



Gospodarka morską 2009

Maritime economy 2009



Urząd Statystyczny w Szczecinie
Statistical Office in Szczecin



Powszechny Spis Rolny
1 IX - 31 X 2010 r.



Wydanie publikacji zrealizowano przy udziale środków finansowych
z budżetu Województwa Zachodniopomorskiego

oraz

Ministerstwa Infrastruktury

Zakres gospodarki morskiej

Scope of maritime economy

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

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

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

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

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

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

Tak rozważane zagadnienia dotyczące szeroko pojętej „gospodarki morskiej” są przykładem podejścia holistycznego do zagadnień dotyczących wykorzystania nadmorskiego położenia Polski.

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

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

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

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

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

- development of maritime education and R&D,
- development and protection of seaports,
- maritime transport facilities,
- improvement of energy state policy,
- marine fishery sustainable development,
- sustainable management of sea and ocean natural resources,
- improvement of marine environment and coast protection,
- improvement of maritime salvage and security,
- improvement of maritime management.

Those aspects of the broadly understood “maritime economy”, exemplify a holistic approach to opportunities and threats of the seaside location of Poland.

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

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

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

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

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

According to the Communities’ communication “An Integrated Maritime Policy for the European Union”, issued (after consultation process on the EU maritime affairs) in November 2009 in Brussels, all aspects related to seas and oceans of Europe depend on each other. This inter-sectoral approach to actions and decision making process is no longer sufficient. Some additional research concerning the relationship between maritime sectoral policies and their consolidation is needed to enhance mutual complementation and synergy in that respect. With reference to the above, the holistic approach to the maritime economy shall prevail.

Polska gospodarka morska w 2009 roku

Polish maritime economy in 2009

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

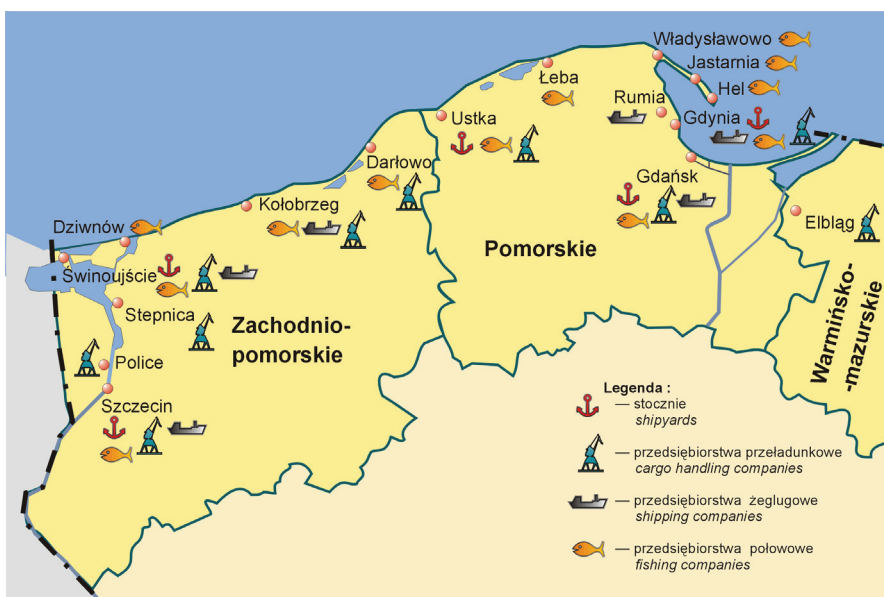
W „Strategii Rozwoju Gospodarki Morskiej do 2015” analizowano wiele segmentów polskiej gospodarki morskiej, z których do najważniejszych można zaliczyć: transport morski, porty morskie, przemysł stoczniowy i rybołówstwo morskie. (rys. 1).

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

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

Rysunek 1. Lokalizacja głównych podmiotów gospodarki morskiej

Figure 1. Location of major maritime economy entities



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

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

Maritime transport is essential for international trade and commerce. 90% of the EU's external trade and over 40% of its internal trade is transported by sea. Europe's leadership in this global industry is beyond any doubt with 40% of the world fleet. ¹

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

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

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

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

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

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

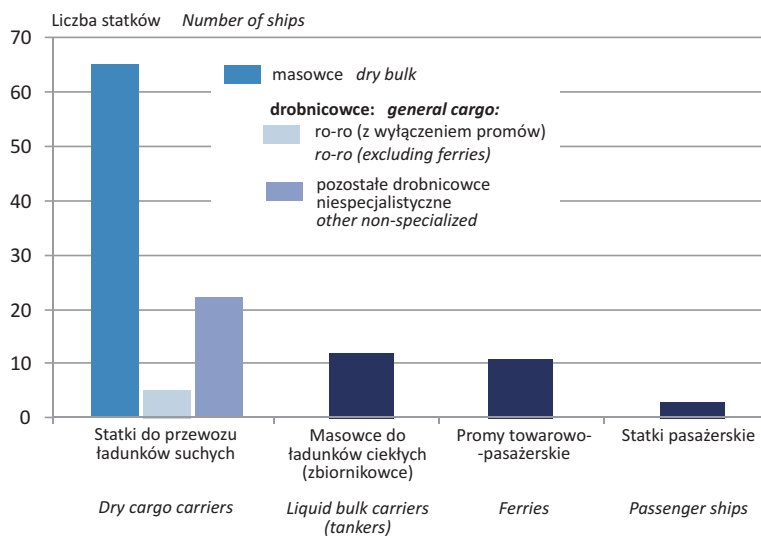
1. Transport morski i przybrzeżny

Morska i przybrzeżna flota transportowa Polski w 2009 roku liczyła 142 statki, o łącznej nośności 2662,5 tys. ton oraz o pojemności brutto GT 1955,3 tys., z tego 120 jednostek o nośności 2 661,7 tys. ton i pojemności brutto GT 1 950,8 tys. stanowiły jednostki morskiej floty transportowej i 22 statki o pojemności brutto GT 4,5 tys. morskiej floty przybrzeżnej (wszystkie statki pod polską banderą).

Większość stanowiły statki do przewozu ładunków suchych, ich liczba w 2009 r. wyniosła 95. Strukturę morskiej floty transportowej przedstawia rys. 2.

Rysunek 2. Morska flota transportowa w 2009 r. (stan w dniu 31 XII)

Figure 2. Maritime transport fleet in 2009 (as of 31 Dec.)



Na koniec 2009 r. pod polską banderą pływało 18 statków (tj. 15,0% ogólnej liczby jednostek morskiej floty transportowej) o łącznej nośności 37,4 tys. ton i pojemności brutto GT 49,7 tys.

W stosunku do 2008 r. przybyło 7 statków o nośności 227,6 tys. ton i pojemności brutto GT 142,4 tys., ubyło natomiast 10 statków o nośności 179,6 tys. ton i pojemności brutto GT 122,4 tys. (dodatkowe zmiany parametrów statków to efekt przeklasyfikowań). Ponadto polscy armatorzy i operatorzy eksploatowali 1 statek morski dzierżawiony od armatora zagranicznego o nośności 9,6 tys. ton i o pojemności brutto GT 6,0 tys. Strukturę wielkości statków przedstawia rys. 3.

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

1. Maritime and coastal shipping

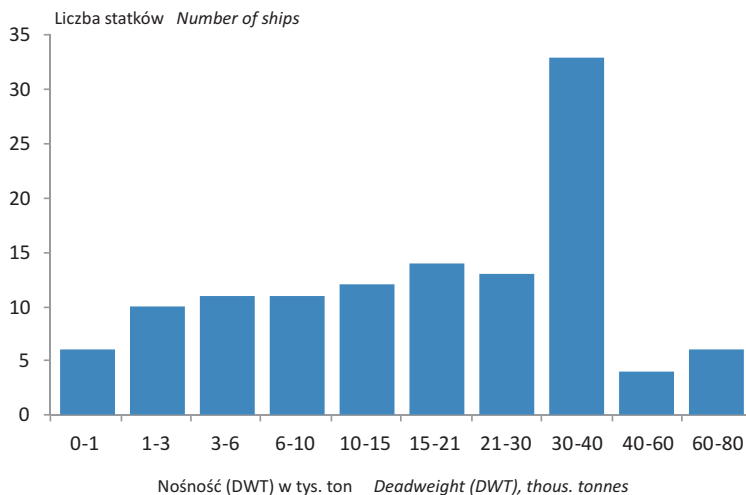
Polish maritime and coastal fleets consisted jointly of 142 ships of total deadweight 2662.5 thous. tonnes and gross tonnage GT 1 955.3 thous., including 120 vessels of deadweight 2 661.7 thous. tonnes and gross tonnage 1950.8 thous. classified into the maritime fleet, and a further 22 coastal ships of gross tonnage 4.5 thous. (all of them under Polish flag).

In 2009, the majority of the fleet were dry cargo carriers with the number of 95 ships. For a distribution of maritime transport fleet see fig. 2.

At the end of 2009, there were 18 ships (i.e. contributing to a 15.0% of the maritime transport fleet in terms of quantity) of deadweight 37.4 thous. tonnes and gross tonnage GT 49.7 thous., serving under the Polish flag.

The fleet was joined by 7 ships of deadweight (DWT) 227.6 thous. tonnes, gross tonnage 142.4 thous., compared to those reported in 2008. At the same time the fleet was left by 10 ships of deadweight 179.6 thous. tonnes, gross tonnage 122.4 thous. (any other changes were due to reclassifications). There was also a ship of deadweight 9.6 thous. tonnes, gross tonnage 6.0 thous., leased by Polish fleet operators and owners from a foreign shipowner's company. For a distribution by deadweight see fig. 3.

