



**Gospodarka morską 2013**

**Maritime economy 2013**



Urząd Statystyczny w Szczecinie  
Statistical Office in Szczecin



Wydanie opracowania zrealizowano przy udziale środków finansowych  
otrzymanych z budżetu Województwa Zachodniopomorskiego

# Zakres gospodarki morskiej

## Scope of maritime economy

Program współpracy transportowej Regionu Morza Bałtyckiego 2014-2020 za cel główny przyjmuje: *Wzmocnienie zintegrowanego rozwoju terytorialnego i współpracy na rzecz bardziej innowacyjnego lepiej dostępnego i zrównoważonego Regionu Morza Bałtyckiego* (materiał Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 18.03.2014 r.).

W wymienionym programie jest planowana realizacja czterech priorytetów:

1. Potencjał dla innowacji
2. Efektywne gospodarowanie zasobami naturalnymi
3. Zrównoważony transport
4. Zdolność instytucjonalna w zakresie współpracy makro-regionalnej.

W każdym z wymienionych priorytetów należy przewidywać odpowiednie zadania do realizacji w ramach gospodarki morskiej.

„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 środowisko morskie obejmuje również niektóre elementy pasa nadbrzeżnego, np. tereny portów, przystani morskich, stoczni itp.

Do dziedzin tak ujmowanej działalności morskiej zaliczyć należy w szczególności<sup>1</sup>:

- 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.

The main objective of the Baltic Sea Region 2014-2020 Programme is to reinforce the integrated territorial development and co-operation for a more innovative, better accessible and sustainable Baltic Sea Region (from materials by the Ministry of Infrastructure and Development, Warsaw 18.03.2014).

In that Programme there are provided the following four priorities:

1. Capacity for innovation
2. Efficient management of natural resources
3. Sustainable transport
4. Institutional capacity for macro-regional cooperation.

Each of the mentioned priorities implies respective tasks to be implemented within maritime economy.

Maritime law defines “maritime economy” as an activity involving marine environment, taken by various entities (i.e. natural or legal persons, other bodies 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 following<sup>1</sup>:

- 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, the proper use of sea passages, ports or harbours, environment protection, safety of life at sea, technical and civil engineering supervision, 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.

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

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

W dokumencie założono, że polityka morska 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,
- 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”<sup>2</sup> 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.

According that document, the Polish maritime policy provides for both a nationwide and international projects. Maritime governance has become regarded as the biggest challenge to 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 them 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,
- 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”<sup>2</sup>.

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: fostering the Member States to develop an integrated maritime governance; encouraging international and external cooperation, promoting information exchange; maritime spatial planning, developing a comprehensive and publicly 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.

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 2013 roku

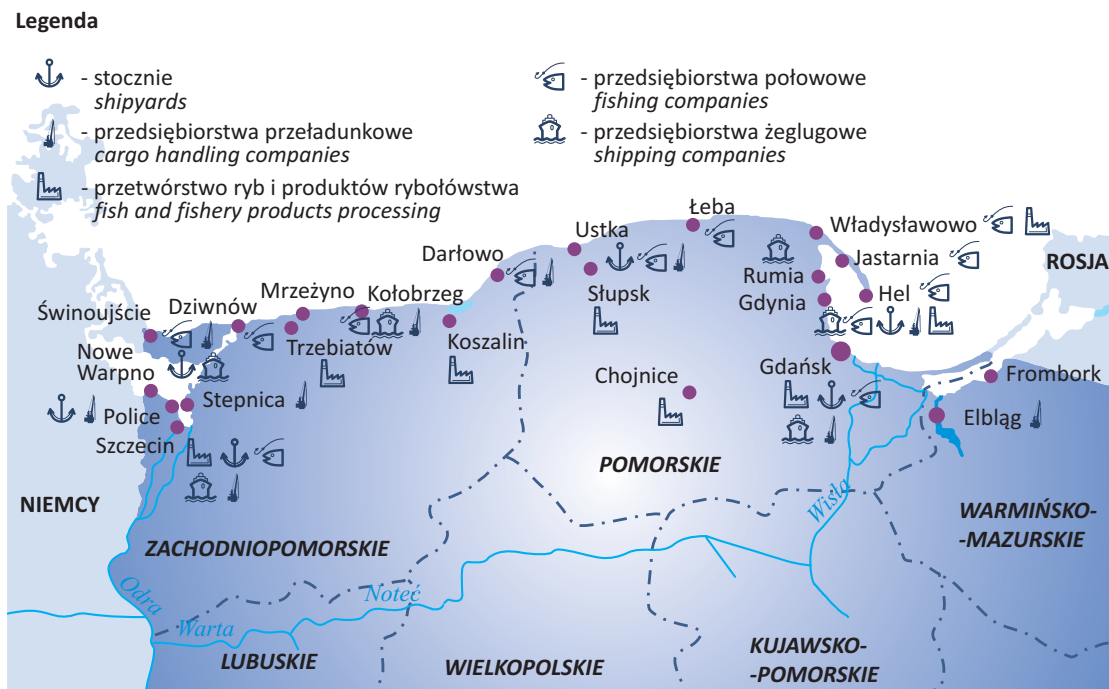
## Polish maritime economy in 2013

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 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.

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.<sup>3</sup>

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.

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.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> 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.

<sup>3</sup> 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”.

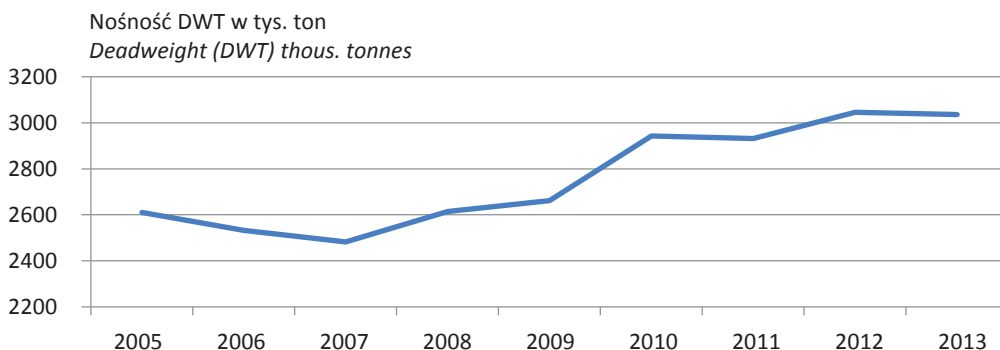
Każdy region morski jest jedyny w swoim rodzaju (Morze Bałtyckie, Morze Czarne, Morze Śródziemne, Morze Północne, Ocean Atlantycki i Ocean Arktyczny) i wymaga odrębnej strategii.

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

Rysunek 2. Morska flota transportowa (stan w dniu 31 XII)  
Figure 2. Cargo-carrying sea fleet (as of 31 Dec.)



Morska i przybrzeżna flota transportowa Polski w 2013 roku liczyła 143 statki, o łącznej nośności 3 044,5 tys. ton oraz o pojemności brutto GT 2 093,1 tys., z tego 110 jednostek o nośności 3 036,1 tys. ton i pojemności brutto GT 2 084,4 tys. stanowiły jednostki morskiej floty transportowej i 33 statki o pojemności brutto GT 8,7 tys. morskiej floty przybrzeżnej.

Większość stanowiły statki do przewozu ładunków suchych, ich liczba w 2012 r. wyniosła 93. Strukturę morskiej floty transportowej przedstawia rys. 3.

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 and Arctic Ocean), requiring a separate 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: PZM (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

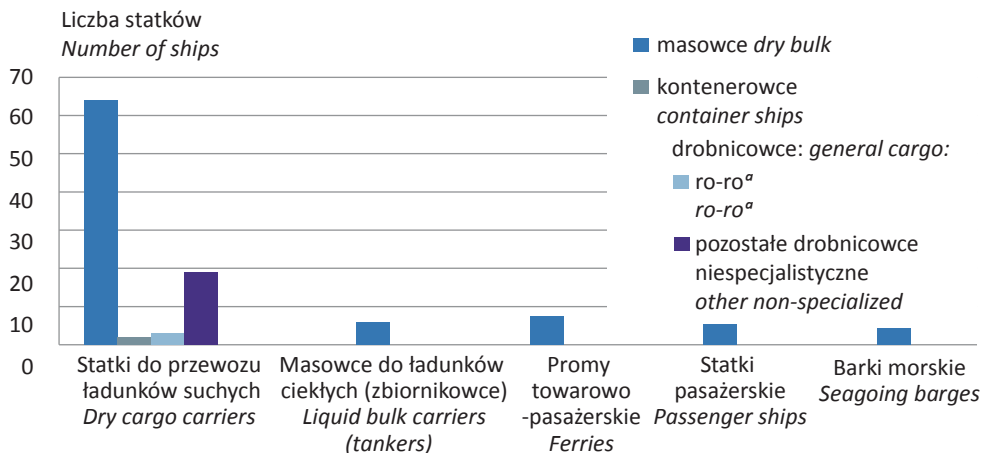
In 2013, Polish maritime and coastal fleets consisted jointly of 143 ships with a combined deadweight 3,044.5 thousand tonnes and gross tonnage GT 2,093.1 thousand, of which 110 vessels with a combined deadweight 3,036.1 thousand tonnes and gross tonnage 2,084.4 thousand classified into the maritime fleet, and a further 33 ones with a combined gross tonnage 8.7 thousand classified into the coastal fleet.

In 2012, the majority of the fleet were dry cargo carriers, in the number of 93 ships. For distribution of maritime transport fleet see fig. 3.



Rysunek 3. Morska flota transportowa w 2013 r. (stan w dniu 31 XII)

Figure 3. Maritime transport fleet in 2013 (as of 31 Dec.)



<sup>a</sup> Z wyłączeniem promów.

<sup>a</sup> Excluding ferries.

Na koniec 2013 r. pod polską banderą pływały 22 statki (tj. 20,0% ogólnej liczby jednostek morskiej floty transportowej) o łącznej nośności 37,9 tys. ton i pojemności brutto GT 29,1 tys. Wszystkie statki morskiej floty przybrzeżnej pływały pod banderą polską.

Liczba dostępnych miejsc pasażerskich na statkach morskiej floty transportowej w 2013 r. wyniosła 6 944, w tym 88,2% to miejsca pasażerskie na statkach pływających pod banderą obcą.

W stosunku do 2012 r. przybyło 14 statków o łącznej nośności 345,1 tys. ton i pojemności brutto GT 184,2 tys., ubyło natomiast 15 statków o nośności 354,0 tys. ton i pojemności brutto GT 227,2 tys. (dodatkowe zmiany parametrów statków to efekt przeklasyfikowań).

Polscy armatorzy i operatorzy morskiej floty transportowej na koniec 2013 r. nie eksploatowali statków dzierżawionych od armatorów zagranicznych, natomiast w morskiej przybrzeżnej flocie eksploatowano 4 statki o łącznej nośności 6,2 tys. ton i pojemności brutto GT 3,2 tys.

22 ships (representing 20.0% of the maritime transport fleet in terms of quantity) with deadweight 37.9 thousand tonnes and gross tonnage GT 29.1 thousand, served under the Polish flag as of the end of 2013. The whole maritime coastal fleet was registered under the Polish flag.

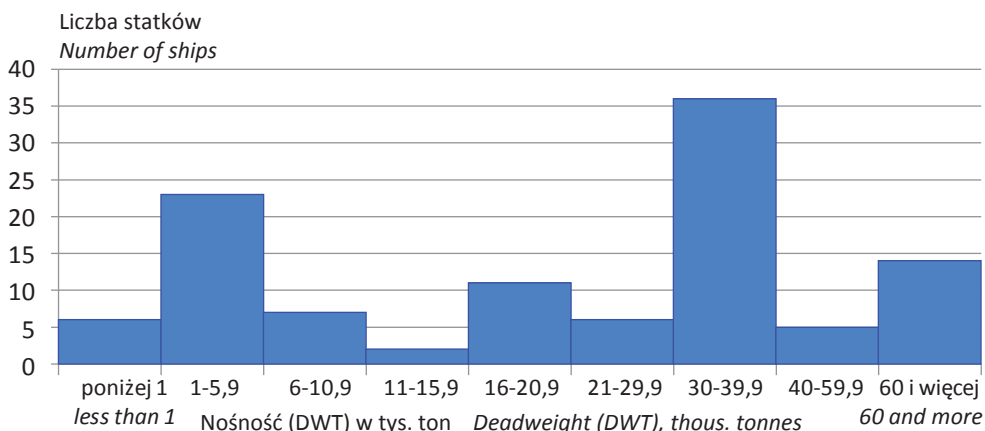
The number of passenger seats offered onboard maritime fleet amounted to 6,944 at the end of 2013, with the percentage of 88.2% for foreign flag ships.

In comparison to 2012, the reported number of maritime fleet expanded by 18 ships with a combined deadweight 345.1 thousand tonnes and gross tonnage GT 184.2 thousand. At that same period, the fleet declined in number by 15 ships with deadweight 354.0 thousand tonnes and gross tonnage 227.2 thousand (any additional changes to the reported ships' parameters were due to reclassifying).

As of the end of 2013, Polish ship owners and maritime fleet operators did not use any ships leased from abroad while, as far as the coastal fleet is concerned, there were 4 ships having 6.2 thousand tonnes and GT 3.2 thousand, exploited.

Rysunek 4. Rozkład nośności (DWT) statków morskiej floty transportowej w 2013 r. (stan w dniu 31 XII)

Figure 4. Maritime transport fleet distribution by deadweight (DWT) in 2013 (as of 31 Dec.)

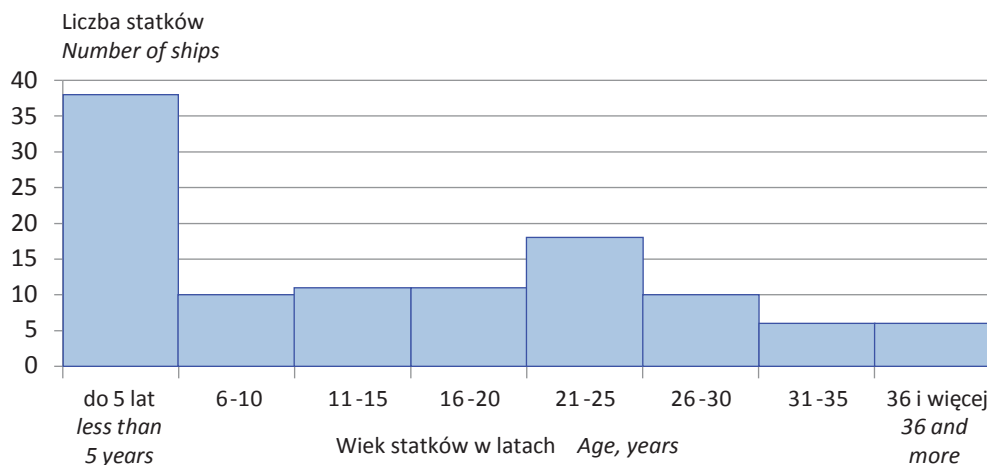


W 2013 r. średni wiek statku wyniósł 15,3 lat (dla statków pływających pod polską banderą – 30,2 lat, natomiast dla statków pływających pod banderą obcą – 11,6 lat). Rozkład wieku statków przedstawiono na rys. 5.

In 2013, the average age of the ships was 15.3 years (30.2 years – for ships under the Polish, 11.6 years – for those under foreign flags). For distribution of maritime transport fleet by age see fig. 5.

Rysunek 5. Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej w 2013 r. (stan w dniu 31 XII)

Figure 5. Maritime transport fleet distribution by age in 2013 (as of 31 Dec.)

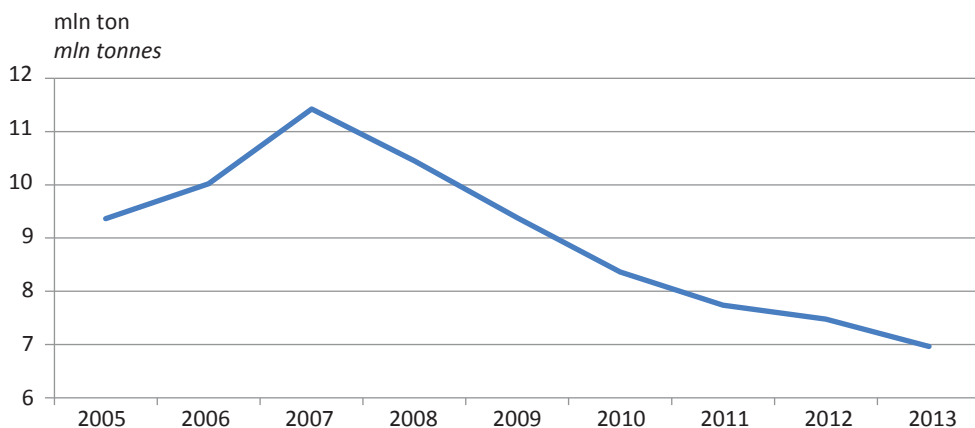


W 2013 r., morską flotą transportową polscy armatorzy przewieźli 6 965,4 tys. ton ładunków (tj. o 6,8% mniej niż w 2012 r.). W żegludze regularnej przewieziono 6 191,3 tys. ton ładunków (w tym 90,4% promami w zasięgu bałtyckim), natomiast w żegludze nieregularnej przewieziono 774,1 tys. ton ładunków.

