



Gospodarka morska w Polsce w 2011 r.

Podstawowe informacje o gospodarce morskiej

Morska i przybrzeżna flota transportowa Polski w 2011 roku liczyła 135 statków, o łącznej nośności 2932,1 tys. ton oraz o pojemności brutto GT 2044,5, tj. 108 jednostek morskiej floty transportowej o nośności 2931,0 tys. ton i pojemności brutto GT 2039,2 tys. oraz 27 statków morskiej floty przybrzeżnej (wszystkie pasażerskie) o pojemności brutto GT 5,3 tys.

W 2011 r. statki morskiej floty transportowej, eksploatowane przez polskie przedsiębiorstwa przewiozły 7737,5 tys. ton ładunków (o 7,5% mniej w stosunku do roku 2010). Podobnie jak w roku 2010, nie odnotowano przewozów ładunków statkami floty przybrzeżnej.

Statki polskiej morskiej i przybrzeżnej floty transportowej w 2011 r. przewiozły 1380,7 tys. pasażerów (łącznie z kierowcami samochodów ciężarowych, korzystających z przewozów promowych). W porównaniu z rokiem 2010 nastąpił spadek przewozów pasażerów o 2,4%. W 2011 r. przewieziono 859,7 tys. osób statkami żeglugi morskiej (spadek o 4,2%) oraz 521,0 tys. pasażerów statkami floty przybrzeżnej (wzrost o 0,7%).

W 2011 r. obroty ładunkowe w portach morskich wyniosły 57,7 mln ton, tj. o 3,0% mniej niż w poprzednim roku. Obroty ładunkowe z krajami Europy stanowiły 80,3% obrotów międzynarodowych (z krajami Unii Europejskiej – 65,0%), z Ameryką Północną – 5,8%, Azją – 5,1%, Ameryką Środkową i Południową – 4,5%, Afryką – 4,3%.

Liczba statków transportowych, które zawinęły do polskich portów morskich w 2011 r. wyniosła 18,9 tys., tj. o 4,3% mniej, lecz o 0,5% pojemności brutto więcej i o 5,4% nośności mniej niż przed rokiem. W polskich portach rozpoczęło lub zakończyło podróż 2528,2 tys. pasażerów (o 2,8% mniej niż w 2010 r.), w tym w ruchu międzynarodowym 1584,1 tys. pasażerów, tj. o 2,8% więcej niż w 2010 r.

W 2011 r. wyprodukowano 14 jednostek pływających, tj. o blisko połowę mniej w porównaniu z rokiem poprzednim, natomiast liczba jednostek wyremontowanych wyniosła 624 jednostki.

W 2011 r. polska flota rybacka liczyła 790 jednostek (o 3 sztuki mniej niż przed rokiem), o łącznej pojemności brutto GT 33,4 tys. (o 10,4% mniejszej) oraz o mocy 82,9 tys. kW (o 4,6% mniejszej).

W 2011 r. połowy ryb i innych organizmów morskich wyniosły 179,9 tys. ton, przy czym połowy bałtyckie stanowiły 64,6% połowów ogółem. W roku 2011 polska flota rybacka zaprzestała działalności połowowej na wodach Atlantyku Północno-Zachodniego.

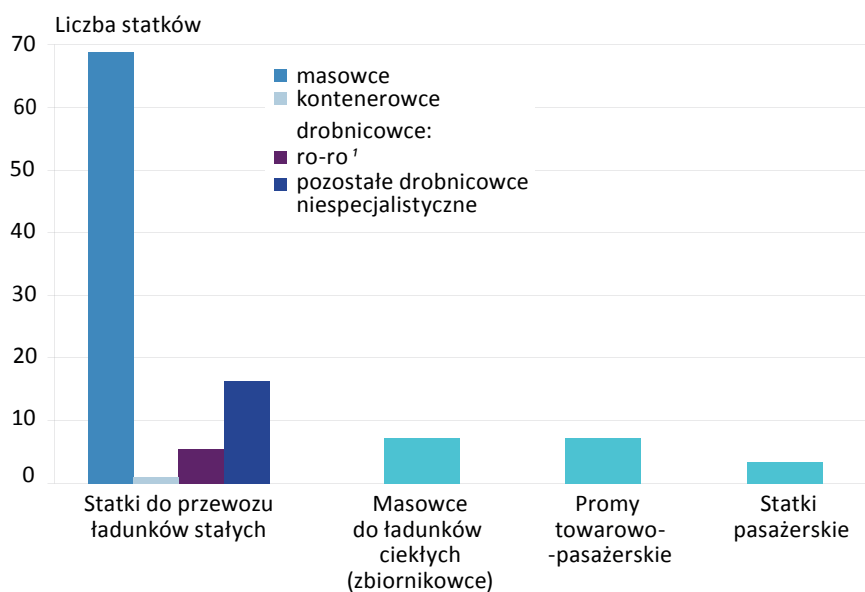
Podobnie, jak w poprzednich latach, w 2011 r. nie odnotowano skupu ryb na łowiskach dalekomorskich.

1. Żegluga morska i przybrzeżna

Morska flota transportowa polskich armatorów i operatorów na koniec 2011 r. liczyła 108 statków (stanowiących polską własność lub współwłasność) o łącznej nośności 2931,0 tys. ton i pojemności brutto GT 2039,2 tys. (w 2010 r. 121 statków o łącznej nośności 2941,5 tys. ton i pojemności brutto GT 2110,5 tys.).

Strukturę morskiej floty transportowej według typów statków prezentuje wykres nr 1.

Wykres 1. Morska flota transportowa w 2011 r.
Stan w dniu 31 XII

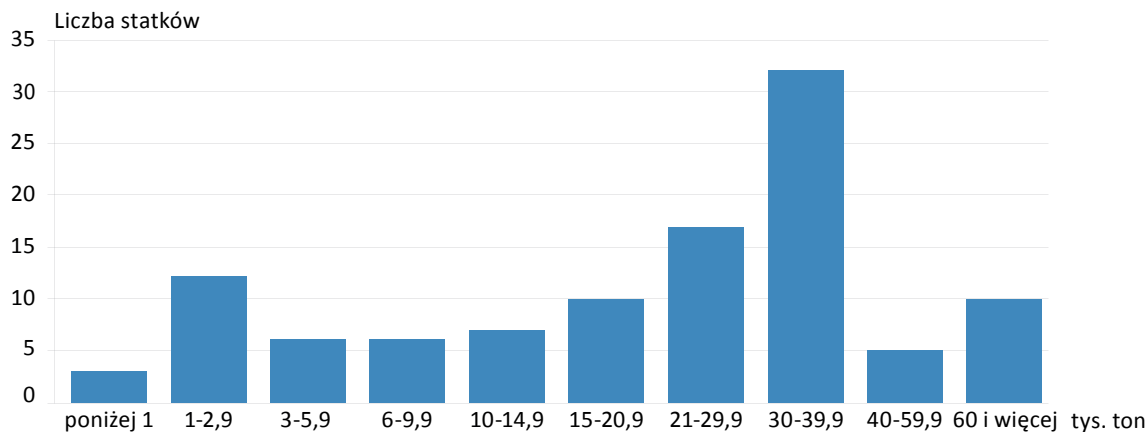


¹ Z wyłączeniem promów.

W porównaniu z rokiem 2010 przybyło 8 statków o łącznej nośności 223,0 tys. ton i pojemności brutto GT 147,6 tys., ubyło natomiast 21 statków o nośności wynoszącej 233,5 tys. ton i pojemności brutto GT 218,9 tys. (dodatkowe zmiany parametrów statków są efektem przeklasyfikowań). Liczebność floty morskiej w 2011 r. zmniejszyła się o 10,7%, nośność – o 0,4%, pojemność brutto – o 3,4%.

Na koniec 2011 r. pod polską banderą pływało 15 statków o łącznej nośności 26,4 tys. ton i pojemności brutto GT 21,2 tys. Statki te stanowiły 13,9% ogólnej liczby jednostek, 0,9% nośności i 1,0% pojemności brutto morskiej floty transportowej.

