



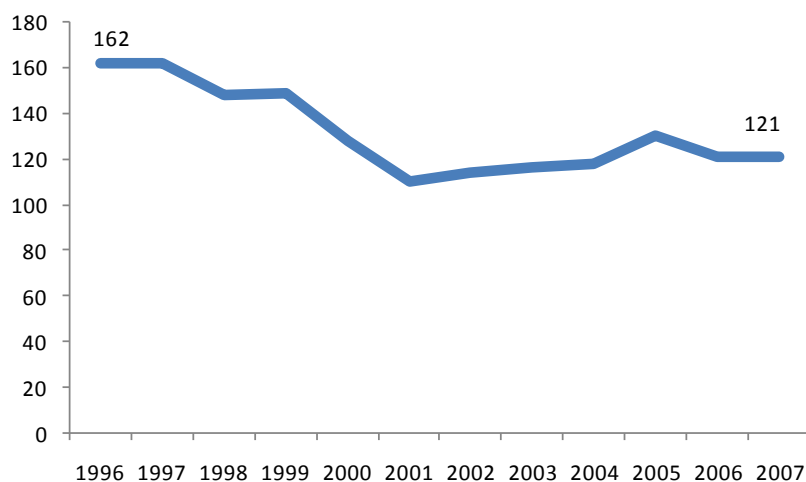
Gospodarka morska w Polsce w latach 1996-2007

Podstawowe informacje

1. Żegluga morska i przybrzeżna

Polska morska i przybrzeżna flota transportowa w 2007 r. liczyła 136 statków o łącznej nośności 2482,2 tys. ton oraz pojemności brutto (GT) 1839,3 tys., tj. 121 jednostek morskiej floty transportowej o nośności 2481,5 tys. ton i pojemności brutto (GT) 1836,6 tys. oraz 15 statków morskiej floty przybrzeżnej (wszystkie pasażerskie) o pojemności brutto (GT) 2,8 tys. Na koniec 2007 r. pod polską banderą pływało 17 statków i stanowiły one 14,0% ogólnej liczby jednostek, 1,3% nośności i 2,9% pojemności brutto. Średni wiek statku wyniósł 21,0 lat (dla statków pływających pod banderą polską – 29,4 lat, natomiast dla statków pływających pod banderą obcą – 17,8 lat). Większość (95 z 121) to statki do przewozów ładunków suchych. Zmiany jakim uległ potencjał polskiej floty w latach 1996-2007 przedstawia rys. 1.

Rysunek 1. Morska flota transportowa w latach 1996-2007
(stan w dniu 31 XII)



Źródło: dane GUS



Rok 2008 rokiem jubileuszu 90-lecia
Głównego Urzędu Statystycznego

Polska morska i przybrzeżna flota transportowa w 2007 r. liczyła 136 statków (w tym 15 statków morskiej floty przybrzeżnej).

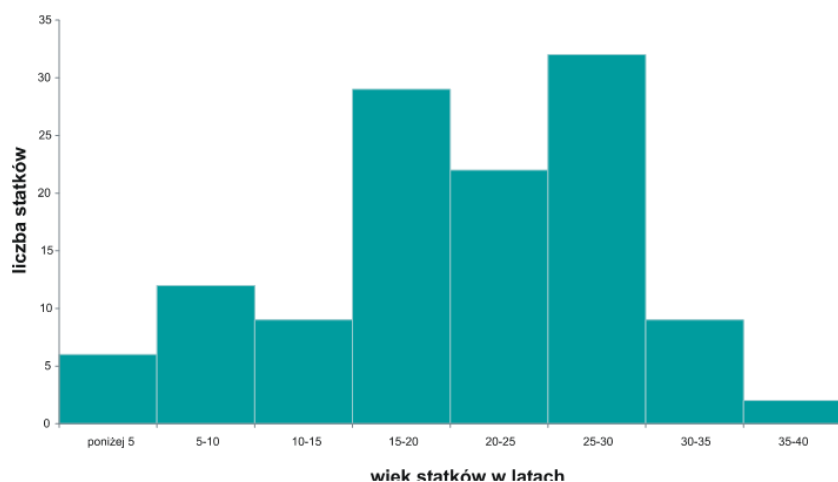
Średni wiek statku wyniósł 21,0 lat. Średni wiek statków pływających pod polską banderą to 29,4 lat, natomiast statków pływających pod banderą obcą – 17,8 lat.