In 2013, Polish maritime operators carried 6,965.4 thousand tonnes of freight (i.e. 6.8% less than 2012). The volume of liner shipping services reached 6,191.3 thousand tonnes of cargo (of which 90.4% were ferries operating the Baltic Sea routes), while the volume of tramp shipping was 774.1 thousand tonnes.

Rysunek 6. Przewozy ładunków morską flotą transportową

Figure 6. Cargo transport by cargo-carrying sea fleet

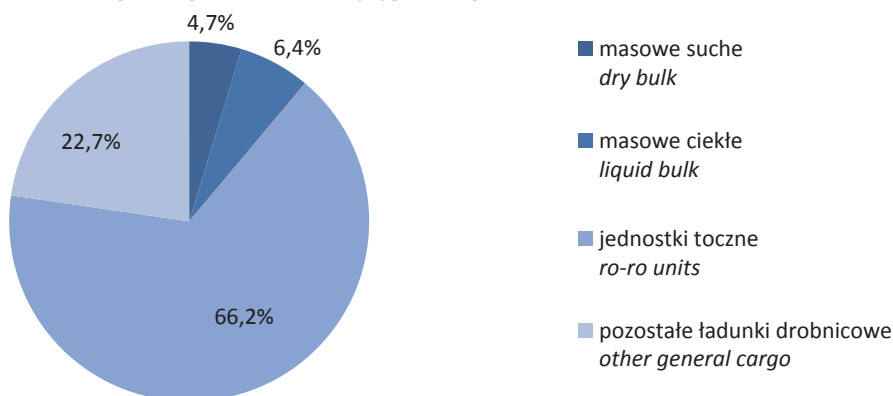


W relacji z portami polskimi przewieziono 6 119,0 tys. ton ładunków (2,7% więcej niż w 2012 r.), a pomiędzy portami obcymi – 761,3 tys. ton ładunków, tj. o 45,4% mniej niż w 2012 r. W porównaniu z rokiem poprzednim z polskich portów morskich wywieziono statkami morskiej floty transportowej o 3,9% więcej ładunków, a przywieziono – o 1,3% więcej. Pomędzy portami polskimi przewieziono 85,1 tys. ton, co stanowi spadek o 31,6% w porównaniu z 2012 r. Strukturę przewozów ładunków przedstawia rys. 7.

The freight volume for the routes from/to Polish ports totalled 6,119.0 thousand tonnes (i.e. a growth of 2.7% from 2012 to 2013) and the respective volume of 761.3 thousand tonnes was shipped on routes outside Poland (which was less by 45.4% against the preceding year). Regarding the preceding year's results, the volume of exports through Polish ports using the maritime transport fleet increased by 3.9%, and the volume of imports grew by 1.3%. 85.1 thousand tonnes of cargo was shipped between Polish ports which meant a decrease of 31.6% from 2012 to 2013. For maritime cargo transport distribution see fig. 7.



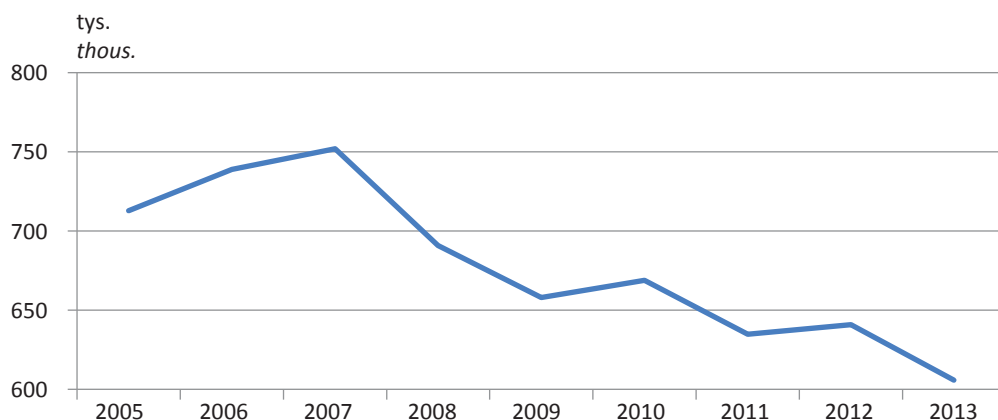
Rysunek 7. Struktura przewozów ładunków morską flotą transportową według grup ładunkowych w 2013 r.  
Figure 7. Maritime cargo transport distribution by type of cargo in 2013



W 2013 r. przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego dokonane przez polskich przewoźników morskich wyniosły 1 063,9 tys. ton (o 28,1% więcej niż w 2012 r.) i stanowiły 15,3% przewozów ładunków ogółem żeglugą morską. Wywóz ładunków eksportowanych w relacji z portami polskimi wyniósł 426,7 tys. ton (o 20,2% więcej w stosunku do roku poprzedniego), natomiast przywóz ładunków importowanych wyniósł 552,1 tys. ton wzrost o 43,7%.

Polish shipping operators' freight as part of Poland's foreign trade, amounted to 1.063,9 thousand tonnes (increasing by 28.1% from 2012 to 2013) and represented 15.3% of the aggregate maritime freight level. Exports of goods shipped to/from Polish ports were 426.7 thousand tonnes in 2013, which meant a growth of 20.2% against the preceding year. Imports of goods shipped to/from Polish ports took the total to 552.1 thousand tonnes in 2013 (increasing by 43.7% against the preceding year).

Rysunek 8. Przewozy pasażerów morską flotą transportową  
Figure 8. Passengers transport by cargo-carrying sea fleet



W komunikacji międzynarodowej w 2013 r. przewieziono 838,2 tys. pasażerów (spadek o 3,2% w stosunku do roku 2012).

In 2013 the number of passengers that travelled to international destinations amounted to 838.2 thousand people (i.e. a fall of 3.4% against 2012).

## 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.

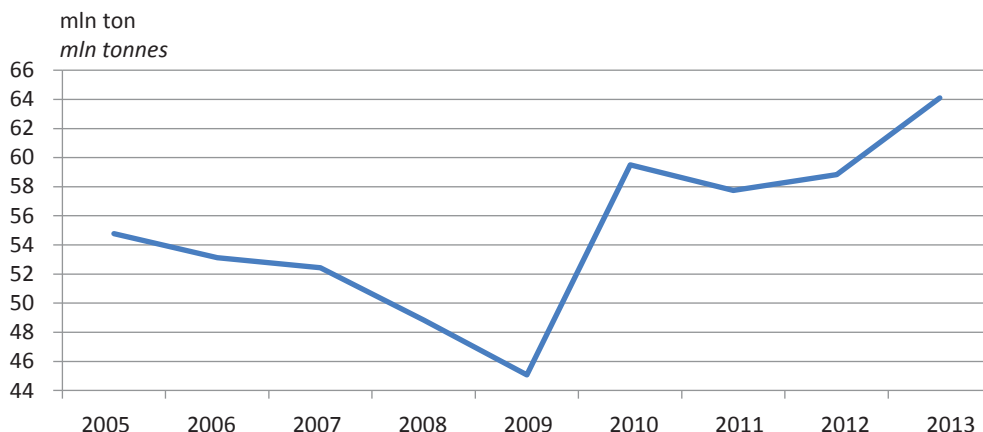
## 2. Seaports

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.

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

Rysunek 9. Obroty ładunkowe w portach morskich  
Figure 9. Cargo traffic in seaports



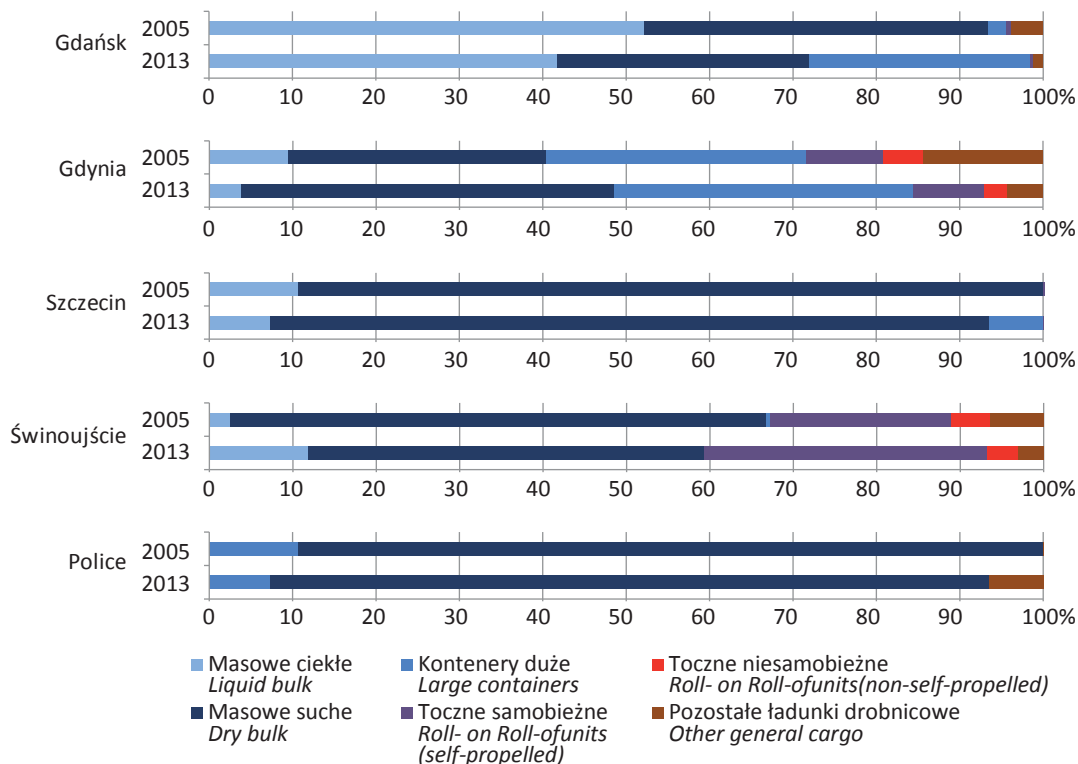
Obroty ładunkowe w polskich portach morskich w 2013 r. wyniosły 64,1 mln ton, tj. o 9,0% więcej niż w poprzednim roku. Największy udział w obrotach ładunkowych miały 4 porty: Gdańsk (42,4%), Gdynia (23,5%), Świnoujście (18,7%) oraz Szczecin (12,3%). Obroty ładunkowe portu w Policach stanowiły 2,3%, a udział pozostałych portów wyniósł 0,8%. Strukturę obrotów ładunkowych wg portów przedstawia rys. 10.

Największy udział w strukturze obrotów ładunkowych miały ładunki masowe suche – 41,6% (węgiel i koks – 18,4%), ładunki masowe ciekłe – 22,7% (w tym ropa naftowa i produkty naftowe – 19,9%) oraz ładunki w kontenerach dużych – 20,3%.

In 2013, Polish seaports' cargo throughput was 64.1 mln tonnes, i.e 9.0% more than in the preceding year. Cargo traffic was concentrated around the four ports of: Gdańsk (42.4% of the aggregate throughput), Gdynia (23.5%), Świnoujście (18.7%), Szczecin (12.3%). Cargo traffic through the port of Police represented 2.3%, and the others' results contributed to 0.8% of the respective aggregate volume. For distribution of cargo traffic by seaport see fig.10.

In the percentage distribution of cargo traffic prevailed dry bulk, reaching 41.6% (incl. coal & coke – 18.4%) of the respective aggregate volume, liquid bulk – 22.7% (incl. crude oil & oil products – 19.9%) as well as large containers – 20.3%.

Rysunek 10. Struktura obrotów ładunkowych w głównych portach morskich  
Figure 10. Structure of cargo traffic in major seaports



W 2013 r. wzrost obrotów ładunkowych odnotowano w portach: we Władysławowie (pięciokrotny), Elblągu – 68,0%, Gdyni – 14,2%, Gdańsku – 11,4%, Świnoujściu – 6,5% i Szczecinie – 3,5%. Spadek obrotów ładunkowych nastąpił w Ustce – 79,9%, Kołobrzegu – 58,6%, Darłowie – 31,3% i Policach – 14,8%.

W międzynarodowym obrocie morskim przeładowano łącznie 62,9 mln ton ładunków, tj. o 9,0% więcej niż w 2012 r. W 2013 r. w ruchu międzynarodowym udział w łącznych obrotach ładunkowych polskich portów przedstawiał się następująco: z krajami europejskimi – 78,7% (w tym z krajami Unii Europejskiej – 58,0%), z Azją – 7,0%, Afryką – 6,3%, Ameryką Północną – 4,5%, Ameryką Środkową i Południową – 3,2%.

W 2013 r. udział ładunków wywożonych za granicę w obrotach międzynarodowych osiągnął poziom 45,6%, a udział ładunków przywożonych – 54,4%.

Najwięcej ładunków wywieziono do Niemiec (15,9%), Szwecji (14,1%), Holandii (10,5%), Wielkiej Brytanii (6,9%), natomiast przywieziono z Rosji (25,0%), Szwecji (10,3%), Niemiec (9,0%), Norwegii (6,7%) i Holandii (6,0%).

Obrotów ładunków tranzytowych w 2013 r. wyniósł 11 607,7 tys. ton i zwiększył się w porównaniu z rokiem poprzednim o 70,8%. Największy wzrost ładunków tranzytowych w porównaniu do roku poprzedniego wystąpił w Gdańsku (dwukrotny), w Świnoujściu – o 37,8%. Spadek odnotowano w Szczecinie – o 30,6% oraz Gdyni – o 9,3%.

Największy spadek przeładunku ładunków tranzytowych dotyczył innych ładunków drobnicowych (o 53,8%), wyrobów z żelaza i stali (o 51,1%) oraz węgla i koksu (o 43,7%), największy wzrost odnotowano ropy naftowej (800-krotny), rudy i złomu (5-krotny), ładunków w kontenerach dużych (o 88,0%) oraz innych suchych ładunków masowych (o 43,2%).

In 2013 growths in cargo throughput were reported in the ports of: Władysławo (five-fold against 2012), Elbląg – 68.0%, Gdynia – 14.2%, Gdańsk – 11.4%, Świnoujście – 6.5%, Szczecin – 3.5%. A drop in cargo throughput volume was reported in Ustka – 79.9%, Kołobrzeg – 58.6%, Darłowo – 31.3%, Police – 14.8%.

62.9 million tonnes of freight in 2013 was attributable to the international maritime traffic, which meant a growth of 9.0%, compared to 2012. The international traffic freight was allocated as follows: the routes to/from Europe represented 78.7% of the respective combined volume (the EU – 58.0%), Asia – 7.0%, Africa – 6.3%, North America – 4.5%, Central and South America – 3.2%.

In 2013, exports represented 45.6% of Poland's international cargo traffic, and the imports – 54.4%, respectively.

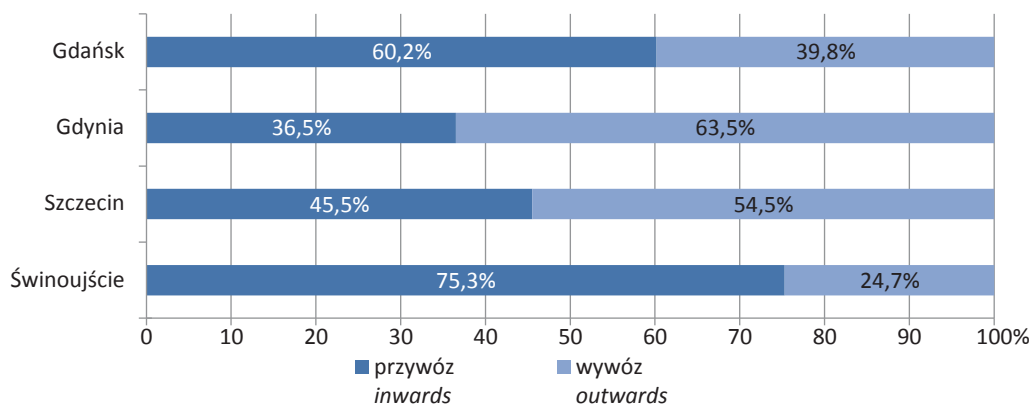
The most goods were shipped to Germany (15.9%), Sweden (14.1%), Netherlands (10.5%), the UK (6.9%), whereas the most goods were shipped from Russia (25.0%), Sweden (10.3%), Germany (9.0%), Norway (6.7%), Netherlands (6.0%).

