2	1753,7	483,7	737,7	1509,5	33,0	381,5
Inne niemetaliczne wyroby mineralne	646,4	264,5	382,0	140,5	134,5	157,4	103,5	–
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia	2127,8	1364,1	763,6	423,1	376,7	1043,1	280,0	3,7
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary	20,6	3,3	17,3	11,2	8,3	1,0	0,0	–
Sprzęt transportowy	1040,6	582,9	457,7	32,0	46,8	9,1	952,6	–
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane	112,0	48,6	63,4	3,0	2,6	68,4	38,1	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady	125,8	65,8	60,1	81,7	37,2	6,9	–	–
Listy, paczki	2,3	0,1	2,2	–	0,1	2,2	–	–
Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów	17,0	12,5	4,6	3,0	11,7	0,9	1,5	–
Towary przewożone w ramach przeprowadzek mieszkaniowych i biurowych; bagaż i artykuły przewożone przez podróżnych; pojazdy silnikowe przewożone do naprawy; inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane	3,4	0,0	3,4	0,0	–	0,6	2,8	–
Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem	8289,8	4143,2	4146,6	1567,7	2074,7	47,0	4600,3	–
Towary, których nie można zidentyfikować	9298,1	4863,1	4434,9	6039,9	3177,3	80,8	–	–
Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane	57,0	31,8	25,2	36,2	12,5	7,3	1,0	–
Nieznane	2671,9	1590,7	1081,2	1,1	2356,3	313,8	0,8	–

Tablica 9. KONTENERY W MIĘDZYNARODOWYM OBROCIE MORSKIM

PORTY a – sztuki b – TEU		Ogółem		Wyładunek (przywóz)		Załadunek (wywóz)		
		z ładunkami	puste	z ładunkami	puste	z ładunkami	puste	
<b>OGÓŁEM</b>	<b>2014</b>	a	<b>1042052</b>	<b>305682</b>	<b>562024</b>	<b>109603</b>	<b>480028</b>	<b>196079</b>
		b	<b>1736691</b>	<b>517737</b>	<b>908949</b>	<b>207830</b>	<b>827742</b>	<b>309908</b>
	<b>2015</b>	a	<b>863268</b>	<b>232671</b>	<b>452806</b>	<b>79872</b>	<b>410462</b>	<b>152799</b>
		b	<b>1426598</b>	<b>363658</b>	<b>725519</b>	<b>142099</b>	<b>701079</b>	<b>221559</b>
Gdańsk		a	507582	129055	267452	44755	240130	84300
		b	839840	201110	437769	73273	402071	127836
Gdynia		a	322517	92746	167358	32859	155159	59887
		b	529689	144832	259450	64221	270238	80611
Szczecin		a	32945	10779	17856	2231	15089	8548
		b	56636	17538	28014	4553	28622	12985
Świnoujście		a	224	91	140	27	84	64
		b	433	180	286	53	147	127

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

WYSZCZEGÓLNIENIE		Tranzyt ogółem			Tranzyt morsko-ładowy i łądowo-morski			Tranzyt morski		
		razem	wyładunek (przywóz)	załadunek (wywóz)	razem	morsko-ładowy przywóz	łądowo-morski wywóz	razem	wyładunek (przywóz)	załadunek (wywóz)
		w tysiącach ton								
<b>OGÓŁEM</b>	<b>2014</b>	<b>12897,2</b>	<b>8148,6</b>	<b>4748,6</b>	<b>6586,6</b>	<b>4987,9</b>	<b>1598,6</b>	<b>6310,7</b>	<b>3160,7</b>	<b>3149,9</b>
	<b>2015</b>	<b>10425,2</b>	<b>6712,8</b>	<b>3712,4</b>	<b>5947,8</b>	<b>4411,9</b>	<b>1535,8</b>	<b>4477,5</b>	<b>2300,9</b>	<b>2176,6</b>
Elbląg		42,3	28,4	13,9	42,3	28,4	13,9	–	–	–
Gdańsk		7062,5	4657,0	2405,5	2731,8	2441,6	290,1	4330,8	2215,3	2115,4
Gdynia		243,6	117,6	126,0	116,6	51,7	65,0	127,0	66,0	61,0
Szczecin		931,6	462,2	469,4	911,8	442,6	469,3	19,7	19,6	0,1
Świnoujście		2145,2	1447,5	697,6	2145,2	1447,5	697,6	–	–	–
Masowe ciekłe		2691,4	2374,8	316,6	2691,4	2374,8	316,6	–	–	–
w tym ropa naftowa		2657,5	2374,8	282,6	2657,5	2374,8	282,6	–	–	–
Masowe suche		1331,3	1093,6	237,8	1297,1	1076,5	220,6	34,3	17,1	17,2
w tym:										
rudny i złom		507,0	493,4	13,6	507,0	493,4	13,6	–	–	–
węgiel i koks		537,9	516,7	21,2	537,9	516,7	21,2	–	–	–
Kontenery duże		4426,4	2266,7	2159,8	2,8	2,5	0,4	4423,7	2264,2	2159,4
ładunki toczne		1183,6	500,1	683,4	1183,6	500,1	683,4	0,0	0,0	0,0
ładunki toczne samobieżne		1010,9	365,0	645,9	1010,8	365,0	645,9	0,0	0,0	0,0
ładunki toczne niesamobieżne		172,7	135,1	37,6	172,7	135,1	37,6	–	–	–
Pozostałe ładunki drobnicowe		792,5	477,6	314,9	772,9	458,0	314,9	19,6	19,6	–
w tym wyroby z żelaza i stali		483,3	201,9	281,4	483,3	201,9	281,4	–	–	–