Morska przybrzeżna flota transportowa na koniec 2007 r. liczyła 15 statków pasażerskich. Wszystkie pływały pod polską banderą, ich średni wiek to 34,1 lat.

W porównaniu z 2006 r. przybyło 7 statków o nośności 31,6 tys. ton i pojemności brutto 69,6 tys. oraz ubyło 7 statków o nośności 82,6 tys. ton i pojemności brutto 54,5 tys. (dodatkowe zmiany parametrów statków są efektem przeklasyfikowań). W rezultacie liczba statków morskiej floty transportowej pozostała bez zmian. Zmianie uległy natomiast jej nośność (spadek o 2,0%) oraz pojemność brutto (GT) (wzrost o 0,8%). Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej na koniec 2007 roku przedstawiono na rys. 2.

Ponadto polscy armatorzy i operatorzy eksploatowali 5 morskich statków transportowych dzierżawionych od armatorów zagranicznych o łącznej nośności 41,3 tys. ton i o pojemności brutto 43,2 tys. Średni wiek tych statków wynosił 13,2 lat.

Rysunek 2. Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej w 2007 r. (stan w dniu 31 XII)



Źródło: dane GUS

Przewoźnicy morscy przewieźli 11432,3 tys. ton ładunków (14,1% więcej niż w 2006 r.), wykonując pracę przewozową 15,4 mld tonomil (10,3% mniej w porównaniu z rokiem poprzednim). Żegluga regularną w 2007 r. przewieziono 8447,0 tys. ton ładunków (w tym 61,3% promami w zasięgu bałtyckim) natomiast żegluga nieregularną - 2985,3 tys. ton ładunków.

W relacji z portami polskimi przewieziono 7830,0 tys. ton ładunków (12,8% więcej niż w 2006 r.), a pomiędzy portami obcymi – 3367,0 tys. ton ładunków (o 18,0% więcej). W porównaniu z rokiem poprzednim z polskich portów morskich wywieziono o 10,6% więcej ładunków i przywieziono o 15,1% więcej. Pomiedzy portami polskimi przewieziono 235,3 tys. ton, co stanowi wzrost o 3,3% w porównaniu z 2006 r.

Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego dokonane w 2007 r. przez polskich przewoźników morskich stanowiły 33,0% przewozów ładunków ogółem morską flotą transportową i były niższe o 7,0% w porównaniu z rokiem poprzednim. W 2006 r. przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego stanowiły 40,4% przewozów ładunków ogółem.

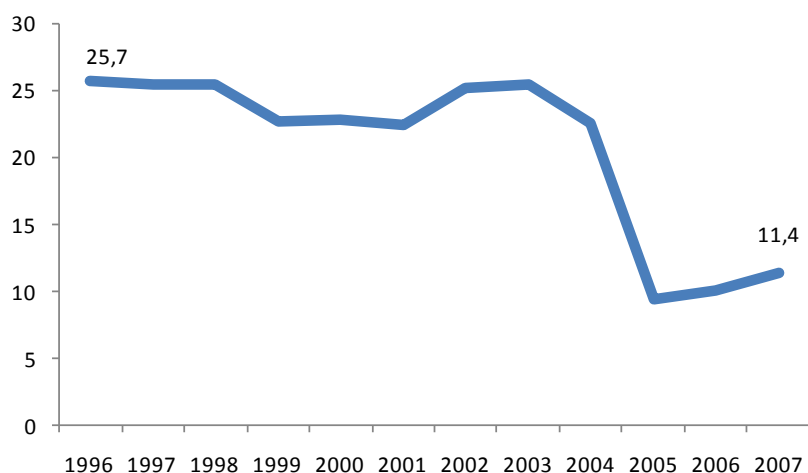
Polscy armatorzy i operatorzy eksploatowali 5 morskich statków transportowych dzierżawionych od armatorów zagranicznych.

W 2007 r. przewoźnicy morscy przewieźli 11432,3 tys. ton ładunków.

Przewoźnicy żeglugi morskiej i przybrzeżnej przewieźli 1538,0 tys. pasażerów.

Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego dokonane w 2007 r. przez polskich przewoźników morskich stanowiły 33,0% przewozów ładunków ogółem morską flotą transportową i były niższe o 7,0% w porównaniu z rokiem poprzednim.