Transit cargo traffic in 2013 amounted to 11,607.7 thousand tonnes, rising by 70.8%, in comparison to the preceding year. The most significant growth in the transit cargo volume was reported in Gdańsk (twofold) against the preceding year; Świnoujście – 37.8%. A decrease in the subject volume was reported in Szczecin – 30.6%, Gdynia – 9.3%.

The heaviest slump in the transit cargo traffic referred to other general cargo (53.8%), iron and steel products (fell by 51.1%), coal and coke (43.7%), whereas the highest growth was reported in crude oil (800 times the preceding year value), ores and scrap (five-fold), large containers (88.0%), and dry bulk (43.2%).

Rysunek 11. Struktura obrotów ładunków tranzytowych według portów morskich w 2013 r.

Figure 11. Transit cargo distribution by seaports in 2013



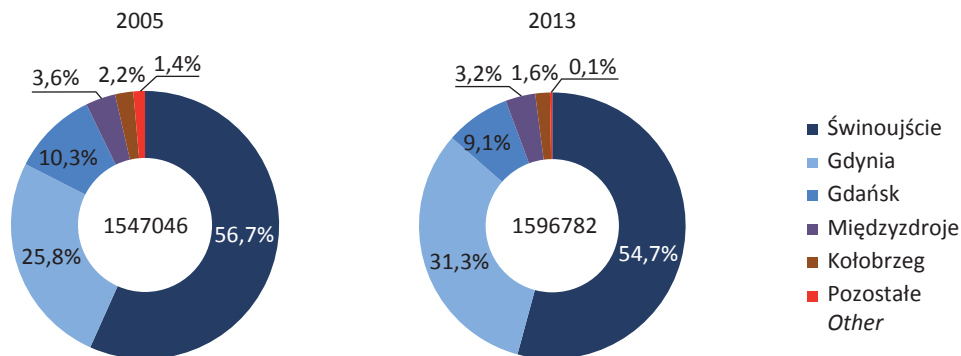
W 2013 r. do polskich portów przyłynęło w ruchu międzynarodowym 787,1 tys. pasażerów, tj. o 1,9% mniej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku; wypłynęło 809,7 tys. pasażerów, tj. o 124 pasażerów mniej niż przed rokiem. Najwięcej pasażerów przewieziono w relacji z portami szwedzkimi – 89,2%, niemieckimi – 8,6%, duńskimi – 1,8%.

In 2013, Polish ports were visited by 787.1 thousand passengers as part of international traffic, which meant a decrease of 1.9%, compared to the preceding year. The volume of departures was 809.7 thousand passengers, i.e. 124 less than in the preceding year. Considerable volumes of passenger movements were reported for the partner ports of: Sweden – 89.2%, Germany – 8.6%, Denmark – 1.8%.

Do polskich portów morskich przyплыnęło na wycieczkowcach w celach turystycznych 97,2 tys. osób, o 11,7% mniej niż w poprzednim roku, które po zwiedzeniu atrakcji turystycznych w porcie lub okolicy, kontynuowały swoją zagraniczną podróż. Większość tych pasażerów odwiedziła Gdynię (81,3%), Gdańsk (9,7%) oraz Szczecin (6,3%).

97.2 thousand cruise passengers arrived at Polish seaports in 2013, falling by 11.7% against the preceding year. They carried on their voyages after visiting tourist attractions at the ports or in the vicinity thereof. Majority of those passengers visited Gdynia, which constituted 81.3% of cruise passenger traffic volume, as well as Gdańsk (9.7%) and Szczecin (6.3%).

Rysunek 12. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich  
Figure 12. International passenger movements at seaports



### 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, Morska Stocznia Remontowa Gryfia S.A., Stocznia Remontowa Nauta S.A. w Gdyni, Finomar Sp. z O.O w Szczecinie, Muehlhan Polska Sp. z O.O. w Szczecinie, Stalkon Sp. z O.O. w Policach oraz Partner Stocznia Sp. z O.O. w Policach.

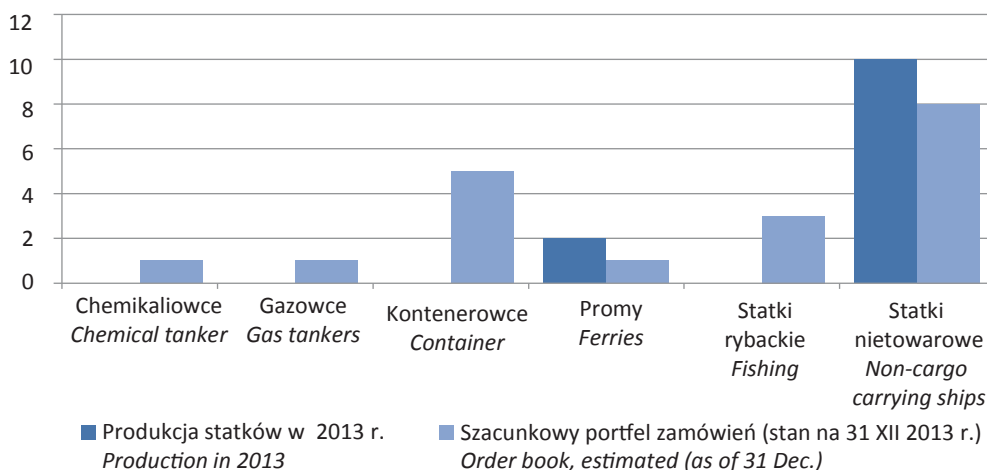
Nasze stocznie zajmują się budową statków, montażem elementów kadłubów i nadbudówek oraz różnych konstrukcji stalowych i aluminiowych, remontami i przebudowami.

### 3. Shipbuilding and shiprepair industry

Presently in Poland operate both newbuilding and ship repair yards of various productive capacity. Presently in Poland operate both newbuilding and ship repair yards of various productive capacity. Stocznia Gdańska S.A., Gdańska Stocznia Remontowa S.A are among those in the lead. In addition, there are Stocznia Północna S.A. in Gdańsk, Morska Stocznia Remontowa Gryfia S.A., Stocznia Remontowa Nauta S.A. in Gdynia, Finomar Sp. Z O.O. in Szczecin, Muehlhan Polska Sp. z O.O. in Szczecin, Stalkon Sp. z O.O. in Police and Partner Stocznia Sp. z O.O. in Police.

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

Rysunek 13. Produkcja statków i portfel zamówień w 2013 r.  
Figure 13. Shipbuilding production and order book in 2013



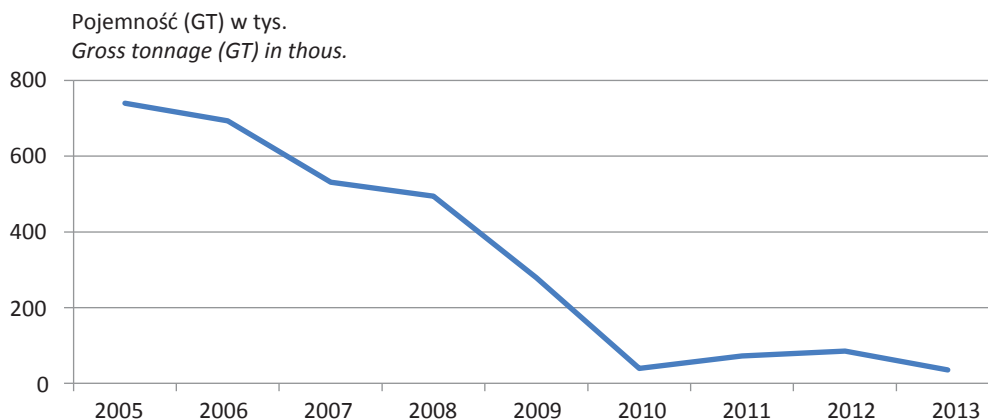
Źródło: Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.  
Source: Ship Design and Research Centre in Gdansk.

Liczba jednostek pływających wyprodukowanych w roku 2013 wyniosła 12 i była o 20,0% mniejsza w porównaniu z rokiem poprzednim. Całkowita pojemność brutto GT statków, których produkcję sfinalizowano w 2013 r. wyniosła 34,7 tys. i była mniejsza niż w roku poprzednim o 59,1%.

The number of vessels built in 2013 amounted to 12, decreasing by 20.0% against the preceding year. The combined gross tonnage of ships completed in 2013 was 34.7 thousand, and fell by 59.1% as compared with the preceding year.

Rysunek 14. Statki morskie oddane do eksploatacji (GT 100 i więcej)

Figure 14. Sea-going vessels completed (GT 100 and more)



Miernik produktywności stoczni, tj. skompensowana pojemność rejestrowa brutto zbudowanych w 2013 r. statków wyniosła 68,7 tys. CGT i była o 48,6% mniejsza od uzyskanej w 2012 r.

A measure of shipyard activity, i.e. the compensated gross tonnes amounted to CGT 68.7 thousand for the ships built in 2013, which meant a decrease of 48.6% in comparison to the respective value for 2012.

Najliczniejszą grupę wyprodukowanych statków w 2013 r. stanowiły inne statki nietowarowe – 83,3% oraz promy – 16,7%, natomiast pod względem nośności również przeważały inne statki nietowarowe – 76,9% (ogólnej nośności wyprodukowanych statków).

The most numerous group of ships built in 2013 was other non-cargo vessels – 83.3% and ferries – 16.7%. The non-cargo ships prevailed also in terms of deadweight, contributing to 76.9% of the newbuildings' combined deadweight.

W całkowitej liczbie jednostek zamówionych w polskich stoczniach największy udział stanowiły inne statki nietowarowe – 42,1%, oraz kontenerowce – 26,3%.

The order book in the 2013 was predominated by non-cargo ships, with their respective shares of other non-cargo ships – 42.1% and container ships – 26.3%.

Liczba jednostek wyremontowanych w polskich stoczniach w 2013 r. wyniosła 532 sztuki o łącznym tonażu 4 703,9 tys. BRT, natomiast portfel zamówień na remonty wyniósł 97 jednostek o łącznym tonażu 1 319,2 tys. BRT.

Over the year 2013, Polish yards repaired 532 ships with a combined tonnage GRT 4,703.9 thousand, while the repair order books comprised 97 vessels with a combined tonnage GRT 1,319.2 thousand.

Najwięcej jednostek wyremontowały stocznie w województwie pomorskim, tj. 405 jednostek.

The most vessels, i.e. 405, were repaired in yards based in the pomorskie voivodeship.

## 4. Rybołówstwo morskie

## 4. Marine fishery

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.

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.

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

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

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

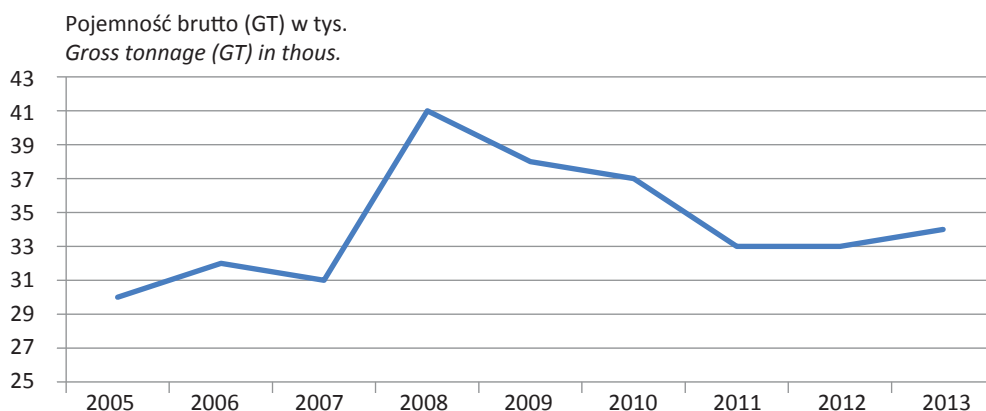
Niewielki wzrost odnotowano jedynie w zakresie liczebności floty łodziowej, która jest stałym elementem krajobrazu gospodarczego wszystkich województw nadmorskich, tzn. stacjonują w województwie pomorskim, zachodniopomorskim i warmińsko – mazurskim.

Changes to Polish fishing fleet involved decreases in the number of cutters and fishing boats over the subject period. The number of the deep-sea fleet has not been changed. 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 only in the number of fishing boats being the constant component of all the seaside voivodships, eg. the pomorskie, zachodniopomorskie and warmińsko-mazurskie.

Rysunek 15. Flota rybacka (stan w dniu 31 XII)

Figure 15. Fishing fleet (as of 31 Dec.)



W 2013 r. polska flota rybacka liczyła 838 jednostek (o 5,0% więcej niż w 2012 r.), o łącznej pojemności brutto GT 33,9 tys. (o 1,5% więcej w stosunku do 2012 r.) oraz o mocy 81,4 tys. kW (o 0,7% mniej niż w 2012 r.). Do floty rybackiej zaliczono: 696 łodzi rybackich, 139 kutrów oraz 3 trawlery dalekomorskie.

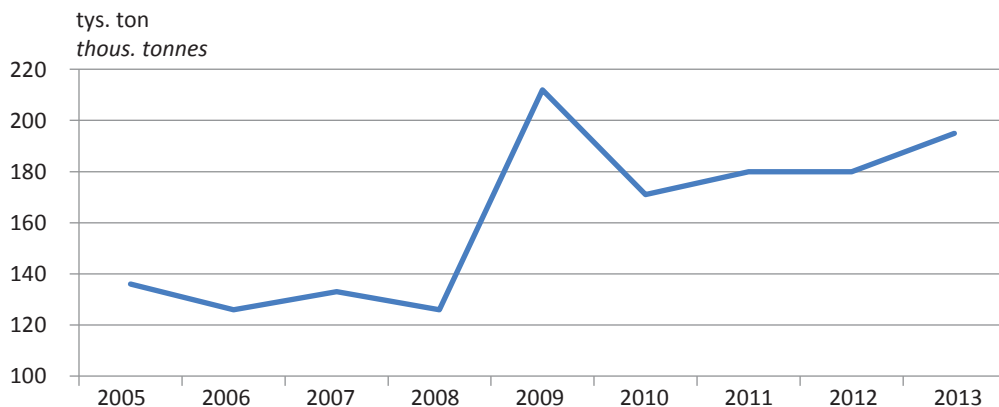
Liczebność i jakość zasobów morza zależą w dużej mierze od warunków naturalnych oferowanych przez sam Bałtyk. Z punktu widzenia ekologii, wody Bałtyku nie stwarzają zbyt korzystnych warunków dla bytowania organizmów typowo morskich, natomiast w skład jego fauny i flory wchodzi wiele gatunków typowych 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, szproty, przedstawicieli rodziny flądrowatych, makrele, łososie i węgorze. Stan zasobów dorsza na Bałtyku jest szczególnie silnie uzależniony od wlewów zasolonych i natlenionych wód atlantyckich.

In 2013 the Polish fishing fleet stood at 838 vessels (5.0% vessels more than in 2012) with a combined gross tonnage 33.9 thousand (1.5% more than in 2012) and engine power of 81.4 thousand kW (fell by 0.7% against 2012). The fishing fleet was composed of : 696 fishing boats, 139 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.



Rysunek 16. Połowy ryb i innych organizmów morskich  
Figure 16. Fish and shellfish catches



Połowy ryb i innych organizmów morskich w 2013 r. wyniosły 195,5 tys. ton i były one o 8,8% wyższe od połowów uzyskanych w 2012 r. Na Morzu Bałtyckim złowiono 134,1 tys. ton ryb, czyli o 11,2% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim.

Połowy dalekomorskie, osiągnęły poziom 61,4 tys. ton w 2013 r., i wzrosły o 3,8% w porównaniu z analogicznymi wartościami za rok poprzedni. Połowy dalekomorskie realizowano w 2013 r. na łowiskach Atlantyku Północno-Wschodniego (3,7% połowów ogółem) i Środkowo-Wschodniego (27,7% połowów ogółem). Połowy na tych akwenach wzrosły w okresie 2012-2013 odpowiednio - dla Atlantyku Północno-Wschodniego - o 36,0%, a dla Atlantyku Środkowo-Wschodniego - o 85,7%. Ponadto, w porównaniu z rokiem poprzednim, zaprzestano eksploatacji łowisk na Atlantyku Południowo-Wschodnim.

W 2013 r. połowy ryb morskich osiągnęły poziom 192,2 tys. ton (o 8,5% więcej niż w 2012 r.) i stanowiły 98,3% połowów ogółem, natomiast połowy ryb słodkowodnych wyniosły 3,3 tys. ton i były o 26,0% wyższe niż przed rokiem.

