



Gospodarka morska w Polsce w 2009 r. ¹

Podstawowe informacje o gospodarce morskiej

Morska i przybrzeżna flota transportowa Polski w 2009 roku liczyła 142 statki, o łącznej nośności 2662,5 tys. ton oraz o pojemności brutto GT 1955,3 tys., tj. 120 jednostek morskiej floty transportowej o nośności 2661,7 tys. ton i pojemności brutto GT 1950,8 tys. oraz 22 statki morskiej floty przybrzeżnej (wszystkie pasażerskie) o pojemności brutto GT 4,5 tys.

W 2009 r. polskie przedsiębiorstwa żeglugi morskiej przewiozły 9377,9 tys. ton ładunków (o 10,2% mniej niż w 2008 r.). Podobnie jak w roku 2008 nie odnotowano przewozów ładunków statkami morskiej floty przybrzeżnej.

Statki polskiej morskiej i przybrzeżnej floty transportowej przewiozły łącznie 1474,5 tys. pasażerów, tj. o 6,5% mniej niż w poprzednim roku (liczba ta uwzględnia również kierowców samochodów ciężarowych korzystających z przewozów promowych). W 2009 r. statkami żeglugi morskiej przewieziono 899,6 tys. osób (spadek o 3,8% w stosunku do poprzedniego roku) oraz 574,9 tys. pasażerów statkami floty przybrzeżnej, tj. o 10,3% mniej w porównaniu z rokiem 2008.

W 2009 r. obroty ładunkowe w portach morskich wyniosły 45,1 mln ton, tj. o 7,7% mniej niż w poprzednim roku.

Największe obroty (78,5%) odnotowano z krajami europejskimi, przy czym obroty z krajami Unii Europejskiej stanowiły 67,0% przeładunków ogółem. Udział obrotów ładunkowych z Ameryką Północną wyniósł 5,8%, Azją – 5,6%, Afryką – 5,4%, Ameryką Środkową i Południową – 5,2%.

Do polskich portów morskich w 2009 r. zawinęło 20,0 tys. statków transportowych, tj. o 10,4% mniej niż przed rokiem.

W ruchu międzynarodowym przywieziono i wywieziono łącznie 1434,1 tys. pasażerów, tj. o 6,5% mniej niż w 2008 r.

W 2009 r. polska flota rybacka liczyła 808 jednostek (o 2,9% mniej niż w 2008 r.), o łącznej pojemności brutto GT 38,2 tys. (o 6,8% mniej niż w 2008 r.) oraz o mocy 90,8 tys. kW (o 8,3% mniej niż w 2008 r.).

W 2009 r. połowy wyniosły 211,7 tys. ton, przy czym połowy bałtyckie stanowiły 61,9% połowów ogółem. W porównaniu z poprzednim rokiem, polska flota rybacka prowadziła działalność połowową nie tylko na łowiskach atlantyckich, jak to miało miejsce przed 2009 rokiem, ale również na wodach Pacyfiku Południowo-Wschodniego.

Podobnie, jak w ubiegłych latach, w 2009 r. nie odnotowano skupu ryb na łowiskach dalekomorskich.

¹ Publikacja została opracowana na podstawie wyników:

- Badania transportu morskiego i przybrzeżnego;
- Badania gospodarki rybnej;
- Specjalistycznych badań statystycznych w przemyśle stoczniowym,

przeprowadzonych w ramach Programu Badań Statystycznych Statystyki Publicznej, Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi oraz Ministra Gospodarki.

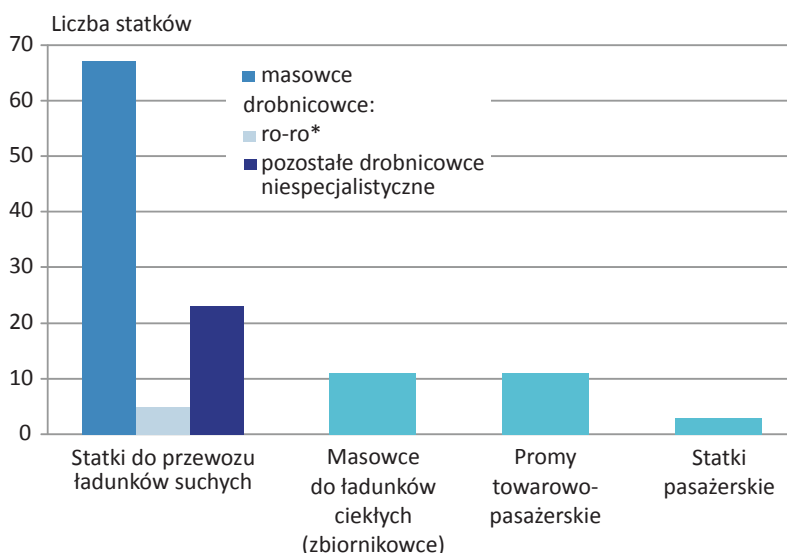
1. Żegluga morska i przybrzeżna

Morska flota transportowa polskich armatorów i operatorów na koniec 2009 r. liczyła 120 statków (stanowiących polską własność lub współwłasność) o łącznej nośności 2661,7 tys. ton i pojemności brutto GT 1950,8 tys. (przed rokiem – 123 statki o łącznej nośności 2613,7 tys. ton i pojemności brutto GT 1930,8 tys.).

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

Wykres 1. Morska flota transportowa w 2009 r.

