



Gospodarka morską 2011

Maritime economy 2011



Urząd Statystyczny w Szczecinie
Statistical Office in Szczecin



Wydanie publikacji zrealizowano przy udziale środków finansowych
z budżetu Województwa Zachodniopomorskiego

Zakres gospodarki morskiej

Scope of maritime economy

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

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

Do dziedzin tak ujmowanej działalności morskiej zaliczyć należy w szczególności¹:

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

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

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

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

- rozwój szkolnictwa, nauki i badań morskich,
- rozwój portów morskich i ich ochrony,
- ułatwienia dla transportu morskiego,

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

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

Thus maritime economy shall comprise the following¹:

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

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

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

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

- enhancing maritime education and R&D,
- enhancing and protecting seaports,
- facilitating maritime transportation,

¹ J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, wyd. Arche, Gdańsk 2002, s. 17.

¹ J. Młynarczyk, *Prawo morskie [MARITIME LAW]*, Arche, Gdańsk 2002, p. 17.

- poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju,
- zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego,
- zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych mórz i oceanów,
- poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego,
- poprawa bezpieczeństwa morskiego,
- usprawnienie zarządzania morskiego.

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

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

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

Strategiczne cele zintegrowanej polityki zawarte w programie są podzielone na:

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

Cele i inicjatywy zawarte w programie i zintegrowanej polityce morskiej wpisują się w strategię „Europa 2020”, zgodnie z którą wiedza jest niezwykle ważna dla rozwoju gospodarki i sprzyja inteligentnemu rozwojowi, a wiedza jest właśnie jednym z instrumentów zintegrowanej polityki morskiej, została wymieniona w programie zarówno w celach ogólnych jak i operacyjnych. Do strategii „Europa 2020” wpisuje się również efektywne korzystanie z zasobów mórz i oceanów oraz podwyższenie jakości życia terenów nadmorskich, poprzez rozwój gospodarczy i wzrost zatrudnienia, aby stały się atrakcyjnymi również dla młodych ludzi m.in. poprzez zainicjowany program „Erasmus morski”.

- improving energy state policy,
- fostering marine fishery sustainable development,
- fostering the sustainable management of sea and ocean natural resources,
- enhancing marine environment and coast protection,
- enhancing maritime salvage and security,
- enhancing maritime governance.

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

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

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

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

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

Listed in the Programme and the Integrated Maritime Policy, the objectives and initiatives blend with the Europe 2020 strategy pointing at knowledge as the significant factor fostering smart growth. Thus, knowledge is one of the integrated maritime policy instruments mentioned both in the general and operational objectives of the Programme. The strategy refers also to the efficient use of seas’ and oceans’ resources, improvement of living conditions in the coastal regions through incorporating efforts to attain economic development and a high level of employment by making the sector more attractive for young people through the launch of a “Maritime Erasmus”, etc.

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

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

Polska gospodarka morska w 2011 roku

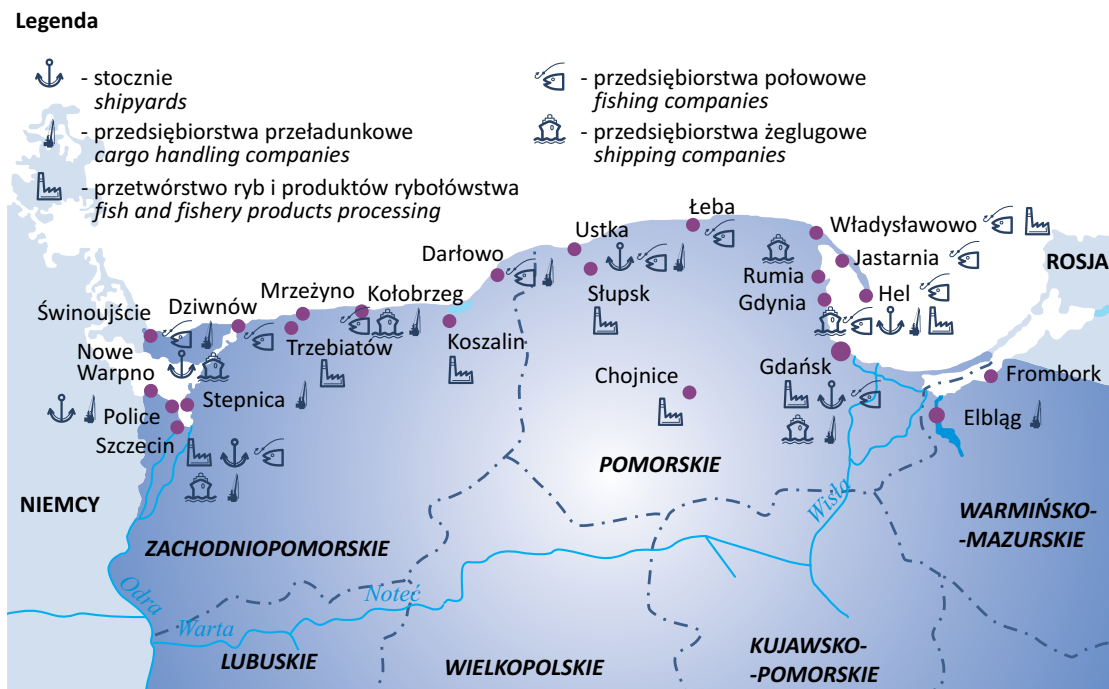
Polish maritime economy in 2011

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

The “Strategy for Developing Maritime Sector until 2015” stands for 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



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

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

Transport morski ma zasadnicze znaczenie dla międzynarodowej wymiany handlowej: 90% towarów w handlu z portami spoza Unii jest transportowanych morzem, a w przypadku handlu wewnątrz Unii odsetek ten wynosi ponad 40%. Dominująca pozycja Europy w tej globalnej branży nie ulega żadnej wątpliwości, czego dowodem jest posiadanie przez nią 40% światowej floty.³

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.³

³¹ 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.

³² Green Paper. Towards a future Maritime Policy for the Union: A European Vision for the oceans and seas, COM (2006) 275 final, Brussels, June 7, 2006, pp. 8-10.

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

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

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

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 Chipolbrok S.A., Baltramp Shipping, Unibaltic Ltd oraz powiązany własnościowo z PŻM – promowy armator Unity Line. W tej branży działa również wiele mniejszych firm żeglugowych zlokalizowanych nad polskim morzem, z których większość zaangażowana jest w transporcie przybrzeżnym.

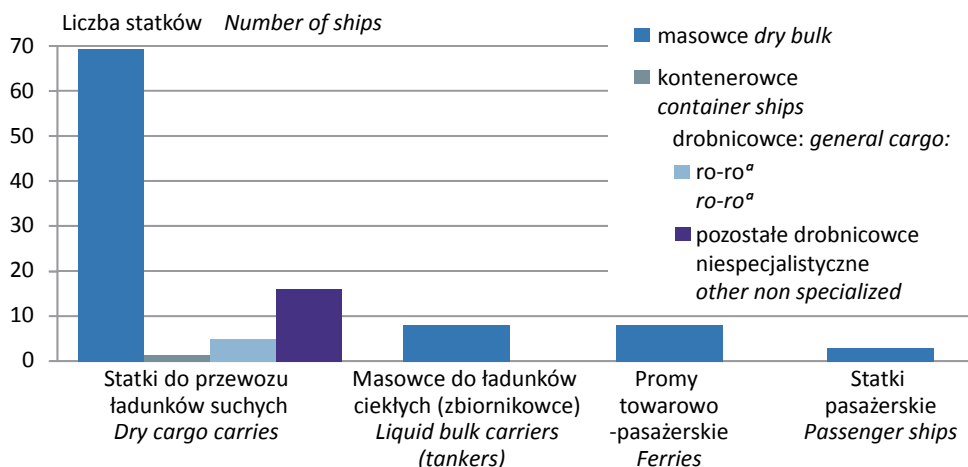
1. Transport morski i przybrzeżny

Morska i przybrzeżna flota transportowa Polski w 2011 roku liczyła 135 statków, o łącznej nośności 2 932,1 tys. ton oraz o pojemności brutto GT 2 044,5 tys., z tego 108 jednostek o nośności 2 931,0 tys. ton i pojemności brutto GT 2 039,2 tys. stanowiły jednostki morskiej floty transportowej i 27 statków o pojemności brutto GT 5,3 tys. morskiej floty przybrzeżnej.

Większość stanowiły statki do przewozu ładunków suchych, ich liczba w 2011 r. wyniosła 91. Strukturę morskiej floty transportowej przedstawia rys. 2.

Rysunek 2. Morska flota transportowa w 2011 r. (stan w dniu 31 XII)

Figure 2. Maritime transport fleet in 2011 (as of 31 Dec.)



^a Z wyłączeniem promów.

^a Excluding ferries.

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

Each and every seaside region is unique (i.e. the Baltic, Black, Mediterranean, North Sea, the Atlantic Ocean and the Arctic Ocean), and requires an individualized strategy.

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

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

1. Maritime and coastal shipping

In 2011, Polish maritime and coastal fleets consisted jointly of 135 ships with a combined deadweight 2 932.1 thousand tonnes and gross tonnage GT 2 044.5 thousand, of which 108 vessels with a combined deadweight 2 931.0 thousand tonnes and gross tonnage 2 039.2 thousand classified into the maritime fleet, and a further 27 ones with a combined gross tonnage 5.3 thousand classified into the coastal fleet.

In 2011, the majority of the fleet were dry cargo carriers comprising 91 ships. For a distribution of maritime transport fleet see fig. 2.

Na koniec 2011 r. pod polską banderą pływało 15 statków (tj. 13,9% ogólnej liczby jednostek morskiej floty transportowej) o łącznej nośności 26,4 tys. ton i pojemności brutto GT 21,2 tys. Wszystkie statki morskiej floty przybrzeżnej pływały pod banderą polską.

Liczba dostępnych miejsc pasażerskich na statkach morskiej floty transportowej w 2011 r. wyniosła 6 511, w tym 94,5% to miejsca pasażerskie na statkach pływających pod banderą obcą.

W stosunku do 2010 r. przybyło 8 statków o nośności 223,0 tys. ton i pojemności brutto GT 147,6 tys., ubyło natomiast 21 statków o nośności 233,5 tys. ton i pojemności brutto GT 218,9 tys. (dodatkowe zmiany parametrów statków to efekt przeklasyfikowań).

Polscy armatorzy i operatorzy na koniec 2011 r. nie eksploatowali statków dzierżawionych od armatorów zagranicznych.

15 ships (representing 13.9% of the maritime transport fleet in terms of quantity) with a deadweight 26.4 thousand tonnes and gross tonnage GT 21.2 thousand, served under the Polish flag as of the end of 2011. The whole maritime coastal fleet was registered under the Polish flag.

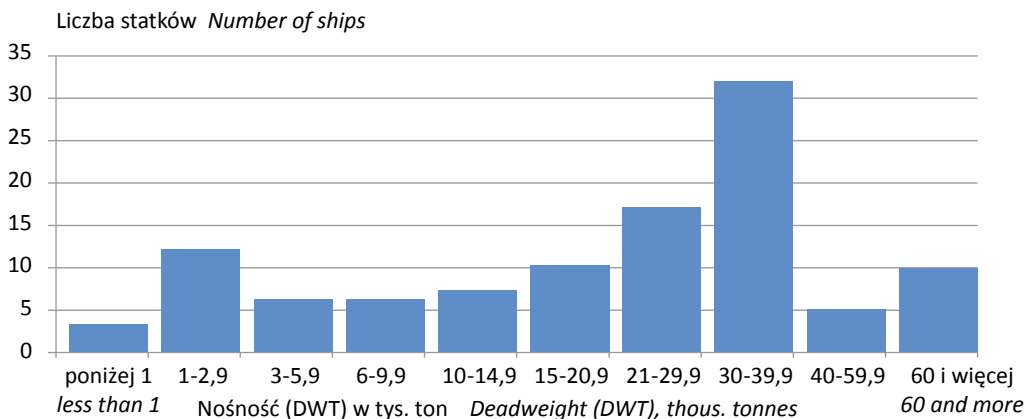
The number of passenger seats offered onboard maritime fleet amounted to 6 511 at the end of 2011, with the percentage of 94.5% for foreign flag ships.

In comparison to 2010, the reported number of maritime fleet expanded by 8 ships with a combined deadweight 223.0 thousand tonnes and gross tonnage GT 147.6 thousand. At that same period, the fleet declined in number by 21 ships with a deadweight 233.5 thousand tonnes and gross tonnage 218.9 thousand (any additional changes to the reported ships' parameters were due to reclassifying).