W strukturze gatunkowej połowów, podobnie jak w roku poprzednim, dominowały szproty, poławiane wyłącznie na Morzu Bałtyckim. W 2013 r. złowiono 81,0 tys. ton tej ryby, co stanowiło 41,4% wielkości polskich połowów ogółem. Połowy szproty wzrosły w porównaniu do uzyskanych w roku poprzednim o 28,3%.

Drugim co do znaczenia gatunkiem w strukturze połowów był ostrobok pozyskiwany z łowisk Atlantyku Środkowo - w 2013 r. złowiono 27,8 tys. ton tej ryby. W 2013 r. połowy ostroboka stanowiły 14,2% polskich połowów ogółem i zmniejszyły się w porównaniu z rokiem poprzednim o 19,6%.

Trzecim co do znaczenia gatunkiem poławianym przez polską flotę rybacką był śledź pochodzący wyłącznie z łowisk bałtyckich. W 2013 r. złowiono 23,6 tys. ton śledzi, co stanowiło 12,1% polskich połowów ogółem. Połowy tego gatunku spadły o 13,0% w porównaniu do poziomu z 2012 r.

In 2013 the fish capture production amounted to 195.5 thousand tonnes, which meant a growth of 8.8% against 2012. The Baltic capture of fish was reported to reach the level of 134.1 thousand tonnes, and increased by 11.2% comparing to the preceding year.

The deep-sea catches amounting to 61.4 thousand tonnes in 2013, grew by 3.8% compared to the preceding year. In 2013 the deep-sea catches were run in the areas of the North and Eastern Atlantic (3.7% of the total catches volume), East Central Atlantic (27.7% of the total catches volume). The amount of the deep-sea catches increased by 36.0% in the North East Atlantic, and 85.7% in the East Central Atlantic. In addition, compared to the situation prior to the preceding year, the fishing activity in the Eastern South Atlantic was ceased.

In 2013 the marine fishes catches reached the level of 192.9 thousand tonnes (8.5% more than in 2012) and contributed to 98.3% of the total volume catches, whereas the volume of freshwater fishes amounted to 3.3 thousand tonnes growing by 26.0% against the preceding year.

As the preceding year, the breakdown of captures by species was predominated by sprats obtained from the Baltic Sea only. The volume of the sprat catches in 2013 was 81.1 thousand tonnes that represented 41.4% of the total capture volume for Poland. The sprat catches were 28.3% lower than in 2012.

Horse mackerel was another important species in 2013, with the harvest of 27.8 thousand tonnes, obtained from the East Central Atlantic. The horse mackerel catches represented 14.2% of the total Polish harvest, and decreased by 19.6% against the previous year.

The third ranked species was herring obtained exclusively from the Baltic. In 2013 the herring catches volume was 23.6 thousand tonnes that represented 12.1% of the total Polish capture production, and decreased by 13.0% against the previous year.

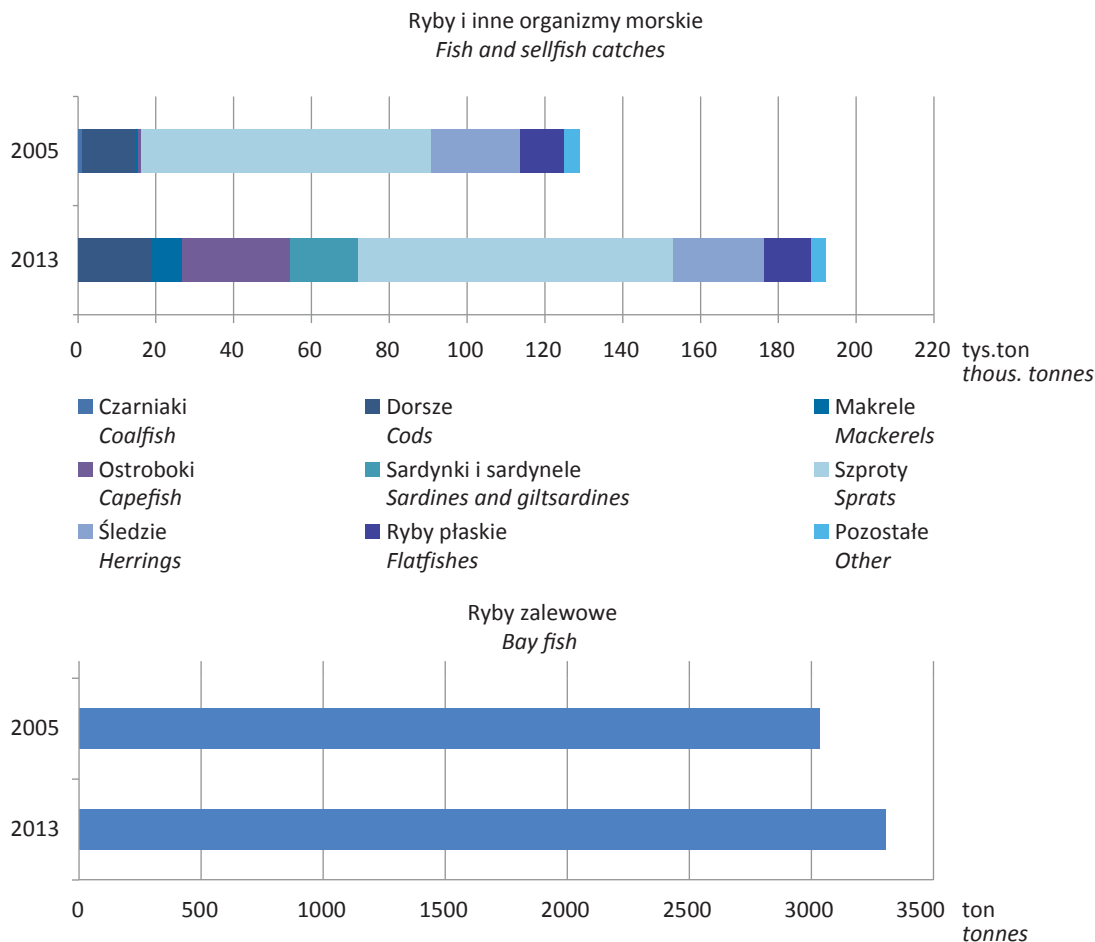
Połowy ryb płaskich w 2013 r. wyniosły 12,0 tys. ton, czyli o 9,1% więcej w stosunku do roku poprzedniego. Znaczną część połowów ryb płaskich – 99,7% – pozyskano z łowisk bałtyckich. Nieznacznie wzrósł udział ryb płaskich w polskich połowach ogółem – w 2012 r. udział ten wynosił 6,1%, natomiast w 2013 r. – 6,2%. W 2013 r. w dalszym ciągu nie prowadzono połowów kryla i innych bezkręgowców morskich.

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

Flatfish catches was 12.0 thousand tonnes in 2013, which meant a growth of 9.1% against the preceding year. They were obtained mainly from the Baltic that constituted 99.7% of their total catches volume. The share of flatfishes in the Polish catches insignificantly grew from 6.1% in 2012 to 6.2% in 2013. As previously, no catching activity regarding krill or other marine invertebrates was carried out in 2013.

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 17. Struktura połowów ryb i innych organizmów morskich  
Figure 17. Distribution of capture production by species of fish and shellfish



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

# 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 dostępne statystyki zamieszczone na stronach internetowych wybranych portów rosyjskich - Skt. Petersburg, Primorsk, Ust - Ługa, Wyborg i Kaliningrad (dane dotyczące obrotów ładunkowych i kontenerowych). W przypadku Niemiec, Danii i Szwecji uwzględniono wyłącznie porty zlokalizowane na linii brzegowej Bałtyku. Co istotne, duńskie porty bałtyckie zostały po raz pierwszy wydzielone w obecnej edycji niniejszej publikacji, a podział ten dotyczy również porównań dla lat 2011-2012. Może mieć to wpływ na porównywalność danych z poprzednimi edycjami opracowania, gdzie wszystkie porty Danii były zaliczone do Basenu Morza Bałtyckiego. Dane Eurostatu są aktualne na dzień 31.03.2014 r.

W 2012 r. do głównych portów nadbałtyckich UE zainwioło 320,0 tys. statków czyli o 2,3% mniej w stosunku do roku poprzedniego. Ruch żeglugowy w relacji portów polskich z portami pozostałych nadbałtyckich portów UE stanowił 4,8% liczby zawinięć statków w Rejonie Basenu Morza Bałtyckiego.

W 2012 r. łączny tonaż statków zawijających do głównych bałtyckich portów UE wyniósł 3 640,1 mln GT i zmniejszył się o 0,1% w stosunku do roku poprzedniego.

Natężenie ruchu statków w obrębie głównych bałtyckich portów UE wyrażone liczbą zawinięć w 2012 r. stanowiło 14,4% analogicznej wartości dla ruchu statków w relacji z głównymi portami UE, Norwegii, Chorwacji i Turcji i wzrosło w badanym okresie o 0,2 p.proc.

W kategoriach wielkości jednostek, do bałtyckich portów UE zainwioły statki, których łączny tonaż w badanym okresie odpowiadał 23,7% tonażu statków odwiedzających główne porty UE, Norwegii, Turcji i Chorwacji, przy czym udział ten wzrósł o 0,6 p.proc. w stosunku do roku poprzedniego.

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.

This paper includes the information from the websites of Eurostat and the selected Russian ports, i.e. St. Peterburg, Primorsk, Ust-Luga, Vyborg, Kaliningrad, and the data for Russia concern cargo and container traffic only. In case of Germany, Denmark or Sweden, the ports located along the Baltic coastline. It is worth noting that the Danish Baltic ports have been marked off from the whole group of the seaports of Denmark, for the first time in this edition. This distinction appeals also all comparisons between the years 2011-2012. It may affect however the comparability against the previous editions in which all Danish ports were ascribed to the Baltic. The Eurostat data are revised as of 31 March 2014.

In 2012, 320.0 thousand ships arrived to the Baltic main ports, which was 2.3% less than the preceding year. The shipping between Poland and other Baltic EU ports contributed to 4.8% of the ship calls numbers in the Baltic Sea Region.

In 2012, the combined gross tonnage of ships calling at the main EU ports was 3,640.1 million which meant a decrease of 0,1% from the preceding year.

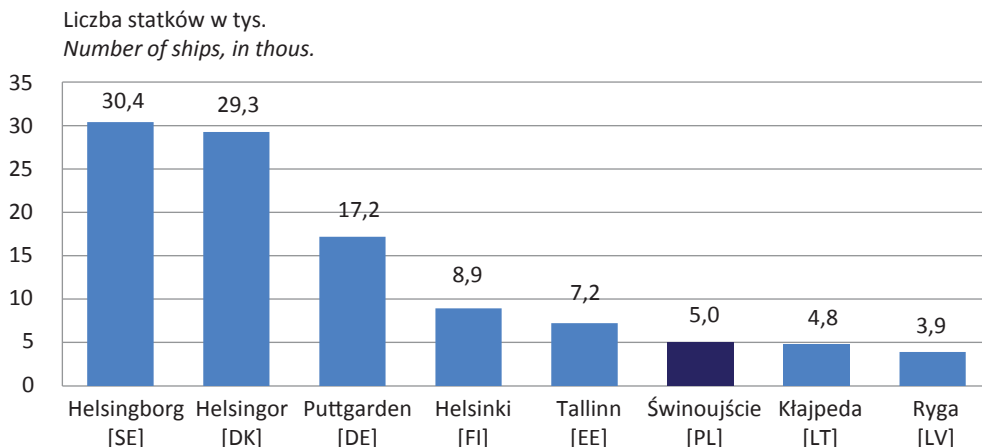
The traffic volume among the EU main ports in the Baltic, in terms of the amount of the ship calls, represented 14.4% of the respective value for shipping on the routes to/from the main ports of the EU, Norway, Croatia, or Turkey, which meant a growth of 0.2 pp.

As far as the ship size is concerned, the Baltic sea ports were reached by ships of their combined gross tonnage contributing to 23.7% of the fleets that called at the main ports of the EU, Norway, Turkey, Croatia. In addition, that contribution share was 0.6 p.p. larger than the resultant of the preceding year.

Podobnie, jak w latach wcześniejszych, ruch statków na Bałtyku w 2012 r. skupiał się głównie wokół głównych portów Danii (42,2% liczby statków zawijających do głównych portów bałtyckich UE). Najmniej jednostek (1,5% liczby wejść) odwiedziło porty Litwy.

As in previous years, the ship traffic concentrated predominantly in the main ports of Denmark (42.2% of the ship calls at the Baltic EU main ports) in 2012. On the other hand, the least visited ports, representing 1.5% of the number of ship calls, were the ports of Lithuania.

Rysunek 18. Ruch statków w krajach Basenu Morza Bałtyckiego według portów o największej liczbie zawinięć w 2012 r.  
Figure 18. Vessel traffic in the Baltic Sea Region countries by the most visited seaports in 2012



Łączne obroty ładunkowe głównych portów Morza Bałtyckiego (w tym Rosji) wyniosły w 2012 r. 691,2 mln ton, co stanowiło wzrost o 0,1% w porównaniu z rokiem poprzednim.

In 2012 the combined freight of the Baltic main ports (including Russia) amounted to 691.2 million tonnes, which constituted a growth of 0.1% against the preceding year.

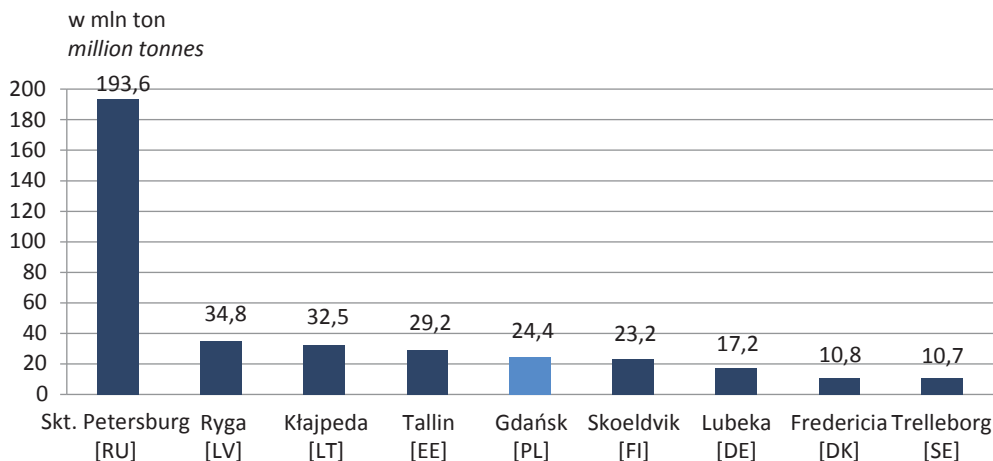
Podobnie jak w poprzednich latach, w 2012 r. portami o największych obrotach ładunkowych na Bałtyku były główne porty Rosji, których obrót stanowił 28,0% obrotów ładunkowych portów bałtyckich oraz Finlandii (odpowiednio 13,9%).

As in previous years the Baltic cargo traffic leaders were the ports of Russia contributing to 28.0% of the combined Baltic cargo traffic volume, and the ports of Finland with their respective share of 13.9%, in 2012.

Wybrane porty bałtyckie o największych obrotach ładunkowych w 2012 r. przedstawia poniższy rysunek:

For selected top cargo Baltic seaports in 2012, see the figure below:

Rysunek 19. Obroty ładunkowe wybranych portów morskich rejonu Basenu Morza Bałtyckiego w 2012 r.  
Figure 19. Cargo throughput in selected ports of the Baltic Sea Region in 2012



Obroty kontenerowe w głównych morskich portach Basenu Morza Bałtyckiego wyniosły w 2012 r. 7 789,6 tys. TEU i były wyższe o 8,9% w stosunku do roku poprzedniego. Podobnie, jak w latach poprzednich, w 2012 r. liderem w obsłudze ruchu kontenerowego na Bałtyku był port St. Petersburg (32,4% bałtyckich obrotów kontenerowych). Kolejnymi czołowymi portami w ruchu kontenerowym okazały się polskie porty – Gdańsk i Gdynia, które obsłużyły odpowiednio 12,1% i 8,5% obrotów kontenerowych na Bałtyku oraz duński port Aarhus – 5,2% bałtyckich obrotów kontenerowych.