Rysunek 3. Przewozy ogółem polskiej żeglugi morskiej w latach 1996-2007 (w mln ton)

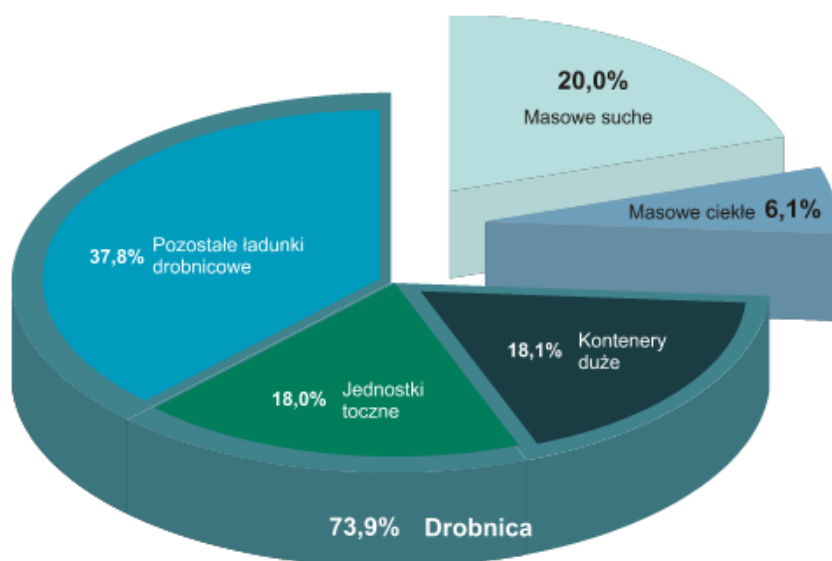


Źródło: dane GUS

W przypadku przewozów polskiej żeglugi morskiej na przestrzeni lat 1996-2007 mamy do czynienia ze spadkiem i to znacznym co do skali wielkości, przy czym spadek ten wynika ze spadku wielkości żeglugi nieregularnej.

W 2007 r. polscy przewoźnicy żeglugi morskiej i przybrzeżnej przewieźli 1538,0 tys. pasażerów (włącznie z kierowcami samochodów ciężarowych na promach), tj. 984,4 tys. osób statkami morskiej floty transportowej (z czego 982,8 tys. w komunikacji międzynarodowej, tj. o 4,5% więcej niż w poprzednim roku) oraz 553,6 tys. pasażerów statkami morskiej przybrzeżnej floty transportowej. Liczba kierowców samochodów ciężarowych przewiezionych promami stanowiła 23,4% pasażerów ogółem. Morska przybrzeżna flota transportowa na koniec 2007 r. liczyła 15 statków pasażerskich, tj. o 2 statki pasażerskie więcej niż przed rokiem. Wszystkie pływały pod polską banderą, średni wiek tych statków na koniec 2007 r. wyniósł 34,1 lat.

Rysunek 4. Struktura przewozów ładunków morską flotą transportową według grup ładunkowych w 2007 r.



Źródło: dane GUS

W 2007 r. obroty ładunkowe w portach morskich utrzymały się na poziomie zbliżonym do 2006 r. i wyniosły 60,0 mln ton, tj. o 0,4% mniej niż w poprzednim roku.

Największe obroty odnotowano z krajami Europy (77,5%), przy czym obroty z krajami Unii Europejskiej stanowiły 68,7% przeładunków ogółem.

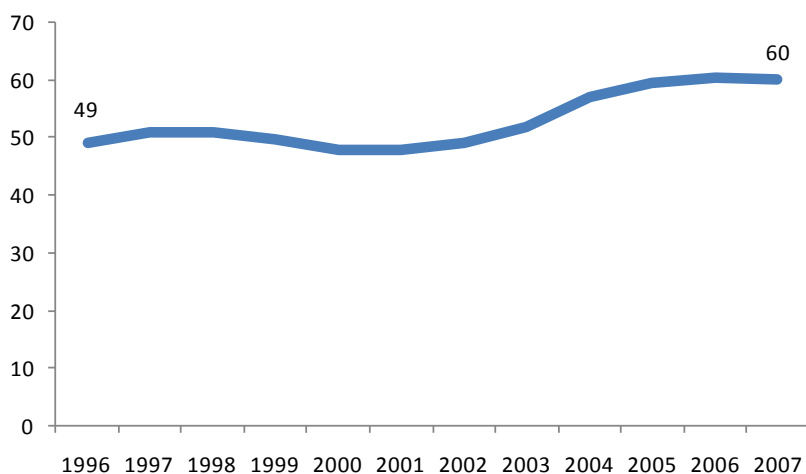
Udział obrotów ładunkowych z Ameryką wyniósł 10,1% (z Ameryką Północną – 4,3%), z Afryką – 7,0%, z Azją – 3,5%.