At the end of 2011 Polish shipowners did not operate any ships leased from foreign shipping companies.

Rysunek 3. Rozkład nośności (DWT) statków morskiej floty transportowej w 2011 r. (stan w dniu 31 XII)

Figure 3. Maritime transport fleet distribution by deadweight (DWT) in 2011 (as of 31 Dec.)

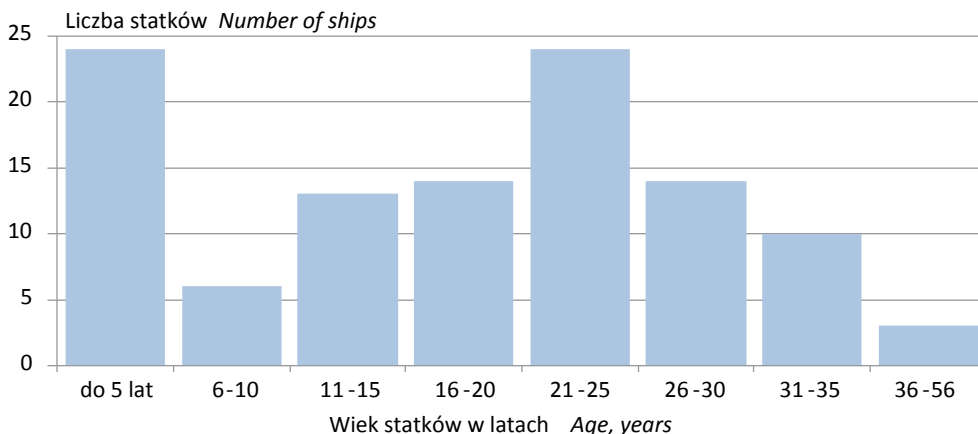


W 2011 r. średni wiek statku wyniósł 17,8 lat (dla statków pływających pod polską banderą – 32,0 lata, natomiast dla statków pływających pod banderą obcą – 15,5 lat). Rozkład wieku statków przedstawiono na rys. 4.

In 2011, the average age of the ships was 17.8 years (32.0 years – for ships under the Polish, 15.5 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 2011 r. (stan w dniu 31 XII)

Figure 4. Maritime transport fleet distribution by age in 2011 (as of 31 Dec.)



W 2011 r., morską flotą transportową polscy armatorzy przewieźli 7 737,5 tys. ton ładunków (tj. o 7,5% mniej niż w 2010 r.). W żegludze regularnej przewieziono 5 994,4 tys. ton ładunków (w tym 90,5% promami w zasięgu bałtyckim), natomiast w żegludze nieregularnej – przewieziono 1 743,1 tys. ton ładunków.

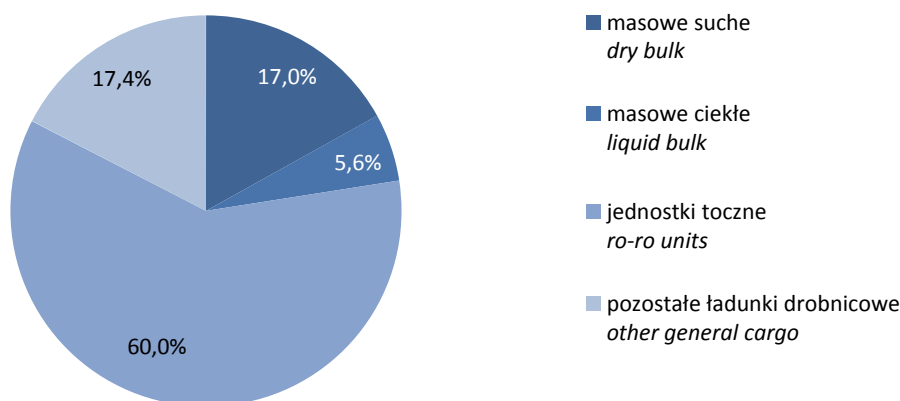
W relacji z portami polskimi przewieziono 5 778,5 tys. ton ładunków (6,3% mniej niż w 2010 r.), a pomiędzy portami obcymi – 1 784,7 tys. ton ładunków, tj. o 10,3% mniej niż w 2010 r. W porównaniu z rokiem poprzednim z polskich portów morskich wywieziono statkami morskiej floty transportowej o 4,5% więcej ładunków, a przywieziono – o 15,2% mniej. Pomiedzy portami polskimi przewieziono 174,2 tys. ton, co stanowi spadek o 15,8% w porównaniu z 2010 r.

In 2011, Polish maritime operators carried 7 737.5 thousand tonnes of freight (i.e. 7.5% less than 2010). The volume of liner shipping services reached 5 994.4 thousand tonnes of cargo (of which 90.5% were ferries operating the Baltic Sea routes), while the volume of tramp shipping was 1 743.1 thousand tonnes.

The freight volume for the routes from/to Polish ports totalled 5 778.5 thousand tonnes (i.e. less by 6.3% from 2010 to 2011) and the respective volume of 1 784.7 thousand tonnes was shipped on routes outside Poland (which was less by 10.3% compared to the previous year). Regarding the preceding year's results, the volume of exports through Polish ports using the maritime transport fleet decreased by 4.5%, and the volume of imports fell by 15.2%. Cargo of 174.2 thousand tonnes was shipped between Polish ports which meant a decrease of 15.8% from 2010 to 2011.

Rysunek 5. Struktura przewozów ładunków morską flotą transportową według grup ładunkowych w 2011 r.

Figure 5. Maritime cargo transport distribution by type of cargo in 2011



W 2011 r. przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego dokonane przez polskich przewoźników morskich wyniosły 1 281,3 tys. ton (o 28,6% mniej niż w 2010 r.) i stanowiły 16,6% przewozów ładunków ogółem żeglugą morską. Wywóz ładunków eksportowanych w relacji z portami polskimi wyniósł 609,4 tys. ton (o 7,4% więcej w stosunku do roku poprzedniego), natomiast przywóz ładunków importowanych wyniósł 497,7 tys. ton (spadek o 51,2%).

W komunikacji międzynarodowej w 2011 r. przewieziono 857,6 tys. pasażerów (spadek o 4,2% w stosunku do roku 2010).

W morskich rejsach pomiędzy portami polskimi przewieziono 2,1 tys. pasażerów. Przewozy promowe pasażerów (wraz z kierowcami samochodów ciężarowych) spadły o 4,0%, zaś pozostałymi statkami zmniejszyły się o 11,3% w stosunku do 2010 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.

Goods carried by Polish shipping operators, as part of Poland's foreign trade, amounted to 1 231.3 thousand tonnes (decreasing by 28.6% from 2010 to 2011) and represented 16.6% of the aggregate maritime freight level. Exports of goods shipped to/from Polish ports were 609.4 thousand tonnes in 2011, which meant an increase of 7.4% against the preceding year. Imports of goods shipped to/from Polish ports totalled 497.7 thousand tonnes in 2011 (declining by 51.2% against the preceding year).

In 2011, the number of passengers travelling on international routes amounted to 857.6 thousand people (i.e. less by 4.2% from 2010).

2.1 thousand passengers were transported on routes to/ from Polish ports. Ferry passengers (including truck drivers) numbers dropped in 2011 by 4.0%. The number of the other passengers fell by 11.3% from 2010 to 2011.

2. Seaports

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

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

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

Obroty ładunkowe w polskich portach morskich w 2011 r. wyniosły 57,7 mln ton, tj. o 3,0% mniej niż w poprzednim roku. Największy udział w obrotach ładunkowych miały 4 porty: Gdańsk (40,7%), Gdynia (22,5%), Świnoujście (18,5%) oraz Szczecin (14,0%). Obroty ładunkowe portu w Policach stanowiły 3,5%, a udział pozostałych portów wyniósł 0,8%. Strukturę obrotów ładunkowych wg portów przedstawia rys. 6.

Największy udział w strukturze obrotów ładunkowych miały ładunki masowe suche – 41,8% (węgiel i koks – 13,9%), ładunki masowe ciekłe – 25,3% (ropa naftowa i produkty naftowe – 22,1%) oraz kontenery – 16,3%.

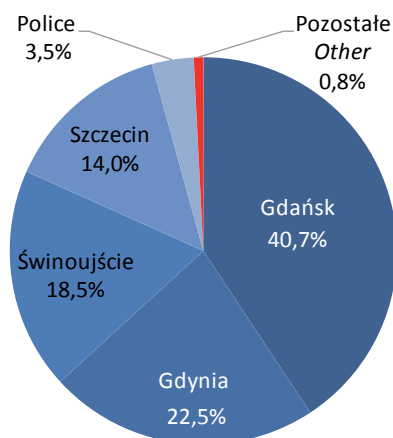
An overall assessment of general tasks carried out by seaports results from analyses of cargo throughput, number of passengers and ship calls.

In 2011, Polish seaports' cargo throughput was 57.7 mln tonnes, dropping by 3.0% from the previous year. Cargo traffic was concentrated around the four following ports: Gdańsk (40.7% of the combined throughput), Gdynia (22.5%), Świnoujście (18.5%), Szczecin (14.0%). Cargo traffic through the port of Police represented 3.5%, and the others' results contributed to 0.8% of the respective aggregate volume. For a distribution of cargo traffic by seaport see fig.6.

In the percentage distribution of cargo traffic prevailed dry bulk, reaching 41.8% (incl. coal & coke – 13.9%) of the respective aggregate volume, liquid bulk – 25.3% (incl. crude oil & oil products – 22.1%) as well as containers – 16.3%.

Rysunek 6. Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich w 2011 r.

Figure 6. Cargo throughput distribution by seaports in 2011



W 2011 r. odnotowano wzrost obrotów ładunkowych w Elblągu – 113,5%, Darłowie – 84,2%, Kołobrzegu – 79,5%, Policach – 10,6%, Gdyni – 5,2% i Szczecinie – 1,2%. W Świnoujściu obroty utrzymywały się na tym samym poziomie. Obroty portu Gdańsk zmniejszyły się o 11% w stosunku do 2010r.

W międzynarodowym obrocie morskim przeladowano łącznie 56,6 mln ton ładunków, tj. o 3,4% mniej niż w 2010 r. W 2011 r. w ruchu międzynarodowym udział w łącznych obrotach ładunkowych polskich portów przedstawiał się następująco: z krajami europejskimi – 80,3% (w tym z krajami Unii Europejskiej – 65,0%), z Ameryką Północną – 5,8%, Azją – 5,1%, Ameryką Środkową i Południową – 4,5%, Afryką – 4,3%.

W 2011 r. udział ładunków wywożonych za granicę w obrotach międzynarodowych osiągnął poziom 42,3%, a udział ładunków przywożonych – 57,7%.

Najwięcej ładunków wywieziono do Danii (16,6%), Szwecji (14,4%), Niemiec (7,8%), natomiast przywieziono z Niemiec (14,7%), Norwegii (12,8%), Danii (12,4%) i Wielkiej Brytanii (6,1%).

In 2011, the following ports saw a rise in their cargo handling activity (growth rates in percentage) as follows: Elbląg – 113.5%, Darłowo – 84.2%, Kołobrzeg – 79.5%, Police – 10.6%, Gdynia – 5.2% Szczecin – 1.2%. The cargo handling volume for Świnoujście remained the same as in the preceding year. For the port of Gdańsk the cargo volume dropped by 11% as compared with 2010.

56.6 million tonnes of freight in 2011 was attributable to the international maritime traffic, which meant a decrease of 3.4%, compared to 2010. The international traffic freight was allocated as follows: the routes to/with Europe represented 80.3% of the respective combined volume (the EU – 65.0%), North America – 5.8%, Asia – 5.1%, Central and South America – 4.5%, Africa – 4.3%.

In 2011, exports represented 42.3% of Poland's international cargo traffic, and the imports – 57.7%, respectively.

Denmark, Sweden and Germany were in 2011 the leaders in the export, with the respective shares of 16.6%, 14.4%, and 7.8% in international cargo traffic reported by Polish ports. Similarly, the import leaders were Germany (14.7%), Norway (12.8%), Denmark (12.4%) and Great Britain (6.1%).

Obrót ładunków tranzytowych w 2011 r. wyniósł 5 609,1 tys. ton i zmniejszył się w porównaniu z rokiem poprzednim o 63,9%. Największy spadek ładunków tranzytowych w porównaniu do roku poprzedniego wystąpił w Gdańsku – o 83,9%. Wzrost odnotowano w Gdyni – o 25,7%, w Świnoujściu – o 15,5% oraz Szczecinie – o 2,9%.