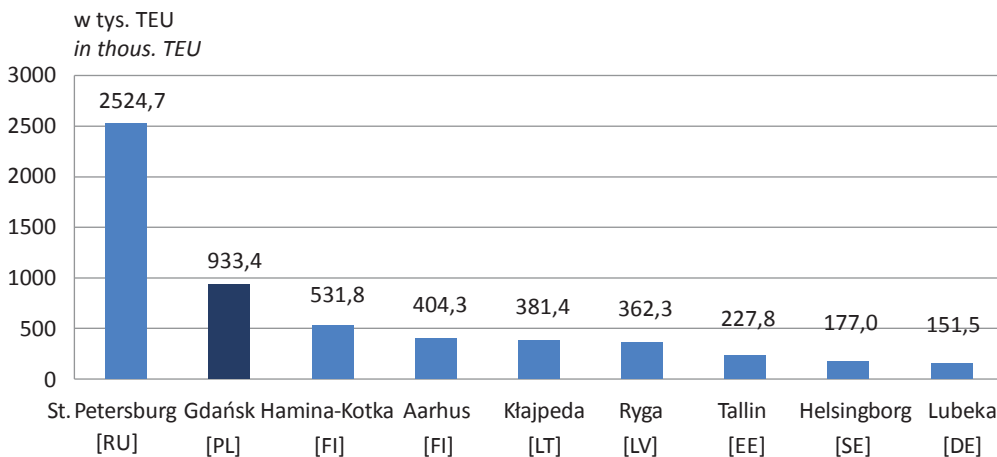
W 2012 r. w głównych portach bałtyckich skupiało się 8,4% obrotów kontenerowych Europy (UE, Norwegii, Chorwacji, Turcji i Rosji), przy czym udział ten wzrósł w porównaniu z rokiem 2011 o 0,6 p.proc.

Obroty kontenerowe głównych portów bałtyckich krajów członkowskich Unii i Rosji w relacji z pozostałymi krajami Europy stanowiły w 2012 r. 92,9%, a w relacji z portami pozostałych kontynentów – 7,1%.

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

Rysunek 20. Porty morskie o największych obrotach kontenerowych w poszczególnych krajach Basenu Morza Bałtyckiego w 2012 r.

Figure 20. Top container seaports in respective states in the BSR in 2012



Do portów bałtyckich Unii Europejskiej w 2012 r. zainicjowano 7,7 tys. wyspecjalizowanych statków pełnokontenerowych (o 11,1% więcej niż w roku poprzednim), których liczba stanowiła 2,7% jednostek wchodzących do bałtyckich portów UE. W kategoriach wielkości jednostek, GT ogółem kontenerowców wynosiło GT 108,4 mln (o 14,4% więcej niż w 2011 roku), przy czym tonaż brutto tych statków stanowił 3,0% tonażu brutto wszystkich statków zawijających do portów bałtyckich Unii Europejskiej.

W 2012 r. główne porty bałtyckie UE obsłużyły 91,3 mln pasażerów (bez pasażerów wycieczkowców), czyli o 0,5% mniej niż w roku poprzednim. Podobnie, jak w latach poprzednich w 2012 r. większość strumieni ruchu pasażerskiego na Bałtyku kumulowało się w portach Danii oraz Szwecji – odpowiednio 27,6% i 26,8%.

Najrzadziej uczęszczanymi portami głównymi UE na Bałtyku były w 2012 r. porty Litwy (0,3%), Łotwy (0,8%) i Polski – 2,0% ruchu pasażerskiego na Bałtyku w obrębie państw członkowskich.

In 2012 the container throughput of the Baltic main ports, including Russia, reached 7,789.6 thousand TEU showing a growth of 8.9% against the previous year. As in previous years, the port of St. Petersburg maintained its leadership, with its share of 32.4% of the Baltic maritime container transport in 2012. Other container league members were Polish ports of Gdansk and Gdynia that handled 12.1% and 8.5% respectively, of the Baltic container traffic. These were followed by Aarhus, Denmark, with its 5.2% contribution to the maritime container transport within the Baltic.

In 2012, 8.4% of the total European maritime container traffic volume (including the EU, Norway, Croatia, Turkey, Russian) clustered around the Baltic main seaports, which grew by 0.6 pp against the 2011 value.

The EU and Russian Baltic contributed to 92.9% of containerized transport to/from other European seaports, and to 7.1% to/from other continents.

For selected top cargo Baltic seaports in 2012, see the figure below:

In 2012, 7.7 thousands of full-container ships called at the EU Baltic Sea ports, which meant a growth of 11.1% against the preceding year. That container fleet contributed to 2.7% of vessels that called at the EU seaports on the Baltic. In terms of size of the vessels, the combined gross tonnage of the full container ships amounted to GT 108.4 million, and saw a 14.4% growth against the 2011 value. Their gross tonnage amounted to 3.0% of that one of the fleets calling at the EU seaports on the Baltic.

In 2012 the Baltic main ports handled 91.3 million passenger movements (excluding cruise passengers) which meant a decrease of 0.5% against the previous year. As in previous years, the majority of passenger Baltic traffic flows in 2012 clustered around Denmark and Sweden – 27.6% and 26.8%, respectively.

The least popular Baltic passenger destinations were the ports of Lithuania (0.3% of the EU Baltic passenger traffic), Latvia (0.8%) and Poland (2.0%) in 2012.

Ruch pasażerski w relacjach krajowych stanowił 11,5% liczby pasażerów odwiedzających główne porty morskie UE (o 2,3% więcej niż w 2011 r.).

W 2012 r. ruch pasażerski w głównych portach krajów członkowskich UE stanowił 33,8% liczby pasażerów odwiedzających główne porty Unii, Chorwacji, Norwegii i Turcji. Udział ten wzrósł o 1,1 punktu procentowego w porównaniu z rokiem 2011.

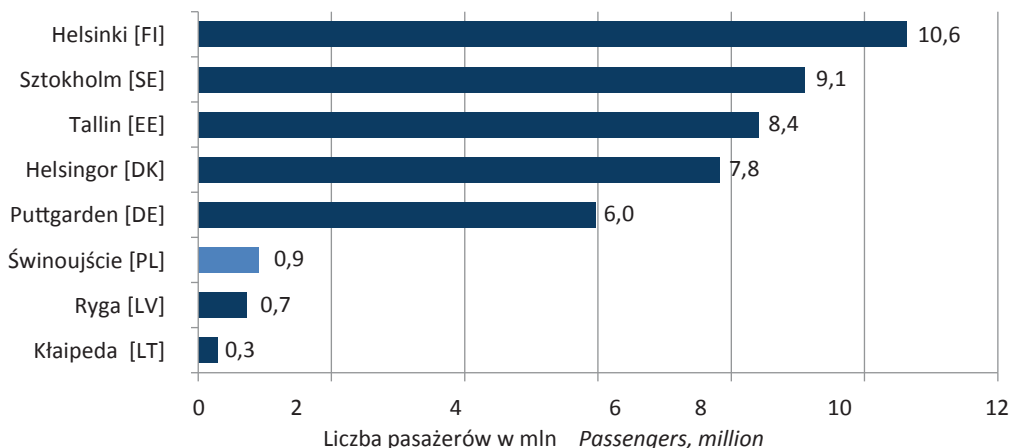
Wybrane porty bałtyckie o największym ruchu pasażerów w poszczególnych krajach w 2012 r. przedstawia poniższy wykres:

The national passenger flows contributed to the 11.5% of passengers who visited the main ports of the EU (an increase of 2.3% against 2011).

In 2012 the share of passengers embarked/disembarked at the EU Baltic main ports constituted 33.8% of passenger movements handled at the main seaports of the EU, Croatia, Norway or Turkey. That contribution increased by 1.1 percentage point against the previous year.

The top passenger movements Baltic ports in 2012 are presented in the following figure:

Rysunek 21. Ruch pasażerów<sup>a</sup> w wybranych portach morskich krajów Basenu Morza Bałtyckiego w 2012 r.  
Figure 21. Passenger<sup>a</sup> movements at selected ports of the Baltic Sea Region in 2012



<sup>a</sup> Bez pasażerów wycieczkowców.

<sup>a</sup> Excluding cruise passengers.

Udział pasażerów podróżujących na wycieczkach liniowych po Bałtyku w 2012 r. wynosił 1,2% ruchu pasażerów ogółem we wszystkich portach państw członkowskich z dostępem do Bałtyku, co oznacza wzrost o 0,1 p.proc. W latach 2011-2012 odnotowano wzrost liczby pasażerów rozpoczynających i kończących rejs wycieczkowy w portach nadbałtyckich krajów członkowskich o 7,8% w porównaniu z rokiem 2011.

W 2012 r. do nadbałtyckich głównych portów krajów członkowskich UE zawinęło łącznie 39,9 tys. statków pasażerskich i wycieczkowców (o 1,8% mniej niż w 2011 r.) o łącznej pojemności brutto GT 386,2 tys. (o 0,5% mniej niż w 2011 r.). W badanym okresie statki te stanowiły łącznie 12,5% liczby wszystkich jednostek, które weszły do portów krajów członkowskich Basenu Morza Bałtyckiego. Z kolei, w odniesieniu do ruchu statków pasażerskich i wycieczkowych w relacji z portami UE, Chorwacji, Norwegii i Turcji, nadbałtyckie porty Unii Europejskiej przyjęły 5,2% ogólnej liczby statków pasażerskich i wycieczkowców, które w tym czasie weszły do portów, co oznacza spadek o 6,9 p. proc. w stosunku do 2011 r.

The share of cruise passengers in the BSR constituted 1.2% of the combined passenger traffic in the EU Baltic seaports, which meant an increase of 0.1 pp in 2012. Over the period of 2011-2012, there was a growth of 7.8% in the number of passengers starting and ending their cruise voyages in the EU Baltic Sea Region, as compared to the 2011 results.

In 2012, 39.9 thousands of passenger and cruise ships called at the EU Baltic main ports, which was 1.8% less than in 2011. Their gross tonnage amounted to GT 386.2 thousand and represented a decrease of 0.5% against 2011. These ships contributed to 12.5% of the fleets that called at the EU member countries ports on the Baltic Sea in the subject period. Regarding the passenger and cruise ships traffic to/from the ports of the European Union, Croatia, Norway and Turkey, the Baltic EU ports absorbed 5.2% of the passenger and cruise ship flows, which meant a fall of 6.9 pp against 2011.



W 2012 r. wycieczkowce stanowiły 0,5%, a statki pasażerskie nie będące wycieczkowcami – 12,0% liczby wszystkich statków, które odwiedziły główne porty krajów członkowskich nad Bałtykiem. Najwięcej wycieczkowców przyjęły główne porty Szwecji (346 jednostek), a najwięcej statków pasażerskich niebędących wycieczkowcami – porty Estonii (24,4 tys. jednostek). Polskie porty główne przyjęły w 2012 r. 9,4% liczby łącznie statków pasażerskich i wycieczkowców, które weszły do portów Basenu Morza Bałtyckiego.

In 2012 the cruisers contributed to 0.5%, and the passenger ships – to 12.0% of the number of vessels that called at the main ports of the EU members on the Baltic. The main ports of Sweden were the most popular cruise ship starting point/destination on the Baltic Sea (346 cruise ship calls), while the largest number of passenger vessels (24.4 thousands of passenger ships) was reported in Estonia. 9.4% of the combined number of passenger and cruise ships on the Baltic Sea, called at the main Polish ports.

Rysunek 22. Mapa Basenu Morza Bałtyckiego  
Figure 22. 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 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 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.

Obecne wydanie publikacji zostało wzbogacone o dane Eurostatu dotyczące żeglugi bliskiego zasięgu oraz dane z Portalu UNCTAD-stat dotyczące wskaźnika Liner Shipping Connectivity Index. Dane Eurostatu są aktualne na dzień 31.03.2014 r.

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

- członkowskich UE;
- EOG (Islandia i Norwegia);
- kraje kandydujące na koniec 2012 r. (Chorwacja, Czarnogóra, Turcja);
- rejon Morza Bałtyckiego (Rosja);
- rejon Morza Śródziemnego (Albania, Algieria, Bośnia Hercegowina, Egipt, Izrael, Liban, Libia, Maroko, Okupowane Terytorium Palestyny, Syria, Tunezja);
- rejon Morza Czarnego (Gruzja, Mołdowa, Rosja i Ukraina).

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

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 hole 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.

This edition has been extended data on the short sea shipping from Eurostat and data on the Liner Shipping Connectivity Index from the UNCTAD-stat Portal. The Eurostat data are revised as of 31.03.2014.

Short sea shipping, abbreviated as SSS, is the maritime transport of goods over relatively short distances, as opposed to the intercontinental cross-ocean deep sea shipping. In the context of European Union (EU) transport statistics it is defined as maritime transport of goods between ports in the EU member countries (sometimes also including candidate countries and EFTA countries) on one hand, and ports situated in geographical Europe, on the Mediterranean and Black Seas on the other hand, i.e. ports in:

- EU member countries;
- EEA countries (Iceland and Norway);
- candidate countries as of the end of 2012 (Croatia, Montenegro and Turkey);
- the Baltic Sea area (Russia);
- the Mediterranean Sea area (Albania, Algeria, Bosnia–Herzegovina, Egypt, Israel, Lebanon, Lib-ya, Morocco, Occupied Palestinian territory, Syria, and Tunisia);
- the Black Sea area (Georgia, Moldova, Russia and Ukraine).

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

Wskaźnik Liner Shipping Connectivity Index- LSCI, wskazuje stopień integracji określonego kraju z funkcjonującą siecią liniowych połączeń żeglugowych. Indeks LSCI uznaje się jako miernik umiędzynarodowienia systemów transportowych i gospodarki poszczególnych państw. Uwzględnia on: liczbę kontenerowców zawiązujących do portów danego kraju, całkowitą pojemność floty przewozowej na jednego mieszkańca, liczbę przewoźników oraz połączeń liniowych realizowanych w portach danego kraju, średnią oraz maksymalną wielkość kontenerowców obsługiwanych w portach danego kraju.

W 2012 r. do głównych portów Unii Europejskiej, Chorwacji, Turcji, Norwegii zawinęło 2 224,8 tys. statków (o 3,4% mniej niż w 2011 r.).

Najbardziej uczęszczanymi portami morskimi w 2012 r. były porty Grecji (o liczbie zawinięć stanowiących 22,8% łącznej liczby wejść do głównych portów Europy), Włoch (19,6% liczby zawinięć) oraz Danii (15,6% 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 (w tym Chorwacji, Norwegii i Turcji) wyrażony wielkością tonażu brutto GT statków zawijających do portów wyniósł w 2012 r. GT 15 305,6 mln i wzrósł o 2,5% w stosunku do roku poprzedniego. Krajami, do których zawinęła flota o największym tonażu brutto ogółem w 2012 r. były, podobnie jak w roku poprzednim, Włochy i Wielka Brytania – wejścia statków w przeliczeniu na łączny tonaż brutto stanowiły odpowiednio 18,1% oraz 13,8% tonażu floty zawijającej do portów Europy.

The Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) reflects the transport connectivity of a country with the existing shipping network. The LSCI is regarded a measure of the internationalisation of transportation and economies of particular countries. It includes the number of container ships calling at ports in a country, the total capacity of the fleet per inhabitant, the number of fleet operators and liner shipping connections through the ports of a country, the average and the maximum size of container ships handled at the ports of a country.

In 2012, 2,2248.8 thousands of vessels called at the main ports of the EU, Croatia, Turkey and Norway, which meant a fall of 3.4% against the preceding year.

The most popular ship destinations were the ports of Greece (22.8% of the combined number of ship calls at the main European ports), Italy (19.6% of ship calls), and Denmark (15.6% of ship calls) in 2012. As in the previous year, the Polish ports' share in the total number of ship calls in Europe was 0.7%.

On the other hand, the traffic through the main European ports (Including Croatia, Norway or Turkey) in terms of ship size amounted to GT 15,305.6 millions in 2012, and fell by 2.5% against the previous year. As in the preceding year, the maximum gross tonnage fleet was handled in Italia and The United Kingdom where the inward ship traffic as gross tonnage was respectively 18.1% and 13.8% of the combined gross tonnage of the fleet calling at the European ports.