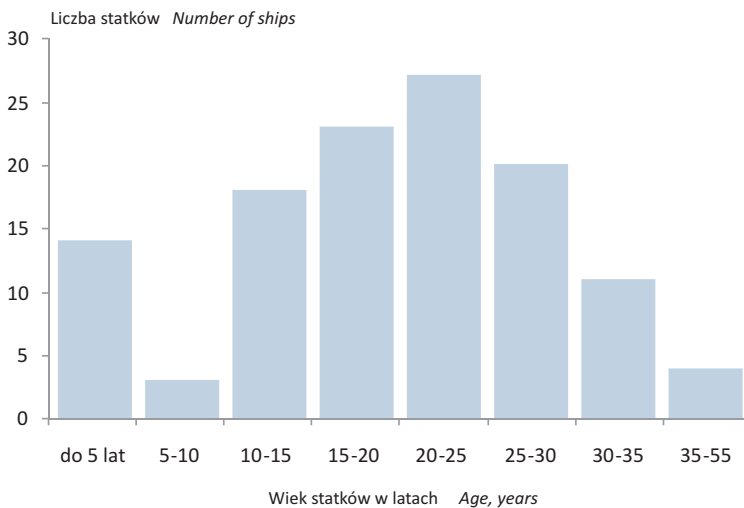
Rysunek 3. Rozkład nośności (DWT) statków morskiej floty transportowej w 2009 r. (stan w dniu 31 XII)
 Figure 3. Maritime transport fleet distribution by deadweight (DWT) in 2009 (as of 31 Dec.)



W 2009 r. średni wiek statku wyniósł 20,4 lat (dla statków pływających pod polską banderą – 33,2 lat, natomiast dla statków pływających pod banderą obcą – 18,2 lat). Rozkład wieku statków przedstawiono na rys. 4.

In 2009, the average age of ship was 20.4 years (33.2 years for ships under the Polish flag, 18.2 years for those under foreign flags). For a distribution of maritime transport fleet by age see fig. 4.

Rysunek 4. Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej w 2009 r. (stan w dniu 31 XII)
 Figure 4. Maritime transport fleet distribution by age in 2009 (as of 31 Dec.)



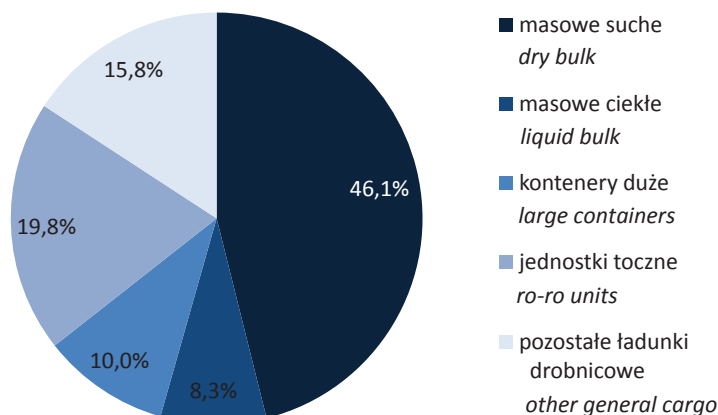
W 2009 r., morską flotą transportową polscy przewoźnicy morscy przewieźli 9377,9 tys. ton ładunków (o 10,2% mniej niż w 2008 r.). W żegludze regularnej przewieziono 7280,3 tys. ton ładunków (w tym 75,5% promami w zasięgu bałtyckim), natomiast w żegludze nieregularnej – 2097,7 tys. ton ładunków.

In 2009, Polish maritime operators carried 9377.9 thous. tonnes of freight (i.e. 10.2% less than 2008). The volume of liner shipping services reached 7280.3 thous. tonnes of cargo (of which 75.5% were ferries operating on the Baltic Sea routes), while the volume of tramp shipping amounted to 2097.7 thous. tonnes.

W relacji z portami polskimi przewieziono 6852,0 tys. ton ładunków (9,3% mniej niż w 2008 r.), a pomiędzy portami obcymi – 2323,0 tys. ton ładunków, tj. o 13,0% mniej niż w 2008 r. W porównaniu z rokiem poprzednim z polskich portów morskich wywieziono statkami morskiej floty transportowej o 9,2% mniej ładunków, a przywieziono – o 9,3% mniej. Pomiedzy portami polskimi przewieziono 203,0 tys. ton, co stanowi spadek o 10,1% w porównaniu z 2008 r. Strukturę przewozów ładunków przedstawia rys. 5.

6852.0 thous. tonnes of cargo (i.e. 9.3% less than 2008) were transported on routes from/to Polish seaports, while 2323.0 thous. tonnes of cargo (i.e. 13.0% less than 2008) were carried on routes among foreign ports. In comparison to the preceding year's results, the volume of exports through Polish ports using the maritime transport fleet decreased by 9.2%, and the volume of imports fell by 9.3%. The volume of freight among foreign ports amounted to 203.0 thous. tonnes which constituted a decrease by 10.1% against 2008. For a distribution of freight see fig. 5.

Rysunek 5. Struktura przewozów ładunków morską flotą transportową według grup ładunkowych w 2009 r.
Figure 5. Maritime cargo transport distribution by type of cargo in 2009



W komunikacji międzynarodowej w 2009 r. przewieziono 896,5 tys. pasażerów (spadek o 4,0%), co stanowiło 99,7% liczby pasażerów przewiezionych statkami morskiej floty transportowej.

W morskich rejsach pomiędzy portami polskimi przewieziono 3,0 tys. pasażerów. Przewozy promowe pasażerów (wraz z kierowcami samochodów ciężarowych) spadły o 4,2%, zaś pozostałymi statkami wzrosły o 14,7% w stosunku do 2008 r.

2. Porty morskie

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

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

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

Obroty ładunkowe w polskich portach morskich w 2009 r. wyniosły 45,1 mln ton, tj. o 7,7% mniej niż w poprzednim roku. Największy udział w obrotach ładunkowych miały 4 porty: Gdańsk (41,6%), Gdynia (25,2%), Szczecin (15,5%) oraz Świnoujście (15,6%). Udział pozostałych portów wyniósł 2,1%. Strukturę obrotów ładunkowych wg portów przedstawia rys. 6.

Największy udział w strukturze obrotów ładunkowych miały ładunki masowe suche – 42,6% (węgiel i koks – 18,1%), ładunki masowe ciekłe – 28,4% (ropa naftowa i produkty naftowe – 24,8%) oraz kontenery – 11,3%.

In 2009, the international seaborne passenger traffic operated by Polish shipping companies amounted to 896.5 thousand people (less by 4.0%) which accounted for 99.7% of total passenger traffic by the Polish maritime transport fleet.

3.0 thousand passengers travelled on routes among Polish ports. Ferry passenger transport (including truck drivers onboard) decreased by 4.2%, while the number of passengers transported with other ship increased by 14.7%, compared to 2008.

2. Seaports

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

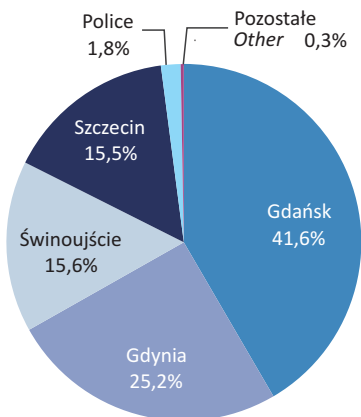
Presently, there are four ports of great economic significance at the Polish seaside: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście, Szczecin. There are also between ten and twenty smaller cargo and/or passenger ports.

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

In 2009, Polish seaports' cargo throughput was 45.1 mln tonnes, i.e. less 7.7% than the preceding year. Cargo traffic was concentrated in the four following ports: Gdańsk (41.6% of the total throughput), Gdynia (25.2%), Szczecin (15.5%), Świnoujście (15.6%). The remaining Polish seaports contributed to 2.1%. For a distribution of cargo traffic by seaport see fig.6.

In the percentage structure of cargo traffic prevailed dry bulk, reaching 42.6% (incl. coal& coke – 18.1%), liquid bulk – 28.4% (incl. crude oil & oil products – 24.8%) as well as containers – 11.3%.

Rysunek 6. Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich w 2009 r.
Figure 6. Cargo throughput distribution by seaport in 2009



W 2009 r. odnotowano wzrost obrotów ładunkowych w Darłowie (ośmiokrotny) oraz niemal o 10% w Gdańsku.

In 2009, the port of Darłowo reported a nearly eight fold growth of cargo throughput, while Gdansk increased its cargo throughput by 10%.

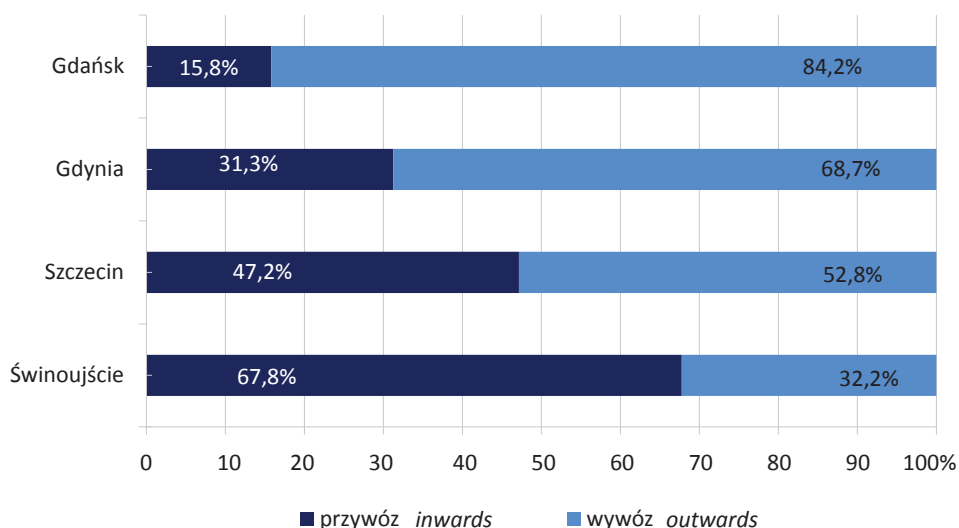
W międzynarodowym obrocie morskim przeładowano łącznie 44,3 mln ton ładunków, tj. o 7,4% mniej niż w 2008 r. W 2009 r. w ruchu międzynarodowym udział w łącznych obrotach ładunkowych polskich portów przedstawiał się następująco: z krajami europejskimi - 78,5% (w tym z krajami Unii Europejskiej - 67,0%), z Ameryką Północną - 5,8%, Azją - 5,6%, Afryką - 5,4%, Ameryką Środkową i Południową - 5,2%.