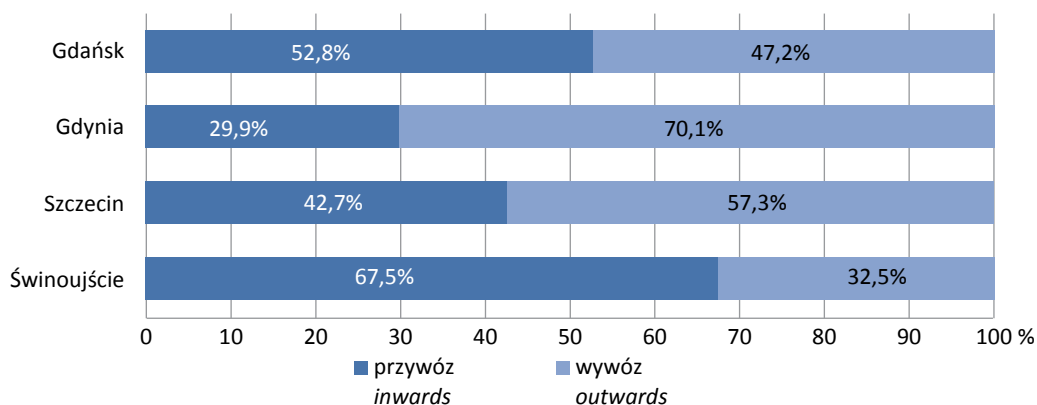
Największy spadek przeładunku ładunków tranzytowych dotyczy ropy naftowej (niemal o 100%) i zboża (o 84,1%), największy wzrost odnotowano dla innych ładunków drobnicowych (o 98,8%), oraz produktów leśnych (o 92,0%).

Transit cargo traffic in 2011 amounted to 5 609.1 thousand tonnes, decreasing by 63.9%, in comparison with the previous year. The most severe decline in the transit cargo volume against the previous year was reported by Gdańsk (fell by 83.9%). On the other hand a growth in transit was reported in Gdynia – by 25.7%, Świnoujście – by 15.5% and Szczecin – by 2.9%.

The most dramatic declines were attributable to the transited (without entering) freight. It applied specifically to petrol (a decrease of c/a 100%) and grain (a decrease of 84.1%). Alternatively, the most considerable growths were reported for general cargo (an increase of 98.8%) and forestry products (92.0%).

Rysunek 7. Struktura obrotów ładunków tranzytowych według portów morskich w 2011 r.

Figure 7. Transit cargo distribution by seaports in 2011



W 2011 r. do polskich portów przyплыło w ruchu międzynarodowym 780,0 tys. pasażerów, tj. o 2,7% więcej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku; wyplynęło 801,9 tys. pasażerów, tj. o 2,6% więcej niż przed rokiem. Najwięcej pasażerów przewieziono w relacji z portami szwedzkimi – 87,0% (niemieckimi – 9,2%, duńskimi – 1,8 % i fińskimi – 1,3%).

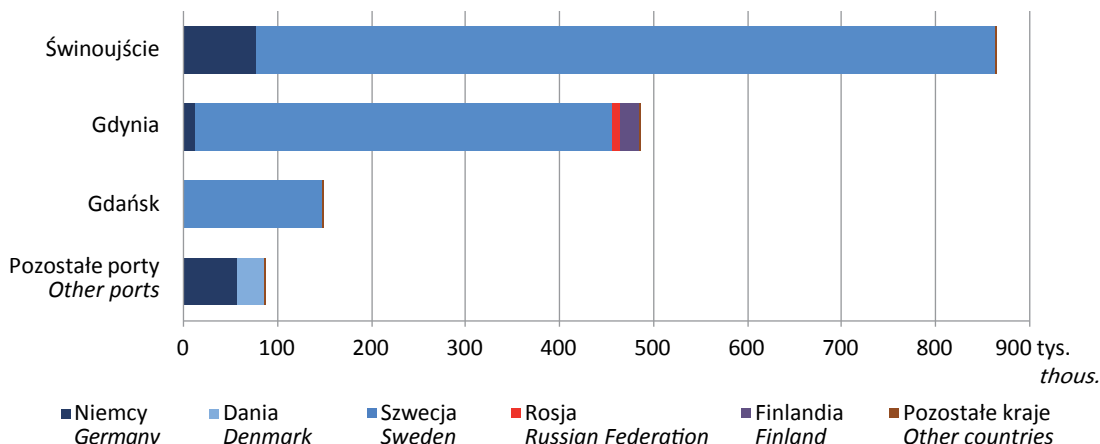
In 2011, Polish ports were visited by 780.0 thousand passengers as part of international traffic, which meant an increase of 2.7%, compared to the previous year. The volume of departures was 801.9 thousand passengers, i.e. 2.6% more than in the previous year. Considerable volumes of passenger movements were reported for the partner ports of: Sweden – 87.0% (Germany – 9.2%, Denmark – 1.8% and Finland – 1.3%).

Do polskich portów morskich przyплыło na wycieczkach w celach turystycznych około 78,0 tys. osób, które po zwiedzeniu atrakcji turystycznych w porcie lub okolicy, kontynuowały swoją zagraniczną podróż. Większość tych pasażerów odwiedziła Gdynię (83,3%), a także Gdańsk (8,7%) oraz Szczecin (6,5%).

78.0 thousand cruise passengers arrived at Polish seaports in 2011. They carried out their voyages after visiting tourist attraction at the ports or in the vicinity thereof. Majority of those passengers visited Gdynia, which constituted 83.3% of cruise passenger traffic volume, as well as Gdańsk (8.7%) and Szczecin (6.5%).

Rysunek 8. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich w 2011 r.

Figure 8. International passenger movements at seaports in 2011

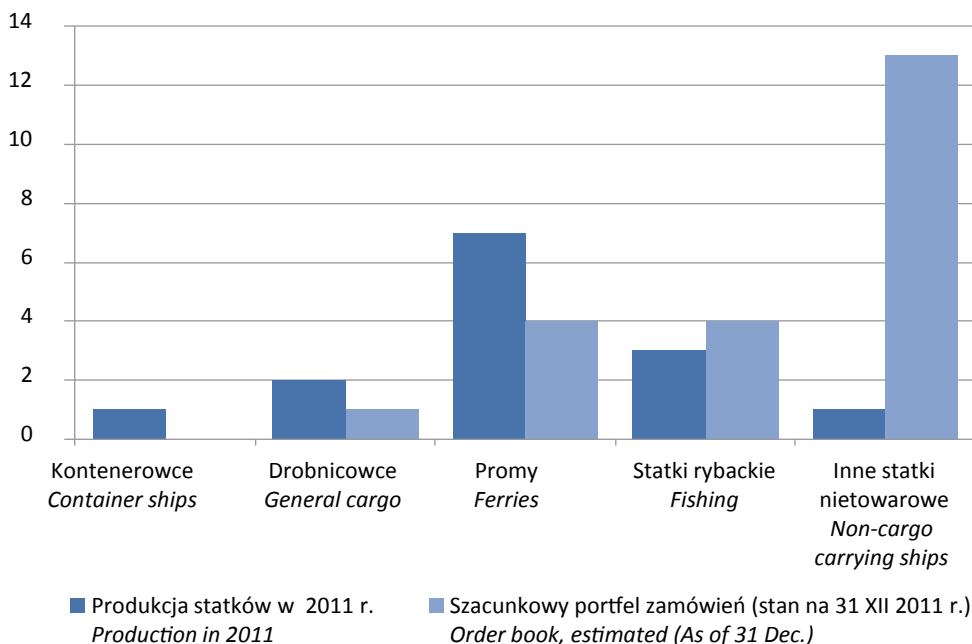


3. Przemysł stoczniowy

W Polsce funkcjonują stocznie produkcyjne i remontowe o różnym potencjale. Największe to Stocznia Gdańska S.A, Gdańska Stocznia Remontowa S.A. Poza nimi działają m.in. Stocznia Północna S.A. w Gdańsku, Szczecińska Stocznia Remontowa Gryfia S.A., Morska Stocznia Remontowa S.A. w Świnoujściu oraz Stocznia Remontowa Nauta S.A. w Gdyni.

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

Rysunek 9. Produkcja statków i portfel zamówień w 2011 r.
Figure 9. Shipbuilding production and order book in 2011



Źródło: Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.

Source: Ship Design and Research Centre in Gdansk.

Liczba jednostek pływających wyprodukowanych w roku 2011 wyniosła 14 i była o 41,7% niższa w porównaniu z rokiem poprzednim. Całkowita pojemność brutto GT statków, których produkcję sfinalizowano w 2011 r. wyniosła 71,9 tys. i była większa niż w roku poprzednim o 86,5%.

Miernik produktywności stoczni, tj. skompensowana pojemność rejestrowa brutto zbudowanych w 2011 r. statków wyniosła 93,9 tys. CGT i była o 4,3% większa od uzyskanej w 2010 r.

Najliczniejszą grupę wyprodukowanych statków w 2011 r. stanowiły promy – 50,0%, oraz statki rybackie – 21,4%, natomiast pod względem nośności przeważał kontenerowiec – 65,5% (ogólnej nośności wyprodukowanych statków).

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

3. Shipbuilding and shiprepair industry

Presently in Poland operate both newbuilding and ship repair yards of various productive capacity. Stocznia Gdańska S.A and Gdańska Stocznia Remontowa S.A are among these in the lead. In addition, there are Stocznia Północna S.A. in Gdańsk, Szczecińska Stocznia Remontowa Gryfia S.A., Morska Stocznia Remontowa S.A. in Świnoujście, and Stocznia Remontowa Nauta S.A. in Gdynia.

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

The number of vessels built in 2011 amounted to 14 and fell by 41.7% against the preceding year. The combined gross tonnage of ships completed in 2011 was 71.9 thousand, and grew by 86.5% as compared with the preceding year.

A measure of shipyard activity, i.e. the compensated gross tonnes amounted to CGT 93.9 thousand for ships built in the year 2011, which meant an increase of 4.3% in comparison with the value for the year 2010.

In 2011, ferries and fishing vessels proved to be the leaders in terms of the number of shipbuildings, with their respective shares of 50.0% and 21.4% in the aggregate portfolio volume. A container ship was the prevailing one in terms of gross tonnage, representing 65.5% of the respective value for the delivered ships.

The order book in the 2011 was predominated by miscellaneous activity ships, ferries and fishing vessels, with their respective shares of 59.1%, 18.2% and 18.2%.

Liczba jednostek wyremontowanych w polskich stocznjach w 2011 r. wyniosła 624 o łącznym tonażu 5 111,6 tys. BRT, natomiast portfel zamówień na remonty wynosi 278 jednostek o łącznym tonażu 1 373,4 tys. BRT.

Najwięcej jednostek wyremontowały stocznie w województwie pomorskim, tj. 364 jednostki o łącznym tonażu 5 108,0 tys. BRT.

4. Rybołówstwo morskie

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

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

Zmiany w polskiej flocie rybackiej w badanym okresie dotyczyły spadku liczebności floty dalekomorskiej i kutrowej. Portem macierzystym dla wszystkich trawlerów dalekomorskich jest Gdynia, natomiast obecność floty kutrowej jest charakterystyczna dla morskich portów rybackich województw pomorskiego i zachodniopomorskiego.

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

W 2011 r. polska flota rybacka liczyła 790 jednostek (o 3 jednostki mniej niż w 2010 r.), o łącznej pojemności brutto GT 33,4 tys. (o 10,4% mniej niż w 2010 r.) oraz o mocy 82,9 tys. kW (o 4,6% mniej niż w 2010 r.). Do floty rybackiej zaliczono: 644 łodzie rybackie, 143 kutry oraz 3 trawlerzy dalekomorskie.

Liczebność i jakość zasobów morza zależą w dużej mierze od warunków naturalnych oferowanych przez sam Bałtyk. Z punktu widzenia ekologii, wody Bałtyku nie stwarzają zbyt korzystnych warunków dla bytowania organizmów typowo morskich, natomiast w skład jego fauny i flory wchodzi wiele gatunków typowych dla wód słonawych i słodkich. Wynika to z niskiego zasolenia (ok. 7,8‰) i znacznego poziomu eutrofizacji. Do najbardziej znanych gatunków bytujących w wodach Bałtyku zalicza się dorsze, śledzie, 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 2011 roku wyniosły 179,9 tys. ton i były one o 5,3% wyższe od połowów uzyskanych w 2010 r. Na Morzu Bałtyckim złowiono 110,8 tys. ton ryb, czyli o 0,6% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim.