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	
		2010	2011	2010	2011
Belgia	<i>Belgium</i>	28,3	26,8	568,1	554,0
Bułgaria	<i>Bulgaria</i>	3,6	3,6	26,3	28,7
Chorwacja	<i>Croatia</i>	208,0	205,0	271,9	263,6
Cypr	<i>Cyprus</i>	2,6	2,3	37,4	32,8
Dania	<i>Denmark</i>	349,1	347,6	1 058,7	1048,0
Estonia	<i>Estonia</i>	28,5	28,5	302,1	310,4
Finlandia	<i>Finland</i>	34,8	33,8	707,6	710,9
Francja	<i>France</i>	.	.	.	.
Grecja	<i>Greece</i>	532,4	507,6	1 156,0	924,4
Hiszpania	<i>Spain</i>	151,5	149,0	1 886,0	1 884,4
Holandia	<i>Netherlands</i>	37,2	35,6	691,6	707,7
Irlandia	<i>Ireland</i>	11,6	11,4	222,4	223,2
Litwa	<i>Lithuania</i>	4,8	4,9	59,0	60,3
Łotwa	<i>Latvia</i>	7,0	7,4	82,4	90,1
Malta	<i>Malta</i>	23,0	22,6	194,8	197,3
Niemcy	<i>Germany</i>	114,4	112,0	1 133,2	1 172,1
Norwegia	<i>Norway</i>	.	.	.	.
<b>Polska</b>	<b><i>Poland</i></b>	<b>15,7</b>	<b>15,3</b>	<b>160,0</b>	<b>164,4</b>
Portugalia	<i>Portugal</i>	12,1	11,1	174,9	177,3
Rumunia	<i>Romania</i>	4,7	4,7	46,3	50,2
Słowenia	<i>Slovenia</i>	2,0	2,0	41,5	39,4
Szwecja	<i>Sweden</i>	80,5	77,3	1 147,1	1 132,3

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

KRAJ	COUNTRY	Liczba statków w tys. Number of ships, thousand		Pojemność brutto (GT) w mln Gross tonnage (GT), million	
		2010	2011	2010	2011
Turcja	Turkey	64,5	65,0	604,8	658,7
Wielka Brytania	United Kingdom	101,7	114,1	2 035,9	2 110,4
Włochy	Italy	485,0	437,1	3 092,0	2 765,2

<sup>a</sup> Porty nadbałtyckie Rosji w 2010 r.: St. Petersburg, Kaliningrad, w 2011 r. – Kaliningrad.

<sup>a</sup> Baltic Russian ports in 2010: St. Petersburg, Kaliningrad, in 2011 – Kaliningrad.

Udział tonażu brutto statków odwiedzających polskie porty morskie wyniósł 1,1% tonażu statków ogółem, które w 2012 r. zawinęły do portów UE, Chorwacji, Turcji i Norwegii, co oznacza spadek o 0,1 p.proc. w porównaniu z 2011 r.

W 2012 r. łączne obroty ładunkowe głównych portów morskich UE oraz Chorwacji, Turcji, Norwegii, Islandii i Rosji wyniosły 3 972,7 mln ton i były nieznacznie niższe o 0,04% w porównaniu z rokiem poprzednim.

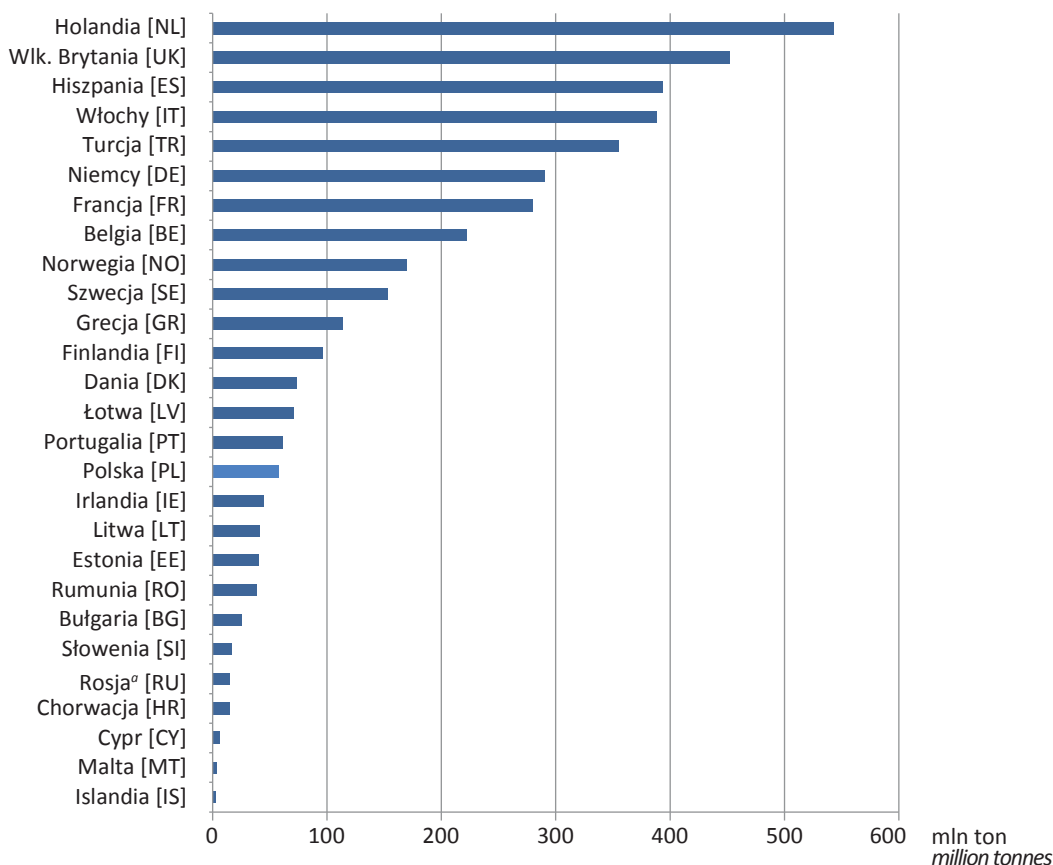
Rysunek 23 przedstawia dane dotyczące krajów o największych obrotach ładunkowych.

Polish ports handled 1.1% of gross tonnage of ships that called at the EU, Croatia, Turkey and Norway in 2012, which meant a growth of 0.1 pp against the previous year.

In 2012 the total cargo throughput in the main ports of the EU, Croatia, Turkey, Norway, Iceland and Russia amounted to 3,972.7 million tonnes, with a slight decrease of 0.04% compared to the preceding year.

For more detailed information on cargo throughput league see Figure 23.

Rysunek 23. Obroty ładunkowe w portach morskich Europy w 2012 r.  
Figure 23. Cargo throughput in seaports of Europe in 2012



<sup>a</sup> Porty nadbałtyckie Rosji: Wyborg, Wysock, Primorsk, St. Petersburg, Ust-Luga, Kaliningrad.

<sup>a</sup> Russian Baltic ports including: Vyborg, Vysotsk, Primorsk, St. Petersburg, Ust-Luga, Kaliningrad.

W ramach żeglugi bliskiego zasięgu w 2012 r. największą obrotów ładunkowych główne porty morskie krajów członkowskich UE, Chorwacji, Islandii, Norwegii i Turcji dokonały w relacji z portami Morza Śródziemnego. Obroty te wyniosły 750,5 mln ton (czyli 28,7% obrotów głównych portów europejskich), co oznacza wzrost o 2,8% w porównaniu z analogiczną wartością za rok 2011. Najmniejszy udział w obrotach ładunkowych portów europejskich w ramach żeglugi bliskiego zasięgu odnotowano w relacji z portami zlokalizowanymi nad Morzem Czarnym - 212,5 mln ton (czyli 8,1%). Obroty ładunkowe głównych portów europejskich w relacji z portami UE zlokalizowanymi nad Morzem Bałtyckim w żegludzie bliskiego zasięgu stanowiły 20,0% europejskiego wolumenu obrotów ładunkowych w głównych portach morskich, przy czym udział ten zmniejszył się o 0,1 p.proc. w porównaniu z rokiem poprzednim.

Największe obroty ładunkowe w żegludzie bliskiego zasięgu w 2012 r. odnotowały porty Wielkiej Brytanii (11,9% obrotów UE, Chorwacji, Norwegii, Islandii i Turcji) oraz Włoch (10,9%). Najmniejszą rolę w transporcie ładunków w żegludzie bliskiego zasięgu odegrały porty Islandii i Malty - po 0,1% łącznego wolumenu obrotów UE, Chorwacji, Norwegii, Islandii i Turcji. Udział polskich portów w SSS w 2012 r. wyniósł 1,9% opisywanych wartości.

Najliczniejszą grupę ładunkową w ramach żeglugi bliskiego zasięgu krajów UE, Chorwacji, Norwegii, Islandii i Turcji w 2012 r. stanowiły ładunki masowe ciekłe (42,1% obrotów ładunkowych SSS), a najmniej liczną - ładunki toczne niesamobieżne (5,5% obrotów ładunkowych SSS). W 2012 r. największą grupę ładunków masowych ciekłych obsługiwano w głównych portach Holandii i Włoch - odpowiednio 14,1% i 12,9% łącznych obrotów ładunków masowych ciekłych w ramach SSS. Natomiast liderami w przeładunkach ładunków tocznych niesamobieżnych były w 2012 r. główne porty morskie Wielkiej Brytanii - 29,2% obrotów ładunków tocznych niesamobieżnych w ramach SSS i Włoch - 15,2% obrotów ładunków tocznych niesamobieżnych w ramach SSS.

Obroty kontenerowe w głównych portach morskich Europy (UE, Chorwacji, Turcji i Rosji) wyniosły w 2012 r. 92 994,9 tys. TEU i były wyższe o 4,3% w stosunku do roku poprzedniego. W 2012 r. ruch kontenerów koncentrował się przede wszystkim w głównych portach Niemiec (16,4% kontenerów w transporcie morskim przez porty Europy) i Hiszpanii (14,2% obrotów kontenerowych). Podobnie jak przed rokiem, najmniej aktywne w obsłudze ruchu kontenerowego okazały się porty Malty (0,1% obrotów kontenerowych), Bułgarii i Chorwacji (po 0,2% obrotów kontenerowych). Obroty kontenerowe Polski stanowiły 1,8% obrotów kontenerowych.

Rysunek 24 przedstawia dane dotyczące krajów o największych obrotach kontenerowych.

The largest short sea shipping volume of freight traffic in 2012, through the main ports of the EU, Croatia, Iceland, Norway, Turkey came from or was destined for ports located in the Mediterranean. That traffic amounted to 750.5 million tonnes (or 28.7% of the main European ports throughput), which meant a fall of 2.8% against the analogical value for 2011. The smallest share of SSS recorded between Europe and the Black Sea, with the amount of 212.5 million tonnes (8.1%). The amount of SSS between the main European ports and the Baltic Sea contributed to 20.0% of the total throughput declared by the main ports, and that share decreased by 0.1 pp against the preceding year.

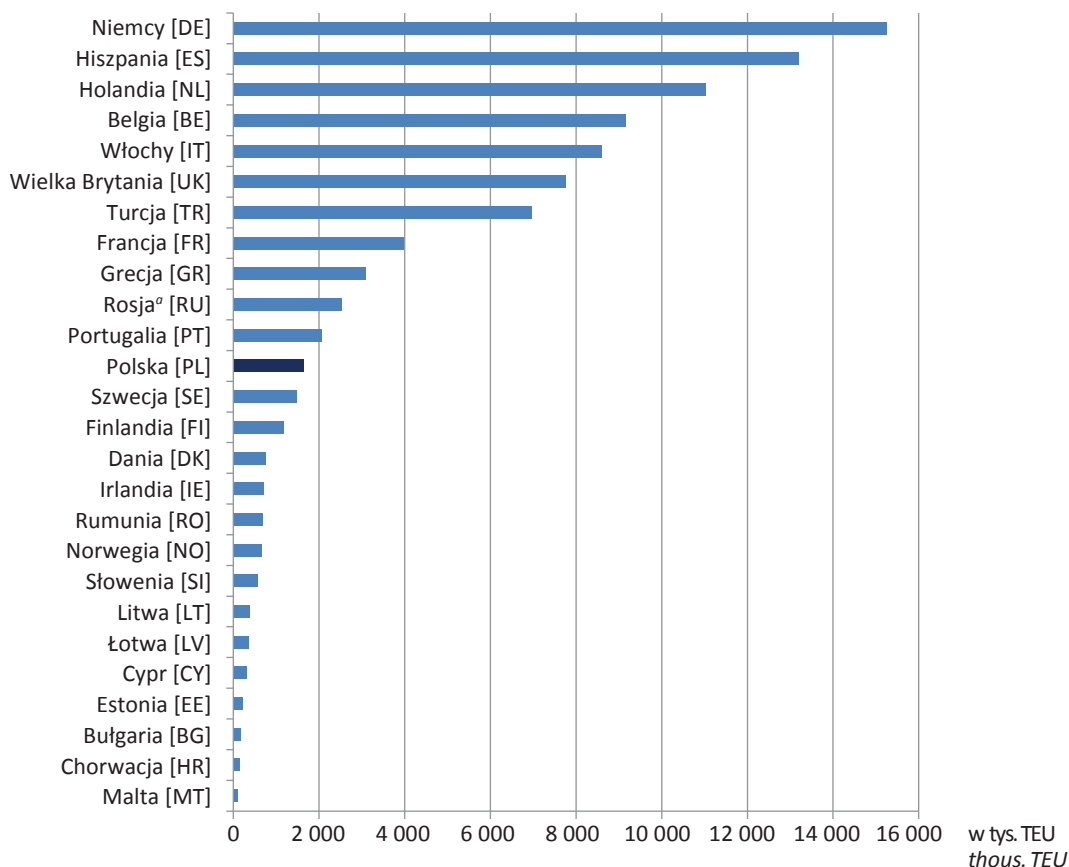
The largest share of SSS reported the UK (11.9% of the total SSS declared by the EU, Croatia, Iceland and Turkey), and Italy (10.9%). The smallest contribution in SSS provided Iceland and Malta - 0.1% of the total EU, Croatia, Norway, Iceland and Turkey, each. Poland's SSS in 2012 accounted for 1.9% of the subject volume.

Liquid bulk played a predominant role (42.1% of cargo traffic) in SSS of the EU, Croatia, Norway, Iceland and Turkey in 2012, while the smallest share was that of ro-ro non-self-propelled units (5.5% of the SSS cargo weight). Both the Netherlands and Italy were the largest ports in term of SSS for the liquid bulk, with their respective share of 14.1% and 12.9% of the total SSS liquid bulk cargo traffic. On the other hand, the UK and Italy were in the lead of their shares (29.2% and 15.2% respectively, in the ro-ro non-self-propelled units).

Container traffic at the major European ports (of the EU, Croatia, Norway, Turkey and Russia) amounted to 92,994.9 thousand TEUs, and increased by 4.3% against the previous year. In 2012 the container traffic clustered around Germany (16.4% of the total value for Europe) and Spain (14.2%). Malta (0.1% of the total European container traffic), Bulgaria and Croatia (0.2% each) continued to be the least active in the maritime container handling in 2012. Polish container traffic accounted for 1.8% of that declared by the European seaports.

For more detailed information on container throughput league see Figure 24.

Rysunek 24. Obroty kontenerowe w portach morskich Europy w 2012 r.  
Figure 24. Container throughput in seaports of Europe in 2012



<sup>o</sup> Porty nadbałtyckie Rosji: Szt. Petersburg, Ust-Luga.

<sup>o</sup> Russian Baltic ports including: St. Petersburg, Ust-Luga.

W 2012 r. do głównych portów Unii Europejskiej, Chorwacji, Norwegii i Turcji zawinęło 83,6 tys. wyspecjalizowanych jednostek pełno kontenerowych o pojemności brutto GT 2 212,1 mln. Pod względem liczby statki te stanowiły w 2012 r. 3,8% liczby wszystkich jednostek, a pod względem wielkości statków – 14,5% pojemności brutto jednostek, które odwiedziły w/w porty w badanym okresie. Najwięcej kontenerowców przyplutyno do głównych portów Hiszpanii (14,4% zawinięć statków pełnokontenerowych w Europie) i Włoch (12,5% zawinięć). Najmniej - w portach Bułgarii i Malty - po 0,5% liczby pełnokontenerowców odwiedzających porty europejskie.

Najlepszy w Europie dostęp do morskiego transportu kontenerowego, definiowany wskaźnikiem LSCI, odnotowano w 2012 r. w Niemczech (90,6), Holandii (88,9) i Wielkiej Brytanii (84,0). Najślabiej zintegrowane z siecią połączeń żeglugowych w zakresie obrotów kontenerowych w Europie w 2012 r. były Czarnogóra (1,4) i Islandia (4,7). Wskaźnik LSCI dla Polski wyniósł w 2012 r. 44,6.

W 2012 roku z głównych portów morskich krajów członkowskich UE oraz Chorwacji, Turcji i Norwegii skorzystało 270,3 mln pasażerów (bez pasażerów wycieczkowców), z czego 45,0% podróżowało w komunikacji krajowej.

In 2012 the main ports of the EU, Croatia, Norway and Turkey handled 83.6 thousands of full-container ships of GT 2,212.1 million. Those vessels represented 3.8% of the inward ship traffic in terms of quantity, and 14.5% in terms of ship size expressed as gross tonnage volume, of the inward ship traffic in the subject period. The container ships entered mostly the ports of Spain (14.4% of the number of ships calling at the European ports) and Italy (12.5% of the ship calls). Bulgaria and Malta declared the least number of container ship calls, contributing to 0.5% each, of the European container ship inward traffic in 2012.