As far as the international maritime traffic is concerned, the total amount of cargo handled was 44.3 mln tonnes, i.e. decreased by 7.4%, compared to 2008. Regarding the international traffic in 2009, the contribution of Polish seaports by partner ports was the following: with the European countries - 78.5% (incl. the EU - 67.0%), the North America - 5.8%, Asia - 5.6%, Africa - 5.4%, Central and South Americas - 5.2%.

Obrót ładunków tranzytowych w 2009 r. wyniósł 8,3mln ton i zmniejszył się w porównaniu z rokiem poprzednim o 21,2%. Największy spadek ładunków tranzytowych w porównaniu do roku poprzedniego wystąpił w Gdyni - o 67,3% oraz Świnoujściu - o 46,1%.

Transit cargo traffic in 2009 amounted to 8.3 mln tonnes, decreasing by 21.2%, in comparison with the preceding year. A considerable decline against the preceding year was reported by Gdynia (fell by 67.3%) and Świnoujście (fell by 46.1%).

Rysunek 7. Struktura obrotów ładunków tranzytowych według portów morskich w 2009 r.
Figure 7. Transit cargo distribution by seaport in 2009

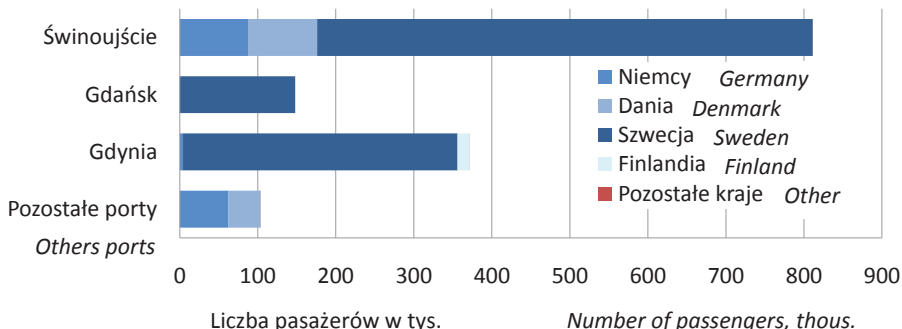


W 2009 r. do polskich portów przyплыło w ruchu międzynarodowym 711,3 tys. pasażerów, tj. o 7,2% mniej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku; wyplynęło 722,9 tys. pasażerów, tj. o 5,8% mniej niż przed rokiem. Najwięcej pasażerów przewieziono w relacji z portami szwedzkimi – 79,1%, niemieckimi – 10,8% i duńskimi – 9,0%.

In 2009, international passenger arrivals at the Polish ports amounted to 711.3 thousand people, decreasing by 7.2%, compared to the preceding year. The volume of departures was 722.9 thousand people, i.e. 5.8% less than the preceding year. The most considerable volumes of passenger movements were reported for the partner ports of: Sweden – 79.1%, Germany – 10.8%, Denmark – 9.0%.

Rysunek 8. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich w 2009 r.

Figure 8. International passenger movements at seaports in 2009



3. Produkcja statków

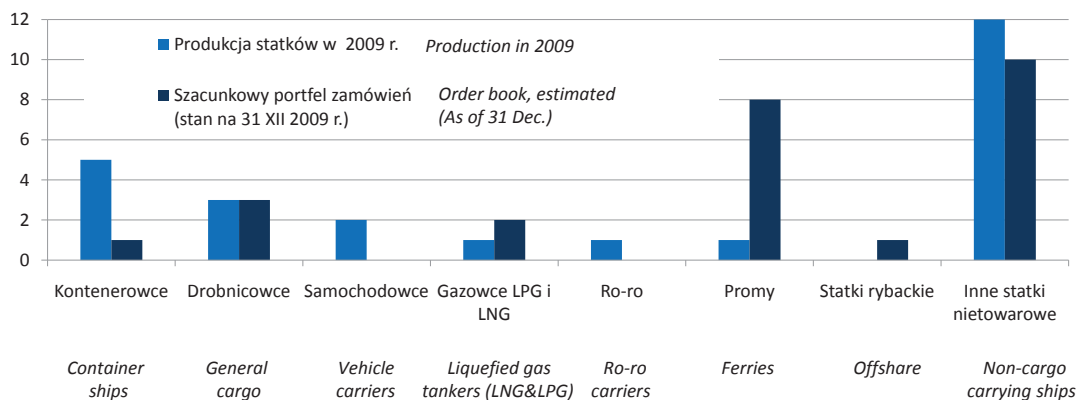
W 2009 r. działalność polskiego przemysłu okrętowego skupiała się w stoczni Gdańsk S.A. oraz do 30 czerwca 2009 r. w stocznjach: Gdynia S.A. i Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o. Statki morskie budowała również Gdańska Stocznia Remontowa S.A. (Remontowa S.A.)

3. Shipbuilding

In 2009, the activity of shipyards concerned in majority shipbuilding companies such as: Stocznia Gdańsk S.A. [Gdańsk Shipyard JSC], Stocznia Gdynia S.A. [Gdynia Shipyard JSC], Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o. [Szczecin Nowa Shipyard Ltd. Co.], and in addition the two last mentioned entities were operating until 30 June 2009. Newbuildings were also carried out by Remontowa S.A. in Gdansk [Gdansk Repair Shipyard JSC].

Rysunek 9. Produkcja statków i portfel zamówień w 2009 r.

Figure 9. Shipbuilding production and order book in 2009



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

Liczba jednostek wyprodukowanych w roku 2009 wyniosła 25 i była o 25% wyższa w porównaniu z rokiem poprzednim. Pojemność brutto GT statków, których produkcję sfinalizowano w 2009 r. wyniosła 279,0 tys., tj. o 43,5% mniej niż w 2008 r.

Miernik produktywności stoczni, tj. skompensowana pojemność rejestrowa brutto zbudowanych w 2009 r. statków wyniosła 241,9 tys. CGT i była o 26,8% mniejsza od uzyskanej w 2008 r. Statki nietowarowe stanowiły 48% całkowitej produkcji stoczniowej, a 20% kontenerowce.

4. Rybołówstwo morskie

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

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

W 2009 r. polska flota rybacka liczyła 808 jednostek (o 28 jednostek mniej niż w 2008 r.), o łącznej pojemności brutto GT 38,2 tys. (o 6,8% mniej niż w 2008 r.) oraz o mocy 90,8 tys. kW (o 8,3% mniej niż w 2008 r.). Skład floty rybackiej stanowiły: 643 łodzie rybackie, 161 kutrów oraz 4 trawlerzy dalekomorskie.

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

Połowy ryb i innych organizmów morskich w 2009 roku wyniosły 211,7 tys. ton (o 67,8% więcej niż w 2008 r.). Na Morzu Bałtyckim złowiono 130,9 tys. ton ryb, czyli o 38,4% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim. Natomiast połowy dalekomorskie w 2009 r. odnotowano na poziomie 80,7 tys. ton i w porównaniu z rokiem poprzednim wzrosły ponad dwukrotnie. Polska flota rybacka prowadziła działalność połowową nie tylko na łowiskach atlantyckich, jak to miało miejsce przed 2009 rokiem, ale też na wodach Pacyfiku Południowo-Wschodniego. Połowy pacyficzne wyniosły 21,9 tys. ton i stanowiły 27,1% połowów dalekomorskich dla Polski.

The number of vessels built in 2009 amounted to 25 and grew by 25% against the preceding year. The gross tonnage of ships completed in 2009 amounted to 279.0 thous., i.e. less 43.5% than 2008.

A measure of shipyard activity, i.e. the compensated gross tonnes amounted to CGT 241.9 thous. for ships built in the year 2009, and decreased 26.8% in comparison with the value for the year 2008. The share of miscellaneous activity vessels in the total shipbuilding output amounted to 48%, and the share of container ships was 20% hereof.

4. Marine fishery

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

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

In 2009, the Polish fishing fleet stood at 808 vessels (less 28 vessels in comparison with 2008 data) of total gross tonnage 38.2 thousand (decreased 6.8% against the 2008) and power of 90.8 thousand kW (fell 8.3% against the 2008). The fishing fleet consisted of: 643 fishing boats, 161 cutters, 4 deep-sea trawlers.

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

In 2009, the capture production of fish and other sea forms of life was 211.7 thousand tonnes (with a 67.8% rise against the 2008 volume). The Baltic capture of fish were reported to reach the level of 130.9 thous. tonnes i.e. they rose 38.4% in comparison with the preceding year. On the other hand the deep-sea capture volume was 80.7 thousand tonnes in 2009, constituting a more than a twofold increase as compared to the analogical value for the preceding year. Not only the Atlantic Ocean was the place of activity for the Polish fishing fleet, following the pattern from before the 2009 year, but also the waters of the South and East Pacific. The Pacific catches amounted to 21.9 thous. tonnes, constituting 21.7% of the total deep-sea capture volume for Poland.

W strukturze gatunkowej połowów, podobnie jak w roku poprzednim, dominowały szprot, poławiane wyłącznie na Morzu Bałtyckim. W 2009 roku złowiono 84,2 tys. ton tej ryby, co stanowiło 39,8% wielkości polskich połowów ogółem. Połowcy szprotą wzrosły w porównaniu do uzyskanych w roku poprzednim o 51,9%. Drugim co do znaczenia gatunkiem w strukturze gatunkowej połowów był ostrobok (włącznie z ostrobokami chilijskimi) – w 2009 r. złowiono 46,3 tys. ton tej ryby, z tego 54,9% pochodziło z łowisk na Atlantyku Środkowo-Wschodnim, a 45,1% z łowisk pacyficznych. W 2009 r. połowy ostroboka stanowiły 21,9% polskich połowów ogółem. W porównaniu z rokiem poprzednim połowy ostroboka wzrosły niemal czterokrotnie.

Trzecim co do znaczenia gatunkiem poławianym przez polską flotę rybacką był śledź. W 2009 r. złowiono 22,5 tys. ton śledzia, co stanowiło 10,6% połowów ogółem. Połowcy śledzia wzrosły o 32,3% w porównaniu do 2008 roku i pochodziły w całości z łowisk bałtyckich.