Stan w dniu 31 XII



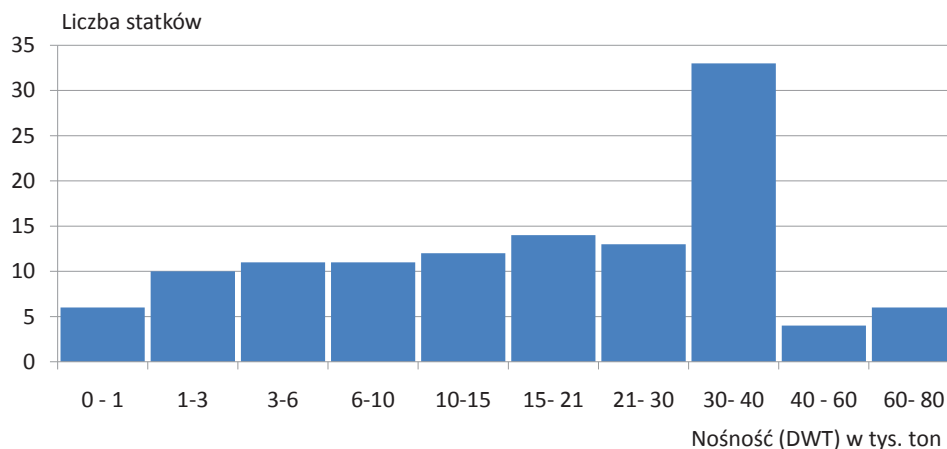
*statki ro-ro z wyłączeniem promów

W porównaniu z rokiem 2008 przybyło 7 statków o nośności 227,6 tys. ton i pojemności brutto GT 142,4 tys., ubyło natomiast 10 statków o nośności 179,6 tys. ton i pojemności brutto GT 122,4 tys. (dodatkowe zmiany parametrów statków są efektem przeklasyfikowań). Liczebność floty morskiej w 2009 r. zmniejszyła się o 2,4%, natomiast zwiększyła się o 1,8% nośność, a pojemność brutto – o 1,0%.

Na koniec 2009 r. pod polską banderą pływało 18 statków o łącznej nośności 37,4 tys. ton i pojemności brutto GT 49,7 tys. Statki te stanowiły 15,0% ogólnej liczby jednostek, 1,4% nośności i 2,5% pojemności brutto morskiej floty transportowej.

Wykres 2. Rozkład nośności (DWT) statków morskiej floty transportowej w 2009 r.

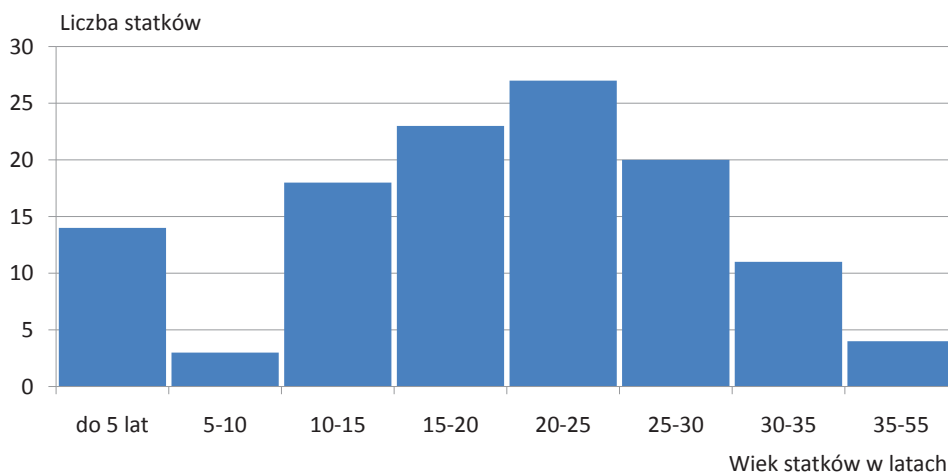
Stan w dniu 31 XII



Średni wiek statku wyniósł 20,4 lat (dla statków pływających pod polską banderą wyniósł 33,2 lat, natomiast dla statków pływających pod banderą obcą 18,2 lat).

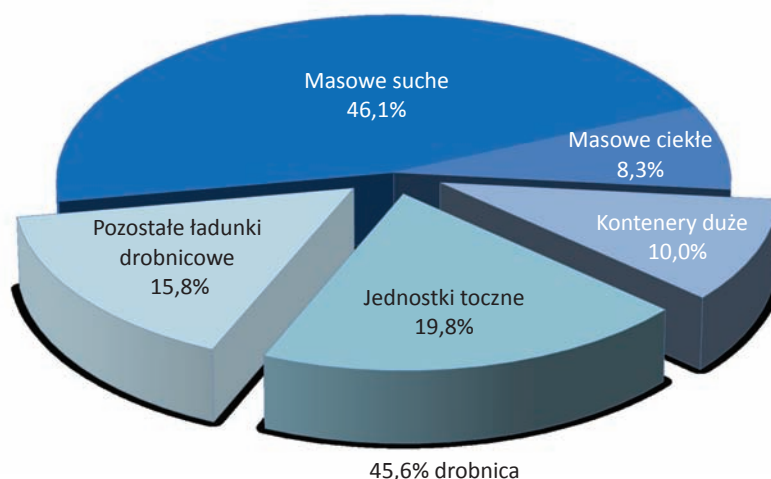
Wykres 3. Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej w 2009 r.