In 2012 Germany, Netherlands and the UK had recorded the highest levels of the LSCI - 90.6 for Germany, 88.9 for the Netherlands, 84.0 for the UK- that reflected their large accessibility to the seaborne container transport. Montenegro (LSCI 1.4) and Iceland (LSCI 4.7) had the lowest levels of container traffic connectivity in Europe. In 2012 Poland that index amounted to 44.6.

In 2012 the main ports of the EU, Croatia, Turkey and Norway handled 270.3 millions of passengers (excluding cruise passengers), with the share of national traffic at the level of 45.0%.



Ruch pasażerski w tych portach zmniejszył się o 3,8% w porównaniu z rokiem poprzednim.

Podobnie, jak rok wcześniej, najwięcej pasażerów odwiedziło główne porty morskie Włoch (13,9% pasażerów zaokrętowanych i wyokrętowanych w głównych portach UE, Chorwacji, Turcji i Norwegii) oraz Grecji (13,2%). Pasażerowie wycieczkowców stanowili w 2012 r. 3,7% liczby pasażerów przybywających i opuszczających wszystkie morskie porty UE, Chorwacji, Turcji i Norwegii.

Polskie porty obsłużyły 0,7% liczby pasażerów odwiedzających główne porty Europy w badanym okresie.

W 2012 r. do głównych portów Unii Europejskiej, Chorwacji, Norwegii i Turcji zawinęło 768,4 tys. statków pasażerskich i wycieczkowców liniowych (z czego 2,1% stanowiły wycieczkowce), czyli o 130,1% więcej niż w poprzednim roku. Pod względem liczebności statki te stanowiły w 2012 r. 34,5% liczby wszystkich typów jednostek, a pod względem wielkości statków - 16,2% pojemności brutto jednostek, które odwiedziły w/w porty w badanym okresie.

Najwięcej statków pasażerskich i wycieczkowców zawinęło do portów Grecji (62,7% liczby zawinięć do głównych portów Europy) i Chorwacji (11,8%), najmniej – do Wielkiej Brytanii (0,1%) i Łotwy (poniżej 0,2% liczby zawinięć statków pasażerskich i wycieczkowców).

Compared to the preceding year, the passenger traffic volume decreased by 3.8%.

Italy and Greece continued to report the largest number of passengers – with their respective shares 14.6% and 13.2% of passengers embarked/ disembarked at the main ports of the EU, Croatia, Turkey and Norway. Cruise passengers represented 3.7% of passengers leaving or arriving to all seaports of the EU, Croatia, Turkey and Norway.

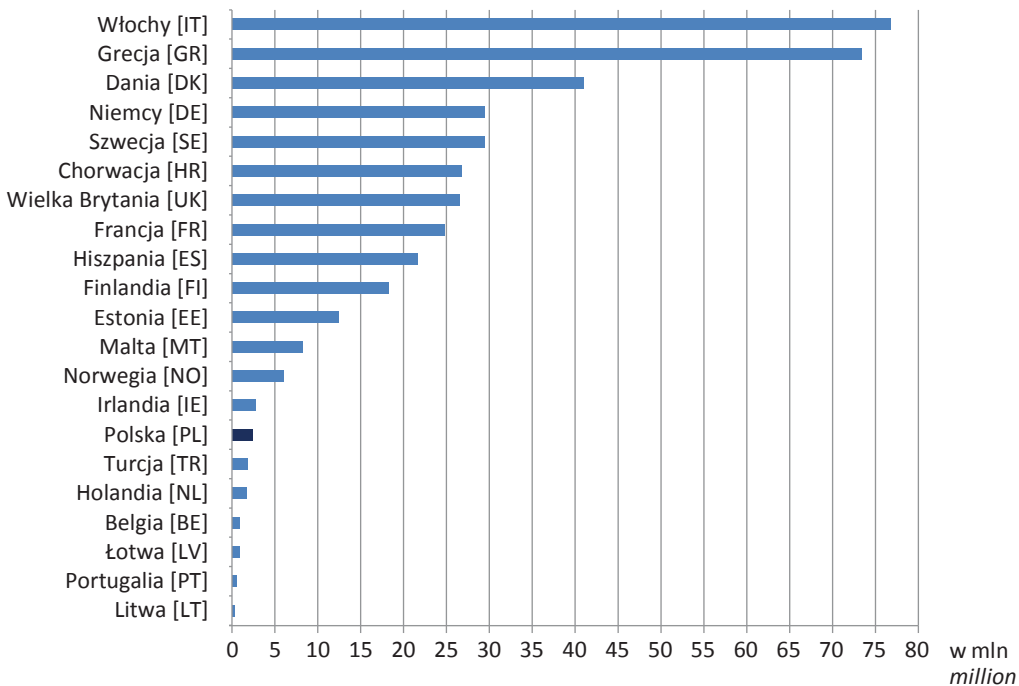
Poland handled 0.7% of passengers visiting the main European ports in the subject period.

768.4 thousands of passenger and cruise ships (with the 2.1% share of cruisers) called at the main ports of the EU, Croatia, Norway and Turkey in 2012, which represented a growth of 130.1% against the previous year. In terms of the number of ship calls they constituted 34.5% of the whole European inward traffic, while in terms of size – 16.2% of the gross tonnage of the fleet that visited the a/m ports in the subject period.

The largest number of passenger and cruise ships reported Greece (62.7%) and Croatia (11.8% of the passenger ships and cruisers calling at the ports of the EU). The least frequently visited by the passenger and cruisers fleet ports in Europe were those of the UK (0.1%) and Latvia (0.2% of the passenger and cruisers' ship calls) in 2012.

Rysunek 25. Ruch pasażerów w głównych portach morskich Europy w 2012 r.

Figure 25. Passenger movements at main seaports of Europe in 2012



Tablica 2. Ważniejsze dane o gospodarce morskiej  
Table 2. Major data on maritime economy

Lp. No.	WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2005	2006	2007	2008
PORTY MORSKIE					
1	Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton <i>Cargo traffic total in thous. tonnes</i>	54769	53131	52434	48833
	w tym: <i>of which:</i>				
2	Gdańsk	22478	22034	19944	17072
3	Gdynia	11038	12218	14849	12860
4	Szczecin	8246	8159	8008	7787
5	Świnoujście	10373	8393	7385	8843
6	Police	2334	2110	2055	2159
7	Kołobrzeg	154	154	117	102
8	Międzynarodowy obrót morski razem w tys. ton <i>International maritime traffic total, in thous. tonnes</i>	53748	52041	51604	47805
9	wyładunek w tys. ton <i>unloading in thous. tonnes</i>	15796	19308	25574	27372
10	załadunek w tys. ton <i>loading in thous. tonnes</i>	37953	32733	26029	20433
11	Liczba statków wchodzących do portów ogółem <i>Ships arrivals at ports total</i>	17133	17326	21477	22269
	w tym: <i>of which:</i>				
12	Gdańsk	2641	2947	4014	3990
13	Gdynia	3427	3619	4265	4238
14	Szczecin	3121	2929	2901	3313
15	Świnoujście	4459	4739	4758	5238
16	Police	340	286	317	381
17	Kołobrzeg	206	237	218	177
18	Pojemność netto statków wchodzących do portów w tys. <i>Net tonnage capacity of ships arriving at ports in thous.</i>	51580	53786	58795	63390
	w tym: <i>of which:</i>				
19	Gdańsk	14221	14315	15269	15552
20	Gdynia	15110	17584	20384	20096
21	Szczecin	4451	4333	4221	4250
22	Świnoujście	16299	16220	17409	21954
23	Police	955	872	812	877
24	Kołobrzeg	82	83	77	65

2009	2010	2011	2012	2013	Lp. No.
<i>SEAPORTS</i>					
45079	59507	57738	58825	64104	1
18758	26421	23513	24379	27171	2
11361	12346	12992	13187	15059	3
6992	7969	8064	7590	7858	4
7038	10683	10680	11280	12019	5
802	1829	2023	1718	1465	6
97	147	264	312	129	7
44250	58613	56609	57728	62898	8
22558	28113	32664	33745	34245	9
21693	30500	23946	23982	28653	10
20094	19710	18864	18416	17808	11
3361	3299	3252	3127	2945	12
4046	4175	3864	3578	3624	13
2775	3185	3084	2822	2861	14
5018	4887	4904	5118	4913	15
173	349	306	276	220	16
151	195	228	241	173	17
62457	69857	71905	73720	75931	18
14958	19456	16972	17833	17929	19
20938	22421	26391	26918	26438	20
4232	5034	4690	4677	4773	21
21377	21584	22352	22868	25507	22
332	773	881	754	644	23
60	86	129	139	78	24

Tablica 2. Ważniejsze dane o gospodarce morskiej (dok.)  
Table 2. Major data on maritime economy (cont.)

Lp. No.	WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2005	2006	2007	2008
<b>ŻEGLUGA MORSKA</b>					
	Morska flota transportowa <i>Cargo-carrying fleet</i>				
1	liczba statków <i>number of ships</i>	130	121	121	123
2	nośność w tys. ton <i>DWT in thous. tonnes</i>	2610	2533	2482	2614
3	przeciętna nośność statku w tonach <i>average DWT in tonnes</i>	20079	20930	20509	21249
	Przewozy ładunków <i>Cargo transport</i>				
4	w tys. ton <i>in thous. tonnes</i>	9362	10021	11432	10447
5	w mln tonomil <i>in mln tonne-miles</i>	17134	17203	15432	16349
	Przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej <i>Passenger transport in international traffic</i>				
6	w tys. <i>in thous.</i>	713	739	752	691
7	w tys. pasażeromil <i>in thous. passenger-miles</i>	101238	101128	104324	97712
<b>BUDOWA STATKÓW</b>					
	Statki morskie oddane do eksploatacji <i>Completed sea-going vessels</i>				
8	liczba statków <i>number of ships</i>	28	24	30	20
9	pojemność brutto (GT) w tys. <i>gross tonnage (GT) in thous.</i>	740	693	531	494
<b>RYBOŁÓWSTWO MORSKIE</b>					
	Flota rybacka ogółem <i>Fishing fleet total</i>				
10	liczba statków <i>number of ships</i>	975	881	867	832
11	pojemność brutto (GT) w tys. <i>gross tonnage (GT) in thous.</i>	30	32	31	41
12	Połowy ryb i bezkręgowców morskich w tys. ton <i>Fish and shellfish catches in thous. tonnes</i>	136	126	133	126

2009	2010	2011	2012	2013	Lp. No.
<i>SEA SHIPPING</i>					
120	121	108	110	110	1
2662	2942	2931	3045	3036	2
22181	24310	27139	27680	27601	3
9378	8362	7737	7476	6965	4
12883	10676	11523	10961	8801	5
658	669	635	641	606	6
88950	90611	84349	85282	79785	7
<i>SHIPBUILDING</i>					
25	24	14	15	12	8
279	39	72	85	35	9
<i>SEA FISHING</i>					
806	793	790	798	838	10
38	37	33	33	34	11
212	171	180	180	195	12

Tablica 3. Morska flota transportowa<sup>1</sup> w 2013 r. (stan w dniu 31 XII)  
Table 3. Maritime transport fleet<sup>1</sup> in 2013 (as of 31 Dec.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	W tym Of which						
	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							
d - stan załogi statków number of crew							
<b>OGÓŁEM</b> <b>TOTAL</b>	<b>a</b> <b>b</b> <b>c</b> <b>d</b>	<b>110</b> <b>3 036,1</b> <b>2 084,4</b> <b>2 160</b>	<b>88</b> <b>2 958,6</b> <b>1 892,0</b> <b>1 628</b>	<b>6</b> <b>35,8</b> <b>26,7</b> <b>64</b>	<b>7</b> <b>37,4</b> <b>162,0</b> <b>441</b>	<b>5</b> <b>0,2</b> <b>1,6</b> <b>23</b>	<b>15,3</b> <b>x</b> <b>x</b> <b>x</b>
w tym: of which:							
Województwo pomorskie Pomorskie voivodship	a b c d	26 323,4 285,4 359	20 319,3 282,6 345	- - - -	- - - -	2 0,1 0,8 10	18,5 x x x
Województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie voivodship	a b c d	81 2 709,0 1 796,3 1 780	68 2 639,3 1 609,4 1 283	3 32,2 24,1 43	7 37,4 162,0 441	3 0,1 0,8 13	13,5 x x x

<sup>1</sup> Dane obejmują statki o polskiej własności i współwłasności.

<sup>1</sup> Data cover ships of Polish exclusive and shared ownership.

Tablica 4. Obroty ładunkowe w portach morskich według grup ładunkowych i województw w 2013 r.  
Table 4. Cargo throughput at seaports, by cargo groups and voivodships in 2013

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					
<b>OGÓŁEM</b> <b>TOTAL</b>	<b>64 104,2</b>	<b>14 527,1</b>	<b>26 659,0</b>	<b>13 042,3</b>	<b>5 487,2</b>	<b>885,6</b>	<b>3 502,9</b>
Woj. pomorskie Pomorskie voivodship	42 243,3	11 939,7	14 931,6	12 575,8	1 406,2	436,5	953,7
Gdańsk	27 170,6	11 360,6	8 178,3	7 186,8	118,1	14,9	311,9
Gdynia	15 058,6	567,4	6 752,1	5 388,9	1 288,1	421,6	640,5
Ustka	2,5	-	1,2	-	-	-	1,3
Władysławowo	11,7	11,7	-	-	-	-	-
Woj. zachodniopomorskie Zachodniopomorskie voivodship	21 578,8	2 587,5	11 668,5	466,5	4 081,0	449,2	2 326,2
Szczecin	7 858,5	1 045,2	4 537,4	462,1	1,1	-	1 812,6
Świnoujście	12 018,6	1 430,8	5 693,4	4,4	4 079,8	449,2	361,2
Police	1 464,6	106,8	1 262,9	-	-	-	94,9
Darłowo	108,0	-	94,8	-	-	-	13,1
Kołobrzeg	129,1	4,7	80,0	-	-	-	44,4
Woj. warmińsko-mazurskie Warmia and Masuria voivodship	282,0	-	58,9	-	-	-	223,1
Elbląg	282,0	-	58,9	-	-	-	223,1

Tablica 5. Obrót ładunków tranzytowych według relacji, portów i grup ładunkowych w 2013 r.  
Table 5. Transit traffic by direction, seaport and group of cargo in 2013

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>								
<b>Ogółem Total</b>	<b>11 607,7</b>	<b>7 305,3</b>	<b>4 302,4</b>	<b>5 600,7</b>	<b>4 405,8</b>	<b>1 194,9</b>	<b>6 006,9</b>	<b>2 899,5</b>	<b>3 107,5</b>
Gdańsk	7 796,7	4 692,9	3 103,8	1 834,0	1 832,0	2,0	5 962,7	2 860,9	3 101,8
Gdynia	21,8	8,0	13,9	19,1	6,6	12,5	2,8	1,4	1,4
Szczecin	839,8	382,5	457,3	798,3	345,3	453,0	41,5	37,2	4,3
Świnoujście	2 949,3	2 221,9	727,5	2 949,3	2 221,9	727,5	-	-	-
Masowe ciekłe <i>Liquid bulk</i>	1 831,8	1 814,7	17,1	1 831,8	1 814,7	17,1	-	-	-
w tym: <i>of which:</i>									
ropa naftowa i jej produkty <i>crude oil and oil products</i>	1 814,7	1 814,7	-	1 814,7	1 814,7	-	-	-	-
Masowe suche <i>Dry bulk</i>	1 932,8	1 783,0	149,8	1 869,3	1 751,3	117,9	63,5	31,7	31,8
w tym: <i>of which:</i>									
rudy i złom <i>ores and scrap</i>	1 348,5	1 348,5	-	1 348,5	1 348,5	-	-	-	-
węgiel i koks <i>coal and coke</i>	442,3	347,4	94,9	437,5	345,0	92,5	4,8	2,4	2,4
Kontenery duże <i>Large containers</i>	5 911,1	2 835,5	3 075,6	3,3	2,1	1,3	5 907,7	2 833,4	3 074,3
Ładunki toczne <i>Ro-ro units</i>	1 288,7	574,1	714,6	1 288,3	573,9	714,4	0,4	0,2	0,2
toczne samobieżne <i>ro-ro units (self-propelled)</i>	1 117,0	430,1	686,9	1 116,6	429,9	686,7	0,4	0,2	0,2
toczne niesamobieżne <i>ro-ro units (non- self-propelled)</i>	171,7	144,0	27,7	171,7	144,0	27,7	-	-	-
Pozostałe ładunki drobnicowe <i>Other general cargo</i>	643,3	298,0	345,3	608,0	263,8	344,2	35,3	34,1	1,2
w tym: <i>of which:</i>									
wyroby z żelaza i stali <i>iron and steel products</i>	454,9	121,3	333,6	454,9	121,3	333,6	-	-	-



Tablica 6. Międzynarodowy ruch pasażerów w wybranych portach morskich według kraju rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2013 r.