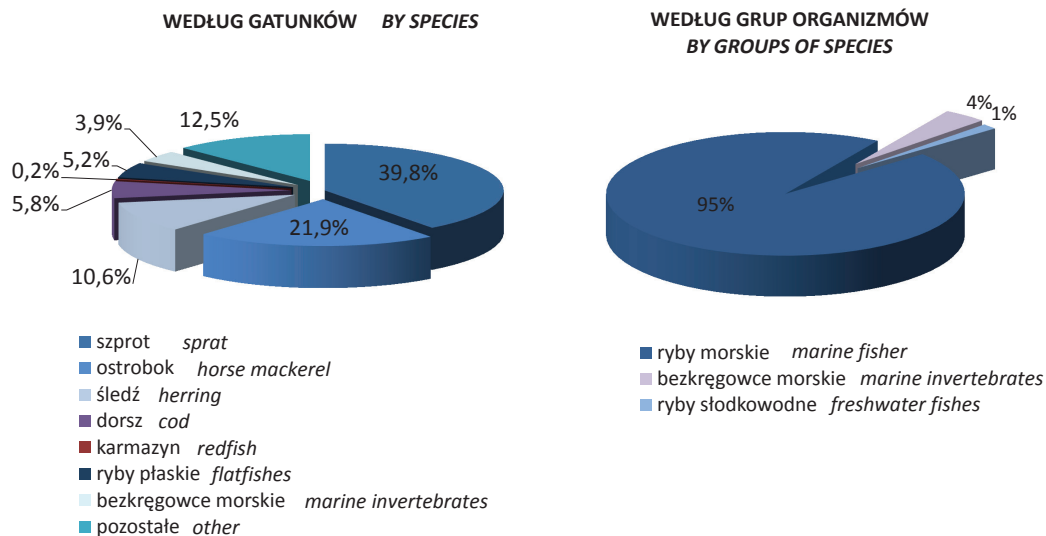
Połowy ryb płaskich w 2009 r. wyniosły 11,0 tys. ton, czyli utrzymały się na poziomie z roku poprzedniego. Znaczną część połowów ryb płaskich (89,2%) pozyskano z łowisk bałtyckich.

Similarly to the preceding year, the breakdown of captures by species was dominated by sprats caught in the Baltic Sea only. The volume of the sprat catches in 2009 was 84.2 thous. tonnes, constituting 39.8% of the total capture volume for Poland. The volume of the sprat catches saw a rise of 51.9% against the preceding year. Another important role in the species breakdown of the capture volume was played by horse mackerels including Chilean jack mackerels. In 2009, catches of those species amounted to 46.3 thous. tonnes, a 54.9% of which were acquired from the Central & East Atlantic waters and the remaining 45.1 % from the Pacific Ocean. In 2009, the catches of horse and Chilean mackerel constituted 21.9% of the total capture volume for Poland. Comparing to the preceding year, the growth of those catches was nearly fourfold.

Herrings might be ranked third in the total Polish catches volume. In 2009, the catches of herring amounted to 22.5 thous. tonnes, constituting 10.6% of the total capture volume for Poland. The catches of herring rose 33.2% in 2009 and were acquired exclusively from the Baltic.

The catches of flatfishes amounted to 11.0 thous. tonnes in 2009 and maintained the level of the preceding year. Majority of them (i.e. 89.2%) were acquired from the Baltic.

Rysunek 10. Struktura połowów ryb i innych organizmów morskich w 2009 r.
Figure 10. Distribution of capture production by species of fish and shellfish in 2009



Źródło: materiały Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni.
Source: the Sea Fisheries Institute in Gdynia.

W 2009 r., podobnie jak w roku poprzednim, nie prowadzono skupu ryb na łowiskach dalekomorskich.

Similarly to the preceding year, in 2009 no purchase in the deep-sea fishing areas occurred.

Wybrane zagadnienia działalności polskich portów morskich na tle Basenu Morza Bałtyckiego

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

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

Dla potrzeb niniejszego opracowania dane Eurostatu, dotyczące krajów Unii Europejskiej, zostały uzupełnione o informacje odnośnie bałtyckich portów Rosji zaczerpnięte z publikacji Uniwersytetu w Turku pt. „Baltic Port List 2008”.

W 2008 roku do głównych portów nadbałtyckich (w tym Rosji) zawinęło 591,8 tys. statków co stanowiło wzrost o 1,3% w stosunku do roku poprzedniego. Wśród statków wchodzących do głównych portów Morza Bałtyckiego krajów członkowskich Unii Europejskiej w 2008 roku dominowały statki o tonażu brutto GT w przedziale od 100 do 500 i stanowiły one 34,4% ogółu statków wchodzących do portów bałtyckich. Drugą co do liczebności grupą były statki o tonażu brutto GT w przedziale od 10000 do 20000, które stanowiły 16,6% ruchu statków na Bałtyku.

W 2008 r. polskie główne porty morskie obsłużyły 2,9% liczby statków, jakie zawinęły w tym czasie do portów Basenu Morza Bałtyckiego.

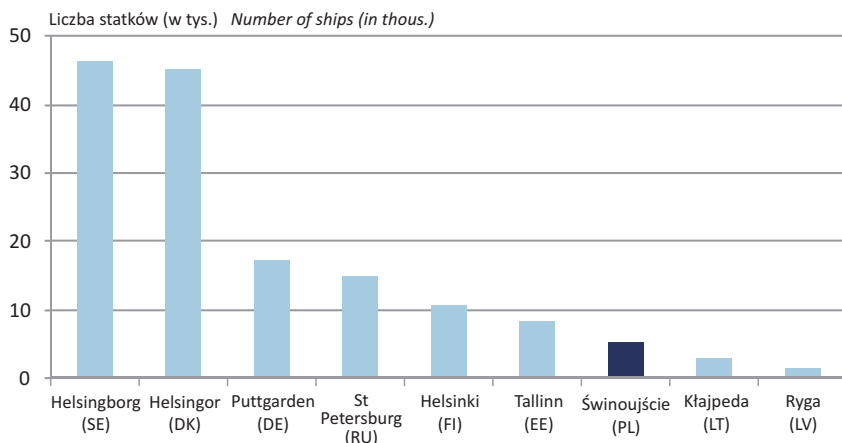
The Baltic Sea Region is an essential element of the EU sustainable growth policy. The BSR ports are chain links connecting countries, cities and local markets with each other. Both passenger and freight voyages have been forming natural transportation corridors avoiding topographical limitations for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

For the requirement of this paper Eurostat's data on the EU states have been complemented by statistics on Baltic ports of Russia taken out from the publication with the title "Baltic Port List 2008" by the University of Turku.

In 2008 the Baltic main ports (including Russia) were entered by 591.8 thous ships, increasing by 1.3% against the preceding year. Among the vessels visiting the Baltic main ports of the EU member states in 2008, the majority were ships of GT from 100 to less than 500 which constituted 34.4% of the total Baltic ship traffic. Another numerous group of ships entering these ports in 2008 were ships of GT from 10000 to less than 20000 which constituted 16.6% of the Baltic traffic.

In 2008, the Polish main ports cumulated 2.9% of vessel traffic within the Baltic Sea.

Rysunek 11. Ruch statków w krajach Basenu Morza Bałtyckiego według portów o największej liczbie zawinięci w 2008 r.
Figure 11. Vessel traffic in the BSR countries by the most visited seaports in 2008



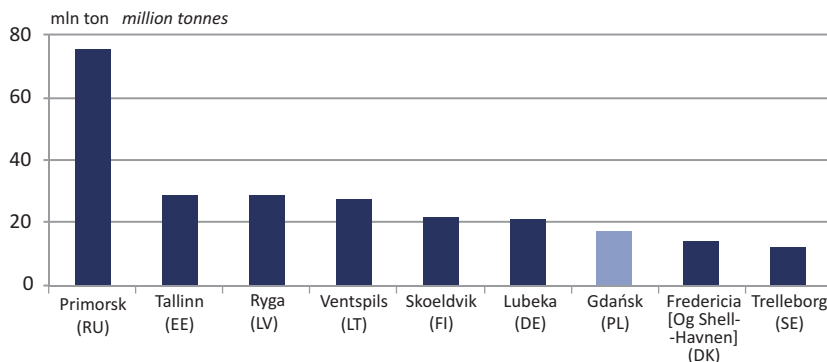
Łączne obroty ładunkowe portów Morza Bałtyckiego (wraz z Rosją) wyniosły w 2008 r. 749,5 mln ton, co stanowiło spadek o 1,1% w porównaniu z rokiem poprzednim. W 2008 roku portami o największych obrotach ładunkowych na Bałtyku były porty Rosji (23,4 % łącznych obrotów portów bałtyckich) oraz Finlandii, których obrót stanowił 15,3% obrotów ładunkowych portów bałtyckich. Natomiast udział polskich portów w obrotach ładunkowych portów Basenu Morza Bałtyckiego w badanym okresie wyniósł 6,5%.

Wybrane porty bałtyckie o największych obrotach ładunkowych w 2008 r. przedstawia poniższy wykres:

The total cargo throughput of the Baltic ports (including Russia) amounted to 749.5 million tonnes in 2008, and decreased by 1.1% against the volume for the preceding year. The top Baltic seaports in terms of cargo throughput volume in 2008 were Russian ports (23.4 % of the total BSR throughput), and ports of Finland might be ranked second, contributing to 15.3% of the Baltic cargo throughput. As far as Polish ports were concerned, their share amounted to 6.5% over the subject period.

For selected top cargo Baltic seaports in 2008, see the chart below.