Tablica 11. STATKI TRANSPORTOWE WCHODZĄCE DO PORTÓW MORSKICH W 2015 R.

KRAJ BANDERY		Ogółem	W tym porty				
a – liczba statków	b – pojemność netto (NT) w tys.		Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
<b>OGÓŁEM</b>							
<b>OGÓŁEM</b>	a	<b>18232</b>	<b>3129</b>	<b>3708</b>	<b>2828</b>	<b>5353</b>	<b>275</b>
	b	<b>83958,2</b>	<b>20911,5</b>	<b>26866,3</b>	<b>5450,3</b>	<b>29286,9</b>	<b>772,6</b>
<b>W TYM RUCH MIĘDZYNARODOWY</b>							
<b>RAZEM</b>	a	<b>13868</b>	<b>2358</b>	<b>2944</b>	<b>2467</b>	<b>4849</b>	<b>248</b>
	b	<b>81756,7</b>	<b>20341,0</b>	<b>26454,8</b>	<b>5055,0</b>	<b>28786,1</b>	<b>721,6</b>
Polska	a	663	74	35	117	26	1
	b	344,0	29,9	16,0	48,7	110,9	0,0
Obce	a	13205	2284	2909	2350	4823	247
	b	81412,8	20311,2	26438,8	5006,3	28675,2	721,6
w tym:							
Antigua i Barbuda	a	1120	306	320	378	70	16
	b	2971,9	917,6	1153,6	728,3	128,4	18,5
Bahamy	a	2606	239	336	119	1885	17
	b	23702,7	1895,3	5199,7	265,2	16154,8	177,7
Barbados	a	109	13	26	62	4	4
	b	170,8	22,8	41,8	93,3	7,0	5,9
Cypr	a	2037	192	192	191	1443	17
	b	11965,6	1194,6	632,3	501,0	9515,6	120,4
Dania	a	224	113	34	52	20	1
	b	4659,8	4455,5	63,4	57,7	81,0	0,5
Finlandia	a	258	44	145	31	35	–
	b	817,4	161,9	540,3	42,0	71,4	–
Gibraltar	a	350	62	115	129	31	7
	b	764,6	125,1	338,5	224,3	63,7	7,3
Holandia	a	1034	174	267	471	77	21
	b	2611,3	416,0	1178,4	811,3	158,4	27,5
Liberia	a	401	107	232	44	14	4
	b	4131,2	1537,1	2057,7	291,0	228,9	16,5
Malta	a	454	181	120	97	38	11
	b	2322,0	884,9	798,9	330,8	239,3	58,5
Niemcy	a	1665	103	76	137	974	3
	b	1904,3	573,1	471,0	266,8	515,4	1,0
Norwegia	a	249	58	60	90	23	1
	b	1137,2	438,9	365,3	160,9	155,4	1,7
Panama	a	180	31	89	33	17	5
	b	2979,5	566,0	1744,3	337,3	298,6	29,6
Rosja	a	261	42	28	90	7	94
	b	334,1	59,6	42,6	122,7	9,1	100,1
Singapur	a	98	41	37	12	7	1
	b	1514,5	1042,4	314,6	61,6	85,0	10,9
St. Vincent i Grenadyny	a	238	69	52	71	10	6
	b	234,9	60,4	68,2	70,8	6,8	5,9

Tablica 11. STATKI TRANSPORTOWE WCHODZĄCE DO PORTÓW MORSKICH W 2015 R. (dok.)