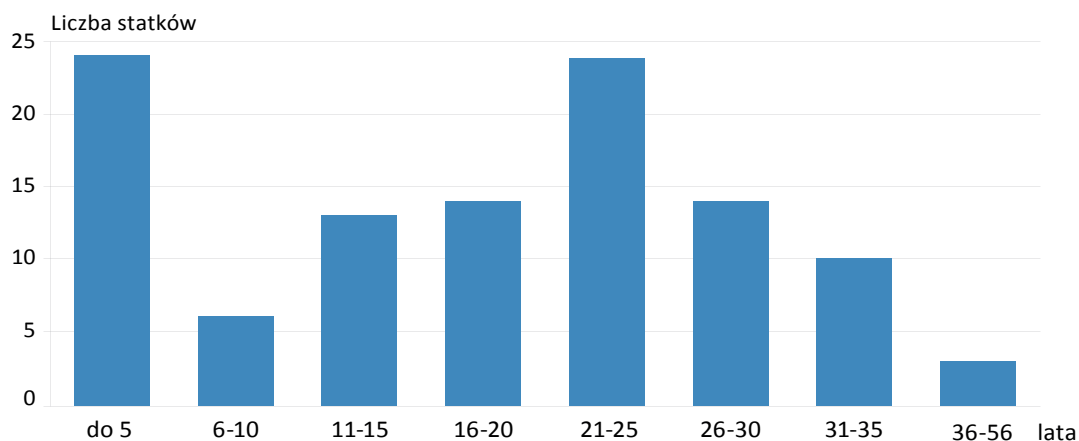
Wykres 2. Rozkład nośności (DWT) statków morskiej floty transportowej w 2011 r.
Stan w dniu 31 XII



Średni wiek statku wyniósł 17,8 lat (dla statków pływających pod polską banderą – 32,0 lata, natomiast dla statków pływających pod banderą obcą – 15,5 lat).

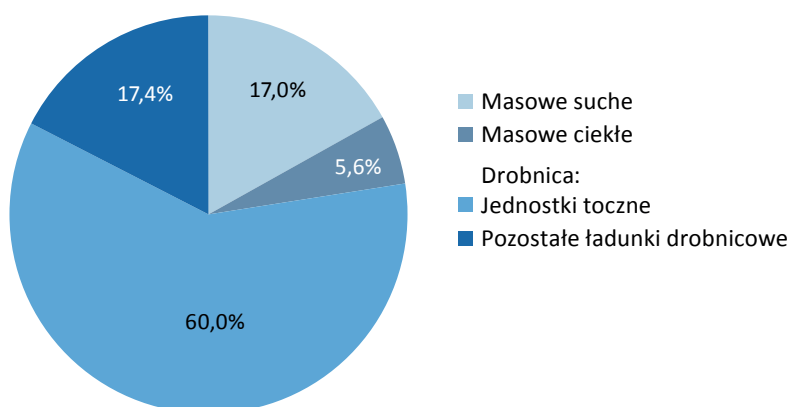
Polscy armatorzy i operatorzy na koniec 2011 r. nie eksploatowali statków dzierżawionych od armatorów zagranicznych.

Wykres 3. Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej w 2011 r.
Stan w dniu 31 XII



Morską flotą transportową w 2011 r. polscy przewoźnicy przewieźli 7737,5 tys. ton ładunków (spadek o 7,5% w porównaniu do roku 2010), wykonując pracę przewozową 21,3 mld tonokilometrów, tj. o 7,9% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim. Strukturę przewiezionych ładunków, w których dominują jednostki toczne (natomiast udział kontenerów dużych spadł do zera) obrazuje poniższy wykres.

Wykres 4. Struktura przewozów ładunków morską flotą transportową według grup ładunkowych w 2011 r.



W żegludze regularnej przewieziono 5994,4 tys. ton ładunków (w tym 90,5% promami w zasięgu bałtyckim), tj. o 0,7% mniej niż w 2010 r.; natomiast w żegludze nieregularnej – 1743,1 tys. ton ładunków, tj. o 25,0% mniej.

W relacji pomiędzy portami obcymi i polskimi przewieziono 5778,5 tys. ton ładunków (o 6,3% mniej niż w 2010 r.), z tego wywóz z portów polskich do portów zagranicznych stanowił 50,6% (2923,1 tys. ton) i był większy o 4,5%, a przywóz – 49,4% (2855,4 tys. ton) i zmniejszył się o 15,2% w stosunku do roku poprzedniego. Pomiędzy portami obcymi przewieziono 1784,7 tys. ton ładunków, tj. o 10,3% mniej w porównaniu z rokiem poprzednim, natomiast pomiędzy portami polskimi – 174,2 tys. ton, tj. o 15,8% mniej.

Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego dokonane przez polskich przewoźników morskich stanowiły w 2011 r. 16,6% przewozów ładunków ogółem żeglugą morską. Odnotowano spadek o 28,6% w porównaniu z rokiem poprzednim, w którym udział ładunków polskiego handlu zagranicznego w przewozach ogółem wyniósł 21,5%.

W 2011 r. morską flotą transportową polscy armatorzy i operatorzy przewieźli w komunikacji krajowej i międzynarodowej 859,7 tys. osób (o 4,2% mniej w stosunku do roku poprzedniego). Liczba kierowców samochodów ciężarowych, korzystających z przewozów promowych w 2011 r. zmniejszyła się o 1,4% w stosunku do roku poprzedniego i wyniosła 25,9% ogólnej liczby pasażerów morskiej floty transportowej. W komunikacji międzynarodowej przewieziono 857,6 tys. pasażerów, co stanowiło 99,8% liczby pasażerów przewiezionych statkami morskiej floty transportowej. W porównaniu z rokiem poprzednim przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej zmniejszyły się o 4,2%.

W 2011 r. praca przewozowa ogółem wraz z pracą zrealizowaną przy przewozach promowych kierowców samochodów ciężarowych wyniosła 202319,3 tys. pasażerokilometrów (mniej o 6,3% niż przed rokiem), z tego na rejsy międzynarodowe przypadło 202200,8 tys. pasażerokilometrów (spadek o 6,3%). Pomiędzy portami polskimi przewieziono 2,1 tys. pasażerów (mniej o 7,5% niż w roku poprzednim), wykonując pracę przewozową 118,5 tys. pasażerokilometrów (o 7,4% mniej niż w 2010 r.). W przewozach promowych pasażerów (wraz z kierowcami samochodów ciężarowych) odnotowano spadek o 4,0%, natomiast przewozy pozostałymi statkami zmniejszyły się o 11,3% w stosunku do 2010 r.

Morska przybrzeżna flota transportowa na koniec 2011 r. liczyła 27 statków pasażerskich (tyle samo co w roku poprzednim), o łącznej nośności 1,1 tys. ton i o pojemności brutto GT 5,3 tys. Wszystkie statki pasażerskie przybrzeżnej floty morskiej pływały pod banderą polską. Średni wiek tych statków wyniósł 40,1 roku.

Statkami pasażerskimi morskiej przybrzeżnej floty transportowej w 2011 r. przewieziono 521,0 tys. pasażerów (o 0,7% więcej niż w poprzednim roku), w tym 517,0 tys. pasażerów pomiędzy portami polskimi, co stanowiło 99,2% przewozów pasażerskich tej floty. Przewozy pasażerskie statkami żegluga przybrzeżnej w komunikacji międzynarodowej w 2011 r. wyniosły 4,0 tys. pasażerów (spadek o 4,6% w stosunku do roku poprzedniego), co stanowiło 0,8% liczby pasażerów przewiezionych statkami morskiej floty przybrzeżnej.

Wykonana praca przewozowa w rejsach przybrzeżnych ogółem w 2011 r. wyniosła 10358,4 tys. pasażerokilometrów i była wyższa o 2,1% w porównaniu do roku 2010, w tym w przewozach pasażerskich pomiędzy polskimi portami morskimi wyniosła 9699,8 tys. pasażerokilometrów (93,6% pracy przewozowej ogółem) i zwiększyła się o 4,4%. Praca przewozowa zrealizowana w rejsach przybrzeżnych w komunikacji międzynarodowej wyniosła 658,6 tys. pasażerokilometrów, co stanowiło 6,4% pracy przewozowej ogółem i była mniejsza niż w roku poprzednim o 22,5%.

Stan załogi morskiej i przybrzeżnej floty transportowej na koniec 2011 r. liczył 2344 osób, tj. 2235 osób w morskiej flocie transportowej oraz 109 osób w morskiej flocie przybrzeżnej.

2. Przemysł stoczniowy

Według stanu na koniec 2010 r. w Polsce działało 4815 podmiotów zajmujących się produkcją i naprawą statków i łodzi oraz pozostałą działalnością stoczniową, w których łączna liczba pracujących wynosiła ponad 28,3 tys. (w województwie pomorskim – 16,7 tys., w województwie zachodniopomorskim – 6,2 tys.).