Over the year 2011, Polish yards repaired 624 ships with a combined tonnage GRT 5 111.6, while the repair order books comprised 278 vessels with a combined tonnage GRT 1 373.4 thousand.

The Polish leaders in ship repair industry were the yards from the pomorskie voivodeship, which repaired 364 vessels with a combined tonnage GRT 5 108.0.

4. Marine fishery

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

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

Changes to Polish fishing fleet involved decreases in the number of both deep-sea ships and cutters over the subject period. Gdynia was the port of registry for all the deep-sea trawlers, and the cutter fleet is a feature of fishery harbours in both the pomorskie and zachodniopomorskie voivodships.

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

In 2011 the Polish fishing fleet stood at 790 vessels (3 vessels less than in 2010) with a combined gross tonnage 33.4 thousand (decreased by 10.4% against 2010) and engine power of 82.9 thousand kW (fell by 4.6% against 2010). The fishing fleet was composed of : 644 fishing boats, 143 cutters, 3 deep-sea trawlers.

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

In 2011, the capture production of fish and other sea forms of life were 179.9 thousand tonnes, with a 5.3% rise against the 2010 volume. The Baltic capture of fish was reported to reach the level of 110.8 thousand tonnes i.e. they rose 0.6% in comparison with the preceding year.

Połowory dalekomorskie, które osiągnęły poziom 69,1 tys. ton w 2011 r., wzrosły o 14,0% w porównaniu z analogicznymi wartościami za rok poprzedni. Wzrost w badanym okresie dotyczył jedynie połowów dokonanych na Atlantyku Środkowo – Wschodnim (o 312,0%), przy czym w 2011 r. połowory te stanowiły 87,9% połowów polskiej floty dalekomorskiej.

W strukturze gatunkowej połowów, podobnie jak w roku poprzednim, dominowały szproty, poławiane wyłącznie na Morzu Bałtyckim. W 2011 roku złowiono 56,5 tys. ton tej ryby, co stanowiło 31,4% wielkości polskich połowów ogółem. Połowory szprota zmniejszyły się w porównaniu do uzyskanych w roku poprzednim o 4,0%.

Drugim co do znaczenia gatunkiem w strukturze połowów był śledź pozyskiwany również wyłącznie z łowisk bałtyckich – w 2011 r. złowiono 29,9 tys. ton tej ryby. W 2011 r. połowory śledzia stanowiły 16,6% polskich połowów ogółem. Jednak w porównaniu z rokiem poprzednim połowory śledzia spadły o blisko 20,7%.

Trzecim co do znaczenia gatunkiem poławianym przez polską flotę rybacką był ostrobok pospolity pochodzący z łowisk Atlantyku Środkowo- Wschodniego. W 2011 r. złowiono 19,9 tys. ton ostroboków, co stanowiło 11,1% polskich połowów ogółem. Połowory tego gatunku wzrosły blisko trzykrotnie w porównaniu do poziomu z 2010 roku.

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

The deep sea catches amounting to 69.1 thousand tonnes in 2011, saw an increase of 14.0% compared to the analogical values of the preceding year. An increase was reported for the Eastern and Central Atlantic catches only (i.e. they increased by 312.0% from 2010 to 2011), which constituted 87.9% of the Polish deep-sea capture production.

Similarly to the preceding year, the breakdown of captures by species was dominated by sprats from the Baltic Sea only. The volume of the sprat catches in 2011 was 56.5 thousand tonnes constituting 31.4% of the total capture volume for Poland. The sprat catches were 4.0% lower than in 2010.

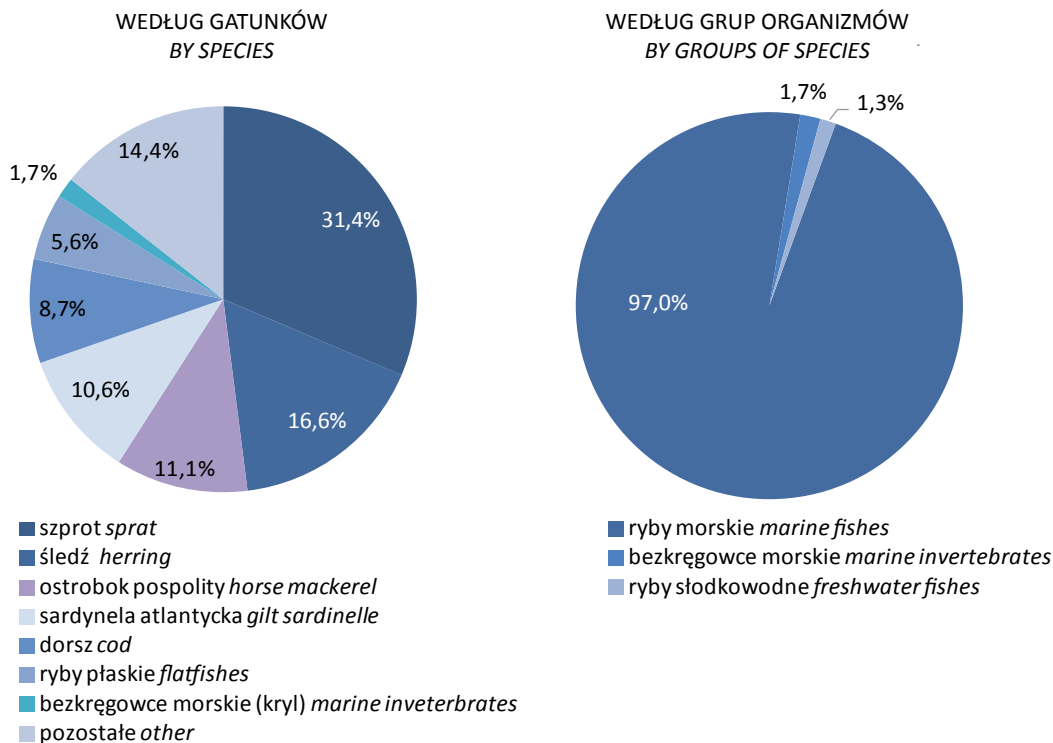
Baltic herring was another important species in 2011, with the harvest of 29.9 thousand tonnes, and contributed to 16.6% of the Polish capture production. However the herring capture volume was reported to be lower by 20.7% than in the preceding year.

It is horse mackerel from the Eastern and Central Atlantic, that might be ranked third in the total Polish catches volume. With the harvest of 19.9 thousand tonnes, horse mackerel contributed to 11.1% of the Polish catches volume for 2011. The horse mackerel harvest volume was reported to be larger nearly three times than the respective results from 2010.

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

Rysunek 10. Struktura połowów ryb i innych organizmów morskich w 2011 r.

Figure 10. Distribution of capture production by species of fish and shellfish in 2011



Wybrane zagadnienia działalności polskich portów morskich na tle Basenu Morza Bałtyckiego

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

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

W niniejszym opracowaniu wykorzystano informacje Eurostatu oraz dane z publikacji „Baltic Port List” (dla portów rosyjskich) Uniwersytetu w Turku. W przypadku Niemiec i Szwecji uwzględniono wyłącznie porty zlokalizowane na linii brzegowej Bałtyku. Natomiast, z uwagi na to, że Dania nie stosuje rozróżnienia na porty Morza Bałtyckiego i Północnego, dane dla tego kraju przedstawiono całościowo.

W 2010 roku do głównych portów nadbałtyckich UE i Rosji zawinęło 552,5 tys. statków czyli o 0,3% mniej w stosunku do roku poprzedniego. Ruch żegludowy w obrębie Bałtyku w relacji z portami polskimi stanowił 2,9% liczby zawinięć statków w Rejonie Basenu Morza Bałtyckiego.

W 2010 roku łączny tonaż statków zawijających do głównych bałtyckich portów UE, (brak danych dla Rosji) wyniósł 3 771,6 mln GT i wzrósł o 1,0% w stosunku do roku poprzedniego.

Natężenie ruchu statków w obrębie głównych bałtyckich portów UE wyrażone liczbą zawinięć w 2010 r. stanowiło 24,7% analogicznej wartości dla ruchu statków w relacji z portami UE, Norwegii i Chorwacji.

Podobnie, w kategoriach tonażu brutto, do bałtyckich portów UE zawinęły statki, których łączny tonaż w badanym okresie odpowiadał 25,3% tonażu statków odwiedzających główne porty UE, Norwegii i Chorwacji.

Ruch statków na Bałtyku w 2010 r. skupiał się głównie wokół portów Danii (65,8% liczby statków zawijających do głównych portów bałtyckich włącznie z Rosją). Najmniej jednostek (0,8% liczby wejść) odwiedziło porty morskie Litwy.

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

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

In 2010 the Baltic main ports of the EU and Russia were visited by 552.5 thousand ships, i.e. less by 0.3% than over the preceding year. Polish ports handled 2.9% of ship traffic in the Baltic Sea Region.

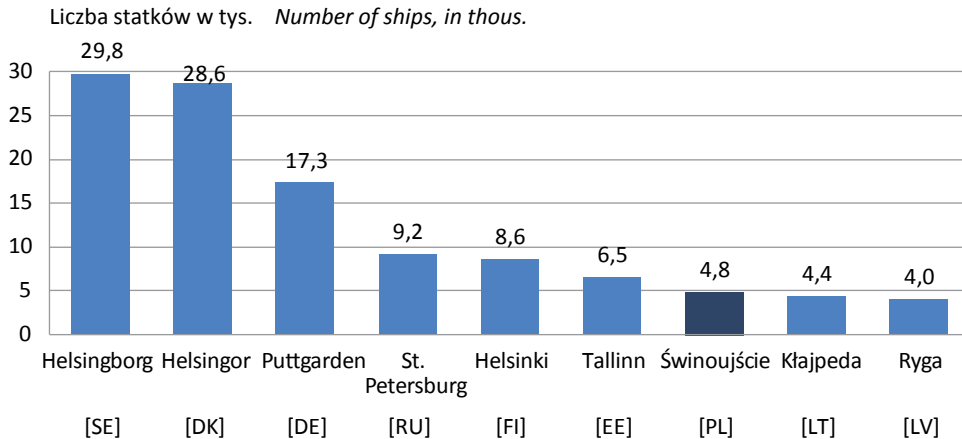
The combined tonnage of ships calling at the main Baltic ports (no statistics available for Russia) was 3 771.6 million GT which meant a growth of 1.0% from the preceding year.

Ship traffic volume among the EU main ports in the Baltic, in terms of ship numbers, represented 24.7% of the respective value for routes to/from the EU, Norway and Croatia.

Similarly, the Baltic ship traffic expressed in gross tonnage units representing 25.3% of fleet entering main ports of the EU, Norway and Croatia.

The Baltic ship traffic concentrated predominantly around the Danish main ports (65.8% of ships calling at the main EU and Russian ports in the Baltic). On the other hand, the least visited ports were those of Lithuania (0.8% of the number of ship calls in the Baltic).

Rysunek 11. Ruch statków w krajach Basenu Morza Bałtyckiego według portów o największej liczbie zawinięć w 2010 r.
Figure 11. Vessel traffic in the Baltic Sea Region countries by the most visited seaports in 2010



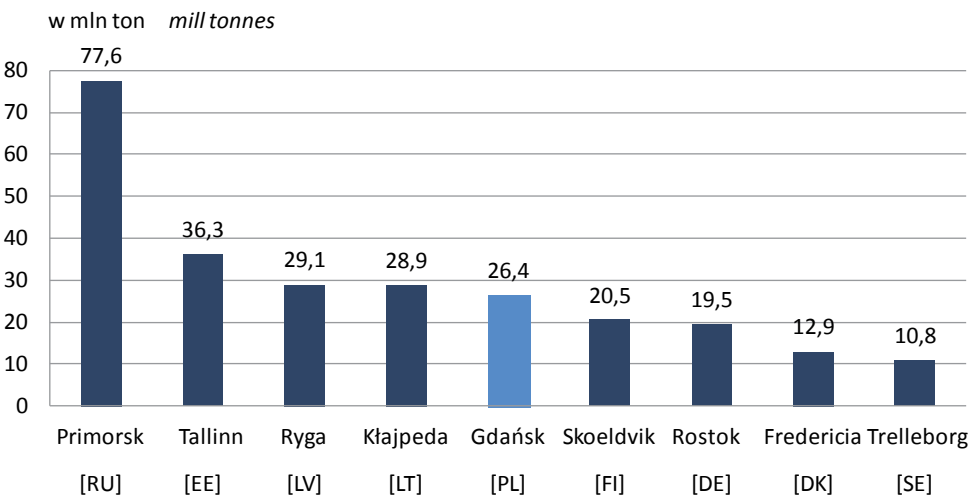
Łączne obroty ładunkowe portów Morza Bałtyckiego wyniosły w 2010 r. 714,9 mln ton, co stanowiło wzrost o 8,5% w porównaniu z rokiem poprzednim. W 2010 roku portami o największych obrotach ładunkowych na Bałtyku były porty Rosji, których obrót stanowił 36,1% obrotów ładunkowych portów bałtyckich oraz Finlandii (9,8%).