Stan w dniu 31 XII



Morską flotą transportową w 2009 r. polscy przewoźnicy morscy przewieźli 9377,9 tys. ton ładunków (tj. o 10,2% mniej niż w 2008 r.), wykonując pracę przewozową 12,9 mld tonomil (23,9 mld tonokilometrów), tj. o 21,2% mniej w porównaniu z rokiem poprzednim. Strukturę przewiezionych ładunków obrazuje wykres nr 4.

Wykres 4. Struktura przewozów ładunków morską flotą transportową według grup ładunkowych w 2009 r.



W żegludzie regularnej przewieziono 7280,3 tys. ton ładunków (w tym 75,5% promami w zasięgu bałtyckim), tj. o 7,3% mniej niż w 2008 r., natomiast w żegludzie nieregularnej – przewieziono 2097,7 tys. ton ładunków, tj. o 19,2% mniej niż przed rokiem.

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

Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego dokonane przez polskich przewoźników morskich stanowiły w 2009 r. 27,5% przewozów ładunków ogółem żeglugą morską (w 2008 r. – 31,7%) i były niższe o 22,2% w porównaniu z rokiem poprzednim.

W 2009 r. morską flotą transportową polscy armatorzy i operatorzy przewieźli w komunikacji krajowej i międzynarodowej 899,6 tys. osób (w tym 36,2% to kierowcy samochodów ciężarowych), tj. o 3,9% mniej niż w poprzednim roku.

W komunikacji międzynarodowej przewieziono 896,5 tys. pasażerów, co stanowiło 99,7% liczby pasażerów przewiezionych statkami morskiej floty transportowej. W porównaniu z rokiem poprzednim przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej zmniejszyły się o 4,0%.

W 2009 r. wykonana praca przewozowa ogółem (łącznie z pracą zrealizowaną przy przewozach promowych kierowców samochodów ciężarowych) wyniosła 115994,8 tys. pasażeromil (czyli o 7,4% mniej niż przed rokiem), z tego na rejsy międzynarodowe przypadło 115903,8 tys. pasażeromil (o 7,4% mniej niż w 2008 r.). W morskich rejsach pomiędzy portami polskimi przewieziono 3,0 tys. pasażerów (o 59,7% więcej niż w roku poprzednim), wykonując pracę przewozową 91,1 tys. pasażeromil (o 59,7% więcej niż w 2008 r.). Przewozy promowe pasażerów (wraz z kierowcami samochodów ciężarowych) spadły o 4,2%, zaś pozostałymi statkami wzrosły o 14,7% w stosunku do 2008 r.

Przybrzeżna morska flota transportowa na koniec 2009 r. liczyła 22 statki pasażerskie (o 4 mniej niż w roku poprzednim), o łącznej nośności 0,9 tys. ton i o pojemności brutto GT 4,5 tys. Średni wiek tych statków na koniec 2009 r. wyniósł 37,2 lat. Wszystkie statki pasażerskie przybrzeżnej floty morskiej pływały pod banderą polską.

Statkami pasażerskimi morskiej przybrzeżnej floty transportowej przewieziono w 2009 roku 574,9 tys. pasażerów (o 10,3% mniej niż w poprzednim roku), w tym 570,4 tys. pasażerów pomiędzy portami polskimi, co stanowiło 99,2% przewozów pasażerskich dla tej floty. W porównaniu z rokiem poprzednim przewozy te spadły o 9,5%. Wykonana praca przewozowa w rejsach przybrzeżnych ogółem w 2009 wyniosła 8094,8 tys. pasażeromil i była niższa o 14,5% w porównaniu do roku 2008, w tym w przewozach pasażerskich pomiędzy polskimi portami morskimi zmniejszyła się o 8,0% i wyniosła 7590,5 tys. pasażeromil (93,8% pracy przewozowej ogółem).

Przewozy pasażerskie statkami żeglugi przybrzeżnej w komunikacji międzynarodowej były mniejsze o 60,1% niż przed rokiem i wyniosły 4,5 tys. pasażerów, a wykonana praca przewozowa w rejsach przybrzeżnych w komunikacji międzynarodowej w 2009 r. wyniosła 504,3 tys. pasażeromil, była mniejsza niż w roku poprzednim o 58,5% (6,2% pracy przewozowej ogółem).

2. Produkcja statków morskich ²

Liczba jednostek wyprodukowanych w roku 2009 wyniosła 25 i była o 25% wyższa w porównaniu z rokiem poprzednim.

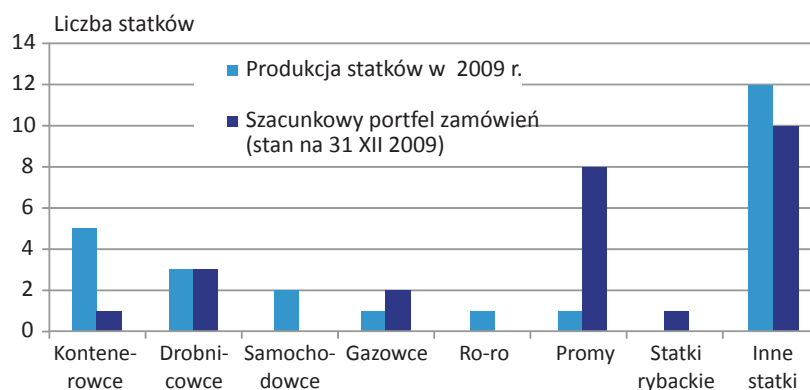
Pojemność brutto (GT) statków, których produkcję sfinalizowano w 2009 r. wyniosła 279,0 tys. i była niższa o 43,5% w porównaniu z rokiem poprzednim.