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

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

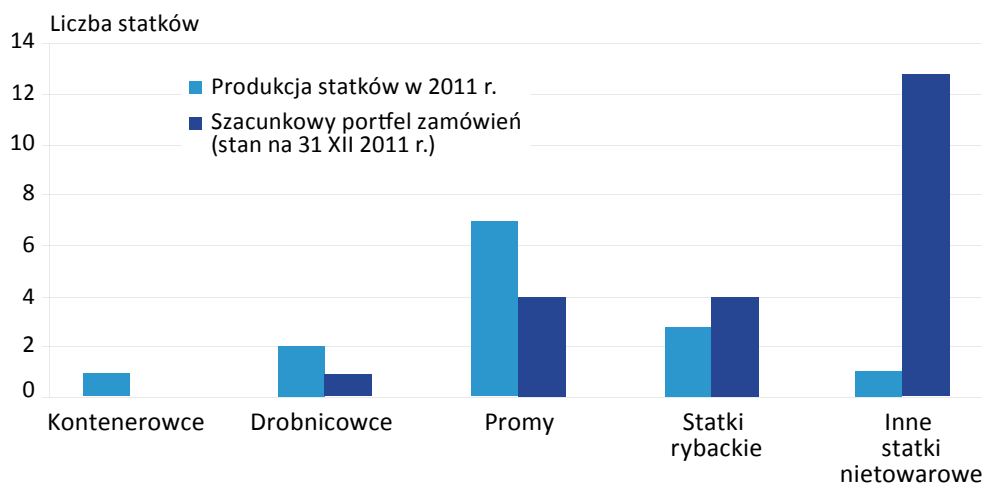
W 2011 r. promy stanowiły 50,0% całkowitej produkcji stoczniowej, a 21,4% – statki rybackie. Największym wyprodukowanym statkiem był kontenerowiec, którego nośność stanowiła 65,5% ogólnej nośności wyprodukowanych statków.

W porównaniu z 2010 r. w portfelu zamówień odnotowano wzrost o 4,8% liczby jednostek, o 24,9% zwiększyła się skompensowana pojemność brutto CGT, natomiast o 7,0% spadła pojemność brutto (GT).

W całkowitej liczbie jednostek zamówionych w polskich stoczniach największy udział stanowiły inne statki nietowarowe (59,1%) oraz promy i statki rybackie (po 18,2%). Pod względem nośności wśród zamówionych statków dominowały inne statki nietowarowe (83,0%).

Produkcję statków oraz szacunkowy portfel zamówień przedstawia wykres nr 5.

Liczba jednostek wyremontowanych w polskich stoczniach w 2011 r. wyniosła 624 o łącznym tonażu 5111,6 tys. BRT, natomiast portfel zamówień na remonty wynosi 278 jednostek o łącznym tonażu 1373,4 tys. BRT.

Wykres 5. Produkcja statków i portfel zamówień w 2011 r.²

²Statki o GT 100 i więcej.

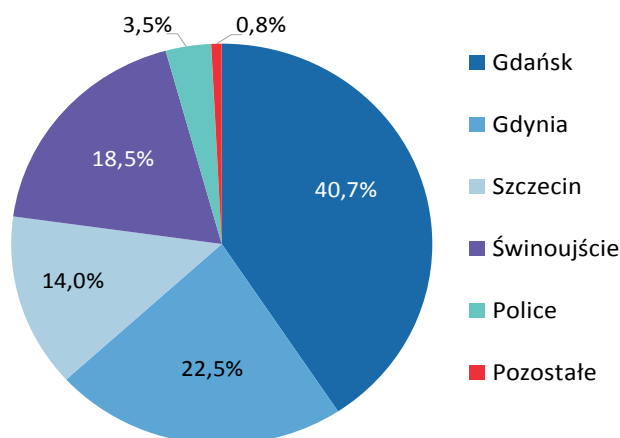
Źródło: materiały Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.

3. Porty morskie

Obroty ładunkowe w portach morskich w 2011 r. wyniosły 57,7 mln ton, tj. o 3,0% mniej niż w roku poprzednim. Wystąpił spadek obrotów ładunkowych we Władysławowie – o 29,9%, Ustce – o 26,3% i Gdańsku – o 11,0%. Wzrost obrotów odnotowano w następujących portach: Elbląg – o 113,5%, Darłowo – o 84,2%, Kołobrzeg – o 79,5%, Police – o 10,6%, Gdynia – o 5,2% i Szczecin – o 1,2%. W Świnoujściu obroty utrzymały się na takim samym poziomie jak przed rokiem.

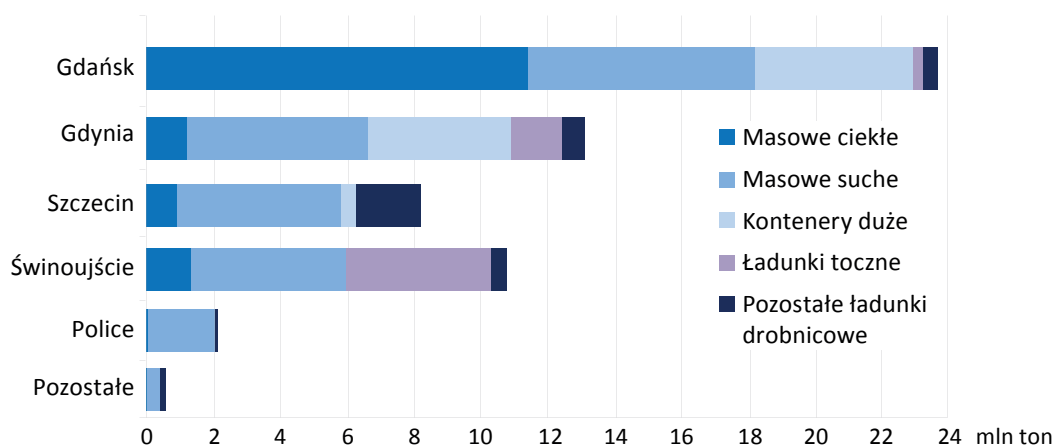
Strukturę obrotów ładunkowych według portów morskich ilustruje wykres nr 6.

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



W strukturze obrotów ładunkowych w 2011 r. największy udział miały ładunki masowe suche – 41,8% (w tym węgiel i koks – 13,9%), ładunki masowe ciekłe – 25,3% (w tym ropa naftowa i produkty z ropy naftowej – 22,1%) oraz ładunki w kontenerach dużych – 16,3%. W 2011 r. w porównaniu z 2010 r. odnotowano wzrost obrotów następujących grup ładunkowych: kontenery duże – o 20,3% (o 27,7% TEU), ładunki toczne niesamobieżne – o 7,1% oraz toczne samobieżne – o 5,7%, natomiast spadek odnotowano w obrotach ładunków masowych ciekłych – o 19,5%, pozostałych ładunków drobnicowych – o 1,1% oraz masowych suchych – o 0,5%.

Wykres 7. Struktura obrotów ładunkowych według grup ładunkowych w 2011 r.



Wśród towarów transportowanych statkami w relacji z polskimi portami morskimi w 2011 r. dominowały: węgiel kamienny i brunatny (13,5%), ropa naftowa (13,4%) oraz kamień, piasek, żwir, glina, torf i inne produkty górnictwa i kopalnictwa (10,9%).

W 2011 r. krajowy obrót morski wyniósł 1,1 mln ton (o 26,4% więcej niż w roku poprzednim) i stanowił 2,0% obrotów ogółem. W międzynarodowym obrocie morskim przeładowano łącznie 56,6 mln ton ładunków (98,0% obrotów ogółem), tj. o 3,4% mniej niż w 2010 r.

Międzynarodowy obrót morski był realizowany w 83,9% w ramach żeglugi bliskiego zasięgu, a 16,1% – w ramach żeglugi dalekiego zasięgu. Obroty z krajami europejskimi stanowiły 80,3% międzynarodowych obrotów (w tym z krajami Unii Europejskiej – 65,0%), Ameryką Północną – 5,8%, Azją – 5,1%, Ameryką Środkową i Południową – 4,5%, Afryką – 4,3%. Największy udział w międzynarodowych obrotach polskich portów miały ładunki transportowane w relacji z następującymi krajami: Szwecją – 16,6%, Niemcami – 9,3%, Norwegią – 9,3%, Niderlandami – 8,8%, Wielką Brytanią – 7,6%, Stanami Zjednoczonymi – 5,1%, Rosją – 5,0%. Najwięcej ładunków przywieziono z Norwegii (15,3% ładunków przywiezionych z zagranicy), Szwecji (14,4%) i Wielkiej Brytanii (7,7%), natomiast wywieziono do Szwecji (19,5%), Niemiec (14,2%) i Niderlandów (13,9%). Ładunki masowe ciekłe i suche przywożono głównie z Norwegii (odpowiednio 25,6% oraz 20,7%), kontenery – z Niemiec (29,3%), ładunki toczne – ze Szwecji (86,9%), a pozostałe ładunki drobnicowe – z Finlandii (20,6%). Dominującą część ładunków masowych ciekłych wywieziono do Niderlandów (32,6% ładunków masowych ciekłych wywiezionych za granicę), masowych suchych do Niemiec (21,6%), kontenerów również do Niemiec (38,1%), ładunków tocznych do Szwecji (93,7%), pozostałych ładunków drobnicowych do Wielkiej Brytanii (20,6%).