Do portów morskich w 2007 r. zawinęło prawie 20 tys. statków transportowych, tj. o 15,2% więcej niż przed rokiem.

2. Porty morskie

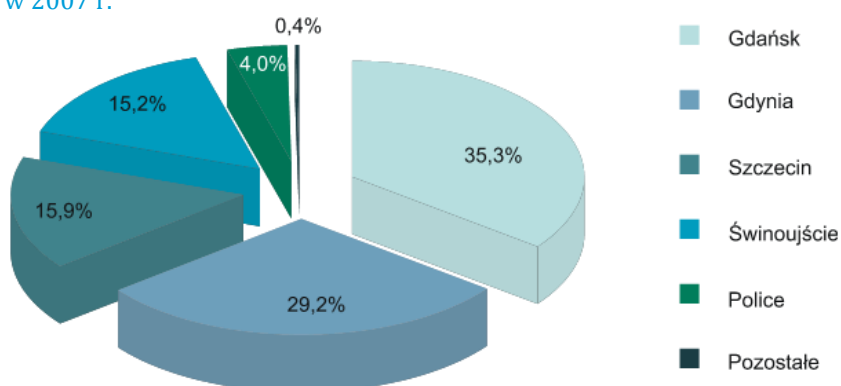
Obroty ładunkowe w portach morskich w 2007 r. wyniosły 60,0 mln ton, tj. o 0,4% mniej niż w poprzednim roku; udział ładunków przywiezionych lub wywiezionych przez polskich przewoźników morskich stanowił 13,8% (w 2006 r. – ok. 12%). Największy udział w obrotach polskich portów morskich miały porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: Gdańsk (35,3%), Gdynia (29,2%), Szczecin (15,9%) oraz Świnoujście (15,2%). Obroty ładunkowe portu w Policach stanowiły 4,0% obrotów, pozostałe porty zrealizowały 0,4% obrotów ogółem. Analiza obrotów polskich portów morskich w latach 1996-2007 ujawnia wzrostową tendencję rozwojową (rys. 5).

Rysunek 5. Obroty polskich portów morskich ogółem w latach 1996-2007 (w mln ton).



Źródło: dane GUS

Rysunek 6. Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich w 2007 r.



Źródło: dane GUS

W międzynarodowym obrocie morskim przeładowano łącznie 58,6 mln ton ładunków, tj. o 0,8% mniej niż w 2006 r., z tego wyładunek ze statków zwiększył się o 30,5%, załadunek zaś zmniejszył się o 18,6%. Obrót wewnątrz krajowy stanowił 2,4% obrotów ogółem, tj. o 0,4 pkt więcej niż w 2006 r.

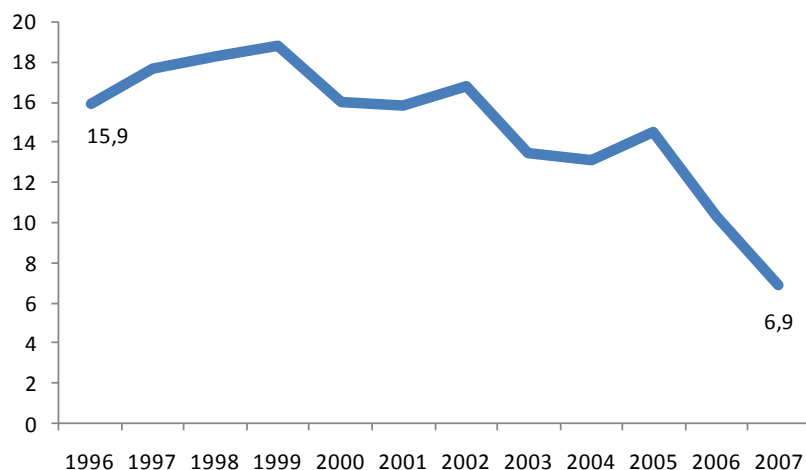
W 2007 r. wzrost obrotów odnotowano w porcie Gdynia (23,5% więcej niż w poprzednim roku). W pozostałych podstawowych portach obroty ogółem zmniejszyły się: w Gdańsku o 12,4%, w Szczecinie o 3,9%, w Świnoujściu o 1,0%, w Policach o 2,5%.