In 2010 the combined cargo throughput of the Baltic ports amounted to 714.9 million tonnes which meant an increase of 8.5 % against the volume for the preceding year. The top Baltic seaports in terms of cargo throughput volume in 2010 were the ports of the Russian Baltic with the throughput representing 36.1% of the Baltic cargo traffic, and the ports of Finland (9.8% of the fleet of that profile).

Wybrane porty bałtyckie o największych obrotach ładunkowych w 2010 r. przedstawia poniższy rysunek:

For selected top cargo Baltic seaports in 2010, see the figure below:

Rysunek 12. Obroty ładunkowe wybranych portów morskich rejonu Basenu Morza Bałtyckiego w 2010 r.
Figure 12. Cargo throughput in selected ports of the Baltic Sea Region in 2010



Obroty kontenerowe w głównych morskich portach Basenu Morza Bałtyckiego wyniosły w 2010 r. 6 557,6 tys. TEU i były wyższe o 30,6% w stosunku do roku poprzedniego. W 2010 r. liderem w obsłudze ruchu kontenerowego na Bałtyku był port St. Petersburg (29,5% bałtyckich obrotów kontenerowych). Kolejnymi czołowymi portami w ruchu kontenerowym okazały się polskie porty – Gdańsk i Gdynia, które obsłużyły odpowiednio 7,8% i 7,3% obrotów kontenerowych na Bałtyku.

In 2010 the development of container traffic in main BSR seaports was reported at the level of 6 557.6 thousand TEU which meant a growth by 30.6% from the preceding year. The port of St. Peterburg proved to be the leading container port (contributing to 29.5% of the combined container throughput in the Baltic). Another container league members were Polish ports, i.e. Gdańsk and Gdynia with the share in the traffic of 7.8% and 7.3% respectively.

W 2010 r. w portach bałtyckich skupiało się 8,3% obrotów kontenerowych Europy (UE, Norwegii, Chorwacji, Turcji i Rosji).

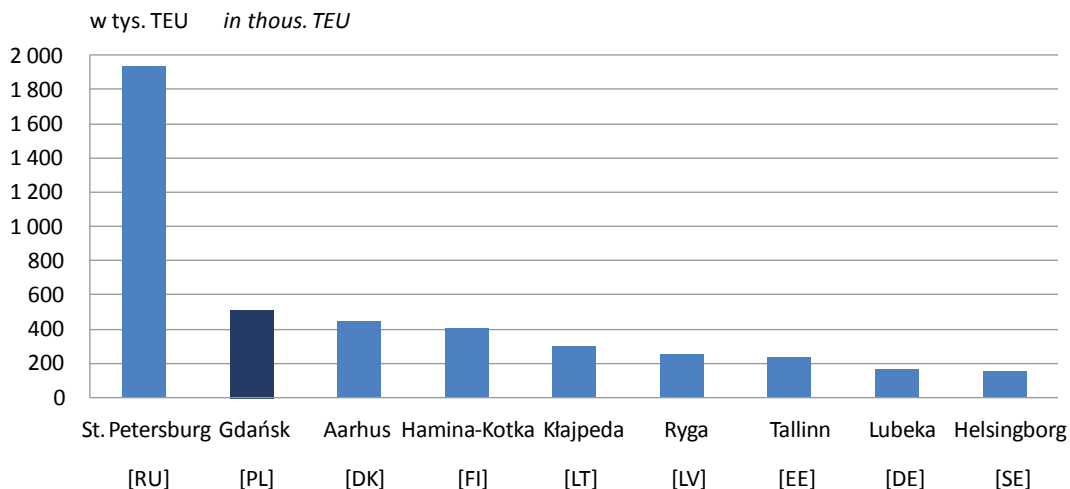
In 2010 the Baltic seaports handled 8.3% of the European maritime container traffic volume (including the EU, Norway, Croatia, Turkey and the Russian Baltic).

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

For selected top cargo Baltic seaports in 2010, see the figure below:

Rysunek 13. Porty morskie o największych obrotach kontenerowych w poszczególnych krajach Basenu Morza Bałtyckiego w 2010 r.

Figure 13. Top container seaports in respective states in the Baltic Sea Region in 2010



W 2010 r. morskie porty bałtyckie odwiedziło i opuściło 110,6 mln pasażerów, czyli o 5,5% mniej niż w roku poprzednim. W 2010 r. większość strumieni ruchu pasażerskiego na Bałtyku skupiło się w portach Danii oraz Szwecji – odpowiednio 38,0% i 23,2%.

In 2010, 110.6 million passengers either arrived in or departed from the Baltic ports, which constituted a fall by 5.5% from the preceding year. The majority of the Baltic passenger traffic was allocated mainly at Danish and Swedish seaports – 38.0% and 23.2% respectively.

Najrzadziej uczęszczanymi portami na Bałtyku były porty Litwy (0,2%) i Rosji (0,6% ruchu pasażerskiego na Bałtyku).

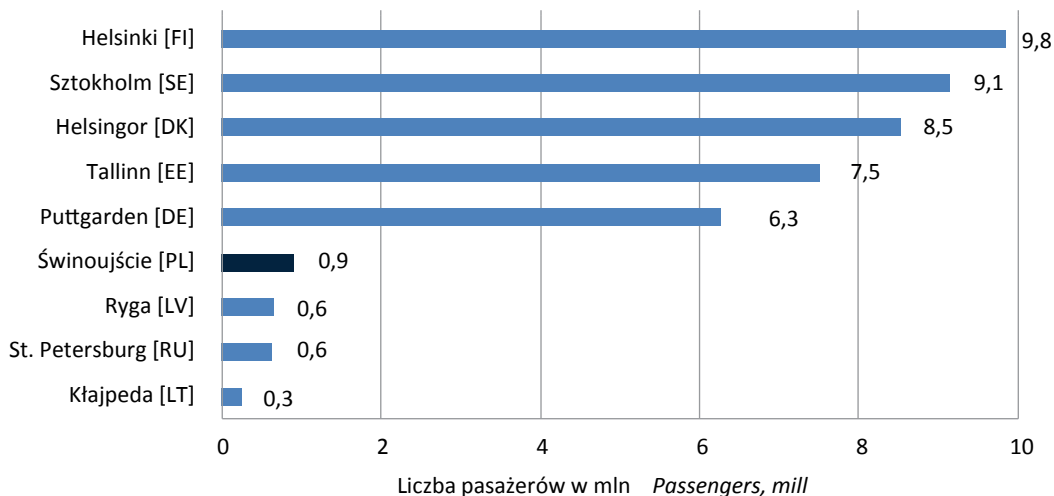
On the other hand, the least popular Baltic destinations were the ports of Lithuania (0.2%) and Russia (0.6% of the Baltic passenger traffic).

Wybrane porty bałtyckie o największym ruchu pasażerów w poszczególnych krajach w 2010 r. przedstawia poniższy rysunek:

The selected top passenger ports in the respective states are shown in the figure below.

Rysunek 14. Ruch pasażerów w wybranych portach morskich krajów Basenu Morza Bałtyckiego w 2010 r.

Figure 14. Passenger movements at selected ports of the Baltic Sea Region in 2010



Ruch pasażerów podróżujących na wycieczkowcach liniowych po Bałtyku stanowił 0,8% ruchu pasażerów ogółem w rejonie BMB. W latach 2009-2010 odnotowano spadek liczby pasażerów rozpoczynających i kończących rejsy wycieczkowe o 23,0%.

The number of cruise passengers in the BSR contributed to 0.8% of the combined passenger traffic in the Baltic. There was a decrease in the number of passengers starting and ending a cruise voyage, amounting to 23.0% from 2009 to 2010.

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



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

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

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

Porty odgrywają kluczową rolę dla europejskiej polityki spójności poprzez rozwój obsługi strumieni pasażersko-towarowych. Porty umożliwiają, zgodnie ze Strategią Lizbońską, dynamiczny rozwój wszystkich, nawet najbardziej odległych regionów. Działania Komisji Europejskiej są ukierunkowane na zapewnienie zrównoważonego rozwoju dla wszystkich portów w Europie poprzez upowszechnienie technologii zwiększających produktywność, minimalizowanie negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne oraz tworzenie warunków działania i sprawnej integracji portów w ramach łańcuchów transportowych. Prawo unijne przewiduje procedury ułatwiające wszystkim zainteresowanym skupianie się na przygotowaniu portów europejskich do przyszłych wyzwań, pozyskiwanie nowych inwestorów i aktywne uczestnictwo w budowie sieci wielomodalnych.

Najbardziej uczęszczanymi portami morskimi w 2010 roku były porty Włoch (o liczbie zawinięć stanowiących 23,1% łącznej liczby wejść do portów głównych Europy), Grecji (21,8% liczby zawinięć) oraz Danii (15,9% liczby zawinięć). Podobnie, jak rok wcześniej, udział liczby zawinięć do głównych polskich portów w badanym okresie wyniósł 0,7%.

Z kolei ruch statków w portach europejskich wyrażony wielkością tonażu brutto GT statków zawijających do portów wyniósł w 2010 roku GT 14 885,5 mln i zmniejszył się o 2,3% w stosunku do roku poprzedniego. Krajami, do których zawinęła flota o największym tonażu brutto w przeliczeniu na łączny tonaż brutto stanowiący odpowiednio 24,4% oraz 17,1% tonażu floty zawijającej do portów Europy (UE, Chorwacji, Turcji, i Norwegii).

Udział tonażu brutto statków odwiedzających polskie porty morskie wyniósł 1,3% tonażu statków ogółem, które w 2010 r. zawinęły do portów Europy.

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

Ports are a key to cohesion in Europe, through the development of passenger and cargo services. Ports ensure dynamism and development of whole regions including the most peripheral one, in line with the Lisbon Strategy. Actions by the European Commission are targeted at the sustainable development of all ports in Europe, the promotion of industrial efficiency, reduction of environmental impact and ensuring working conditions as well as a smooth integration of ports in the overall transport chains. The EU regulations provide a framework for actions to help all actors to concentrate their efforts so that the European ports can face the challenges of tomorrow acquire new investors, and actively contribute to the multimodal networks.

The most often visited seaports in 2010 were those of Italy (with the number of ship calls representing 23.1% of the combined number of fleet calling at the main European ports), Greece (21.8% of the ship calls number), and Denmark (15.9% of the ship calls number). Analogically to the preceding period, the share of ships calling at the Polish ports was 0.7% in 2010.

In turn, the European ship traffic volume, in terms of gross tonnage of ships calling at the seaports, amounted to GT 14,885.5 million in 2010, which meant a 2.3% decrease against the preceding year. Similarly to the preceding year, the ports of Italy and the UK were reported to be the leaders in cumulating the traffic in terms of gross tonnage, and they contributed to the respective 24.4% and 17.1% of a combined GT of the fleet calling at the European ports (including the EU, Croatia, Turkey and Norway).

The share of Polish seaports traffic in terms of ships' gross tonnage amounted to 1.3% of the respective value for the European ports for 2010.

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	
		2009	2010	2009	2010
Belgia	<i>Belgium</i>	27,4	28,8	508,8	553,4
Bułgaria	<i>Bulgaria</i>	2,9	3,2	23,1	23,3
Chorwacja	<i>Croatia</i>	211,8	195,3	263,8	269,8
Cypr	<i>Cyprus</i>	4,8	2,7	50,9	39,0
Dania	<i>Denmark</i>	374,2	356,7	1 111,2	1 074,5
Estonia	<i>Estonia</i>	6,7	25,4	176,2	264,4
Finlandia	<i>Finland</i>	33,3	34,7	690,1	701,1
Francja	<i>France</i>
Grecja	<i>Greece</i>	477,8	489,1	1 292,7	1 160,3
Hiszpania	<i>Spain</i>	117,1	122,9	1 632,2	1 735,5
Irlandia	<i>Ireland</i>	13,0	12,8	220,1	229,0
Litwa	<i>Lithuania</i>	2,5	4,5	35,3	52,9
Łotwa	<i>Latvia</i>	2,2	6,9	30,7	71,7
Malta	<i>Malta</i>	23,3	23,0	199,4	186,6
Niderlandy	<i>Netherlands</i>	41,0	44,5	689,8	740,1
Niemcy	<i>Germany</i>	118,9	107,2	1 098,4	1 067,9
Norwegia	<i>Norway</i>	33,9	34,4	221,3	223,0
Polska	<i>Poland</i>	15,3	16,3	146,3	158,5
Portugalia	<i>Portugal</i>	11,9	12,2	150,2	163,0
Rosja ^a	<i>Russia ^a</i>	13,5	11,8	.	.
Rumunia	<i>Romania</i>	2,0	1,8	29,4	29,1
Słowenia	<i>Slovenia</i>	2,0	2,0	31,6	35,1
Szwecja	<i>Sweden</i>	90,7	78,4	1 170,2	1 140,4
Turcja	<i>Turkey</i>	29,4	.	438,0	0,0
Wielka Brytania	<i>United Kingdom</i>	116,8	122,6	2 001,4	2 049,1
Włochy	<i>Italy</i>	444,9	518,7	3 029,2	2 917,7

^a Porty nadbałtyckie Rosji: Wyborg, Wysock, Primorsk, St. Petersburg, Ust-Luga, Kaliningrad.