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

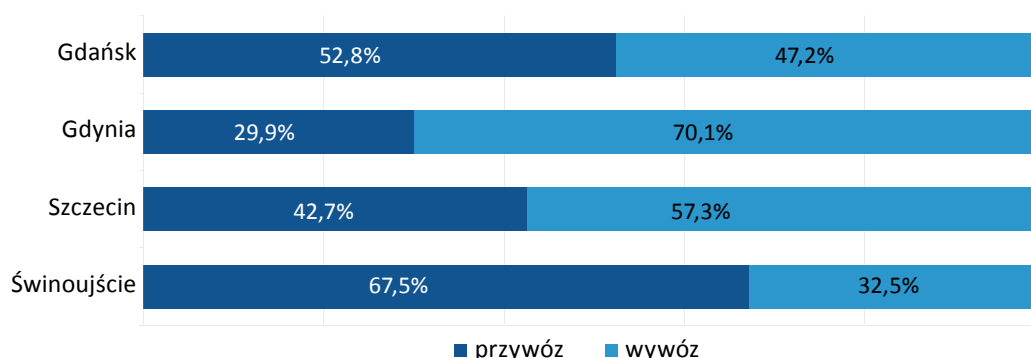
Obrót ładunków tranzytowych w 2011 r. wyniósł 5609,1 tys. ton i zmniejszył się w porównaniu z rokiem poprzednim o 63,9%. Najwięcej ładunków tranzytowych przeładowano w portach: Świnoujście (41,2%), Gdańsk (35,0%) oraz Szczecin (22,9%). Przywóz ładunków tranzytowych zmalał o 30,4% w porównaniu z 2010 r., a wywóz – o 77,7%.

Wzrost obrotów ładunków tranzytowych odnotowano w porcie Gdynia (o 25,7%), Świnoujście (o 15,5%) oraz Szczecin (o 2,9%). Spadek odnotowano jedynie w Gdańsku (o 83,9%). Największą część ładunków tranzytowych stanowiły kontenery duże (34,5%) i ładunki masowe suche (27,7%, w tym węgiel i koks – 18,9%). Ładunki masowe ciekłe miały niewielki wpływ na wielkość ładunków tranzytowych (0,4%). Największy wzrost przeładunku ładunków tranzytowych w 2011 r. w porównaniu z rokiem poprzednim dotyczył innych ładunków drobnicowych (o 98,8%), produktów leśnych (o 92,0%), węgla i koksu (o 33,1%), innych ciekłych ładunków masowych (o 18,2%), natomiast spadek – ropy naftowej (niemal o 100%) i zboża (o 84,1%).

W 2011 r. tranzyt morsko-ładowy stanowił 37,1% obrotu ładunków tranzytowych (wobec 21,9% przed rokiem), tranzyt łądowo-morski – 26,8% (wobec 63,1%), tranzyt morski – 36,1% (wobec 15,0%).

W tranzyście morsko-ładowym i łądowo-morskim głównymi krajami tranzytującymi były: Republika Czeska (34,1%), Słowacja (30,4%), Niemcy (13,5%), Węgry (6,2%) i Austria (3,1%).

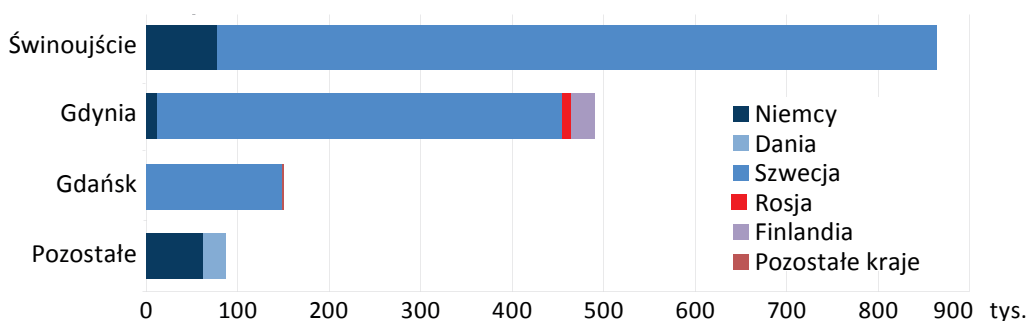
Wykres 8. Struktura obrotu ładunków tranzytowych według portów morskich w 2011 r.



W 2011 r. w polskich portach rozpoczęło lub zakończyło podróż morską 2528,2 tys. pasażerów statków, tj. o 2,8% mniej niż w 2010 r. Statkami w ruchu krajowym pływało 944,0 tys. osób (37,4%), w ruchu międzynarodowym – 1584,1 tys. pasażerów (62,7%). Wszystkie międzynarodowe przewozy pasażerów zrealizowano w ramach żeglugi bliskiego zasięgu, w tym 86,9% w relacji z portami szwedzkimi, 9,2% – niemieckimi, 1,8% – duńskimi oraz 1,3% – fińskimi.

Do polskich portów morskich przyплыnęło na wycieczkowcach w celach turystycznych 76,7 tys. osób, które po zwiedzeniu atrakcji turystycznych w porcie lub okolicy, kontynuowały swoją zagraniczną podróż. Większość tych pasażerów odwiedziła Gdynię (84,8%), a także Gdańsk (8,8%) oraz Szczecin (4,9%).

Wykres 9. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich w 2011 r.



Do polskich portów w 2011 r. zawinęły 18864 statki (o 4,3% mniej niż rok wcześniej) o pojemności brutto 169,6 mln i nośności 110,4 mln ton. Zwiększyła się w porównaniu z 2010 r. średnia wielkość statków: pojemność brutto – o 5,0%, pojemność netto – o 7,5%, natomiast nośność statków zmniejszyła się – o 1,2%. Większość statków stanowiły drobnicowce niespecjalistyczne (7880 statków o pojemności brutto 112,6 mln i nośności 39,3 mln ton), statki pasażerskie (5969 statków o pojemności brutto 5,9 mln i nośności 0,8 mln ton, w tym 194 wycieczkowce o pojemności brutto 3,9 mln i nośności 0,4 mln ton), statki do przewozu ładunków masowych ciekłych (1747 statków o pojemności brutto 13,3 mln i nośności 21,4 mln ton), statki do transportu ładunków masowych suchych (1231 statków o pojemności brutto 13,9 mln i nośności 22,5 mln ton).

Najwięcej statków przyplywających do polskich portów to statki, których przewoźnik pochodził z Polski (8353 statki o pojemności brutto 64,8 mln i nośności 19,3 mln ton), Niemiec (2889 statków o pojemności brutto 10,4 mln i nośności 11,7 mln ton), Szwecji (1319 statków o pojemności brutto 27,2 mln i nośności 8,5 mln ton) oraz Danii (1200 statków o pojemności brutto 15,3 mln i nośności 18,0 mln ton).

W 2011 r. w ruchu międzynarodowym pływało 71,2% statków, które zawinęły do polskich portów, a ich pojemność brutto stanowiła 97,4% statków wchodzących do polskich portów, pojemność netto i nośność – odpowiednio 97,4%, 95,8%.

4. Rybołówstwo morskie

W 2011 r. polska flota rybacka liczyła 790 jednostek (o 3 mniej niż w 2010 r.) o łącznej pojemności brutto GT 33,4 tys. (o 10,4% mniejsza niż w 2010 r.) oraz o mocy 82,9 tys. kW (o 4,6% mniej niż w 2010 r.).

W polskiej flocie rybackiej eksploatowano 3 trawlerzy dalekomorskie o łącznej pojemności brutto GT 15,2 tys. (w porównaniu do 2010 roku ubył 1 trawler o pojemności brutto GT 3,9 tys.). Portem macierzystym dla wszystkich trawlerów dalekomorskich była Gdynia.