Miernik produktywności stoczni, tj. skompensowana pojemność rejestrowa brutto zbudowanych w 2009 r. statków wyniosła 241,9 tys. CGT i była mniejsza od uzyskanej w 2008 r. o 26,8%.

W 2009 r. 48 % całkowitej produkcji stoczniowej stanowiły statki nietowarowe, a 20% kontenerowce.

Produkcję statków oraz szacunkowy portfel zamówień przedstawia wykres nr 5.

Wykres 5. Produkcja statków i portfel zamówień w 2009 r. ³



³ Statki o GT 100 i więcej.

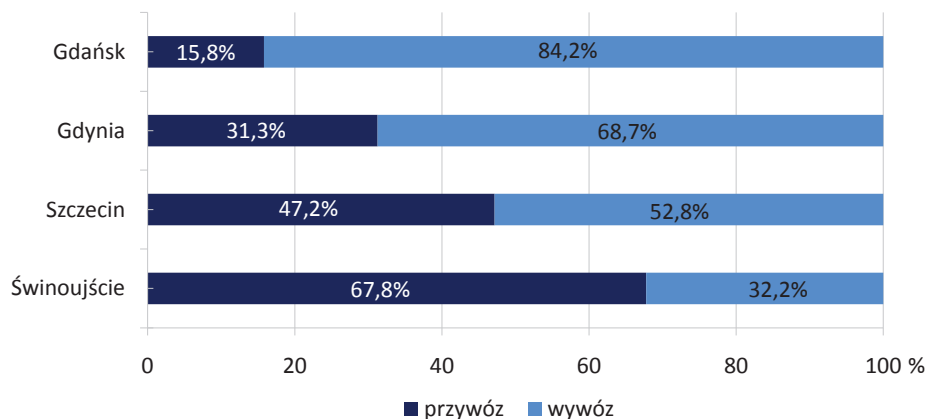
Źródło: materiały Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.

² Statki o GT 100 i więcej.

Obrót ładunków tranzytowych w 2009 r. wyniósł 8294,1 tys. ton i zmniejszył się w porównaniu z rokiem poprzednim o 21,2%. Największy spadek w obrotach ładunków tranzytowych wystąpił w Gdyni – 67,3% oraz Świnoujściu – 46,1%. Ponad połowę ładunków tranzytowych ogółem stanowiły ładunki masowe ciekłe (62,1%). Największy spadek przeładunku ładunków tranzytowych dotyczył rudy i złomu (71,6%) oraz węgla i koksu (58,3%).

Najwięcej ładunków tranzytowych przeładowano w portach: Gdańsk (63,3%), Szczecin (18,8%), Świnoujście (17,2%). Przywóz ładunków tranzytowych zmalał o 40,1% w porównaniu z 2008 r., wywóz – o 8,4%.

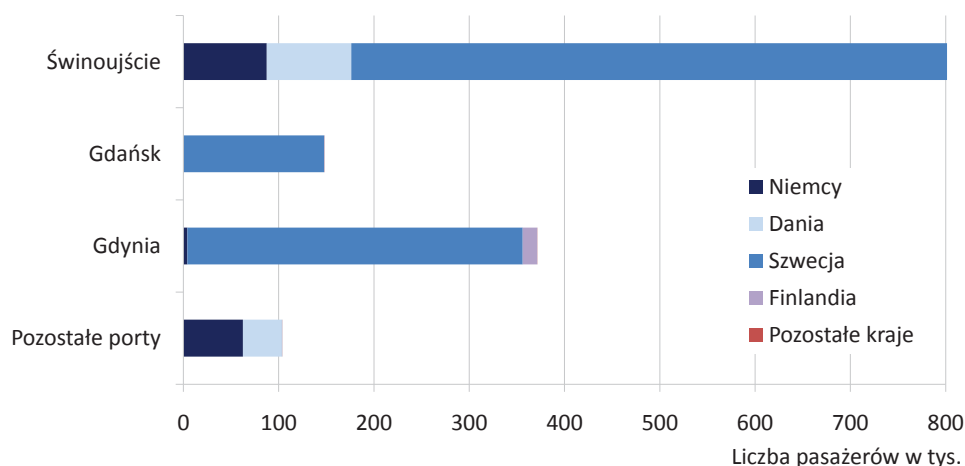
Wykres 8. Struktura obrotu ładunków tranzytowych według portów morskich w 2009 r.



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

Do polskich portów morskich w 2009 r. zawinęło 20,0 tys. statków (o 10,4% mniej niż przed rokiem), o łącznej pojemności netto (NT) 62,4 mln, tj. o 1,6% niższej niż w 2008 r. i pojemności brutto (GT) – 149,4 mln ton, tj. o 3,8% niższej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. Łączna nośność statków, które weszły do portów, wyniosła 95,2 mln ton, tj. o 7,0% mniej niż w 2008 r., zwiększyła się natomiast przeciętna nośność statku o 3,7% w stosunku do 2008 r.

Wykres 9. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich w 2009 r.



4. Rybołówstwo morskie

W 2009 r. polska flota rybacka liczyła 808 jednostek (o 2,9% mniej niż w 2008 r.), o łącznej pojemności brutto GT 38,2 tys. (o 6,8% mniej niż w 2008 r.) oraz o mocy 90,8 tys. kW (o 8,3% mniej niż w 2008 r.).

Podobnie jak w roku 2008 we flocie rybackiej eksploatowano 4 trawlerzy dalekomorskie o łącznej pojemności brutto GT 21,3 tys. (bez zmian w stosunku do 2008 r.) i o mocy 18,4 kW (o 3,4% więcej niż w 2008 r.).