^a Russian Baltic ports including: Vyborg, Vysotsk, Primorsk, St. Petersburg, Ust-Luga, Kaliningrad.

W 2010 r. łączne obroty ładunkowe głównych portów morskich UE oraz Chorwacji, Turcji i Norwegii wyniosły 3 860,4 mln ton i były wyższe o 2,2% w porównaniu z rokiem poprzednim.

European cargo traffic (involving the main seaports of the EU, Croatia, Turkey and Norway) totaled 3 860.4 million tonnes, which meant a 2.2% growth from 2009 to 2010.

W 2010 r. obroty ładunkowe 25 krajów członkowskich UE oraz Chorwacji, Turcji, Norwegii zrealizowane w ramach żeglugi bliskiego zasięgu wyniosły 2 384,6 mln ton, co stanowiło 67,5% obrotów odnotowanych przez główne porty morskie tych krajów. Wolumen transportu morskiego ładunków w latach 2009-2010 w ramach żeglugi bliskiego zasięgu spadł o 3,5%.

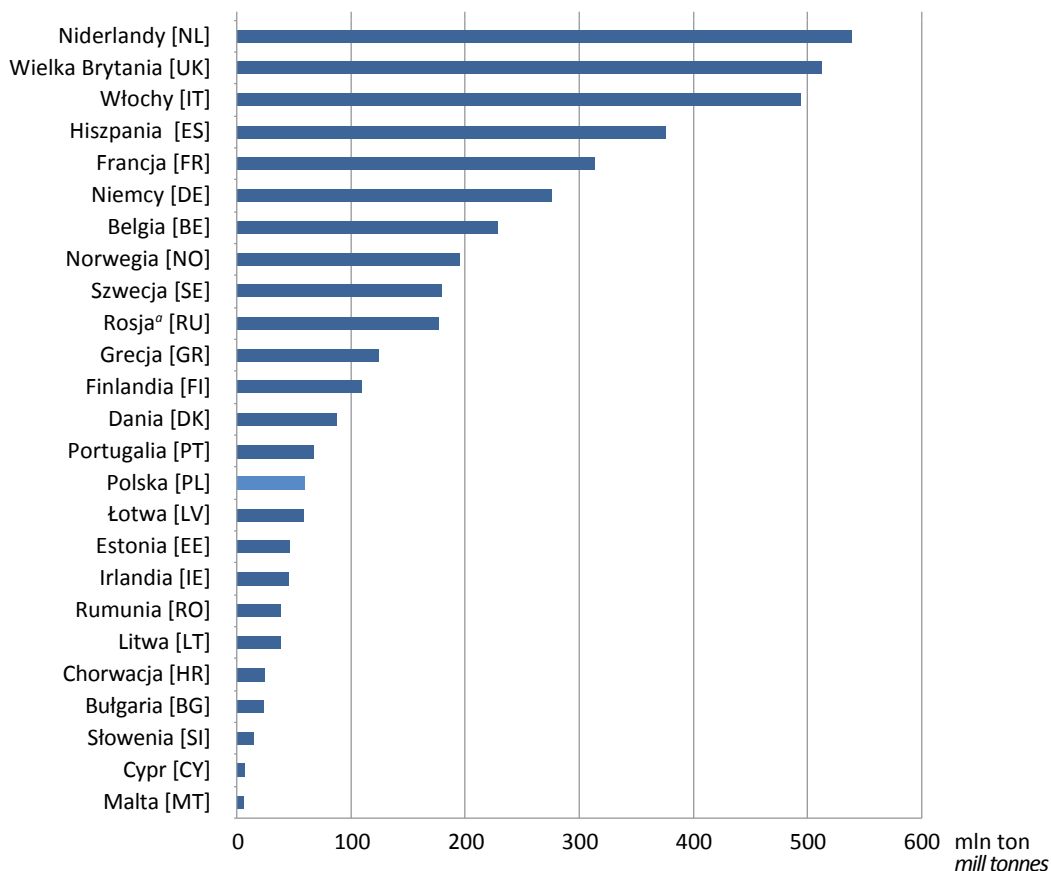
Rysunek 16 przedstawia dane dotyczące krajów o największych obrotach ładunkowych.

The European (EU, Croatia, Turkey and Norway) cargo traffic volume within the Short Sea Shipping was 2 384.6 million tonnes representing 67.5% of the respective value for Europe in 2010. The SSS cargo traffic dropped by 3.5% from 2009 to 2010.

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

Rysunek 16. Obroty ładunkowe w portach morskich Europy w 2010 r.

Figure 16. Cargo throughput in seaports of Europe in 2010



^a Porty nadbałtyckie Rosji: Wyborg, Wysock, Primorsk, St. Petersburg, Ust-Luga, Kaliningrad.

^a Russian Baltic ports including: Vyborg, Vysotsk, Primorsk, St. Petersburg, Ust-Luga, Kaliningrad

Obroty kontenerowe w głównych morskich portach Europy (UE, Chorwacji, Turcji i Rosji) wyniosły w 2010 r. 78 215,9 tys. TEU i były wyższe o 11,2% w stosunku do roku poprzedniego. W 2010 r. ruch kontenerów koncentrował się przede wszystkim w głównych portach Niemiec (16,7% kontenerów w transporcie morskim przez porty Europy) i Hiszpanii (14,7% obrotów kontenerowych). Najmniej aktywne w obsłudze ruchu kontenerowego okazały się porty Malty (0,1% obrotów kontenerowych), Bułgarii i Chorwacji (po 0,2% obrotów kontenerowych).

W ramach żeglugi bliskiego zasięgu przewieziono 44,6% kontenerów, czyli o 10,3% więcej niż w 2009 r.

In 2010 the volume of maritime container traffic through European ports (including the EU, Croatia, Turkey and Russian Baltic) amounted to 7 8215.9 thousand TEU, which meant a 11.2% growth against the preceding year. The traffic concentrated basically around the main ports of Germany (16.7% of European maritime container traffic) and Spain (14.7% of the respective volume). The ports of Malta, Croatia and Bulgaria proved to be the least active in container handling, which was expressed by their respective shares (0.1%, 0.2% and 0.2%) in the European container traffic.

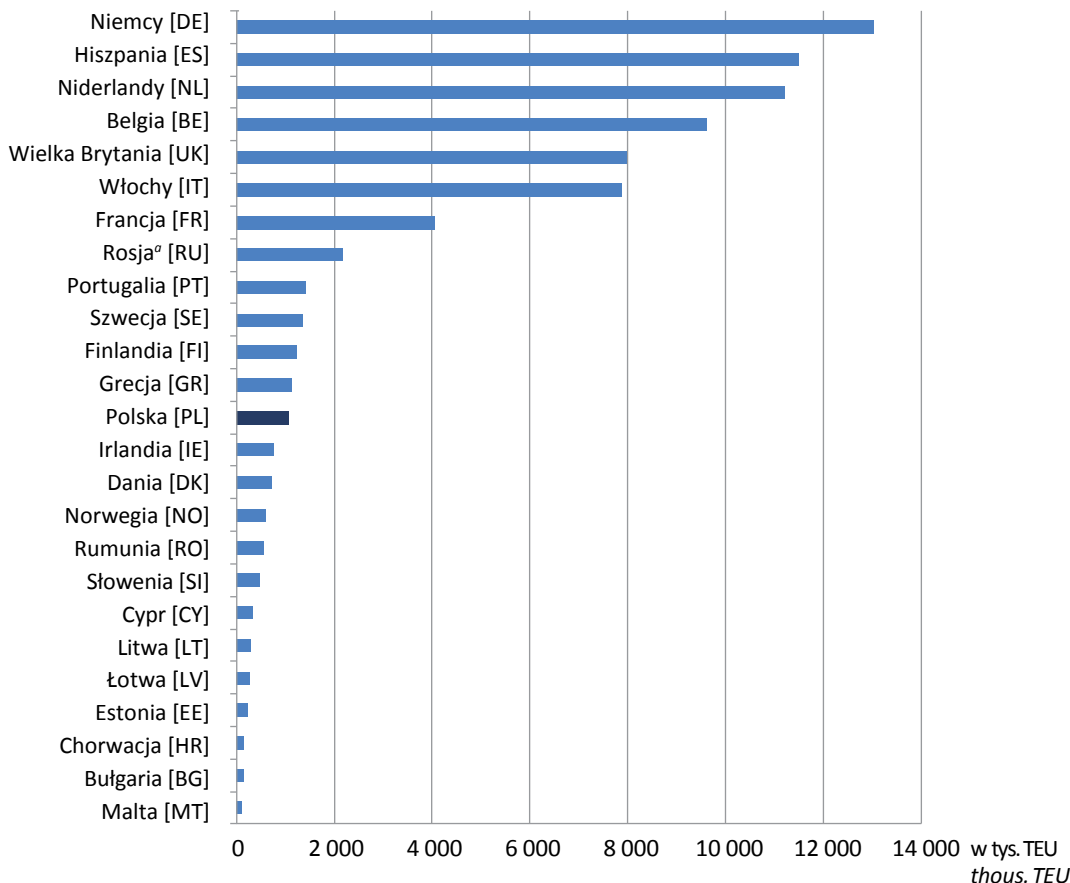
The SSS cargo traffic contributed to 44.6% the total European container traffic value, which meant an 10.3% increase from 2009.

Rysunek 17 Przedstawia dane dotyczące krajów o największych obrotach kontenerowych.

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

Rysunek 17. Obroty kontenerowe w portach morskich Europy w 2010 r.

Figure 17. Container throughput in seaports of Europe in 2010



^o Porty nadbałtyckie Rosji: Wybörg, Wysock, Primorsk, St. Petersburg, Ust-Luga, Kaliningrad.

^o Russian Baltic ports including: Vyborg, Vysotsk, Primorsk, St. Petersburg, Ust-Luga, Kaliningrad.

W 2010 roku 426,6 mln pasażerów (czyli o 2,4% mniej niż w roku poprzedzającym) korzystało z portów morskich 25 krajów członkowskich UE oraz Chorwacji, Turcji i Norwegii.

Podobnie, jak rok wcześniej, najwięcej pasażerów odwiedziło porty morskie Włoch (20,5% pasażerów zaokrętowanych i wyokrętowanych w portach UE, Chorwacji, Turcji i Norwegii) oraz Grecji (19,7%).