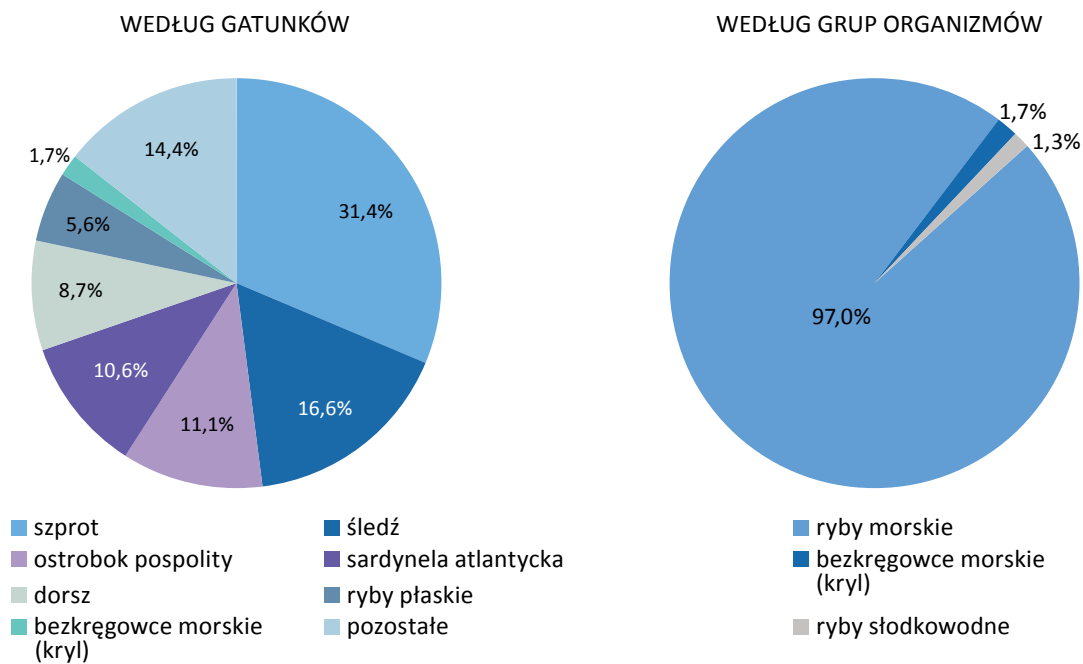
Ponadto polską flotę rybacką tworzyły 143 kutry (o 2,1% mniej niż w 2010 r.) o pojemności brutto GT 11,6 tys. (o 1,3% mniej) i mocy 37,0 tys. kW (o 3,0% mniej niż w roku poprzednim). Obecność floty kutrowej jest charakterystyczna dla morskich portów rybackich województw pomorskiego i zachodniopomorskiego.

Natomiast liczebność floty łodziowej w latach 2010-2011 utrzymała się na zbliżonym poziomie, tzn. liczebność łodzi pod koniec 2011 r. wynosiła 644 jednostki (o 1 więcej w porównaniu z danymi za rok poprzedni), o łącznej pojemności brutto GT 4,3 (o 3,0% więcej w porównaniu z 2010 r.) i mocy 37,0 kW (o 1,2% więcej w stosunku do roku 2010). Łodzie rybackie stacjonują we wszystkich województwach nadmorskich, tzn. w województwie pomorskim, zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim.

Połowry ryb i innych organizmów morskich w 2011 r. wyniosły 179,9 tys. ton i były wyższe o 5,3% niż w 2010 r. Na Morzu Bałtyckim złowiono 110,8 tys. ton ryb, czyli o 0,6% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim. Połowry dalekomorskie, które osiągnęły poziom 69,1 tys. ton w 2011 r., wzrosły o 14,0%. Wzrost dotyczył jedynie połowów dokonanych na Atlantyku Środkowo-Wschodnim (o 312,0%), przy czym w 2011 r. połowry te stanowiły 87,9% połowów polskiej floty dalekomorskiej.

W strukturze gatunkowej połowów w 2011 r., podobnie jak w roku poprzednim, dominowały szproty, poławiane wyłącznie na Morzu Bałtyckim. W tym okresie złowiono 56,5 tys. ton tej ryby, co stanowiło 31,4% polskich połowów ogółem. Połowry szprota zmalały w porównaniu do uzyskanych w roku poprzednim o 4,0%. Drugim co do znaczenia gatunkiem w strukturze połowów był śledź pozyskiwany również wyłącznie z łowisk bałtyckich. W 2011 r. złowiono 29,9 tys. ton tej ryby, co stanowiło 16,6% polskich połowów ogółem. Jednak w porównaniu z rokiem poprzednim połowry śledzia spadły o blisko 20,7%. Trzecim co do znaczenia gatunkiem poławianym przez polską flotę rybacką był ostrobok pospolity pochodzący z łowisk Atlantyku Środkowo-Wschodniego. W 2011 r. złowiono 19,9 tys. ton ostroboków, co stanowiło 11,1% polskich połowów ogółem. Połowry tego gatunku wzrosły blisko trzykrotnie w porównaniu do poziomu z 2010 roku. Połowry ryb płaskich w 2011 r. wyniosły 10,0 tys. ton, czyli o 18,8% mniej w stosunku do roku poprzedniego. Znaczną część połowów ryb płaskich (98,3%) pozyskano z łowisk bałtyckich. Zmniejszył się również udział ryb płaskich w polskich połowach ogółem – w 2010 r. udział ten wynosił 7,2%, natomiast w 2011 – 5,6%. W skład ryb poławianych na Bałtyku i zalewach wchodzi również gatunki typowe dla wód słodkich i słonawych, których połowry w 2011 r. wyniosły 2,3 tys. ton. Połowry te stanowiły 1,3% połowów ogółem i były o 1,6% wyższe od wielkości odnotowanych w poprzednim roku. W 2011 r. dominującym gatunkiem w tej grupie były okonie – 0,8 tys. ton (co stanowiło 34,6% połowów zalewowych).

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



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

W 2011 r. złowiono 3,0 tys. ton kryla, co stanowiło 1,7% połowów ogółem. Całość połowów tych bezkręgowców pochodziła z łowisk dalekomorskich na Oceanie Atlantyckim w rejonie Antarktydy. Połowry kryla zmniejszyły się o 56,8% w porównaniu z rokiem poprzednim. Nie prowadzono, podobnie jak w 2010 r., skupu ryb na łowiskach dalekomorskich.

UWAGI METODYCZNE

Nośność statku oznacza różnicę w tonach między wypornością statku przy letniej linii wodnej ładunkowej w wodzie przy ciężarze właściwym 1,025, a całkowitym ciężarem statku, tj. wypornością w tonach statku bez ładunku, paliwa, oleju smarowego, wody balastowej, świeżej wody i wody do picia w zbiornikach, używalnych zapasów, jak również pasażerów, załogi i ich mienia (własności).

Pojemność brutto (GT)³ – jest to miara całkowitej pojemności zamkniętych pomieszczeń statku wewnątrz kadłuba i nadbudówek.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ładunki tranzytowe są to ładunki pochodzące od nadawcy zagranicznego, dowieszone do polskiego portu morskiego i przeznaczone dla odbiorcy zagranicznego.

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

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

³Zgodnie z Międzynarodową Konwencją o Pomierzaniu Pojemności statków z 1969 r.

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

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

Kryterium klasyfikacji ładunków tocznych do poszczególnych grup ładunkowych jest „najbardziej zewnętrzna” jednostka ładunkowa; np. kontener wjeżdżający na statek na wagonie kolejowym jest wykazywany jako wagon, a nie jako kontener. Wyjątkiem są kontenery załadowywane/wyładowywane na roll-trailerach (podwoziach niskich) wykazane jako kontenery a nie rolltrailery.

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

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

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

TABLICE

Tabl. 1. MORSKA FLOTA TRANSPORTOWA ^a W 2011 R.
Stan w dniu 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE		Ogółem	Statki do przewozu ładunków stałych	Zbiornikowce	Promy	Statki pasażerskie	Średni wiek statku w latach
a – liczba statków	b – nośność (DWT) w tys. ton						
OGÓŁEM		108	91	7	7	3	17,8
	b	2931,0	2851,6	41,7	37,4	0,2	x
	c	2039,2	1845,4	31,1	162,0	0,6	x
Statki pływające pod banderą polską	a	15	7	5	–	3	32,0
	b	26,4	15,7	10,5	–	0,2	x
	c	21,2	12,8	7,8	–	0,6	x
Statki pływające pod banderą obcą	a	93	84	2	7	–	15,5
	b	2904,6	2836,0	31,2	37,4	–	x
	c	2018,0	1832,7	23,4	162,0	–	x

a Dane obejmują statki o polskiej własności i współwłasności.

Tabl. 2. MORSKA FLOTA TRANSPORTOWA ^a WEDŁUG WYBRANYCH BANDER W 2011 R.
Stan w dniu 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	Ogółem	W tym kraj bandery					
		Bahamy	Cypr	Malta	Polska	Liberia	Vanuatu
Liczba statków	108	36	20	16	15	13	7
Nośność (DWT) w tys. ton	2931,0	1141,5	395,2	534,0	26,4	363,5	454,8
Pojemność brutto (GT) w tys.	2039,2	849,9	311,4	354,3	21,2	235,3	257,2

a Dane obejmują statki o polskiej własności i współwłasności.