Table 6. International passenger movements at selected seaports by country of departure or destination in 2013

KRAJ / PORT ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY COUNTRY/PORT OF DEPARTURE/ DESTINATION	Ogółem Total	Przyjazdy Arrivals	Wyjazdy Departures
<b>POLSKA OGÓŁEM</b> <b>POLAND TOTAL</b>	<b>1 596 782</b>	<b>787 070</b>	<b>809 712</b>
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	1 422 538	696 053	726 485
Niemcy (Germany)	136 544	72 037	64 507
Dania (Denmark)	30 998	15 615	15 383
Rosja (Russian)	4 860	2 433	2 427
Finlandia (Finland)	1 557	783	774
Holandia (Netherlands)	57	44	13
Wielka Brytania (United Kingdom)	49	28	21
Norwegia (Norway)	35	31	4
<b>Woj. Pomorskie razem</b> <b>Pomorskie voivodship total</b>	<b>641 469</b>	<b>318 854</b>	<b>322 615</b>
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	633 858	315 071	318 787
Niemcy (Germany)	63	21	42
Dania (Denmark)	915	439	476
Rosja (Russian)	4 857	2 430	2 427
Finlandia (Finland)	1 556	782	774
Holandia (Netherlands)	44	31	13
Wielka Brytania (United Kingdom)	44	23	21
Norwegia (Norway)	28	24	4
<b>Woj. Zachodniopomorskie razem</b> <b>Zachodniopomorskie voivodship total</b>	<b>955 313</b>	<b>468 216</b>	<b>487 097</b>
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	788 680	380 982	407 698
Niemcy (Germany)	136 481	72 016	64 465
Dania (Denmark)	30 083	15 176	14 907
Rosja (Russian)	3	3	-
Finlandia (Finland)	1	1	-
Holandia (Netherlands)	13	13	-
Wielka Brytania (United Kingdom)	5	5	-
Norwegia (Norway)	7	7	-
<b>Darłowo RAZEM</b> <b>TOTAL</b>	<b>1 778</b>	<b>935</b>	<b>843</b>
Dania (Denmark)	1 778	935	843
<b>Gdańsk RAZEM</b> <b>TOTAL</b>	<b>125 764</b>	<b>61 943</b>	<b>63 821</b>
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	125 579	61 839	63 740
Niemcy (Germany)	26	13	13
Dania (Denmark)	37	14	23
Rosja (Russian)	4	4	-
Finlandia (Finland)	5	1	4
Holandia (Netherlands)	17	9	8
Wielka Brytania (United Kingdom)	26	22	4
Norwegia (Norway)	26	24	2

Tablica 6. Międzynarodowy ruch pasażerów w wybranych portach morskich według kraju rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2013 r. (dok.)

Table 6. International passenger movements at selected seaports by country of departure or destination in 2013 (cont.)

KRAJ / PORT ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY COUNTRY/PORT OF DEPARTURE/ DESTINATION	Ogółem Total	Przyjazdy Arrivals	Wyjazdy Departures
Gdynia RAZEM TOTAL	514 838	256 487	258 351
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	508 279	253 232	255 047
Niemcy (Germany)	37	8	29
Dania (Denmark)	11	1	10
Rosja (Russian)	4 853	2 426	2 427
Finlandia (Finland)	1 551	781	770
Holandia (Netherlands)	27	22	5
Wielka Brytania (United Kingdom)	18	1	17
Norwegia (Norway)	2	-	2
Kołobrzeg RAZEM TOTAL	28 300	14 236	14 064
Dania (Denmark)	28 300	14 236	14 064
Międzyzdroje RAZEM TOTAL	57 837	29 125	28 712
Niemcy (Germany)	57 837	29 125	28 712
Police RAZEM TOTAL	1	1	-
Szczecin RAZEM TOTAL	1 059	946	113
w tym: of which:			
Niemcy (Germany)	1 010	904	106
Dania (Denmark)	5	5	-
Rosja (Russian)	3	3	-
Finlandia (Finland)	1	1	-
Holandia (Netherlands)	12	12	-
Wielka Brytania (United Kingdom)	3	3	-
Norwegia (Norway)	6	6	-
Świnoujście RAZEM TOTAL	865 533	422 973	442 560
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	788 680	380 982	407 698
Niemcy (Germany)	76 829	41 987	34 842
Holandia (Netherlands)	1	1	-
Wielka Brytania (United Kingdom)	2	2	-
Norwegia (Norway)	1	1	-
Trzebież RAZEM TOTAL	805	-	805
Niemcy (Germany)	805	-	805
Ustka RAZEM TOTAL	867	424	443
Dania (Denmark)	867	424	443

Tablica 7. Statki transportowe wchodzące do portów morskich w ruchu międzynarodowym w 2013 r.  
Table 7. Ships calling at seaports in international traffic in 2013

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							
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	a	<b>13 485</b>	<b>2 336</b>	<b>2 993</b>	<b>2 441</b>	<b>4 450</b>	<b>200</b>
	b	<b>73 761,3</b>	<b>16 974,2</b>	<b>25 967,4</b>	<b>4 564,9</b>	<b>25 205,0</b>	<b>626,7</b>
POLSKA (PL)	a	1 094	89	42	57	354	1
	b	1 833,3	40,5	22,8	27,1	1 495,3	0,7
OBCE FOREIGN	a	12 391	2 247	2 951	2 384	4 096	199
	b	71 928,1	16 933,7	25 944,6	4 537,8	23 709,7	626,0
w tym: of which:							
Antigua i Barbuda (AG)	a	1 082	259	309	426	69	6
	b	2 627,2	680,4	951,0	817,7	163,8	5,6
Bahamy (BS)	a	2 662	233	369	99	1 951	8
	b	25 998,5	2 376,3	5 778,3	205,3	17 587,0	49,6
Barbados (BB)	a	87	13	23	45	4	2
	b	140,8	20,0	46,3	65,4	5,2	3,9
Cypr (CY)	a	1 360	160	342	148	700	10
	b	5 828,0	1 035,5	1 233,4	383,7	3 091,2	84,3
Dania (DK)	a	297	130	37	67	63	-
	b	2 889,4	2 475,6	78,8	136,6	198,5	-
Finlandia (FI)	a	172	55	65	41	3	-
	b	640,2	294,3	299,6	40,1	2,9	-
Gibraltar (GI)	a	382	135	73	129	23	14
	b	1 127,7	709,9	122,0	208,8	45,3	34,1
Holandia (NL)	a	1 021	187	302	432	62	22
	b	2 654,5	490,2	1 237,0	748,7	130,3	35,6
Liberia (LR)	a	433	160	194	54	21	4
	b	4 124,0	1 924,8	1 505,6	288,7	352,9	52,0
Malta (MT)	a	591	185	210	130	51	5
	b	2 964,3	1 026,2	1 344,3	314,3	228,1	38,5
Niemcy (DE)	a	1 647	65	117	142	937	1
	b	1 142,2	256,2	499,2	161,8	139,3	0,7
Norwegia (NO)	a	293	79	65	95	34	-
	b	978,4	450,9	224,7	137,1	150,1	-
Panama (PA)	a	212	50	86	32	29	11
	b	3 221,6	601,2	1 577,0	222,3	703,6	114,8
Rosja (RU)	a	261	43	30	86	10	91
	b	390,6	94,0	50,5	119,5	28,7	97,0
Singapur (SG)	a	89	21	58	6	-	4
	b	738,5	124,7	557,8	30,0	-	26,0
St. Vincent i Grenadyny (VC)	a	199	62	27	79	20	5
	b	157,1	64,9	21,5	51,2	10,8	4,1
Szwecja (SE)	a	449	42	366	16	6	-
	b	7 558,3	199,9	7 314,1	14,9	21,4	-
Wielka Brytania (UK)	a	305	136	102	46	21	-
	b	1 994,8	1 136,1	580,9	157,9	119,9	-

Tablica 8. Obroty ładunkowe w wybranych portach Europy  
Table 8. Cargo throughput in selected ports of Europe

Port <i>Port</i>	2011		2012	
	Ogółem <i>Total</i>	w tym wyladunek <i>of which unloading</i>	Ogółem <i>Total</i>	w tym wyladunek <i>of which unloading</i>
	w tysiącach ton <i>in thousand tonnes</i>			
Rotterdam <i>Rotterdam</i>	396 520	288 146	395 597	287 790
Antwerpia <i>Antwerp</i>	168 547	88 821	164 547	84 992
Hamburg <i>Hamburg</i>	114 368	67 195	113 531	65 086
Marsylia <i>Marseille</i>	84 461	64 986	81 846	61 833
Algeciras <i>Algeciras</i>	68 772	37 928	74 613	40 502
Amsterdam <i>Amsterdam</i>	67 152	42 529	71 218	43 694
Botas <i>Botas</i>	65 523	9 149	61 226	10 845
Izmit <i>Izmit</i>	54 972	40 774	60 559	44 616
Grimsby & Immingham <i>Grimsby &amp; Immingham</i>	57 227	43 349	60 091	45 481
Hawr <i>Le Havre</i>	63 383	48 113	59 246	44 200
Bremerhaven <i>Bremerhaven</i>	55 855	25 598	58 250	26 139
Walencja <i>Valencia</i>	54 213	27 642	54 217	25 838
Londyn <i>London</i>	48 796	40 808	43 742	36 347
Aliaga <i>Aliaga</i>	37 630	24 006	42 585	28 069
Genua <i>Genova</i>	42 374	30 821	42 453	30 003
Triest <i>Triest</i>	41 803	34 735	42 144	35 062
Goteborg <i>Goteborg</i>	41 311	21 355	41 148	20 836
Dunkierka <i>Dunkerque</i>	40 843	28 377	40 363	28 238
Milford Haven <i>Milford Haven</i>	48 699	32 229	39 832	25 448
Southampton <i>Southampton</i>	37 878	23 383	38 107	22 971
Ambarli <i>Ambarli</i>	33 743	20 480	35 641	21 155
Pireus <i>Piraeus</i>	23 563	12 725	35 218	18 441
Taranto <i>Taranto</i>	41 229	24 573	35 210	19 420
Ryga <i>Riga</i>	32 921	3 966	34 848	4 700
Barcelona <i>Barcelona</i>	35 222	21 027	34 342	18 866



**Sukces rynkowy poprzez innowacyjność sektora gospodarki morskiej**

## **BAŁTYCKIE CENTRUM BADAWCZO-WDROŻENIOWE GOSPODARKI MORSKIEJ w Szczecinie**

### **ZAŁOŻENIA**

Jednym ze współczesnych kluczy do sukcesu rynkowego w branży morskiej jest budowanie przewagi technologicznej. Opracowanie nowych rozwiązań, ze względu na wysokie koszty utrzymania własnych zespołów badawczych czy laboratoriów, często wykracza poza wewnętrzne możliwości przedsiębiorstw. Świat nauki jest coraz bardziej otwarty na współpracę z biznesem, jednak jego zasoby są rozproszone i nie zawsze są adekwatne do wspólnych projektów. Znalezienie właściwych „drzwi”, sprzęgnięcie zasobów różnych jednostek, tak by mogły one zrealizować oczekiwania biznesu, czy wreszcie wypracowanie wspólnego języka stanowi ogromne wyzwanie... Każda inicjatywa, która skraca czas poszukiwań i organizacji, otwiera możliwości czerpania ze środków publicznych to cenne ogniwo proinnowacyjnego rozwoju. BAŁTYCKIE CENTRUM BADAWCZO-WDROŻENIOWE GOSPODARKI MORSKIEJ należy do tych najważniejszych.

BAŁTYCKIE CENTRUM BADAWCZO-WDROŻENIOWE GOSPODARKI MORSKIEJ jest naturalnym partnerem przedsiębiorstw branży morskiej na Pomorzu Zachodnim. Jego powstanie było możliwe dzięki funduszom europejskim na lata 2014-2020.

BAŁTYCKIE CENTRUM BADAWCZO-WDROŻENIOWE GOSPODARKI MORSKIEJ to specjalistyczny ośrodek badawczo-rozwojowy - **przedsiębiorstwo działające na rzecz firm**

**branży gospodarki morskiej** przy wsparciu regionalnych i lokalnych władz samorządowych: Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego oraz Urzędu Miasta w Szczecinie, INTEGRATOR potencjału rozwojowego skupionego w:

- Akademii Morskiej w Szczecinie,
- Zachodniopomorskim Uniwersytecie Technologicznym w Szczecinie,
- Uniwersytecie Szczecińskim.

W OFERCIE Centrum znajdują się USŁUGI BADAWCZE I WDROŻENIOWE, które dotychczas nie były dostępne lub były osiągalne jedynie poprzez kontakt z zagranicznymi ośrodkami badawczo-rozwojowymi. BCBWGM **będzie zatem bezpośrednią i bliską drogą do realizacji wspólnych projektów świata nauki i biznesu.**

CENTRUM skupia się na idei ZARZĄDZANIA I INTEGRACJI PROJEKTÓW, stając się w oczywisty sposób miejscem „pierwszego wyboru” dla firm planujących lub realizujących swój rozwój w oparciu o nowe technologie. Czas i nakłady finansowe związane z budowaniem od podstaw zespołu specjalistów, czy z organizacją zaplecza badawczego, mogą powstrzymać przedsiębiorców od działania – Centrum zapewni profesjonalny zespół oraz infrastrukturę, stając się stroną umowy lub kierując do właściwej jednostki naukowej. Nowy ośrodek będzie również partnerem w pozyskiwaniu dotacji ze środków publicznych na prace badawcze i wdrożeniowe.



## KOLEJNE KROKI

Koncepcja BAŁTYCKIEGO CENTRUM BADAWCZO-WDROŻENIOWE GOSPODARKI MORSKIEJ w wyniku zrealizowanych dotychczas prac uzyskała wyraźne ramy organizacyjne. W najbliższych miesiącach nastąpi uszczegółowienie tych ram, przede wszystkim poprzez:

1. sformułowanie planu inwestycyjnego przedsięwzięcia,
2. określenie planu wdrożenia i funkcjonowania Centrum,
3. przeanalizowanie wykonalności finansowej i warunków społeczno-ekonomicznych oraz
4. określenie założeń związanych z zapewnieniem trwałości i stabilności Centrum po zakończeniu finansowania w ramach projektu założycielskiego.

## WSPÓLNA INICJATYWA

W grudniu 2012 r. została podjęta unikalna w skali kraju inicjatywa świata nauki i władz samorządowych na rzecz wzmocnienia potencjału regionu w zakresie realizacji projektów badawczych z udziałem i na rzecz zachodniopomorskich przedsiębiorców branży gospodarki morskiej. List intencyjny, podpisany przez Akademię Morską w Szczecinie, Zachodniopomorski Uniwersytet Techniczny

w Szczecinie, Uniwersytet Szczeciński, Województwo Zachodniopomorskie oraz Gminę Miasto Szczecin określa wspólny cel – wsparcie rozwoju gospodarki morskiej poprzez integrację działalności badawczo-naukowej i wdrożeniowej, ukierunkowaną w szczególności na intensyfikację współpracy sektora nauki z przedstawicielami biznesu w ramach projektów badawczych. Studium Wykonalności Centrum przygotowywane jest w ramach projektu systemowego pn. „Bałtyckie Centrum Badawczo - Wdrożeniowe Gospodarki Morskiej. Projekt współfinansowany jest w ramach działania 1.5 Wsparcie prac przygotowawczych projektów o strategicznym znaczeniu dla realizacji celów osi priorytetowej nr 1 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013.

## REGIONALNA SIĘĆ PARTNERSTWA

Zapraszamy do czynnego wspierania działań na rzecz utworzenia Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej. Swoje zaangażowanie każdy zainteresowany może potwierdzić przesyłając deklarację wsparcia rozwoju Centrum. Wszystkie informacje o przebiegu realizacji projektu oraz formularz deklaracji są dostępne w na stronie: [bric4me.wzp.pl](http://bric4me.wzp.pl)

Zapraszamy!





Pomorze  
Zachodnie

[www.wzp.pl](http://www.wzp.pl)



## Pomorze Zachodnie, tutaj zaczyna się przygoda

W samym sercu Europy, na północnym zachodzie Polski, gdzie stykają się kultury wschodu i zachodu, gdzie podziwiać można malownicze krajobrazy, zasmakować niezwyklej 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 obrazującą ją zabytki. Zachodniopomorskie to przede wszystkim natura. Piękne, szerokie, piaszczyste plaże wraz z otaczającym je Morzem Bałtyckim oraz wydrami 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 niezwyklej wypoczynek, poprawiające zarówno urodę, jak i zdrowie, są niezwyklej sposobem na upragniony relaks.