Największy udział w strukturze obrotów ładunkowych miała drobnica (35,5%), ropa i przetwory naftowe (24,4%) oraz inne masowe (20,0%), najmniej zaś drewno (0,2%).

Obrót ładunków tranzytowych w 2007 r. wyniósł 11237,5 tys. ton (co stanowiło 18,7% ogólnych obrotów ładunkowych w portach morskich) i zmniejszył się w porównaniu z poprzednim rokiem o 11,8%.

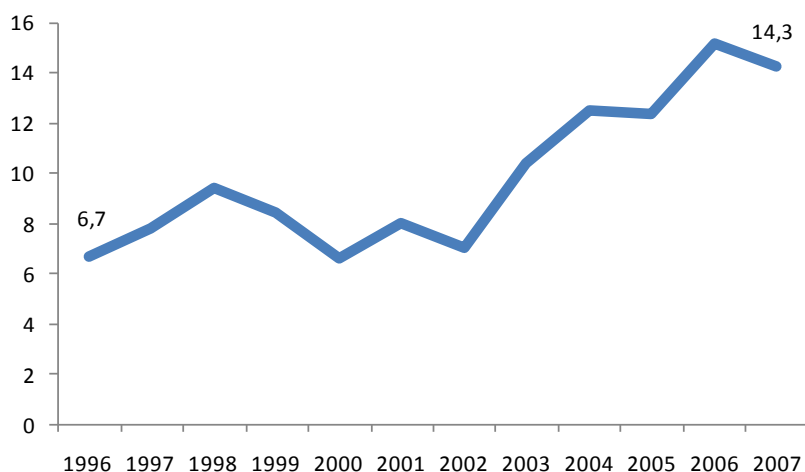
W 2007 r. wzrost obrotów odnotowano w porcie Gdynia - o 3,3 mln ton (23,5% więcej niż w poprzednim roku). W pozostałych podstawowych portach obroty ogółem zmniejszyły się: w Gdańsku - o 3,0 mln ton, tj. o 12,4%, w Szczecinie – o 0,4 mln ton, tj. o 3,9%, w Świnoujściu – o 0,1 mln ton, tj. o 1,0%, w Policach – o 0,1 mln ton, tj. o 2,5%. Analizując wielkość obrotów w zasadniczych grupach ładunkowych w ostatnich latach, zaobserwować można wyraźny spadek obrotów w zakresie węgla i koksu (rys. 7) a wzrost w przypadku ropy i przetworów naftowych (rys. 8), wzrastają także obroty drobnicą (rys. 9).

Rysunek 7. Obroty międzynarodowe polskich portów – węgiel i koks – w latach 1996-2007 (w mln ton).



Źródło: dane GUS

Rysunek 8. Obroty międzynarodowe polskich portów – ropa i przetwory naftowe – w latach 1996-2007 (w mln ton).



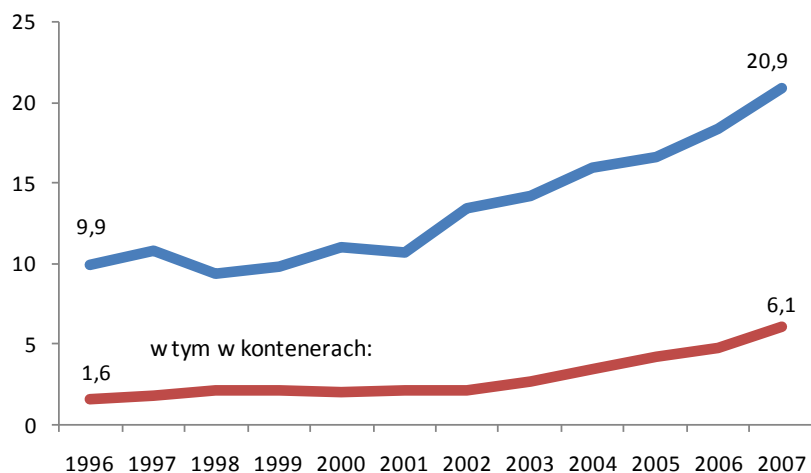
Źródło: dane GUS

Największy udział w strukturze obrotów ładunkowych (rys. 6) miała drobnica – 35,5% (wzrost o 4,5 pkt), ropa i przetwory naftowe – 24,4% (spadek o 1,3 pkt) oraz inne masowe – 20,0% (wzrost o 2,6 pkt), najmniejszy zaś – drewno 0,2% (wzrost o 0,1 pkt).