Rysunek 12. Obroty ładunkowe wybranych portów morskich rejonu Basenu Morza Bałtyckiego w 2008 r.
Figure 12. Cargo throughput in selected ports of the Baltic Sea Region in 2008



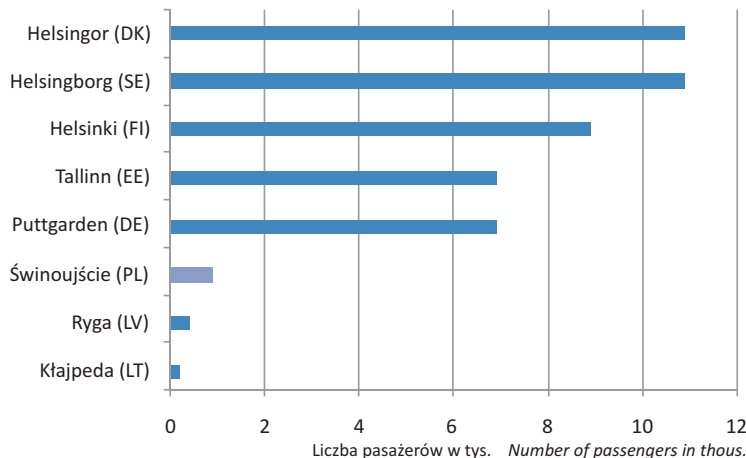
Największy wzrost działalności przeładunkowej w rejonie Morza Bałtyckiego w latach 2007 i 2008 odnotowały porty Litwy (wzrost o 24,4%). W badanym okresie porty krajów takich, jak Łotwa, Niemcy i Rosja odnotowały wzrost obrotów ładunkowych blisko o 1,0%. Jednocześnie pozostałe porty Morza Bałtyckiego odnotowały spadki w obrotach ładunkowych w 2008 roku.

The most spectacular growth of cargo handling activity in the BSR was reported by seaports of Lithuania (an increase of 24.4%) between the years 2007 and 2008. In case of countries such as Latvia, Germany and Russia the changes of cargo throughput fluctuated around a 1% of growth, while other Baltic states saw a decrease in their cargo traffic for the subject period of time.

Ruch pasażerów w portach bałtyckich (brak danych dla Rosji) wynosił 117,9 mln pasażerów. Większość ruchu pasażerskiego obsługiwana była przez porty Danii, których udział w ruchu pasażerskim na Bałtyku wyniósł 39,6% oraz Szwecji (24,8% ruchu pasażerskiego). Natomiast najmniejszy ruch pasażerów, tj. 0,2% ruchu pasażerskiego na Morzu Bałtyckim odnotowały porty Litwy. Wybrane porty bałtyckie o największym ruchu pasażerów w 2008 r. przedstawia poniższy wykres:

The volume of passenger movements through the Baltic seaports (data for Russia not available) amounted to 117.9 million passengers. The majority of passenger flows concentrated in the ports of Denmark with the contribution of 39.6% and the ports of Sweden with the share of 24.8% of the Baltic passenger traffic, and the least percentage of passenger flows in the Baltic Sea, i.e. 0.2% was reported by Lithuania. For selected top passenger ports in 2008 see the following figure.

Rysunek 13. Ruch pasażerów w wybranych portach morskich krajów Basenu Morza Bałtyckiego w 2008 r.
Figure 13. Passenger movements at selected ports of the Baltic Sea Region in 2008



W 2008 roku odnotowano zmniejszenie ruchu pasażerskiego dla krajów Morza Bałtyckiego łącznie (brak danych dla Rosji) o 0,3%, w porównaniu z rokiem 2007. Zmniejszenie ruchu pasażerskiego odnotowały porty Danii (spadek o 3,6%) oraz Niemiec (spadek o 1,0%), natomiast wzrost o 20,7% - porty Łotwy.

Regarding the of developments in the passenger movements volume between the years 2007 and 2008, the Baltic states collectively (data for Russia not available) reported a decrease of 0.3%. Meanwhile, a decrease in the volume of passenger movements during the subject period was reported by the ports of Denmark (fell by 3.6%) and Germany (fell by 1.0%), while the ports of Latvia saw a growth of 20.7%.

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



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

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

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

Gospodarka morska ma dla krajów Unii Europejskiej szczególne znaczenie. Kontynent europejski okalają cztery morza (Śródziemne, Bałtyckie, Północne i Czarne) i dwa oceany (Atlantycki i Arktyczny), a długość linii brzegowej wynosi blisko 70.000 km.

Porty odgrywają kluczową rolę dla europejskiej polityki spójności poprzez rozwój przewozów pasażersko – towarowych. Porty umożliwiają, zgodnie ze Strategią Lizbońską, dynamiczny rozwój wszystkich, nawet najbardziej odległych rejonów. Działania Komisji Europejskiej są ukierunkowane na zapewnienie zrównoważonego rozwoju dla wszystkich portów w Europie poprzez upowszechnienie technologii zwiększających produktywność, minimalizowanie negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne oraz tworzenie warunków działania i sprawnej integracji portów w łańcuchach transportowych. Prawo unijne zapewnia ramy działania pomagające wszystkim zainteresowanym skupić się na przygotowaniu portów europejskich do przyszłych wyzwań, przyciągać nowych inwestorów i aktywnie uczestniczyć w budowie sieci wielomodalnych.

W 2008 roku do głównych portów Europy, włącznie z Rosją, zawinęło 2 331,5 tys. statków, czyli o 1,3% w stosunku do roku poprzedniego. Wśród statków wchodzących do portów morskich krajów członkowskich UE i EOG większość stanowiły jednostki o tonażu brutto w przedziale od 100 do 500, których udział w ruchu statków (zawinięcia) w portach krajów UE wyniósł 30,9%. Drugą co do liczebności grupą statków, które wchodziły do tychże portów były statki o tonażu brutto GT od 1 tys. do 2 tys., których liczba zawinięć stanowiła 12,1% łącznej liczby wejść do portów morskich krajów Unii Europejskiej i EOG.

Największy ruch statków w 2008 roku odnotowały porty Grecji (21,1% liczby statków w głównych portach Europy), Włoch (19,8%) oraz Danii (16,5%). Udział liczby zawinięć do głównych polskich portów w badanym okresie wyniósł 0,7%.

Z kolei ruch statków w portach europejskich (brak danych dla Rosji) wyrażony wielkością tonażu brutto GT statków zawijających do portów wyniósł w 2008 roku GT 15 452,9 mln i zmniejszył się o 1,2% w stosunku do roku poprzedniego. Krajami o największym łącznym tonażu statków wchodzących do portów morskich w 2008 roku były Włochy i Wielka Brytania – odpowiednio 15,2% oraz 13,2% łącznego tonażu statków wchodzących do portów europejskich. Udział Polski wyniósł 0,9% tonażu statków, które zawinęły do portów europejskich w 2008 roku.

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

Ports are a key to cohesion in Europe, through the development of passenger and cargo services. Ports ensure dynamism and development of whole regions including most peripheral ones, in line with the Lisbon strategy. The Commission's action looks after the sustainable development of all ports in Europe, promoting industrial efficiency, reducing environmental impact and looking after working conditions and smooth integration of ports in the overall transport chain. The EU rules provide a framework for action that helps all actors to concentrate the efforts so that Europe's ports can face the challenges of tomorrow, attract new investment and fully contribute to co-modal development.

In 2008 the main ports of Europe including Russia were visited by 2 331.5 thous. ships and their traffic volume decreased by 1.3% against the preceding year. Among the vessels coming into seaports of the EU and EEA member states in 2008, the majority were ships of GT from 100 to less than 500 which contributed to 30.9% of the EU and EEA ship traffic (inwards only). Another numerous group of ships entering those ports in 2008 were ships of GT from 1,000 to less than 2,000 which constituted 12.1% of the total traffic in the EU and EEA.

The top seaports in terms of ship calls number in 2008 were the ports of Greece (accounting for 21.1% of the total number of ships entering the European major ports), Italy (19.8%) and Denmark (16.5%). Polish main seaports contributed to 0.7% of the ship traffic volume over the subject period.

On the other hand, ship traffic in European seaports in terms of gross tonnage (no data available for Russia) amounted to GT 15 452.9 million in 2008 and increased by 1.2% against the preceding year. It is Italy and United Kingdom that cumulated the majority of gross tonnage of ships entering the European seaports – respectively 15.2% and 13.2% in 2008. Poland's contribution to the ship traffic in terms of gross tonnage amounted to 0.9% of the total GT of ships coming into the European seaports in 2008.

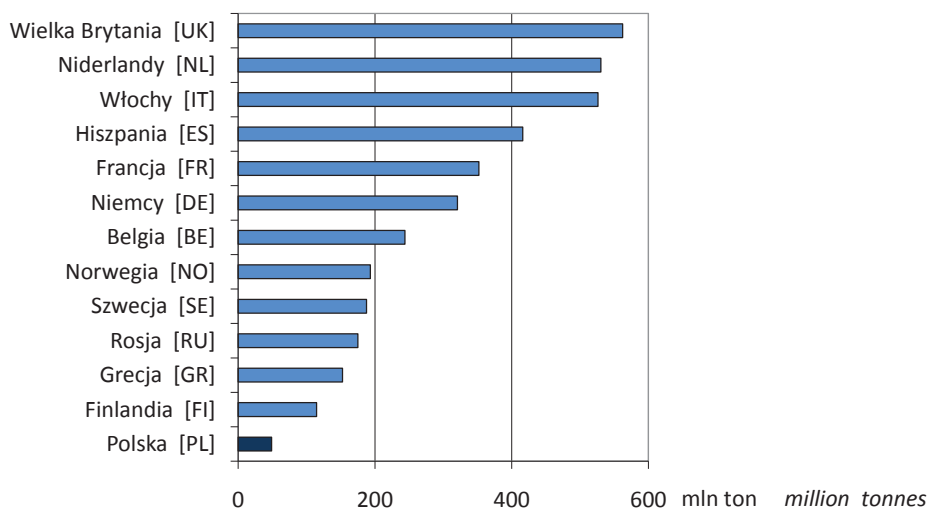
Tablica 1. Statki wchodzące do głównych portów morskich krajów Europy
Table 1. Ships calling at major seaports of Europe