KRAJ BANDERY a – liczba statków b – pojemność netto (NT) w tys.		Ogółem	W tym porty				
			Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
<b>W TYM RUCH MIĘDZYNARODOWY (dok.)</b>							
Szwecja	a	496	87	341	11	47	–
	b	7636,3	540,7	6866,9	18,9	204,5	–
Wielka Brytania	a	353	57	249	34	8	5
	b	2347,5	538,5	1667,3	90,9	35,0	15,9
Wyspy Marshalla	a	197	127	40	10	13	7
	b	2917,9	1933,0	532,0	80,5	310,4	61,0
Wyspy Owcze	a	128	41	11	23	53	–
	b	295,2	171,8	13,2	47,0	63,2	–

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

KRAJ ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY	Ogółem		Przyjazdy		Wyjazdy	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
<b>OGÓŁEM</b>						
<b>OGÓŁEM</b>	<b>2224072</b>	<b>2421498</b>	<b>1110823</b>	<b>1204581</b>	<b>1113249</b>	<b>1216917</b>
Ruch krajowy	470495	569974	235304	284915	235191	285059
Ruch międzynarodowy	1753577	1851524	875519	919666	878058	931858
w tym:						
Afryka	17	356	5	3	12	353
Ameryka Północna	1	2	–	–	1	2
Ameryka Środkowa i Południowa	17	12	17	12	–	–
Azja	2	8	–	1	2	7
Europa	1753509	1851144	875496	919650	878013	931494
kraje Unii Europejskiej	1749809	1847153	873645	917656	876164	929497
w tym:						
Dania	29932	28176	14807	14029	15125	14147
Estonia	13	9	12	8	1	1
Finlandia	1450	846	749	440	701	406
Francja	9	3	3	–	6	3
Hiszpania	10	10	6	7	4	3
Holandia	24	22	21	11	3	11
Irlandia	4	2	2	–	2	2
Litwa	9	9	4	8	5	1
Niemcy	132635	138232	69811	72663	62824	65569
Szwecja	1585658	1679781	788191	830453	797467	849328
Wielka Brytania	56	38	39	30	17	8
pozostałe kraje europejskie	3700	3991	1851	1994	1849	1997
w tym:						
Norwegia	33	20	26	17	7	3
Rosja	3655	3961	1823	1977	1832	1984



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

KRAJ ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY	Ogółem		Przyjazdy		Wyjazdy	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
<b>GDAŃSK</b>						
<b>Razem</b>	<b>188284</b>	<b>200121</b>	<b>89359</b>	<b>92273</b>	<b>98925</b>	<b>107848</b>
Ruch krajowy	67056	92145	29333	39433	37723	52712
Ruch międzynarodowy	121228	107976	60026	52840	61202	55136
w tym:						
Afryka	4	9	1	3	3	6
Ameryka Środkowa i Południowa	8	4	8	4	–	–
Europa	121215	107961	60017	52832	61198	55129
kraje Unii Europejskiej	121168	107936	59991	52812	61177	55124
w tym:						
Dania	21	20	10	9	11	11
Estonia	1	1	–	–	1	1
Francja	2	3	1	–	1	3
Hiszpania	4	2	2	1	2	1
Holandia	8	9	7	6	1	3
Irlandia	3	2	1	–	2	2
Litwa	5	6	2	5	3	1
Niemcy	39	24	13	9	26	15
Szwecja	121039	107827	59918	52749	61121	55078
Wielka Brytania	40	32	37	29	3	3
pozostałe kraje europejskie	47	25	26	20	21	5
w tym:						
Norwegia	25	16	22	16	3	–
Rosja	12	4	4	4	8	–
<b>GDYNIA</b>						
<b>Razem</b>	<b>662506</b>	<b>709222</b>	<b>329664</b>	<b>348464</b>	<b>332842</b>	<b>360758</b>
Ruch krajowy	90761	104972	39911	47099	50850	57873
Ruch międzynarodowy	571745	604250	289753	301365	281992	302885
w tym:						
Afryka	9	9	–	–	9	9
Ameryka Środkowa i Południowa	9	8	9	8	–	–
Azja	2	7	–	–	2	7
Europa	571704	604226	289743	301357	281961	302869
kraje Unii Europejskiej	568064	600273	287923	299384	280141	300889
w tym:						
Dania	19	3	13	–	6	3
Estonia	12	6	12	6	–	–
Finlandia	1447	842	749	437	698	405
Hiszpania	4	5	2	3	2	2
Holandia	5	1	4	–	1	1
Litwa	1	2	1	2	–	–
Niemcy	27	7	5	1	22	6
Szwecja	566526	599403	287135	298934	279391	300469
pozostałe kraje europejskie	3640	3953	1820	1973	1820	1980
w tym Rosja	3637	3944	1819	1972	1818	1972