Tabl. 3. PRZEWOZY ŁADUNKÓW MORSKĄ FLOTĄ TRANSPORTOWĄ WEDŁUG RODZAJÓW ŻEGLUGI I ZASIĘGÓW PŁYWANIA W 2011 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Przewozy w tys. ton	Praca przewozowa w mln tonokilometrów	Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w kilometrach
OGÓŁEM	7737,5	21340,6	2758,1
Żegluga regularna	5994,4	14473,5	2414,5
bliskiego zasięgu	5424,3	1139,1	210,0
zasięg: europejski	–	–	–
bałtycki (promy)	5424,3	1139,1	210,0
zasięgu oceanicznego	570,0	13334,4	23392,8
Żegluga nieregularna	1743,1	6867,0	3939,6
bliskiego zasięgu	1311,5	3662,8	2792,8
zasięg: europejski	824,0	3212,7	3899,1
bałtycki (promy)	487,6	450,1	923,2
zasięgu oceanicznego	431,6	3204,3	7424,5

Tabl. 4. PRZEWOZY PASAŻERÓW STATKAMI PASAŻERSKIMI MORSKIEJ PRZYBRZEŻNEJ FLOTY TRANSPORTOWEJ W 2011 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Liczba przewiezionych pasażerów	Praca przewozowa w pasażerokilometrach	Średnia odległość przewozu 1 pasażera w kilometrach
	w tysiącach		
OGÓŁEM	521,0	10358,4	19,9
W komunikacji międzynarodowej	4,0	658,6	163,0
Pomiędzy portami polskimi	517,0	9699,8	18,8

Tabl. 5. PRODUKCJA I SZACUNKOWY PORTFEL ZAMÓWIEŃ W POLSKICH STOCZNIACH^a W 2011 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE		Liczba statków	Pojemność brutto (GT)	Skompensowana pojemność brutto (CGT)
a – produkcja				
b – szacunkowy portfel zamówień według stanu w dniu 31 XII				
OGÓŁEM	a	14	71921	93876
	b	22	77914	146910
Drobnicowce/Statki wielozadaniowe	a	2	5390	8472
	b	1	2768	4309
Kontenerowce	a	1	35881	23772
	b	–	–	–
Promy	a	7	20260	36195
	b	4	22780	37108
Statki rybackie	a	3	7390	18374
	b	4	14890	28305
Statki nietowarowe	a	1	3000	7063
	b	13	37476	77188

a – Statki o GT 100 i więcej.

Źródło: materiały Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.

Tabl. 6. OBROTY ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG GRUP ŁADUNKÓW I PORTÓW W 2011 R.

PORTY	Ogółem	Masowe ciekłe (niezjednost- kowane)	Masowe suche (niezjednost- kowane)	Kontenery	Toczne samobieżne	Toczne niesamobieżne	Pozostałe ładunki drobnicowe
OGÓŁEM	57738,2	14633,5	24130,2	9420,5	5140,8	1060,2	3352,9
Gdańsk	23512,9	11237,4	7017,3	4560,0	326,6	21,2	350,4
Gdynia	12991,6	1116,3	5375,0	4352,9	991,4	579,7	576,4
Szczecin	8064,0	910,3	4821,0	507,5	0,6	–	1824,5
Świnoujście	10679,8	1282,6	4650,4	0,1	3822,2	459,3	465,2
Police	2022,6	65,5	1949,0	–	–	–	8,1
Darłowo	80,4	–	73,7	–	–	–	6,7
Elbląg	112,0	–	34,1	–	–	–	77,9
Kołobrzeg	264,2	12,2	209,8	–	–	–	42,3
Ustka	1,5	–	–	–	–	–	1,5
Władysławowo	9,2	9,2	–	–	–	–	–

Tabl. 7. OBROTY ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG RELACJI, WYBRANYCH PORTÓW I GRUP ŁADUNKOWYCH W 2011 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Ogółem	Międzynarodowy obrót morski		
		razem	przywóz (wyładunek)	wywóz (załadunek)
		w tysiącach ton		
OGÓŁEM	57738,2	56609,3	32663,5	23945,8
w tym:				
Gdańsk	23512,9	22722,6	11245,5	11477,1
Gdynia	12991,6	12935,0	7861,2	5073,8
Szczecin	8064,0	7953,9	4663,0	3291,0
Świnoujście	10679,8	10529,5	6991,8	3537,6
Police	2022,6	2017,3	1630,6	386,6
Masowe ciekłe	14633,5	14183,0	6001,9	8181,0
w tym ropa naftowa i produkty	12736,0	12287,6	5090,8	7196,8
Masowe suche	24130,2	23468,5	16355,8	7112,8
w tym:				
rudy i złom	912,9	912,8	619,3	293,6
węgiel i koks	8002,6	8002,6	4004,3	3998,3
Kontenery duże	9420,5	9418,7	4896,9	4521,8
Ładunki toczne	6201,0	6201,0	3393,3	2807,8
ładunki toczne samobieżne	5140,8	5140,8	2774,5	2366,3
ładunki toczne niesamobieżne	1060,2	1060,2	618,8	441,4
Pozostałe ładunki drobnicowe	3352,9	3338,1	2015,7	1322,5

Tabl. 8. OBROTY ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG RELACJI, KATEGORII I GRUP TOWAROWYCH ORAZ PORTÓW W 2011 R.

KATEGORIE I GRUPY TOWAROWE	Ogółem	Wyładunek	Załadunek	W tym porty				
				Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
				w tysiącach ton				
OGÓŁEM								
OGÓŁEM	57738,2	33573,5	24 164,7	23512,9	12991,6	8064,0	10679,8	2022,6
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa	3088,7	2304,0	784,7	903,9	1149,9	857,8	121,7	6,0
w tym zboża	1770,2	1288,1	482,1	686,2	647,9	423,6	3,9	–
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny	15464,7	7839,0	7625,7	9385,3	1313,0	1432,3	3257,7	33,3
w tym węgiel kamienny	7632,7	4003,0	3629,8	1715,1	1237,3	1362,3	3257,7	26,3
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i torf	9930,9	9328,4	602,5	3542,1	1670,5	1671,9	1337,0	1517,3
w tym:								
minerały chemiczne i do produkcji nawozów (naturalne)	2328,8	2066,8	262,0	311,2	125,4	526,5	7,5	1358,3
kamienie, piasek, żwir, gliny	6769,8	6535,1	234,7	3109,8	1498,0	697,8	1167,3	104,9
Produkty spożywcze, napoje i tytoń	1699,6	1308,5	391,1	384,0	692,8	606,1	16,6	–
Wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty skórzane	854,1	719,8	134,3	4,6	322,1	318,2	202,4	–
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji	5799,5	1912,8	3886,8	3033,6	733,0	657,1	1307,3	13,5
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej	4960,9	1623,4	3337,6	2826,4	507,4	338,6	1271,6	5,3
w tym ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej	2884,3	877,9	2006,4	806,2	876,8	742,9	0,7	445,3
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych. Paliwo jądrowe	387,9	145,1	242,8	67,3	64,0	136,2	14,8	–
Inne niemetaliczne wyroby mineralne	1815,1	854,7	960,4	369,7	244,8	1081,9	115,0	2,1
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia	6,4	1,6	4,8	1,1	4,1	1,1	0,2	–
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary	606,6	312,1	294,4	51,2	39,3	3,6	510,9	–
Sprzęt transportowy	0,1	–	0,1	0,1	–	–	0,1	–
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane	197,9	41,0	156,9	89,0	90,9	18,0	–	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady	0,3	0,2	0,1	–	0,3	0,1	–	–
Listy, paczki	5747,2	2910,9	2836,3	4366,5	1358,0	22,7	0,1	–

Tabl. 8. OBROTY ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG RELACJI, KATEGORII I GRUP TOWAROWYCH (cd.) ORAZ PORTÓW W 2011 R.

KATEGORIE I GRUPY TOWAROWE	Ogółem	Wyładunek	Załadunek	W tym porty				
				Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
				w tysiącach ton				
Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów	0,3	0,2	0,1	0,1	–	–	0,2	–
Towary przewożone w ramach przewodzących mieszkaniowych i biurowych; bagaż i artykuły przewożone przez podróżnych; pojazdy silnikowe przewożone do naprawy; inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane	4908,6	2627,5	2281,0	300,8	762,6	50,3	3794,9	–
Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem	2118,7	1054,9	1063,8	191,0	1918,4	9,4	–	–
Towary, których nie można zidentyfikować	29,3	23,2	6,1	9,9	0,7	18,7	–	–
Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane	2197,9	1311,5	886,4	6,4	1750,5	435,8	0,1	5,1
Nieznane	57738,2	33573,5	24164,7	23512,9	12991,6	8064,0	10679,8	2022,6
W TYM MIĘDZYNARODOWY OBRÓT MORSKI								
OGÓŁEM	56609,3	32663,5	23945,8	22722,6	12935,0	7953,9	10529,5	2017,3
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa;	3033,8	2251,8	782,0	854,3	1145,1	857,4	121,7	6,0
w tym zboża	1715,7	1236,4	479,4	636,5	643,2	423,6	3,9	–
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny	15341,5	7719,0	7622,4	9271,2	1313,0	1432,3	3257,7	33,3
w tym węgiel kamienny i brunatny	7632,7	4003,0	3629,8	1715,1	1237,3	1362,3	3257,7	26,3
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i torf	9346,6	8752,3	594,3	2988,8	1650,6	1664,7	1334,0	1517,3
w tym:								
minerały chemiczne i do produkcji nawozów (naturalne)	2321,5	2063,7	257,8	309,0	124,5	522,3	7,5	1358,3
kamień, piasek, żwir, gliny	6192,8	5962,1	230,8	2558,8	1479,0	694,8	1164,3	104,9
Produkty spożywcze, napoje i tytoń	1676,8	1285,7	391,1	384,0	692,8	583,4	16,6	–
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji	853,1	719,5	133,5	3,8	322,1	318,2	202,2	–
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej	5474,3	1785,3	3689,0	2967,2	708,0	579,7	1160,6	8,2
w tym ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej	4646,8	1496,0	3150,8	2760,0	482,4	261,1	1135,8	–
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych. Paliwo jądrowe	2879,2	874,4	2004,8	802,7	875,3	742,9	0,7	445,3
Inne niemetaliczne wyroby mineralne	385,9	145,1	240,8	67,3	64,0	134,2	14,8	–

Tabl. 8. OBROT Y ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG RELACJI, KATEGORII I GRUP TOWAROWYCH (dok.) ORAZ PORTÓW W 2011 R.