Analizując wielkość obrotów w zasadniczych grupach ładunkowych w ostatnich latach, zaobserwować można wyraźny spadek obrotów w zakresie węgla i koksu a wzrost w przypadku ropy i przetworów naftowych, wzrastają także obroty drobnicą.

Największy udział w strukturze obrotów ładunkowych miała w 2007 roku drobnica (35,5%) oraz ropa i przetwory naftowe (24,4%).

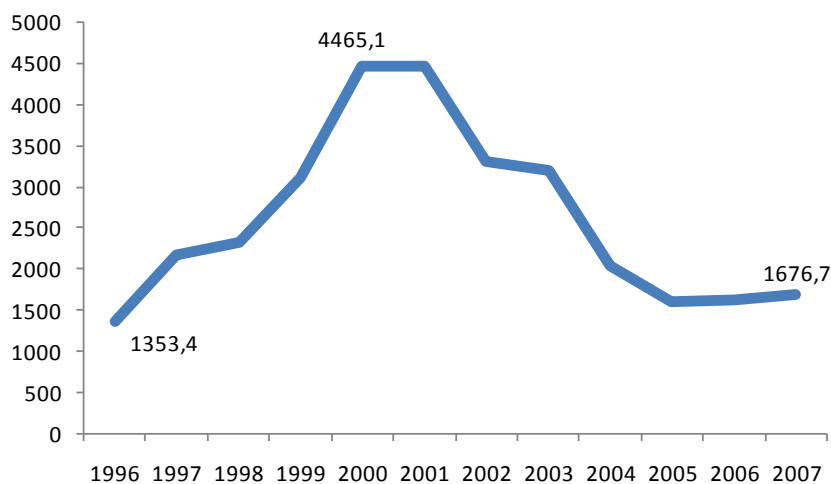
Rysunek 9. Obroty międzynarodowe polskich portów – drobica – w latach 1996-2007 (w mln ton).



Źródło: dane GUS

W 2007 r. największy udział w łącznych obrotach ładunkowych polskich portów miały obroty z krajami Europy, tj. 77,5%, w tym z krajami Unii Europejskiej – 68,7%. Udział obrotów ładunkowych z pozostałymi kontynentami kształtował się następująco: z Ameryką – 10,1% (z Ameryką Północną – 4,3%), z Afryką – 7,0%, z Azją – 3,5%. Największy udział w łącznych obrotach portów miały Niemcy – 14,6%, Szwecja – 13,9%, Wielka Brytania i Holandia – po 7,6%, Finlandia – 6,7%, Dania – 5,4%, Stany Zjednoczone i Belgia – po 3,5%, Francja – 2,8% oraz Hiszpania – 2,0%.

Rysunek 10. Międzynarodowy ruch pasażerów w polskich portach morskich w latach 1996-2007 (w tys.)