KRAJ	COUNTRY	Liczba statków w tys. Number of ships, thousand		Pojemność brutto (GT) w mln Gross tonnage (GT), million	
		2007	2008	2007	2008
Belgia	<i>Belgium</i>	34,0	34,0	553,2	557,2
Bulgaria	<i>Bulgaria</i>	3,7	3,7	24,3	27,3
Chorwacja	<i>Croatia</i>	177,7	189,1	234,6	253,4
Cypr	<i>Cyprus</i>	5,5	5,0	50,2	49,9
Dania	<i>Denmark</i>	371,6	382,2	1 103,7	1 121,3
Estonia	<i>Estonia</i>	9,7	8,5	145,1	173,7
Finlandia	<i>Finland</i>	40,4	39,7	665,1	713,3
Francja	<i>France</i>	73,7	69,2	1 273,0	1 213,2
Grecja	<i>Greece</i>	518,9	455,0	908,1	1 067,5
Hiszpania	<i>Spain</i>	133,4	124,7	1 608,8	1 644,0
Irlandia	<i>Ireland</i>	13,1	12,1	179,1	176,3
Litwa	<i>Lithuania</i>	2,9	2,9	34,7	38,4
Łotwa	<i>Latvia</i>	2,8	2,5	27,9	27,8
Malta	<i>Malta</i>	2,9	23,2	85,1	186,3
Niderlandy	<i>Netherlands</i>	48,6	47,6	746,8	762,6
Niemcy	<i>Germany</i>	125,6	120,9	1 091,3	1 136,6
Norwegia	<i>Norway</i>	36,3	34,1	242,9	230,2
Polska	<i>Poland</i>	16,2	17,1	136,0	153,0
Portugalia	<i>Portugal</i>	15,1	12,6	149,3	150,7
Rumunia	<i>Romania</i>	3,1	3,0	42,5	45,2
Słowenia	<i>Slovenia</i>	2,3	2,2	32,8	35,3
Szwecja	<i>Sweden</i>	99,3	99,9	1 198,1	1 230,9
Wielka Brytania	<i>United Kingdom</i>	139,8	130,2	2 182,0	2 043,1
Włochy	<i>Italy</i>	284,7	118,1	2 253,5	285,3

W 2008 r. łączne obroty ładunkowe portów morskich Europy, w tym Rosji wynosiły 4316,3 mln ton i były mniejsze o 0,6% w porównaniu z rokiem poprzednim. Rysunek 15 przedstawia dane dotyczące krajów o największych obrotach ładunkowych.

The total cargo throughput of seaports of Europe including Russia amounted to 4316.3 million tonnes in 2008, and decreased by 0.6% against the volume for the preceding year. For more detailed information on cargo throughput league see Figure 15.

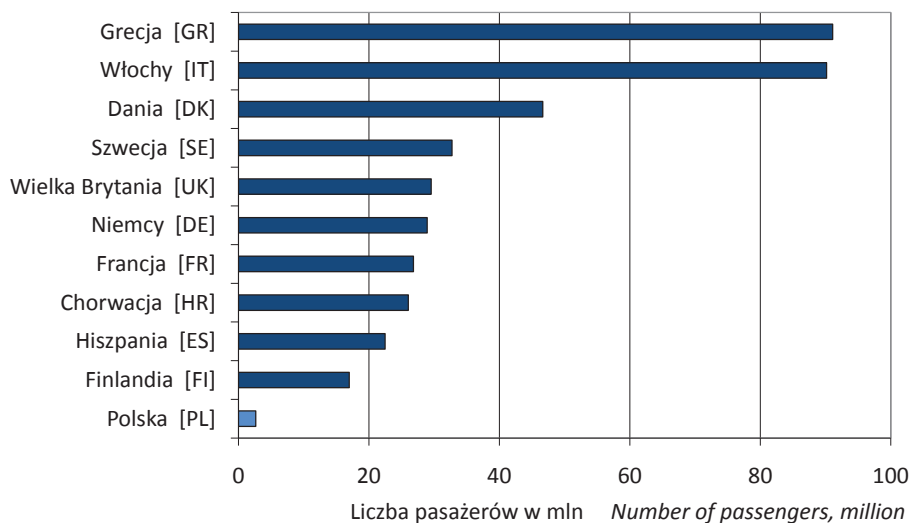
Rysunek 15. Obroty ładunkowe w portach morskich Europy w 2008 r.
Figure 15. Cargo throughput in seaports of Europe in 2008



W 2008 roku ruch pasażerski w europejskich portach morskich (brak danych dla Rosji) wynosił 445,1 mln pasażerów. Najwięcej pasażerów obsłużyły porty morskie Grecji (20,5% ruchu pasażerów ogółem dla Europy) i Włoch (20,4% ruchu pasażerów ogółem dla Europy). Udział Polski stanowił 0,9% liczby pasażerów w łącznej liczbie pasażerów obsłużonych w portach europejskich w badanym okresie.

The total volume of passenger movements in European seaports (no data available on Russia) amounted to 445.1 million passengers in 2008. The majority of passengers passed through the seaports of Greece and Italy, accounting for 20.5% and 20.4% respectively, of the total flows of passengers in Europe. Poland contributed to 0.9% of the total number of passengers handled at the European ports in the subject period.

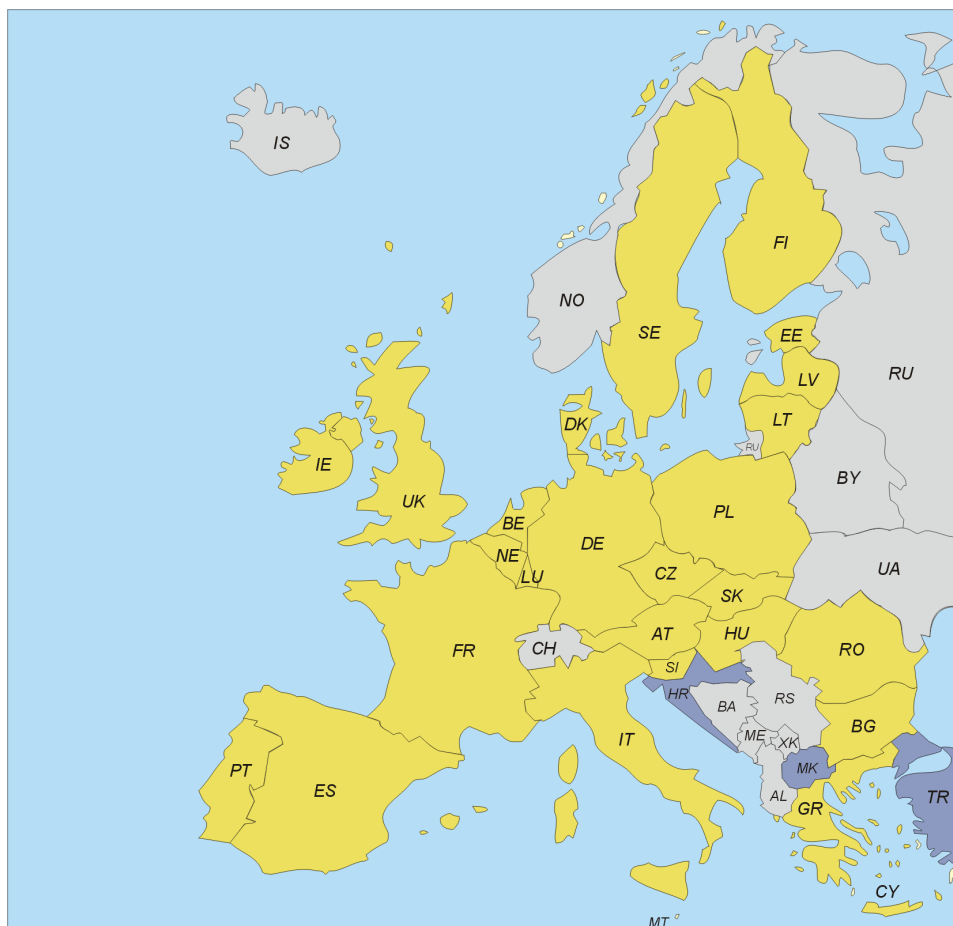
Rysunek 16. Ruch pasażerów w portach morskich Europy w 2008 r.
Figure 16. Passenger movements at seaports of Europe in 2008



Biorąc pod uwagę zmiany w ruchu pasażerskim w portach europejskich w roku 2008 w stosunku do roku 2007, odnotowano nieznaczny spadek liczby pasażerów (poniżej 0,1%). Największy spadek liczby obsłużonych pasażerów miał miejsce w portach Bułgarii (o 20,0%) i Cypru (13,8%). Największy wzrost w ruchu pasażerskim (o 20,7%) odnotowały porty Rumunii. Innymi krajami, w których w portach morskich obserwowano wzrost liczby pasażerów, były Łotwa (przy wzroście o 7,8%) oraz Polska (przy wzroście 6,1%).

Regarding developments in passenger flows through European seaports between 2007 and 2008, the volume thereof represented a slight decrease of less than 0.1%. The countries to lose most passengers were Bulgaria (a decrease of 20.0%) and Cyprus (a decrease of 13.8%). The largest annual growth in passenger traffic took place in the seaports of Romania, i.e. the subject volume increased by 20.7% in 2008 against 2007. They were followed by seaports of Latvia with an increase of 7.8% and Poland with an increase of 6.1%.

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



- Legenda**
- Kraje członkowskie Unii Europejskiej
 - Kraje kandydujące
 - Kraje nie należące do Unii Europejskiej

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

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

Tablica 2. Morska flota transportowa ¹ w 2009 r. (stan w dniu 31 XII)
Table 2. Maritime transport fleet ¹ in 2009 (as of 31 Dec.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION							
a - liczba statków <i>number of ships</i>		Ogółem <i>Total</i>	Statki do przewozu ładunków suchych <i>Dry cargo ships</i>	Zbiornikowce <i>Tankers</i>	Promy <i>Ferries</i>	Statki pasażerskie <i>Passenger ships</i>	Średni wiek statku w latach <i>Average age of ships, in years</i>
b - nośność (DWT) w tys. ton <i>deadweight (DWT), thousand tonnes</i>							
c - pojemność brutto (GT) w tys. <i>gross tonnage (GT), thousand</i>							
OGÓŁEM TOTAL	a	120,0	95,0	11,0	11,0	3,0	20,4
	b	2 661,7	2 551,8	55,0	54,7	0,2	x
	c	1 950,8	1 692,0	39,6	218,6	0,6	x
w tym: of which:							
Województwo pomorskie <i>Pomorskie voivodship</i>	a	17,0	17,0	–	–	–	19,6
	b	294,8	294,8	–	–	–	x
	c	260,2	260,2	–	–	–	x
Województwo zachodniopomorskie <i>Zachodniopomorskie voivodship</i>	a	98,0	78,0	6,0	11,0	3,0	19,9
	b	2 361,2	2 257,0	49,3	54,7	0,2	x
	c	1 696,5	1 431,8	35,5	218,6	0,6	x

¹ Dane obejmują statki o polskiej własności i współwłasności.
¹ Data cover ships of Polish exclusive and shared ownership.