Ponadto w skład floty rybackiej w 2009 r. weszło 161 kutrów (o 18,3% mniej niż w 2008 r.), o pojemności brutto GT 12,9 tys. (o 17,8% mniej niż w 2008 r.) i mocy 42,5 tys. kW (o 16,3% mniej niż w roku poprzednim). Wzrosła natomiast liczebność łodzi rybackich – w 2009 r. było ich 643 (o 1,9% więcej w stosunku do roku poprzedniego), o łącznej pojemności brutto GT 4,1 tys. (bez zmian w stosunku do 2009 r.) oraz mocy 29,9 kW (o 1,6% mniej niż w 2008 r.).

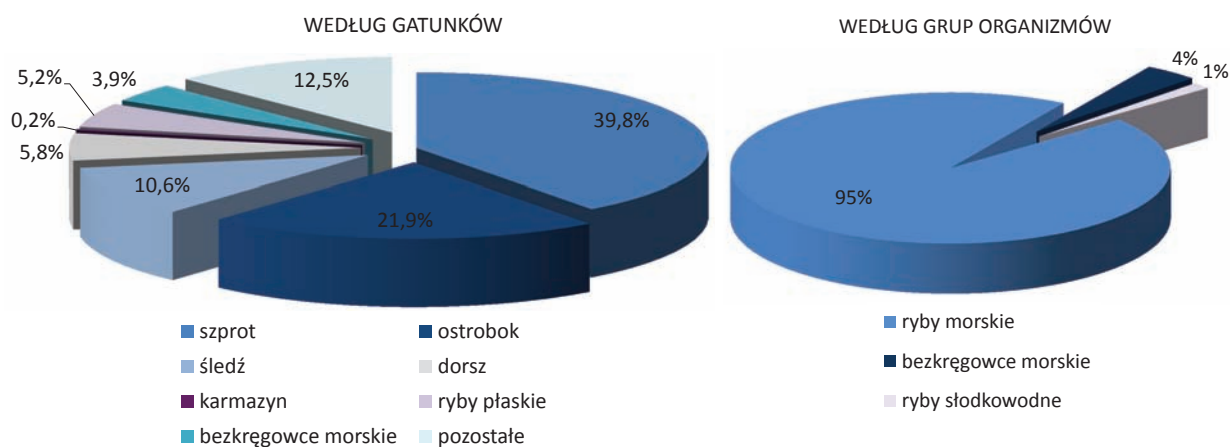
Połowy ryb i innych organizmów morskich w 2009 roku wyniosły 211,7 tys. ton i były wyższe o 67,8% niż w 2008 r. Na Morzu Bałtyckim złowiono 130,9 tys. ton ryb, czyli o 38,4% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim, natomiast połowy dalekomorskie wyniosły 80,7 tys. ton. Polska flota rybacka prowadziła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

W strukturze gatunkowej połowów, podobnie jak w roku poprzednim, dominowały szproty, poławiane wyłącznie na Morzu Bałtyckim. W 2009 roku złowiono 84,2 tys. ton tej ryby, co stanowiło 39,8% wielkości polskich połowów ogółem. Połowy szprota wzrosły w porównaniu do uzyskanych w roku poprzednim o 51,9%. Drugim co do znaczenia gatunkiem w strukturze połowów był ostrobok (włącznie z ostrobokami chilijskimi) – w 2009 r. złowiono 46,3 tys. ton tej ryby, z tego 54,9% pochodziło z łowisk na Atlantyku Środkowo-Wschodnim, natomiast 45,1% z łowisk pacyficznych. Połowy ostroboka stanowiły 21,9% polskich połowów ogółem. W porównaniu z rokiem poprzednim połowy ostroboka wzrosły niemal czterokrotnie. Trzecim co do znaczenia gatunkiem poławianym przez polską flotę rybacką był śledź. Złowiono 22,5 tys. ton śledzia, co stanowiło 10,6% połowów ogółem. Połowy śledzia wzrosły o 32,3% w porównaniu z rokiem poprzednim i pochodziły w całości z łowisk bałtyckich.

W 2009 r. połowy ryb płaskich wyniosły 11,0 tys. ton (5,2% połowów ogółem) i utrzymały się na poziomie z roku poprzedniego. Znaczna część połowów ryb płaskich (89,2%) pochodziła z łowisk bałtyckich.

W skład ryb poławianych na Bałtyku i zalewach wchodzi również gatunki typowe dla wód słodkich i słonawych. Połowy te wyniosły w 2009 r. 2,9 tys. ton (stanowiły 1,4% połowów ogółem) i były o 16,7% wyższe niż przed rokiem. W 2009 r. dominującym gatunkiem w tej grupie były leszcze – 0,8 tys. ton (28,7% połowów zalewowych).

Wykres 10. Struktura połowów ryb i innych organizmów morskich w 2009 r.



Źródło: materiały Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. Dane wstępne; mogą ulec zmianie.

W 2009 r. złowiono 8,3 tys. ton kryla, co stanowiło 3,9% połowów ogółem. Całość połowów tych bezkręgowców pochodziła z łowisk dalekomorskich na Oceanie Atlantyckim w rejonie Antarktydy (tzw. Atlantyk antarktyczny). Połowy kryla zmniejszyły się o 1,0% w porównaniu z rokiem poprzednim.

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

UWAGI METODYCZNE

Nośność to ciężar, jaki może statek przyjąć zanurzając się do letniej linii ładunkowej w wodzie morskiej o ciężarze właściwym 1,025.