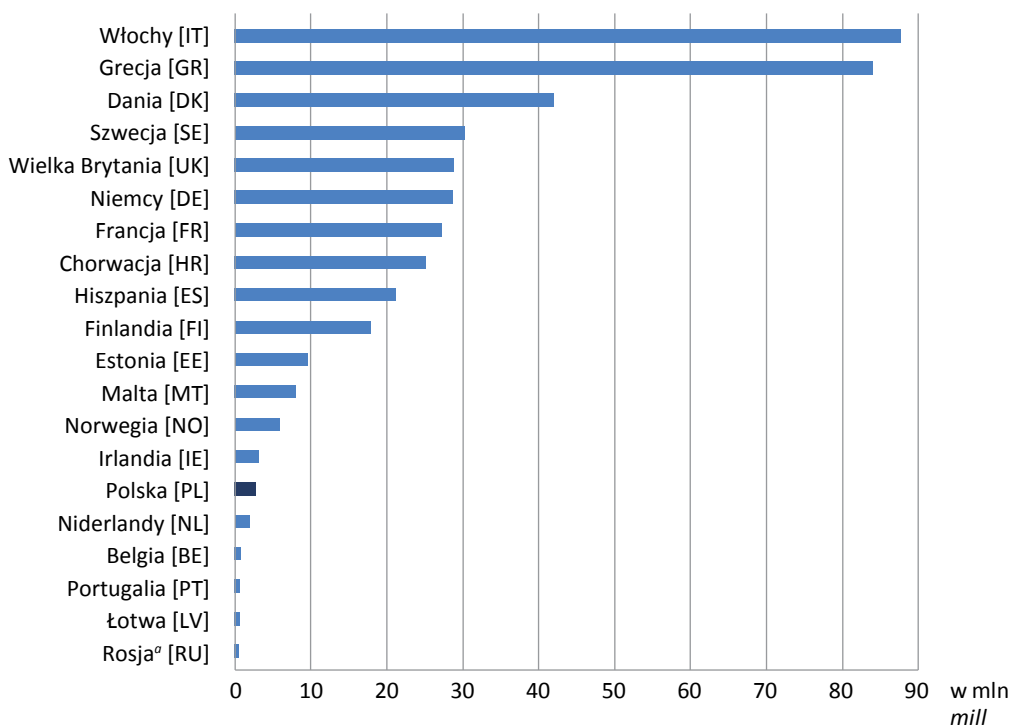
Polskie porty obsłużyły 0,6% liczby pasażerów odwiedzających porty Europy.

In 2010, 426.6 million passengers arrived at or departed from the seaports of the EU, Croatia, Turkey and Norway, which meant a 2.4% decrease in the passenger traffic from 2009.

Similarly to the preceding year, the most popular destination proved to be Italy (20.5% of the number of passengers (dis-)/-embarked in the EU, Croatian, Turkish and Norwegian ports), and Greece (19.7% of the respective value).

In this respect, a contribution by the Polish ports in handling the European passenger traffic was 0.6% for the subject period.

Rysunek 18. Ruch pasażerów w portach morskich Europy w 2010 r.
Figure 18. Passenger movements at seaports of Europe in 2010



^a Porty nadbałtyckie Rosji: St. Petersburg i Kaliningrad. Dane dotyczą tylko ruchu międzynarodowego.

^a Russian Baltic ports including St. Petersburg and Kaliningrad. International traffic only.

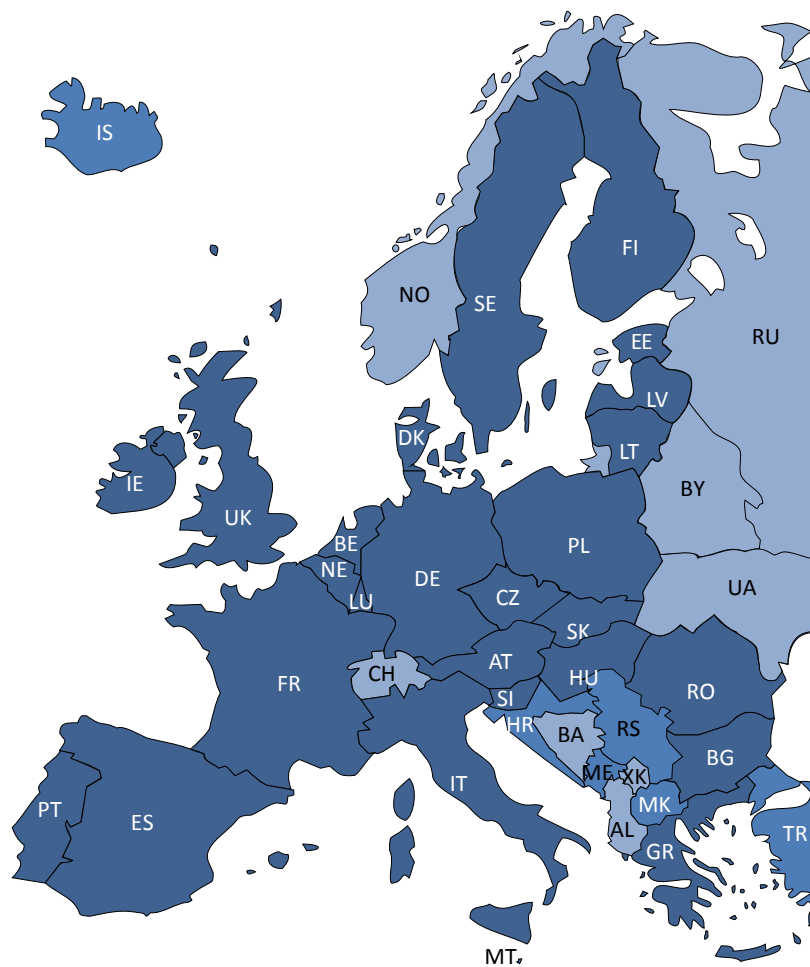
Ważną grupę pasażerów statków morskich stanowią pasażerowie pełnomorskich wycieczkowców liniowych. W 2010 r. 9,8 mln osób rozpoczęło lub zakończyło podróż na wycieczkowcach liniowych. Liczba ta spadła o 8,8% w stosunku do roku poprzedniego.

Ponadto ruch pasażerski na wycieczkowcach liniowych stanowił w 2010 r. 2,3% ruchu pasażerskiego w portach morskich 25 krajów członkowskich UE, Chorwacji, Turcji i Norwegii.

Cruise passenger are another group of maritime passenger traffic participants. In 2010 the number of passengers starting or ending a cruise voyage was reported to be 9.8 million. This number was lower by 8.8% in comparison with the preceding year's volume.

Moreover, the share of cruise passenger traffic in the total passenger traffic in Europe (including the EU, Croatia, Turkey and Norway) was 2.3% for 2010.

Rysunek 18. Mapa Unii Europejskiej
Figure 18. A map of the European Union



Legenda
Legend

- Kraje członkowskie Unii Europejskiej
EU members
- Kraje kandydujące
EU candidates
- Kraje nienależące do Unii Europejskiej
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 transportowa¹ w 2011 r. (stan w dniu 31 XII)
Table 2. Maritime transport fleet¹ in 2011 (as of 31 Dec.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION		Ogółem Total	Statki do przewozu ładunków suchych Dry cargo ships	Zbiornikowce Tankers	Promy Ferries	Statki pasażerskie Passenger ships	Średni wiek statku w latach Average age of ships, in years
a - liczba statków number of ships							
b - nośność (DWT) w tys. ton deadweight (DWT), thousand tonnes							
c - pojemność brutto (GT) w tys. gross tonnage (GT), thousand							
OGÓŁEM TOTAL	a	108	91	7	7	3	17,8
	b	2 931,0	2 851,6	41,7	37,4	0,2	x
	c	2 039,2	1 845,4	31,1	162,0	0,6	x
w tym: of which:							
Województwo pomorskie Pomorskie voivodship	a	18	18	-	-	-	17,3
	b	338,3	338,3	-	-	-	x
	c	290,5	290,5	-	-	-	x
Województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie voivodship	a	86	73	3	7	3	17,1
	b	2 588,0	2 513,4	37,1	37,4	0,2	x
	c	1 745,4	1 555,0	27,7	162,0	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 2011 r.
Table 3. Cargo throughput (thousand t) at seaports, by cargo groups and voivodships in 2011

PORT PORTS	Ogółem Total	Masowe ciekłe (niezjednostkowane) Liquid bulk cargo (no cargo unit)	Masowe suche (niezjednostkowane) Dry bulk cargo (no cargo unit)	Kontenery Containers	Tocznice samobieżne Ro-ro self-propelled	Tocznice niesamobieżne Ro-ro non-self-propelled	Pozostałe ładunki drobnicowe Other general cargo
		w tysiącach ton in thousand tonnes					
OGÓŁEM TOTAL	57 738,2	14 633,5	24 130,2	9 420,5	5 140,8	1 060,2	3 352,9
Woj. pomorskie Pomorskie voivodship	36 515,2	12 362,9	12 392,3	8 912,9	1 318,0	600,9	928,3
Gdańsk	23 512,9	11 237,4	7 017,3	4 560,0	326,6	21,2	350,4
Gdynia	12 991,6	1 116,3	5 375,0	4 352,9	991,4	579,7	576,4
Ustka	1,5	-	-	-	-	-	1,5
Władysławowo	9,2	9,2	-	-	-	-	-
Woj. zachodniopomorskie Zachodniopomorskie voivodship	21 111,0	2 270,6	11 703,9	507,6	3 822,8	459,3	2 346,7
Szczecin	8 064,0	910,3	4 821,0	507,5	0,6	-	1 824,5
Świnoujście	10 679,8	1 282,6	4 650,4	0,1	3 822,2	459,3	465,2
Police	2 022,6	65,5	1 949,0	-	-	-	8,1
Darłowo	80,4	-	73,7	-	-	-	6,7
Kołobrzeg	264,2	12,2	209,8	-	-	-	42,3
Stepnica	-	-	-	-	-	-	-
Woj. warmińsko-mazurskie Warmia and Masuria voivodship	112,0	-	34,1	-	-	-	77,9
Elbląg	112,0	-	34,1	-	-	-	77,9

Tablica 4. Obrót ładunków tranzytowych według relacji, portów i grup ładunkowych w 2011 r.
Table 4. Transit traffic by direction, seaport and group of cargo in 2011

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Tranzyt ogółem <i>Grand total</i>			Tranzyt morsko-ładowy i łądowo-morski <i>Sea/land and land/sea transit</i>			Tranzyt morski <i>Seaborne transit</i>		
	razem <i>total</i>	wyładunek (przywóz) <i>unloading</i>	załadunek (wywóz) <i>loading</i>	razem <i>total</i>	morsko- ładowy przywóz <i>sea/land unloading</i>	łądowo- morski wywóz <i>land/sea loading</i>	razem <i>total</i>	wyładunek (przywóz) <i>unloading</i>	załadunek (wywóz) <i>loading</i>
	w tysiącach ton <i>in thousand tonnes</i>								
Ogółem Total	5 609,1	3 161,7	2 447,4	3 584,9	2 082,2	1 502,6	2 024,2	1 079,5	944,8
Gdańsk	1 963,3	1 037,5	925,8	30,4	25,8	4,6	1 932,9	1 011,7	921,1
Gdynia	46,7	14,0	32,7	28,4	3,6	24,9	18,2	10,4	7,9
Szczecin	1 286,8	549,3	737,5	1 213,8	492,0	721,8	73,0	57,3	15,7
Świnoujście	2 312,4	1 561,0	751,4	2 312,2	1 560,9	751,3	0,2	0,1	0,1
Masowe ciekłe <i>Liquid bulk</i>	20,4	0,5	19,9	20,4	0,5	19,9	-	-	-
w tym: <i>of which:</i>									
ropa naftowa i jej produkty <i>crude oil and oil products</i>	4,3	0,5	3,9	4,3	0,5	3,9	-	-	-
Masowe suche <i>Dry bulk</i>	1 551,9	1 237,3	314,6	1 532,2	1 227,8	304,4	19,7	9,4	10,2
w tym: <i>of which:</i>									
rudy i złom <i>ores and scrap</i>	316,6	316,6	-	316,6	316,6	-	-	-	-
węgiel i koks <i>coal and coke</i>	1 060,1	828,6	231,4	1 060,1	828,6	231,4	-	-	-
Kontenery duże <i>Large containers</i>	1 932,7	1 013,4	919,3	2,7	1,8	0,9	1 930,0	1 011,6	918,4
Ładunki toczne <i>Ro-ro units</i>	1 307,5	640,3	667,2	1 287,6	630,4	657,3	19,8	9,9	9,9
toczne samobieżne <i>ro-ro units (self-propelled)</i>	1 103,0	476,1	626,9	1 083,1	466,2	616,9	19,8	9,9	9,9
toczne niesamobieżne <i>ro-ro units (non- self-propelled)</i>	204,5	164,2	40,3	204,5	164,2	40,3	-	-	-
Pozostałe ładunki drobnicowe <i>Other general cargo</i>	796,7	270,3	526,4	742,0	221,8	520,2	54,7	48,6	6,2
w tym: <i>of which:</i>									
wyroby z żelaza i stali <i>iron and steel products</i>	587,0	71,4	515,6	585,2	70,7	514,5	1,8	0,6	1,2

Tablica 5. Międzynarodowy ruch pasażerów w wybranych portach morskich według kraju rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2011 r.