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

KRAJ ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY	Ogółem		Przyjazdy		Wyjazdy	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
<b>SZCZECIN</b>						
<b>Razem</b>	<b>1532</b>	<b>1267</b>	<b>1103</b>	<b>1148</b>	<b>429</b>	<b>119</b>
Ruch krajowy	827	38	415	9	412	29
Ruch międzynarodowy	705	1229	688	1139	17	90
w tym:						
Europa	700	1226	688	1139	12	87
kraje Unii Europejskiej	697	1225	686	1138	11	87
w tym:						
Dania	–	11	–	–	–	11
Holandia	10	10	9	5	1	5
Niemcy	676	1182	670	1125	6	57
pozostałe kraje europejskie	3	1	2	1	1	–
<b>ŚWINOUJŚCIE</b>						
<b>Razem</b>	<b>970643</b>	<b>1047289</b>	<b>480790</b>	<b>519145</b>	<b>489853</b>	<b>528144</b>
Ruch krajowy	1131	656	437	79	694	577
Ruch międzynarodowy	969512	1046633	480353	519066	489159	527567
w tym:						
Afryka	–	338	–	–	–	338
Europa	969512	1046295	480353	519066	489159	527229
kraje Unii Europejskiej	969504	1046283	480350	519066	489154	527217
w tym:						
Niemcy	71409	73725	39212	40292	32197	33433
Szwecja	898092	972549	441137	478770	456955	493779
pozostałe kraje europejskie	8	12	3	–	5	12
<b>POLICE</b>						
<b>Razem</b>	<b>10</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>10</b>
Ruch krajowy	1	15	–	6	1	9
Ruch międzynarodowy	9	1	4	–	5	1
w tym Europa	–	1	–	–	–	1
<b>DARŁOWO</b>						
<b>Razem / Ruch międzynarodowy / Dania</b>	<b>2720</b>	<b>1024</b>	<b>1373</b>	<b>512</b>	<b>1347</b>	<b>512</b>
<b>FROMBORK</b>						
<b>Razem / Ruch krajowy</b>	<b>56539</b>	<b>56226</b>	<b>28044</b>	<b>28269</b>	<b>28495</b>	<b>27957</b>
<b>HEL</b>						
<b>Razem / Ruch krajowy</b>	<b>149682</b>	<b>183974</b>	<b>79919</b>	<b>95686</b>	<b>69763</b>	<b>88288</b>
<b>KOŁOBRZEG</b>						
<b>Razem / Ruch międzynarodowy / Dania</b>	<b>27172</b>	<b>27117</b>	<b>13411</b>	<b>13508</b>	<b>13761</b>	<b>13609</b>
<b>KRYNICA MORSKA</b>						
<b>Razem / Ruch krajowy</b>	<b>56539</b>	<b>56226</b>	<b>28495</b>	<b>27957</b>	<b>28044</b>	<b>28269</b>
<b>MIĘDZYDZROJE</b>						
<b>Razem</b>	<b>60096</b>	<b>63094</b>	<b>30203</b>	<b>31813</b>	<b>29893</b>	<b>31281</b>
Ruch krajowy	326	627	292	577	34	50
Ruch międzynarodowy / Niemcy	59770	62467	29911	31236	29859	31231

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

KRAJ ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY	Ogółem		Przyjazdy		Wyjazdy	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
<b>SOPOT</b>						
<b>Razem / Ruch krajowy</b>	<b>46778</b>	<b>74385</b>	<b>27973</b>	<b>45410</b>	<b>18805</b>	<b>28975</b>
<b>TRZEBIEŻ</b>						
<b>Razem / Ruch międzynarodowy / Niemcy</b>	<b>728</b>	<b>827</b>	<b>7</b>	<b>–</b>	<b>721</b>	<b>827</b>
Ruch krajowy	14	–	7	–	7	–
Ruch międzynarodowy / Niemcy	714	827	–	–	714	827
<b>WŁADYSŁAWOWO</b>						
<b>Razem / Ruch krajowy</b>	<b>841</b>	<b>710</b>	<b>478</b>	<b>390</b>	<b>363</b>	<b>320</b>

Tablica 13. MORSKIE ŁODZIE RYBACKIE W POLSCE WEDŁUG WOJEWÓDZTW W 2015 R. <sup>a</sup>  
Stan w dniu 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	Liczba jednostek		Pojemność brutto		Moc silnika	
	w szt.	2014 = 100	(GT)	2014 = 100	(kW)	2014 = 100
<b>OGÓŁEM</b>	<b>733</b>	<b>100,3</b>	<b>4478</b>	<b>100,4</b>	<b>30707</b>	<b>100,0</b>
Województwo pomorskie	351	100,3	1921	100,9	13278	100,3
Województwo warmińsko- -mazurskie	63	101,6	127	100,0	2315	99,8
Województwo zachodniopomorskie	319	100,0	2430	100,0	15114	99,8

<sup>a</sup> Rybackie łodzie motorowe i wiosłowe, z wyłączeniem łodzi pomocniczych.

Źródło: Morski Instytut Rybacki w Gdyni. Dane wstępne, mogą ulec zmianie.

## Uwagi metodyczne

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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