Pojemność brutto (GT)⁴ – 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** badania 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, dowiezione do polskiego portu morskiego i przeznaczone dla odbiorcy zagranicznego.

⁴Zgodnie z Międzynarodową Konwencją o Pomierzaniu Pojemności statków z 1969 r.

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

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

Kontener jest to pojemnik przeznaczony do wielokrotnego przewożenia towarów, bez potrzeby ich 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, wagoni z ładunkiem lub bez, ładunki 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 roll-trailery.

Informacje o kontenerach zawarte w tablicach 7, 8, 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 2009 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						
c - pojemność brutto (GT) w tys.							
OGÓŁEM	a	120	95	11	11	3	20,4
	b	2661,7	2551,8	55,0	54,7	0,2	x
	c	1950,8	1692,0	39,6	218,6	0,6	x
Statki pływające pod banderą polską	a	18	7	7	1	3	33,2
	b	37,4	19,5	14,7	3,0	0,2	x
	c	49,7	24,7	10,2	14,2	0,6	x
Statki pływające pod banderą obcą	a	102	88	4	10	–	18,2
	b	2624,2	2532,3	40,3	51,7	–	x
	c	1901,1	1667,3	29,4	204,4	–	x

a Dane obejmują statki o polskiej własności i współwłasności.

Tabl. 2. MORSKA FLOTA TRANSPORTOWA ^a WEDŁUG WYBRANYCH BANDER W 2009 R.

Stan w dniu 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	Ogółem	W tym kraj bandery						
		Malta	Cypr	Bahamy	Polska	Panama	Liberia	Vanuatu
Liczba statków	120	24	21	27	18	4	13	7
Nośność (DWT) w tys. ton	2661,7	502,9	544,0	622,9	37,4	84,8	373,3	454,8
Pojemność brutto (GT) w tys.	1950,8	382,0	384,4	552,1	49,7	55,7	238,4	257,2

a Dane obejmują statki o polskiej własności i współwłasności.

Tabl. 3. PRZEWOZY ŁADUNKÓW MORSKĄ FLOTĄ TRANSPORTOWĄ WEDŁUG RELACJI W 2009 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Ogółem	W relacji z portami polskimi			Pomiędzy portami	
		razem	wywóz z portów polskich	przywóz do portów polskich	obcymi	polskimi
	w tysiącach ton					
OGÓŁEM	9377,9	6852,0	3338,1	3513,8	2323,0	203,0
w tym w kontenerach	940,1	822,2	449,2	372,9	117,9	–

Tabl. 4. PRZEWOZY ŁADUNKÓW MORSKĄ FLOTĄ TRANSPORTOWĄ WEDŁUG RODZAJÓW ŻEGLUGI I ZASIĘGÓW PŁYWANIA W 2009 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Przewozy w tys. ton	Praca przewozowa w mln tonomil	Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w milach
OGÓŁEM	9377,9	12882,5	1373,7
Żegluga regularna	7280,3	7827,6	1075,2
bliskiego zasięgu	6426,5	1051,7	163,7
zasięg: europejski	933,3	426,2	456,7
bałtycki (promy)	5493,2	625,5	113,9
zasięgu oceanicznego	853,8	6775,9	7936,2
Żegluga nieregularna	2097,7	5054,9	2409,7
bliskiego zasięgu	1839,5	3741,2	2033,8
zasięg: europejski	956,3	1931,7	2020,0
bałtycki (promy)	883,2	1809,4	2048,7
zasięgu oceanicznego	258,2	1313,8	5088,3

Tabl. 5. PRZEWOZY PASAŻERÓW STATKAMI PASAŻERSKIMI MORSKIEJ PRZYBRZEŻNEJ FLOTY TRANSPORTOWEJ W 2009 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Liczba przewiezionych pasażerów	Praca przewozowa w pasażeromilach	Średnia odległość przewozu 1 pasażera w milach
	w tysiącach		
OGÓŁEM	574,9	8094,8	14,1
W komunikacji międzynarodowej	4,5	504,3	112,8
Pomiędzy portami polskimi	570,4	7590,5	13,3

Tabl. 6. PRODUKCJA I SZACUNKOWY PORTFEL ZAMÓWIEŃ W POLSKICH STOCZNIACH ^a W 2009 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Liczba statków		Pojemność brutto (GT)		Skompensowana pojemność brutto (CGT)	
	a – produkcja w 2009 r. b – szacunkowy portfel zamówień wg stanu w dniu 31 XII 2009 r.					
	a	b	a	b	a	b
POLSKA	25	25	279039	67087	241889	129711
Drobnicowce/Statki wielozadaniowe	3	3	8873	8996	13487	13607
Gazowce LPG i LNG	1	2	10000	15024	16794	20072
Kontenerowce	5	1	96841	6200	74217	7204
Promy	1	8	1673	15019	3888	33217
Ro-ro	1	–	28300	–	20407	–
Samochodowce	2	–	115384	–	64550	–
Statki nietowarowe	12	10	17968	19648	48546	49947
Offshore	–	1	–	2200	–	5664

^a Statki o GT 100 i więcej.

Tabl. 6. PRODUKCJA I SZACUNKOWY PORTFEL ZAMÓWIEŃ W POLSKICH STOCZNIACH^a W 2009 R. (dok.)