Table 5. International passenger movements at selected seaports by country of departure or destination in 2011

KRAJ / PORT ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY COUNTRY/PORT OF DEPARTURE/ DESTINATION	Ogółem Total	Przyjazdy Arrivals	Wyjazdy Departures
POLSKA OGÓŁEM POLAND TOTAL	1 581 885	780 027	801 858
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	1 376 424	673 216	703 208
Niemcy (Germany)	146 271	77 074	69 197
Dania (Denmark)	28 746	14 401	14 345
Finlandia (Finland)	20 283	10 023	10 260
Rosja (Russian Federation)	8 754	4 374	4 380
Norwegia (Norway)	341	299	42
Niderlandy (Netherlands)	331	128	203
Wielka Brytania (United Kingdom)	321	281	40
Hiszpania (Spain)	63	47	16
Turcja (Turkey)	59	48	11
Woj. Pomorskie razem <i>Pomorskie voivodship total</i>	633 240	314 761	318 479
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	590 033	292 627	297 406
Niemcy (Germany)	12 595	6 612	5 983
Dania (Denmark)	270	232	38
Finlandia (Finland)	20 277	10 019	10 258
Rosja (Russian Federation)	8 753	4 373	4 380
Norwegia (Norway)	324	296	28
Niderlandy (Netherlands)	325	126	199
Wielka Brytania (United Kingdom)	315	275	40
Hiszpania (Spain)	59	43	16
Turcja (Turkey)	59	48	11
Woj. Zachodniopomorskie razem <i>Zachodniopomorskie voivodship total</i>	948 645	465 266	483 379
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	786 391	380 589	405 802
Niemcy (Germany)	133 676	70 462	63 214
Dania (Denmark)	28 476	14 169	14 307
Finlandia (Finland)	6	4	2
Rosja (Russian Federation)	1	1	-
Norwegia (Norway)	17	3	14
Niderlandy (Netherlands)	6	2	4
Wielka Brytania (United Kingdom)	6	6	-
Hiszpania (Spain)	4	4	-
Gdańsk RAZEM TOTAL	148 330	73 427	74 903
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	147 067	72 425	74 642
Niemcy (Germany)	96	39	57
Dania (Denmark)	150	138	12
Finlandia (Finland)	11	11	-
Rosja (Russian Federation)	10	-	10
Norwegia (Norway)	318	296	22
Niderlandy (Netherlands)	165	89	76

Tablica 5. Międzynarodowy ruch pasażerów w wybranych portach morskich według kraju rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2011 r. dok.

Table 5. International passenger movements at selected seaports by country of departure or destination in 2011 cont.

KRAJ / PORT ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY COUNTRY/PORT OF DEPARTURE/ DESTINATION	Ogółem Total	Przyjazdy Arrivals	Wyjazdy Departures
Wielka Brytania (United Kingdom)	290	258	32
Hiszpania (Spain)	50	43	7
Turcja (Turkey)	48	48	-
Gdynia RAZEM TOTAL	484 910	241 334	243 576
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	442 966	220 202	222 764
Niemcy (Germany)	12 499	6 573	5 926
Dania (Denmark)	120	94	26
Finlandia (Finland)	20 266	10 008	10 258
Rosja (Russian Federation)	8 743	4 373	4 370
Norwegia (Norway)	6	-	6
Niderlandy (Netherlands)	160	37	123
Wielka Brytania (United Kingdom)	25	17	8
Hiszpania (Spain)	9	-	9
Turcja (Turkey)	11	11	-
Kołobrzeg RAZEM TOTAL	28 443	14 159	14 284
Dania (Denmark)	28 443	14 159	14 284
Międzyzdroje RAZEM TOTAL	53 856	27 202	26 654
Niemcy (Germany)	53 856	27 202	26 654
Police RAZEM TOTAL	10	2	8
w tym: of which:			
Finlandia (Finland)	2	-	2
Hiszpania (Spain)	2	2	-
Szczecin RAZEM TOTAL	1 340	1 280	60
w tym: of which:			
Niemcy (Germany)	1 243	1 239	4
Dania (Denmark)	21	5	16
Finlandia (Finland)	4	4	-
Rosja (Russian Federation)	1	1	-
Norwegia (Norway)	13	-	13
Niderlandy (Netherlands)	5	2	3
Wielka Brytania (United Kingdom)	6	6	-
Świnoujście RAZEM TOTAL	863 799	422 623	441 176
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	786 391	380 589	405 802
Niemcy (Germany)	77 380	42 021	35 359
Dania (Denmark)	12	5	7
Norwegia (Norway)	4	3	1
Niderlandy (Netherlands)	1	-	1
Hiszpania (Spain)	2	2	-
Trzebież RAZEM TOTAL	1 197	-	1 197
Niemcy (Germany)	1 197	-	1 197

Tablica 6. Statki transportowe wchodzące do portów morskich w ruchu międzynarodowym w 2011 r.
 Table 6. Ships calling at seaports in international traffic in 2011

KRAJ BANDERY FLAG		Ogółem Total	W tym porty Of which				
			Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
a - liczba statków number of ships b - pojemność netto (NT) w tys. net tonnage (NT), thousand							
OGÓŁEM TOTAL	a	13 415	2 453	3 019	2 513	4 447	262
	b	70 003,1	16 327,9	25 991,1	4 303,6	22 256,9	833,7
POLSKA (PL)	a	757	68	56	87	357	-
	b	1 608,2	24,5	16,6	40,6	1 456,6	-
OBCE FOREIGN	a	12 658	2 385	2 963	2 426	4 090	262
	b	68 394,9	16 303,4	25 974,5	4 263,1	20 800,3	833,7
w tym: of which:							
Antigua i Barbuda (AG)	a	1 245	293	368	417	92	16
	b	2 723,1	874,8	870,3	704,8	191,7	34,4
Bahamy (BS)	a	2 546	403	370	66	1 687	12
	b	24 579,4	3 937,8	5 285,7	131,5	15 159,5	56,5
Cypr (CY)	a	1 090	107	185	138	651	9
	b	4 472,2	418,8	650,0	414,3	2 908,2	80,9
Dania (DK)	a	344	126	51	71	91	2
	b	2 818,3	2 480,8	115,5	74,2	144,8	1,7
Finlandia (FI)	a	428	44	332	37	1	-
	b	3 775,2	148,3	3 592,3	27,2	0,5	-
Malta (MT)	a	525	136	119	150	84	22
	b	2 098,6	617,8	625,6	400,1	315,3	124,3
Niderlandy (NL)	a	946	199	272	361	88	14
	b	2 464,3	564,7	1 166,4	600,3	108,2	16,8
Niemcy (DE)	a	1 647	59	106	147	1 016	4
	b	1 006,1	194,0	385,3	209,6	145,0	0,8
Norwegia (NO)	a	327	108	39	106	46	4
	b	1 042,8	624,5	87,7	137,0	169,7	5,1
Rosja (RU)	a	306	37	48	77	11	99
	b	411,7	84,1	61,4	98,1	54,0	104,9
Szwecja (SE)	a	586	53	400	59	53	1
	b	8 179,4	215,0	7 818,2	78,2	58,5	0,6
Wielka Brytania (UK)	a	319	161	92	45	16	-
	b	1 962,5	1 253,2	498,5	96,1	109,5	-

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

Port Port	2009		2010	
	Ogółem Total	w tym wyładunek of which unloading	Ogółem Total	w tym wyładunek of which unloading
Rotterdam <i>Rotterdam</i>	353 871	254 291	395 756	287 910
Antwerpia <i>Antwerp</i>	142 115	73 566	160 016	83 860
Hamburg <i>Hamburg</i>	94 762	53 921	104 520	61 900
Amsterdam <i>Amsterdam</i>	72 750	49 064	72 703	48 761
Bremerhaven <i>Bremerhaven</i>	42 702	19 845	45 944	20 849
Goteborg <i>Goteborg</i>	38 934	19 950	42 938	22 415
Tallinn <i>Tallinn</i>	31 384	6 898	36 263	8 719
Ryga <i>Riga</i>	29 225	2 397	29 057	2 922
Kłajpeda <i>Klaipeda</i>	25 954	5 350	28 852	6 429
Gdańsk <i>Gdańsk</i>	18 758	8 200	26 420	9 464
Rostok <i>Rostock</i>	17 384	9 425	19 489	11 126
Lubeka <i>Lubeck</i>	17 488	10 373	17 855	10 565
Fredericia (Og Shell-Havnen) <i>Fredericia</i> (<i>Og Shell-Havnen</i>)	13 283	2 221	12 947	2 486
Gdynia <i>Gdynia</i>	11 361	6 883	12 347	7 499
Helsinki <i>Helsinki</i>	9 788	5 550	10 948	5 876
Trelleborg <i>Trelleborg</i>	10 210	4 978	10 828	5 247
Świnoujście <i>Świnoujście</i>	7 039	3 675	10 682	6 234
Malmo <i>Malmo</i>	9 274	5 286	9 647	5 647
Aarhus <i>Aarhus</i>	8 859	5 561	9 386	5 868
Szczecin <i>Szczecin</i>	6 991	3 566	7 968	3 817
Helsingborg <i>Helsingborg</i>	6 585	3 716	7 430	4 148
Rodby (Faergehavn) <i>Rodby (Faergehavn)</i>	5 219	2 611	5 831	2 915
Kopenhaga <i>Kobenhavns Havn</i>	5 760	4 292	5 141	3 903
Sztokholm <i>Stockholm</i>	4 188	2 959	4 435	3 078
Police <i>Police</i>	801	603	1 830	1 445

Źródło danych: Eurostat
Data source: Eurostat

URZĄD STATYSTYCZNY W SZCZECINIE

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

OŚRODEK STATYSTYKI MORSKIEJ

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

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

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

Do zadań Ośrodka należy między innymi:

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

STATISTICAL OFFICE IN SZCZECIN

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

MARITIME STATISTICS CENTRE

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

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

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

The tasks of the Centre comprise, among other things:

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

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

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

ZACHODNIOPOMORSKIE

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

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

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

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

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

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

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



Teren inwestycyjny w Szczecinku

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

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

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



Invest
in West Pomerania

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

ŁOBEZ

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

NOWOGARD

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

SZCZECINEK

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

TYCHOWO

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

WAŁCZ

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



Województwo Zachodniopomorskie



Skarby kultury



Golf



Szlak latarni morskich



Spływ kajakowy rzeką Drawą



Wypoczynek nad morzem



Uzdrowiska



Zachodniopomorski szlak żeglarski



Średniowieczne atrakcje



Zachodniopomorskie

W samym sercu Europy, na północnym zachodzie Polski, gdzie stykają się kultury wschodu i zachodu, gdzie podziwiać można malownicze krajobrazy, zasmakować niezwykłej kuchni, a także poczuć wyjątkową energię oraz klimat miast i miasteczek, znajduje się województwo zachodniopomorskie.

Tutaj na pewno znajdziesz coś dla siebie. Miłośnicy natury mogą wypocząć na złocistej plaży bądź uciec od zgiełku codzienności, spacerując wśród jezior i zieleni lasów, oraz spędzić noc w jednym z wielu gospodarstw agroturystycznych lub przydrożnych moteli. Zwolennicy poznawania świata skorzystać mogą z kulturalnej oferty regionu, poznawać jego barwną historię i obrazujące ją zabytki.

Różnorodność atrakcji...

Zachodniopomorskie to przede wszystkim natura. Piękne, szerokie, piaszczyste plaże wraz z otaczającym je Morzem Bałtyckim oraz wydhami stwarzają warunki do rozwoju turystyki zarówno wypoczynkowej, jak i aktywnej.

Zachodniopomorskie wody są idealne dla miłośników wodnego szaleństwa. Takie pojęcia jak żeglarstwo, kajakarstwo, nurkowanie, windsurfing czy kitesurfing nie są dla turystów z województwa zachodniopomorskiego niczym obcym. Tereny zielone – lasy, parki stwarzają doskonałe warunki do rozwoju turystyki aktywnej. Są one idealnym tłem dla szlaków rowerowych, konnych i pieszych lub coraz bardziej popularnej dyscypliny, jaką jest Nordic Walking.

Pomorze Zachodnie to także niespotykane walory uzdrowiskowe oraz silna sieć ośrodków Wellness & SPA. Gwarantujące niezwykle wypoczynek, poprawiające zarówno urodę, jak i zdrowie, są niezwykłym sposobem na upragniony relaks.

Odpoczynek po bogatym w atrakcje dniu...

Na zmęczonych całodziennymi atrakcjami turystów czeka zróżnicowana baza noclegowa. Zachodniopomorskie to wysokiej jakości hotele, motele, pensjonaty czy pola campingowe. Wymagający, lubiący luksus turyści wybierać mogą spośród wielu hoteli oferujących usługi o europejskim standardzie.

Zapraszamy nad „Morze Przygody!”

www.morzeprzygody.eu