KATEGORIE I GRUPY TOWAROWE	Ogółem	Wyladunek	Zaladunek	W tym porty				
				Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
				w tysiącach ton				
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia	1808,4	848,9	959,5	367,8	240,8	1081,6	114,7	2,1
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary	6,4	1,6	4,8	1,1	4,1	1,1	0,2	–
Sprzęt transportowy	605,1	312,1	292,9	51,2	39,3	3,6	510,9	–
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane	0,1	–	0,1	0,1	–	–	0,1	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady	197,9	41,0	156,9	89,0	90,9	18,0	–	–
Listy, paczki	0,3	0,2	0,1	–	0,3	0,1	–	–
Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów	5745,6	2909,4	2836,2	4366,2	1356,6	22,7	0,1	–
Towary przewożone w ramach przewodzątek mieszkaniowych i biurowych; bagaż i artykuły przewożone przez podróżnych; pojazdy silnikowe przewożone do naprawy; inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane	0,3	0,2	0,1	0,1	–	–	0,2	–
Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem	4908,6	2627,5	2281,0	300,8	762,6	50,3	3794,9	–
Towary, których nie można zidentyfikować	2118,6	1054,9	1063,7	191,0	1918,2	9,4	–	–
Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane	29,3	23,2	6,1	9,9	0,7	18,7	–	–
Nieznane	2197,5	1311,2	886,4	6,1	1750,5	435,8	0,1	5,1

Tabl. 9. KONTENERY W MIĘDZYNARODOWYM OBROTCIE MORSKIM W 2011 R.

PORTY a – szt. b – TEU	Ogółem		Wyładunek (przywóz)		Załadunek (wywóz)		
	z ładunkami	puste	z ładunkami	puste	z ładunkami	puste	
OGÓŁEM	a	609756	194831	325911	73367	283845	121464
	b	1001363	328845	513151	144245	488212	184600
Gdańsk	a	301964	102553	162117	34335	139847	68218
	b	501285	183420	265400	66498	235885	116922
Gdynia	a	279702	84771	146923	38349	132779	46422
	b	456443	134233	222112	76475	234331	57758
Szczecin	a	28066	7422	16868	598	11198	6824
	b	43591	11062	25636	1142	17956	9920
Świnoujście	a	24	85	3	85	21	–
	b	44	130	4	130	40	–

Tabl. 10. OBRÓT ŁADUNKÓW TRANZYTOWYCH WEDŁUG RELACJI, PORTÓW I GRUP ŁADUNKOWYCH W 2011 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Tranzyt ogółem			Tranzyt morsko-ładowy i łądowo-morski			Tranzyt morski		
	razem	wyładunek (przywóz)	załadunek (wywóz)	razem	morsko-ładowy przywóz	łądowo-morski wywóz	razem	wyładunek (przywóz)	załadunek (wywóz)
	w tysiącach ton								
OGÓŁEM	5609,1	3161,7	2447,4	3584,9	2082,2	1502,6	2024,2	1079,5	944,8
Gdańsk	1963,3	1037,5	925,8	30,4	25,8	4,6	1932,9	1011,7	921,1
Gdynia	46,7	14,0	32,7	28,4	3,6	24,9	18,2	10,4	7,9
Szczecin	1286,8	549,3	737,5	1213,8	492,0	721,8	73,0	57,3	15,7
Świnoujście	2312,4	1561,0	751,4	2312,2	1560,9	751,3	0,2	0,1	0,1
Masowe ciekłe	20,4	0,5	19,9	20,4	0,5	19,9	–	–	–
w tym ropa naftowa i produkty	4,3	0,5	3,9	4,3	0,5	3,9	–	–	–
Masowe suche	1551,9	1237,3	314,6	1532,2	1227,8	304,4	19,7	9,4	10,2
w tym:									
rudy i złom	316,6	316,6	–	316,6	316,6	–	–	–	–
węgiel i koks	1060,1	828,6	231,4	1060,0	828,6	231,4	–	–	–
Kontenery duże	1932,7	1013,4	919,3	2,7	1,8	0,9	1930,0	1011,6	918,4
ładunki toczne	1307,5	640,3	667,2	1287,6	630,4	657,3	19,8	9,9	9,9
ładunki toczne samobieżne	1103,0	476,1	626,9	1083,1	466,2	616,9	19,8	9,9	9,9
ładunki toczne niesamobieżne	204,5	164,2	40,3	204,5	164,2	40,3	–	–	–
Pozostałe ładunki drobnicowe	796,7	270,3	526,4	742,0	221,8	520,2	54,7	48,6	6,2
w tym wyroby z żelaza i stali	587,0	71,4	515,6	585,2	70,7	514,5	1,8	0,6	1,2

Tabl. 11. STATKI TRANSPORTOWE WCHODZĄCE DO PORTÓW MORSKICH W 2011 R.

KRAJ BANDERY		Ogółem	W tym porty				
a – liczba statków b – pojemność netto (NT) w tys.	Gdańsk		Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police	
OGÓŁEM	a	18864	3252	3864	3084	4904	306
	b	71902,6	16971,8	26391,2	4686,8	22352,2	881,1
W TYM RUCH MIĘDZYNARODOWY							
RAZEM	a	13429	2467	3019	2513	4447	262
	b	70004,9	16332,1	25991,1	4301,3	22256,9	833,7
Polska	a	757	68	56	87	357	–
	b	1608,2	24,5	16,6	40,6	1456,6	–
Obce	a	12672	2399	2963	2426	4090	262
	b	68396,7	16307,6	25974,5	4260,7	20800,3	833,7
w tym:							
Antigua i Barbuda	a	1245	293	368	417	92	16
	b	2723,1	874,8	870,3	704,8	191,7	34,4
Bahamy	a	2546	403	370	66	1687	12
	b	24579,4	3937,8	5285,7	131,5	15159,5	56,5
Barbados	a	92	15	21	41	15	–
	b	124,6	20,6	32,9	52,6	18,5	–
Cypr	a	1090	107	185	138	651	9
	b	4472,2	418,8	650,0	414,3	2908,2	80,9
Dania	a	344	126	51	71	91	2
	b	2818,3	2480,8	115,5	74,2	144,8	1,7
Finlandia	a	428	44	332	37	1	–
	b	3775,2	148,3	3592,3	27,2	0,5	–
Gibraltar	a	446	151	56	127	87	21
	b	1190,2	682,2	93,5	191,7	159,3	58,1
Liberia	a	218	100	72	25	7	14
	b	2247,1	1199,4	702,0	100,4	103,3	142,0
Malta	a	525	136	119	150	84	22
	b	2098,6	617,8	625,6	400,1	315,3	124,3
Niderlandy	a	946	199	272	361	88	14
	b	2464,3	564,7	1166,4	600,3	108,2	16,8
Niemcy	a	1661	73	106	147	1016	4
	b	1010,3	198,1	385,3	209,6	145,0	0,8
Norwegia	a	327	108	39	106	46	4
	b	1042,8	624,5	87,7	137,0	169,7	5,1
Panama	a	172	34	72	36	21	6
	b	2091,7	330,5	1019,0	212,1	476,3	51,8
Rosja	a	306	37	48	77	11	99
	b	411,7	84,1	61,4	98,1	54,0	104,9
Singapur	a	122	39	48	27	8	–
	b	936,7	342,2	445,4	65,3	83,9	–

Tabl. 11. STATKI TRANSPORTOWE WCHODZĄCE DO PORTÓW MORSKICH W 2011 R.

(dok.)