Tablica 3. Obroty ładunkowe w portach morskich według grup ładunkowych i województw w 2009 r.
Table 3. Cargo throughout (thousand t) at seaports, by cargo groups and voivodships, in 2009

PORT PORTS	Ogółem <i>Total</i>	Masowe ciekłe (niezjednostkowane) <i>Liquid bulk (no cargo unit)</i>	Masowe suche (niezjednostkowane) <i>Dry bulk (no cargo unit)</i>	Kontenery <i>Containers</i>	Tocznice samobieżne <i>Ro-ro self-propelled</i>	Tocznice niesamobieżne <i>Ro-ro non-self-propelled</i>	Pozostałe ładunki drobnicowe <i>Other general cargo</i>
		w tysiącach ton <i>in thousand tonnes</i>					
OGÓŁEM TOTAL	45080,0	12797,1	19209,8	5092,8	3883,3	927,0	3170,0
Woj. pomorskie <i>Pomorskie voivodship</i>	30123,9	11182,9	11250,4	4599,8	1187,8	496,4	1406,6
Gdańsk	18757,8	9992,7	5852,7	1873,1	322,7	13,2	703,4
Gdynia	11361,5	1186,6	5397,7	2726,7	865,1	483,2	702,2
Ustka	1,0	–	–	–	–	–	1,0
Władysławowo	3,6	3,6	–	–	–	–	–
Woj. zachodniopomorskie <i>Zachodniopomorskie voivodship</i>	14954,1	1614,3	7959,4	493,0	2695,5	430,5	1761,3
Szczecin	6991,6	736,5	4488,9	492,0	1,3	0,5	1272,3
Świnoujście	7038,2	856,7	2633,2	1,0	2694,2	430,0	423,0
Police	802,0	17,1	768,5	–	–	–	16,5
Darłowo	25,4	–	22,9	–	–	–	2,5
Kołobrzeg	96,9	4,0	45,9	–	–	–	47,0
Stepnica	–	–	–	–	–	–	–
Woj. warmińsko-mazurskie <i>Warmia and Masuria voivodship</i>	2,1	–	–	–	–	–	2,1
Elbląg	2,1	–	–	–	–	–	2,1

Tablica 4. Międzynarodowy ruch pasażerów w wybranych portach morskich według kraju rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2009 r.

Table 4. International passenger movements at selected seaports by country of departure or destination, in 2009

KRAJ / PORT ROZPOCZĘCIA/ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY COUNTRY / PORT OF DEPARTURE/DESTINATION	Ogółem <i>Total</i>	Przyjazdy <i>Arrivals</i>	Wyjazdy <i>Departures</i>
POLSKA OGÓŁEM POLAND TOTAL	1434147	711285	722862
w tym: <i>of which:</i>			
Szwecja (Sweden)	1134838	554343	580495
Niemcy (Germany)	154203	82168	72035
Dania (Denmark)	129515	66497	63018
Finlandia (Finland)	15340	8195	7145
Norwegia (Norway)	106	–	106
Rosja (Russian Federation)	104	51	53
Estonia (Estonia)	21	21	–
Niderlandy (Netherlands)	7	6	1
Litwa (Lithuania)	5	–	5
Woj. pomorskie razem <i>Pomorskie voivodship total</i>	522406	261256	261150
w tym: <i>of which:</i>			
Szwecja (Sweden)	499696	249292	250404
Niemcy (Germany)	4195	2193	2002
Dania (Denmark)	3125	1557	1568
Finlandia (Finland)	15340	8195	7145
Norwegia (Norway)	25	–	25
Estonia (Estonia)	18	18	–
Litwa (Lithuania)	4	–	4
Woj. warmińsko-mazurskie razem <i>Warmia and Masuria voivodship total</i>	102	51	51
Rosja (Russian Federation)	102	51	51
woj. Zachodniopomorskie razem <i>Zachodniopomorskie voivodship total</i>	911639	449978	461661
w tym: <i>of which:</i>			
Szwecja (Sweden)	635142	305051	330091
Niemcy (Germany)	150008	79975	70033
Dania (Denmark)	126390	64940	61450
Norwegia (Norway)	81	–	81
Estonia (Estonia)	3	3	–
Darłowo RAZEM TOTAL	6273	3111	3162
Dania (Denmark)	6273	3111	3162
Frombork RAZEM TOTAL	102	51	51
Rosja (Russian Federation)	102	51	51

ciąg dalszy na str. 22
continue on page 22

Tablica 4. Międzynarodowy ruch pasażerów w wybranych portach morskich według kraju rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2009 r. (dok.)

Table 4. International passenger movements at selected seaports by country of departure or destination, in 2009 (cont.)

KRAJ / PORT ROZPOCZĘCIA/ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY COUNTRY / PORT OF DEPARTURE/DESTINATION	Ogółem Total	Przyjazdy Arrivals	Wyjazdy Departures
Gdańsk RAZEM TOTAL	147888	73122	74766
w tym: <i>of which:</i>			
Szwecja (Sweden)	147877	73114	74763
Niemcy (Germany)	3	3	–
Dania (Denmark)	3	–	3
Finlandia (Finland)	4	4	–
Gdynia RAZEM	371406	186586	184820
w tym: <i>of which:</i>			
Szwecja (Sweden)	351819	176178	175641
Niemcy (Germany)	4192	2190	2002
Dania (Denmark)	10	9	1
Finlandia (Finland)	15336	8191	7145
Norwegia (Norway)	25	–	25
Estonia (Estonia)	18	18	–
Kołobrzeg RAZEM TOTAL	31526	15712	15814
w tym: <i>of which:</i>			
Dania (Denmark)	31518	15710	15808
Międzyzdroje RAZEM TOTAL	51703	26273	25430
Niemcy (Germany)	51703	26273	25430
Nowe Warpno RAZEM TOTAL	8493	4135	4358
Niemcy (Germany)	8493	4135	4358
Szczecin RAZEM TOTAL	1096	1084	12
w tym: <i>of which:</i>			
Niemcy (Germany)	1064	1057	7
Dania (Denmark)	16	16	–
Świnoujście RAZEM TOTAL	811343	399662	411681
w tym: <i>of which:</i>			
Szwecja (Sweden)	635133	305049	330084
Niemcy (Germany)	87544	48510	39034
Dania (Denmark)	88583	46103	42480
Trzebież RAZEM TOTAL	1204	–	1204
Niemcy (Germany)	1204	–	1204
Ustka RAZEM TOTAL	3112	1548	1564
Dania (Denmark)	3112	1548	1564

Tablica 5. Statki transportowe wchodzące do portów morskich w ruchu międzynarodowym w 2009 r.
Table 5. Ship calls at seaports in international traffic in 2009

KRAJ BANDERY FLAG		Ogółem Total	W tym porty Of which				
			Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
a - liczba statków number of ships	a	19957	3361	4046	2774	5018	173
b - pojemność netto (NT) w tys. net tonnage (NT), thousand	b	62376,2	14951,7	20933,0	4203,8	21373,8	330,8
OGÓŁEM TOTAL							
POLSKA (PL)	a	5527	779	1014	590	899	16
	b	2329,8	170,8	439,8	128,5	1355,7	4,8
OBCE FOREIGN	a	14430	2582	3032	2184	4119	157
	b	60046,4	14780,9	20493,2	4075,3	20018,1	326,0
w tym: of which:							
Antigua i Barbuda (AB)	a	1395	447	409	463	41	23
	b	2949,8	1124,0	918,4	802,3	68,3	28,5
Bahamy (BA)	a	2784	379	416	102	1870	17
	b	24646,0	3963,7	5061,6	269,5	15321,9	29,3
Cypr (CY)	a	966	80	95	115	644	4
	b	4082,3	398,5	335,2	424,0	2905,0	17,0
Finlandia (FI)	a	394	147	195	38	9	2
	b	2743,5	845,1	1838,9	38,6	17,6	1,0
Malta (MT)	a	407	116	88	144	48	11
	b	1977,6	780,6	606,3	373,8	171,5	45,5
Niderlandy (NL)	a	717	208	230	235	32	6
	b	1695,5	558,9	719,4	359,4	45,8	8,9
Niemcy (DE)	a	3754	179	203	136	1141	1
	b	1867,5	588,3	645,0	200,7	148,7	0,6
Norwegia (NO)	a	420	102	115	122	44	23
	b	1085,2	614,5	188,4	155,4	79,5	36,4
Panama (PA)	a	239	64	79	56	15	8
	b	2386,2	702,3	1147,1	171,1	316,8	40,4
Rosja (RU)	a	265	58	97	73	10	23
	b	378,3	105,7	142,3	78,3	18,3	30,8
Szwecja (SE)	a	606	33	504	57	6	-
	b	5001,4	140,8	4747,4	88,7	22,0	-
Wielka Brytania (UK)	a	641	290	158	122	67	-
	b	2232,8	1344,2	528,8	257,2	93,2	-

URZĄD STATYSTYCZNY W SZCZECINIE

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

OŚRODEK STATYSTYKI MORSKIEJ

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

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

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

Do zadań Ośrodka należy między innymi:

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

STATISTICAL OFFICE IN SZCZECIN

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

MARITIME STATISTICS CENTRE

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

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

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

The tasks of the Centre comprise, among other things:

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



www.stat.gov.pl
www.spis.gov.pl

Powszechny Spis Rolny odbędzie się w dniach 1 IX – 31 X 2010 r.

(według stanu na dzień 30 czerwca 2010 r. o godz. 24:00)

Powszechny Spis Rolny 2010 to przeprowadzane na terenie całego kraju badanie, pozwalające opisać sytuację społeczną i gospodarczą polskiego rolnictwa.