WYSZCZEGÓLNIENIE	Liczba statków		Pojemność brutto (GT)		Skompensowana pojemność brutto (CGT)	
	a – produkcja w 2009 r. b – szacunkowy portfel zamówień wg stanu w dniu 31 XII 2009 r.					
	a	b	a	b	a	b
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE						
RAZEM	19	20	189485	56507	170206	110333
Gazowce LPG i LNG	1	2	10000	15024	16794	20072
Kontenerowce	3	1	44460	6200	36428	7204
Promy	1	8	1673	15019	3888	33217
Offshore	–	1	–	2200	–	5664
Samochodowce	2	–	115384	–	64550	–
Statki nietowarowe	12	8	17968	18064	48546	44176
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE						
RAZEM	6	5	89554	10580	71683	19378
Drobnicowce/Statki wielozadaniowe	3	3	8873	8996	13487	13607
Kontenerowce	2	–	52381	–	37789	–
Ro-ro	1	–	28300	–	20407	–
Statki nietowarowe	–	2	–	1584	–	5771

a Statki o GT 100 i więcej.

Źródło: materiały Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.

Tabl. 7. OBROT Y ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG GRUP ŁADUNKÓW I PORTÓW W 2009 R.

PORTY	Ogółem	Masowe ciekłe (niezjednostkowane)	Masowe suche (niezjednostkowane)	Kontenery	Toczne samobieżne	Toczne niesamobieżne	Pozostałe ładunki drobnicowe
OGÓŁEM	45080,0	12797,1	19209,8	5092,8	3883,3	927,0	3170,0
Gdańsk	18757,8	9992,7	5852,7	1873,1	322,7	13,2	703,4
Gdynia	11361,5	1186,6	5397,7	2726,7	865,1	483,2	702,2
Szczecin	6991,6	736,5	4488,9	492,0	1,3	0,5	1272,3
Świnoujście	7038,2	856,7	2633,2	1,0	2694,2	430,0	423,0
Police	802,0	17,1	768,5	–	–	–	16,5
Darłowo	25,4	–	22,9	–	–	–	2,5
Elbląg	2,1	–	–	–	–	–	2,1
Kołobrzeg	96,9	4,0	45,9	–	–	–	47,0
Władysławowo	3,6	3,6	–	–	–	–	–
Ustka	1,0	–	–	–	–	–	1,0

Tabl. 8. OBROT Y ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG RELACJI, WYBRANYCH PORTÓW I GRUP ŁADUNKOWYCH W 2009 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Ogółem	Międzynarodowy obrót morski		
		razem	przywóz (wyładunek)	wywóz (załadunek)
	w tysiącach ton			
OGÓŁEM	45080,0	44250,9	22557,9	21693,1
w tym:				
Gdańsk	18757,8	18359,1	7994,4	10364,7
Gdynia	11361,5	11295,0	6833,5	4461,5
Szczecin	6991,6	6776,4	3453,8	3322,6
Świnoujście	7038,2	6910,0	3629,3	3280,7
Police	802,0	789,7	594,3	195,4
Masowe ciekłe	12797,1	12224,8	5696,9	6527,8
w tym:				
ropa naftowa i produkty	11193,2	10620,8	4859,3	5761,5
Masowe suche	19209,8	18963,1	10243,4	8719,7
w tym:				
rud y i złom	851,1	849,2	619,1	230,2
węgiel i koks	8145,0	8141,7	3529,1	4612,6
Kontenery duże	5092,8	5092,2	2644,0	2448,2
Ładunki toczne	4810,3	4809,9	2709,9	2100,0
ładunki toczne samobieżne	3883,3	3882,9	2129,2	1753,7
ładunki toczne niesamobieżne	927,0	927,0	580,7	346,3
Pozostałe ładunki drobnicowe	3170,0	3161,0	1263,7	1897,3

Tabl. 9. KONTENERY W MIĘDZYNARODOWYM OBROTCIE MORSKIM W 2009 R.

PORTY	a - szt. b - TEU	Ogółem		Przywóz (wyładunek)		Wywóz (załadunek)	
		z ładunkami	puste	z ładunkami	puste	z ładunkami	puste
OGÓŁEM	a	324025	89137	181187	16005	142838	73132
	b	528107	132487	281589	31276	246518	101211
Gdańsk	a	113461	25958	48172	5746	65289	20212
	b	191159	41628	77125	11474	114034	30154
Gdynia	a	183024	57654	118274	10152	64750	47502
	b	294032	81902	180322	19598	113710	62304
Szczecin	a	27215	5395	14741	107	12474	5288
	b	42435	8762	24143	204	18292	8558
Świnoujście	a	325	130	–	–	325	130
	b	482	195	–	–	482	195

Tabl. 10. OBRÓT ŁADUNKÓW TRANZYTOWYCH WEDŁUG RELACJI, PORTÓW I GRUP ŁADUNKOWYCH W 2009 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Tranzyt ogółem			Z tego	
	razem	przywóz	wywóz	morsko-ładowy i łądowo-morski	morski
	w tysiącach ton				
OGÓŁEM	8294,1	2549,5	5744,7	7738,4	555,7
w tym:					
Gdańsk	5254,2	830,7	4423,6	5246,2	8,0
Gdynia	56,1	17,5	38,6	52,5	3,6
Szczecin	1557,5	734,6	822,8	1067,9	489,5
Świnoujście	1426,3	966,6	459,7	1371,7	54,6
Masowe ciekłe	5148,8	797,9	4350,9	5148,8	–
w tym:					
ropa naftowa i produkty	5132,6	797,9	4334,7	5132,6	–
Masowe suche	1066,1	781,3	284,8	1006,5	59,6
w tym:					
rudny i złom	304,6	278,4	26,2	252,2	52,4
węgiel i koks	497,2	450,2	47,0	497,2	–
Kontenery duże	10,0	3,9	6,1	6,2	3,9
Ładunki toczne	1473,2	847,8	625,3	992,6	480,5
ładunki toczne samobieżne	1224,7	657,2	567,5	752,5	472,2
ładunki toczne niesamobieżne	248,5	190,6	57,8	240,1	8,3
Pozostałe ładunki drobnicowe	596,0	118,5	477,5	584,3	11,7

Tabl. 11. STATKI TRANSPORTOWE WCHODZĄCE DO PORTÓW MORSKICH W RUCHU MIĘDZYNARODOWYM W 2009 R.