KRAJ BANDERY		Ogółem	W tym porty				
a – liczba statków			Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
b – pojemność netto (NT) w tys.							
St. Vincent i Grenadyny	a	281	75	66	107	10	13
	b	279,2	86,7	68,1	79,7	10,6	28,2
Szwecja	a	586	53	400	59	53	1
	b	8179,4	215,0	7818,2	78,2	58,5	0,6
Wielka Brytania	a	319	161	92	45	16	–
	b	1962,5	1253,2	498,5	96,1	109,5	–

Tabl. 12. RUCH PASAŻERÓW W WYBRANYCH PORTACH MORSKICH WEDŁUG KRAJU ROZPOCZĘCIA LUB ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY W 2011 R.

KRAJ ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY	Ogółem	Przyjazdy	Wyjazdy
OGÓŁEM	2528170	1253608	1274562
Ruch krajowy	944032	472255	471777
Ruch międzynarodowy	1584138	781353	802785
Afryka	66	62	4
w tym Egipt	42	42	–
Ameryka	257	256	1
w tym:			
Argentyna	210	210	–
Brazylia	32	32	–
Urugwaj	13	13	–
Azja / Turcja	80	69	11
Europa	1583726	780966	802760
kraje Unii Europejskiej	1572759	775366	797393
w tym:			
Belgia	37	25	12
Dania	28746	14401	14345
Finlandia	20283	10023	10260
Francja	35	14	21
Hiszpania	128	112	16
Irlandia	35	–	35
Niderlandy	331	128	203
Niemcy	146318	77121	69197
Portugalia	40	–	40
Szwecja	1376424	673216	703208
Wielka Brytania	345	305	40
pozostałe kraje europejskie	10967	5600	5367
w tym:			
Norwegia	341	299	42
Rosja	10608	5301	5307

Tabl. 12. RUCH PASAŻERÓW W WYBRANYCH PORTACH MORSKICH WEDŁUG KRAJU ROZPOCZĘCIA LUB ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY W 2011 R. (cd.)

KRAJ ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY	Ogółem	Przyjazdy	Wyjazdy
GDAŃSK			
RAZEM	275602	133647	141955
Ruch krajowy	125153	59028	66125
Ruch międzynarodowy	150449	74619	75830
Afryka	62	62	–
w tym Egipt	42	42	–
Ameryka	177	177	–
Argentyna	145	145	–
Brazylia	32	32	–
Azja / Turcja	69	69	–
Europa	150141	74311	75830
kraje Unii Europejskiej	147959	73088	74871
w tym:			
Dania	150	138	12
Francja	28	14	14
Hiszpania	94	87	7
Niderlandy	165	89	76
Niemcy	96	39	57
Szwecja	147067	72425	74642
Wielka Brytania	290	258	32
pozostałe kraje europejskie	2182	1223	959
Norwegia	318	296	22
Rosja	1864	927	937
GDYNIA			
RAZEM	694502	340987	353515
Ruch krajowy	209458	99519	109939
Ruch międzynarodowy	485044	241468	243576
Ameryka / Argentyna	64	64	–
Azja / Turcja	11	–	11
Europa	484962	241404	243558
kraje Unii Europejskiej	476213	237031	239182
w tym:			
Dania	120	94	26
Finlandia	20266	10008	10258
Hiszpania	30	21	9
Irlandia	25	–	25
Niderlandy	160	37	123
Niemcy	12546	6620	5926
Szwecja	442966	220202	222764
Wielka Brytania	49	41	8
pozostałe kraje europejskie	8749	4373	4376
w tym Rosja	8743	4373	4370

Tabl. 12. RUCH PASAŻERÓW W WYBRANYCH PORTACH MORSKICH WEDŁUG KRAJU ROZPOCZĘCIA LUB ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY W 2011 R. (dok.)

KRAJ ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY	Ogółem	Przyjazdy	Wyjazdy
SZCZECIN			
Razem	28137	14546	13591
Ruch krajowy	26797	13266	13531
Ruch międzynarodowy	1340	1280	60
Europa	1323	1267	56
kraje Unii Europejskiej	1291	1266	25
w tym:			
Dania	21	5	16
Niemcy	1243	1239	4
pozostałe kraje europejskie	32	1	31
w tym Norwegia	13	–	13
ŚWINOUJŚCIE			
Razem	890863	436071	454792
Ruch krajowy	27064	13448	13616
Ruch międzynarodowy	863799	422623	441176
Europa	863794	422621	441173
kraje Unii Europejskiej	863790	422618	441172
w tym:			
Niemcy	77380	42021	35359
Szwecja	786391	380589	405802
FROMBORK			
Razem / Ruch krajowy	66657	33586	33071
HEL			
Razem / Ruch krajowy	353097	178728	174369
KOŁOBRZEG			
Razem	28444	14159	14285
Ruch krajowy	1	–	1
Ruch międzynarodowy / Dania	28443	14159	14284
KRYNICA MORSKA			
Razem / Ruch krajowy	66657	33071	33586
MIĘDZYDZROJE			
Razem	54326	27615	26711
Ruch krajowy	470	413	57
Ruch międzynarodowy / Niemcy	53856	27202	26654
SOPOT			
Razem / Ruch krajowy	64450	38813	25637
TRZEBIEŻ			
Razem	1393	136	1257
Ruch krajowy	196	136	60
Ruch międzynarodowy / Niemcy	1197	–	1197
WŁADYSŁAWOWO			
Razem / Ruch krajowy	4028	2247	1781

Tabl. 13. MORSKIE ŁODZIE RYBACKIE W POLSCE WEDŁUG WOJEWÓDZTW W 2011 R. ^a
Stan w dniu 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	Liczba jednostek	Pojemność brutto GT	Moc silnika w kW
OGÓŁEM	644	4321,8	30642,5
Województwo pomorskie	306	1858,8	13139,2
Chałupy	8	13,3	74,6
Chłapowo	4	2,5	9,2
Dębki	5	12,3	66,6
Gdynia	1	15,7	121,0
Górki Wschodnie	1	4,0	22,4
Hel	12	50,2	437,5
Jantar	6	11,3	185,6
Jastarnia	31	152,3	751,8
Jelitkowo	1	3,9	21,3
Kąty Rybackie I	11	35,7	659,9
Kąty Rybackie II	6	19,1	206,4
Krynica Morska I	6	16,4	201,5
Krynica Morska II	8	35,2	362,6
Kuźnica	29	134,6	666,0
Łeba	23	180,8	1133,5
Mechelinki	8	31,7	241,3
Mikoszewo	2	4,2	12,6
Obłuże	6	18,3	145,5
Oksywie	5	12,4	128,8
Orłowo	4	10,7	63,3
Piaski I	11	32,3	875,5
Piaski II	11	41,3	385,9
Puck	3	9,3	72,8
Rewa	3	12,2	99,9
Rowy	6	30,9	215,7
Sopot	6	14,8	148,9
Stegna	3	6,9	35,0
Swarzewo	6	27,0	124,0
Sztutowo	1	4,5	44,0
Świbno	9	44,1	525,7
Ustka	48	650,8	3564,6
Władysławowo	22	220,4	1535,9

Tabl. 13. MORSKIE ŁODZIE RYBACKIE W POLSCE WEDŁUG WOJEWÓDZTW W 2011 R. ^a
Stan w dniu 31 XII

(dok.)

WYSZCZEGÓLNIENIE	Liczba jednostek	Pojemność brutto GT	Moc silnika w kW
Województwo warmińsko-mazurskie	53	126,8	2305,3
Frombork	11	32,0	593,1
Kamienica Elbląska	2	3,3	86,8
Nowa Pasłęka	22	46,6	870,9
Suchacz	9	24,5	426,8
Tolkmicko	9	20,4	327,7
Województwo zachodniopomorskie	285	2336,2	15198,0
Chłopy	12	123,3	1007,0
Darłowo	23	192,8	1449,8
Dąbki	7	17,3	117,5
Dziwnów	13	132,2	830,1
Dźwirzyno	4	23,3	192,8
Jarosławiec	20	98,9	770,7
Kamień Pomorski	6	17,4	135,7
Kołobrzeg	40	825,1	4323,3
Lubin	8	26,6	210,4
Międzywodzie	3	1,9	26,1
Międzyzdroje	5	49,7	350,0
Mrzeżyno	4	48,7	319,5
Niechorze	5	33,3	264,7
Nowe Warpno	1	4,8	24,3
Rewal	7	35,7	265,4
Stepnica	10	23,5	201,1
Szczecin	1	27,0	70,0
Szczecin-Dąbie	10	26,3	189,8
Szczecin-Stołczyn	6	12,3	173,6
Świnoujście	22	244,5	1789,1
Świnoujście-Karsibór	6	43,4	314,2
Świnoujście-Przytór	4	16,2	169,8
Trzebież	34	110,3	848,6
Unieście	13	113,7	653,6
Ustronie Morskie	8	63,3	298,2
Wolin	13	24,9	202,7

^a Rybackie łodzie motorowe i wiosłowe, z wyłączeniem łodzi pomocniczych.

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