Spis umożliwi m.in.:

- zebranie aktualnych informacji o polskim rolnictwie
- opisanie zmian, jakie zaszły w polskim rolnictwie od ostatniego spisu rolnego w 2002 r.
- wykonanie zobowiązań międzynarodowych.

Dane z PSR 2010 wpłyną na podejmowanie wielu decyzji, w tym oddziałujących bezpośrednio na obszar rolnictwa (polityka rolna, struktura agrarna, programy dotyczące rozwoju obszarów wiejskich).

Podstawą prawną przeprowadzenia PSR 2010 jest:

rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady(WE) nr 1166/2008 z 19 listopada 2008 r. oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 571/88 (Dz. U. UE nr L 321 z dnia 1 grudnia 2008 r.) oraz ustawa z dnia 17 lipca 2009 r. o powszechnym spisie rolnym 2010 r. (Dz. U. z 2009 r., Nr 126, poz. 1040).

Dane zbierane będą w następujący sposób:

- przed rozpoczęciem spisu formularze spisowe zostaną zasilone danymi pochodzącymi z systemów informacyjnych;
- samospis internetowy (CAII) w dniach – 1 IX – 17 X;
- wywiad telefoniczny realizowany przez ankieterów statystycznych (CATI) w dniach 8 IX – 31 X;
- wywiad realizowany przez rachmistrza spisowego (CAPI) w dniach 8 IX- 31 X.

We wszystkich metodach zbierania danych wykorzystywany będzie formularz elektroniczny

Wszystkie dane osobowe oraz dane indywidualne, zbierane i gromadzone podczas prac spisowych, są poufne i podlegają szczególnej ochronie w ramach tajemnicy statystycznej

- Podczas trwania spisu będzie uruchomione call center, gdzie pod specjalnie wyodrębnionym numerem telefonu będzie można uzyskać informacje dotyczące spisu.
- Pytania można zadawać na stronie internetowej www.stat.gov.pl, w części „pytania do GUS”.
- Odpowiedzi na pytania dotyczące spisu udziela również Rzecznik Prasowy Prezesa GUS. spis@stat.gov.pl; rzecznik@stat.gov.pl

Ministerstwo Infrastruktury Departament Transportu Morskiego i Żeglugi Śródlądowej

ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
Tel. 022/630 15 40, fax. 022/630 15 49

W 2009 r. na forum UE została opracowana Strategia dla Regionu Morza Bałtyckiego. Celem Strategii ma być aktywizacja potencjału, który powstał w regionie Morza Bałtyckiego w wyniku rozszerzenia Unii Europejskiej w 2004 roku. Strategia stworzyła szansę wypromowania naszego wysokiej jakości szkolnictwa morskiego i jego dalszego rozwoju. Region Morza Bałtyckiego posiada potencjał, by stać się w tej dziedzinie wzorem dla innych części Europy.

W ramach Planu Działań Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego Polska została wyznaczona Liderem w dziedzinie szkolnictwa morskiego. Jest to 13 priorytet w filarze „Bezpieczeństwo” a naszym zadaniem jest utworzenie Sieci Centrów Szkoleń Morskich (*Create a network of centres of excellence for maritime training*).

Realizacja projektu flagowego w początkowej fazie polegać będzie na nawiązaniu bliskich kontaktów z najsilniejszymi ośrodkami w zakresie szkoleń morskich w Regionie Morza Bałtyckiego. Stopniowo należy, wspólnie z innymi uczelniami wypracować jednolity model kształcenia morskiego, który następnie będzie mógł być przeniesiony na cały obszar Unii Europejskiej. Działania te pozwolą na osiągnięcie wysokiego jednolitego poziomu kształcenia morskiego najpierw w Regionie Morza Bałtyckiego a następnie w całej Unii Europejskiej.

Z uwagi na największą w Europie liczbę absolwentów szkół morskich oraz bardzo wysoki poziom kształcenia Polska ma dużą szansę by stać się największym europejskim ośrodkiem kształcenia kadr morskich w Europie, miejscem otwartym nie tylko dla kandydatów z Unii Europejskiej, ale także z całego świata. Należy pamiętać, iż w przyszłości UE planuje powołanie Europejskiej Akademii Morskiej, o której jest mowa w „Strategii dla transportu morskiego do 2018 roku”.

W roku 2009 Rzeczpospolita Polska otrzymała decyzję Komisji Europejskiej w sprawie wprowadzenia systemu podatku tonażowego w międzynarodowym transporcie morskim w Polsce. Podatek tonażowy jako forma pomocy publicznej został uznany za zgodny z wewnętrznym rynkiem Unii Europejskiej. Jest to decyzja pozytywna „warunkowa”, która umożliwi stosowanie w Polsce podatku tonażowego od dnia 1 stycznia 2011 r. jednakże w przypadku gdy zostanie odpowiednio znowelizowana ustawa z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym. Rozpoczęte w 2009 r. prace nad nowelizacją ustawy o podatku tonażowym są powiązane z prowadzonymi przez Ministerstwo Infrastruktury pracami nad ustawą o pracy na morzu. Obecnie obowiązująca ustawa z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych zawiera szereg rozwiązań, które nie mają zastosowania w obecnych realiach funkcjonowania armatorów na europejskim i światowym rynku żeglugowym. Na przestrzeni kilkunastu lat obowiązywania obecnej ustawy, w obszarze międzynarodowego prawa pracy nastąpiło wiele zmian. W lutym 2006 r. Międzynarodowa Organizacja Pracy przyjęła Konwencję o pracy na morzu (MLC). Przygotowywany projekt ustawy o pracy na morzu będzie w pełni implementował zapisy Konwencji MLC.

Zintensyfikowane w 2009 r. prace nad tymi regulacjami prawnymi będą kontynuowane w kolejnych latach dając perspektywę stworzenia systemu prawnego przyjaznego pracodawcom i pracownikom sektora gospodarki morskiej.

Ministerstwo Infrastruktury uzyskało oficjalną zgodę Banku Światowego na przeznaczenie pożyczki w ramach Trzeciego Projektu Utrzymania i Rehabilitacji Dróg (III PUIRD) na wykonanie usługi konsultingowej, polegającej na opracowaniu projektu „Programu rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce”. Program ten powinien zawierać, obok innych istotnych zagadnień dotyczących żeglugi śródlądowej, propozycję programu wieloletniego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na polskich śródlądowych drogach wodnych, w tym poprawy dostępu do portów morskich.

W 2009 r. opracowany został dokument „Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020”, który został przyjęty przez Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej RP, Komitet Europejski Rady Ministrów oraz Komitet Rady Ministrów, a następnie przekazany do wiadomości Radzie Ministrów. Dokument „Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020” stanowić będzie podstawę do wypracowania przez Rząd podstawowego dokumentu określającego zasadnicze cele i kierunki polskiej zintegrowanej polityki morskiej pt.: „Polityka morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020”.

„Polityka morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020” będzie najważniejszym dokumentem programowym określającym sposób prowadzenia krajowej zintegrowanej polityki morskiej, zgodnej z celami europejskiej zintegrowanej polityki morskiej.

Ponadto Departament Transportu Morskiego i Żeglugi Śródlądowej opracował „Raport z przebiegu realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w 2009 r.”, który jest dokumentem corocznie przedstawianym Radzie Ministrów przez Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej RP, zawierającym opis działań podjętych w 2009 roku przez Polskę na rzecz wdrażania zintegrowanej polityki morskiej UE oraz wypracowania narodowej polityki morskiej RP.

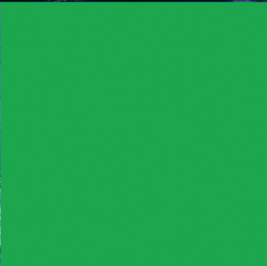
Raport został przygotowany w podziale na kierunki priorytetowe polskiej polityki morskiej, zawarte w dokumencie *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*.

W 2009 r. Departament podjął starania zorganizowania głównych obchodów Europejskiego Dnia Morza 2011 w Polsce. Europejski Dzień Morza to obchodzone co roku 20 maja nowe europejskie święto, zyskujące z roku na rok coraz większą popularność i rangę.

W wyniku negocjacji z Komisją Europejską ustalono, że w 2011 r. gospodarzem obchodów tego europejskiego święta będzie Gdańsk, co niewątpliwie stanowić będzie znakomitą okazję do promocji zarówno miasta, jak i całego regionu, sprzyjać będzie podniesieniu świadomości morskiej, jak również podkreśli tradycję i dziedzictwo morskie Rzeczypospolitej Polskiej. Organizacja Europejskiego Dnia Morza 2011 w Gdańsku będzie miała istotny wpływ na kształtowanie w środowiskach morskich Europy pozytywnego wizerunku naszego kraju na kilka tygodni przed objęciem z dniem 1 lipca 2011 r. przewodnictwa Polski w Radzie Unii Europejskiej.



Zachodniopomorskie
morze przygody
www.wzp.pl



Zachodniopomorskie

jeden z najpiękniejszych i najciekawszych regionów Polski

Natura zadbała o to, aby ten region Polski był idealnym miejscem do wypoczynku. Znajdą tu Państwo wspaniałe plaże, czyste morze, lasy i Parki Narodowe, piękne pojezierza oraz okazy rzadkich gatunków fauny i flory. Nie bez powodu naszym hasłem jest „Morze Przygody”. Każdy amator aktywnego wypoczynku znajdzie tu coś dla siebie a wymagający miłośnik historii i sztuki będzie zachwycony zachodniopomorskimi skarbami kultury. Ważnym punktem na mapie turystycznej i gospodarczej regionu jest jego stolica - miasto Szczecin. Magneselem dla turystów jest

również niezliczona ilość wydarzeń kulturalnych i sportowych oraz bogata oferta turystyczna.

Zachodniopomorskie to również idealne miejsce do lokowania inwestycji. Blisko stąd do Berlina, Kopenhagi, czy Sztokholmu. Liczące się w Europie porty morskie, międzynarodowe lotnisko, usytuowanie w centrum Europy na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacyjnych, wykształceni młodzi ludzie oraz wiele wyższych uczelni to tylko niektóre atuty inwestycyjne tego regionu Polski.

Zapraszamy nad „Morze Przygody!”.