KRAJ BANDERY		Ogółem	W tym porty				
			Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
a - liczba statków b - pojemność netto (NT) w tys.							
OGÓŁEM	a	19957	3361	4046	2774	5018	173
	b	62376,2	14951,7	20933,0	4203,8	21373,8	330,8
POLSKA	a	5527	779	1014	590	899	16
	b	2329,8	170,8	439,8	128,5	1355,7	4,8
OBCE	a	14430	2582	3032	2184	4119	157
	b	60046,4	14780,9	20493,2	4075,3	20018,1	326,0
w tym:							
Antigua i Barbuda	a	1395	447	409	463	41	23
	b	2949,8	1124,0	918,4	802,3	68,3	28,5
Bahamy	a	2784	379	416	102	1870	17
	b	24646,0	3963,7	5061,6	269,5	15321,9	29,3
Cypr	a	966	80	95	115	644	4
	b	4082,3	398,5	335,2	424,0	2905,0	17,0
Finlandia	a	394	147	195	38	9	2
	b	2743,5	845,1	1838,9	38,6	17,6	1,0
Malta	a	407	116	88	144	48	11
	b	1977,6	780,6	606,3	373,8	171,5	45,5

Tabl. 11. STATKI TRANSPORTOWE WCHODZĄCE DO PORTÓW MORSKICH W RUCHU MIĘDZYNARODOWYM W 2009 R. (dok.)

KRAJ BANDERY		Ogółem	W tym porty				
a - liczba statków b - pojemność netto (NT) w tys.	Gdańsk		Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police	
Niderlandy	a	717	208	230	235	32	6
	b	1695,5	558,9	719,4	359,4	45,8	8,9
Niemcy	a	3754	179	203	136	1141	1
	b	1867,5	588,3	645,0	200,7	148,7	0,6
Norwegia	a	420	102	115	122	44	23
	b	1085,2	614,5	188,4	155,4	79,5	36,4
Panama	a	239	64	79	56	15	8
	b	2386,2	702,3	1147,1	171,1	316,8	40,4
Rosja	a	265	58	97	73	10	23
	b	378,3	105,7	142,3	78,3	18,3	30,8
Szwecja	a	606	33	504	57	6	–
	b	5001,4	140,8	4747,4	88,7	22,0	–
Wielka Brytania	a	641	290	158	122	67	–
	b	2232,8	1344,2	528,8	257,2	93,2	–

Tabl. 12. MIĘDZYNARODOWY RUCH PASAŻERÓW W WYBRANYCH PORTACH MORSKICH WEDŁUG KRAJU ROZPOCZĘCIA LUB ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY W 2009 R.

KRAJ ROZPOCZĘCIA/ ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY	Ogółem	Przyjazdy	Wyjazdy
OGÓŁEM			
POLSKA	1434147	711285	722862
w tym:			
Dania	129515	66497	63018
Estonia	21	21	–
Finlandia	15340	8195	7145
Litwa	5	–	5
Niderlandy	7	6	1
Niemcy	154203	82168	72035
Norwegia	106	–	106
Rosja	104	51	53
Szwecja	1134838	554343	580495
GDAŃSK			
RAZEM	147888	73122	74766
w tym:			
Dania	3	–	3
Finlandia	4	4	–
Niemcy	3	3	–
Szwecja	147877	73144	74763
GDYNIA			
RAZEM	371406	186586	184820
w tym:			
Dania	10	9	1
Estonia	18	18	–
Finlandia	15336	8191	7145
Niemcy	4192	2190	2002
Norwegia	25	–	25
Szwecja	351819	176178	175641

Tabl. 12. MIĘDZYNARODOWY RUCH PASAŻERÓW W WYBRANYCH PORTACH MORSKICH WEDŁUG KRAJU ROZPOCZĘCIA LUB ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY W 2009 R. (dok.)

KRAJ ROZPOCZĘCIA/ ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY	Ogółem	Przyjazdy	Wyjazdy
SZCZECIN			
Razem	1096	1084	12
w tym:			
Dania	16	16	–
Estonia	3	3	–
Niderlandy	7	6	1
Niemcy	1064	1057	7
Rosja	2	–	2
ŚWINOUJŚCIE			
Razem	811343	399662	411681
w tym:			
Dania	88583	46103	42480
Niemcy	87544	48510	39034
Norwegia	81	–	81
Szwecja	635133	305049	330084
DARŁOWO			
Razem / Dania	6273	3111	3162
FROMBORK			
Razem / Rosja	102	51	51
KOŁOBRZEG			
Razem	31526	15712	15814
Dania	31518	15710	15808
Szwecja	8	2	6
MIĘDZYDROJE			
Razem / Niemcy	51703	26273	25430
NOWE WARPNO			
Razem / Niemcy	8493	4135	4358
TRZEBIEŻ			
Razem / Niemcy	1204	–	1204
USTKA			
Razem / Dania	3112	1548	1564