Źródło: dane GUS

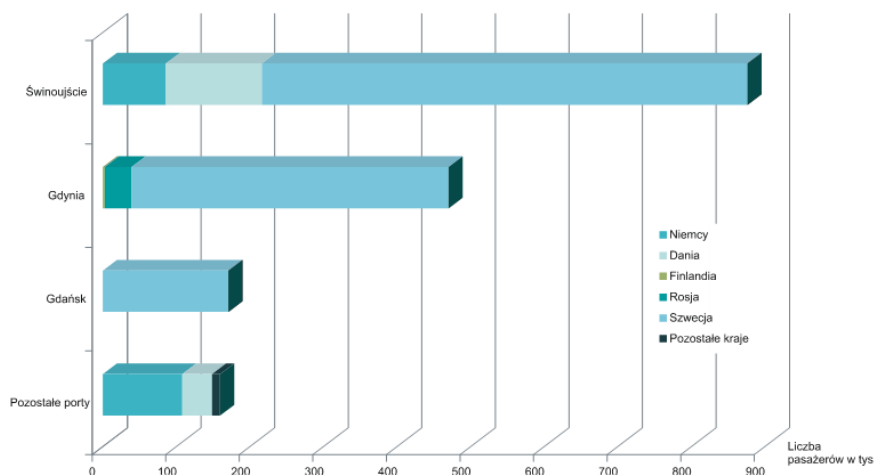
Obrót ładunków tranzytowych w 2007 r. wyniósł 11237,5 tys. ton (co stanowiło 18,7% ogólnych obrotów ładunkowych w portach morskich) i zmniejszył się w porównaniu z poprzednim rokiem o 11,8%. Największy spadek przeładunku ładunków tranzytowych dotyczy ropy i przetworów naftowych (o 21,3%), największy wzrost odnotowano dla węgla i koksu (trzykrotny). Najwięcej ładunków tranzytowych przeładowano w portach: Gdańsk (66,1%), Świnoujście (16,6%) i Szczecin (14,8%), najmniej – w Gdyni - 2,4%. Ponad połowę ładunków

Najwięcej ładunków tranzytowych przeładowano w portach: Gdańsk (66,1%), Świnoujście (16,6%) i Szczecin (14,8%), najmniej w Gdyni (2,4%).

Najwięcej pasażerów przewieziono w relacji z portami szwedzkimi – 75,2%, niemieckimi – 11,6% i duńskimi – 10,2%.

tranzytowych stanowiła ropa i przetwory naftowe (64,6%), prawie jedną piątą (18,8%) – drobnica, 7,9% - węgiel i koks, 4,4% - rudy, 3,1% - ładunki inne masowe, 1,0% - zboże oraz 0,2% - drewno. Obroty tranzytowe drobnicy odnotowano głównie w portach ujścia Odry, które łącznie obsłużyły 80% drobnicy tranzytowanej przez polskie porty.

Rysunek 11. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich w 2007 r.



Źródło: dane GUS

W 2007 r. do polskich portów morskich przyłynęło w ruchu międzynarodowym na statkach pasażerskich, towarowych i promach 828,3 tys. pasażerów, tj. o 9,3 tys. osób (o 1,1%) więcej niż w 2006 r.; wypłynęło zaś 848,4 tys. pasażerów, tj. o 41,6 tys. osób (o 5,2%) więcej niż w 2006 r. Wzrost międzynarodowego ruchu pasażerów odnotowano w portach: Międzyzdroje (prawie sześciokrotny), Trzebież (o 18,7%), Gdańsk (o 9,2%) i Gdynia (o 2,1%); spadek natomiast w portach: Darłowo (o 37,6%), Nowe Warpno (o 20,0%), Szczecin (o 17,1%), Kołobrzeg (o 9,4%), Świnoujście (o 5,8%). Najwięcej pasażerów przewieziono w relacji z portami szwedzkimi – 75,2%, niemieckimi – 11,6% i duńskimi – 10,2%.

3. Produkcja statków

W 2007 r. w polskich stoczniach zbudowano 30 statków (rys. 12), tj. o 6 więcej niż w roku poprzednim. Łączna nośność tych jednostek wyniosła 373,7 tys. ton i była niższa niż w 2006 r. o 40,4% (rys. 13). Całkowita pojemność brutto (GT) statków, których produkcję sfinalizowano w 2007 r. wyniosła 530,6 tys. i była niższa niż w roku poprzednim o 23,4%. Skompensowana pojemność brutto (CGT) statków wyprodukowanych przez polskie stocznie ukształtowała się na poziomie 396,5 tys., tj. o 19,8% mniej w stosunku do poprzedniego roku.

Najliczniejszą grupę wyprodukowanych statków stanowiły statki nietowarowe (43,3%), oraz samochodowce (20,0%), natomiast pod względem nośności przeważały kontenerowce (52,7%). Duży udział w ogólnej nośności wyprodukowanych jednostek stanowiły także statki do przewozu samochodów (23,0%).

W 2007 r. polska flota rybacka liczyła 870 jednostek (o 1,2% mniej niż w 2006 r.), o łącznej pojemności brutto (GT) 31,2 tys. (o 1,2% mniej niż w 2006 r.) oraz o mocy 99,2 tys. kW (o 0,6% mniej niż w 2006 r.).

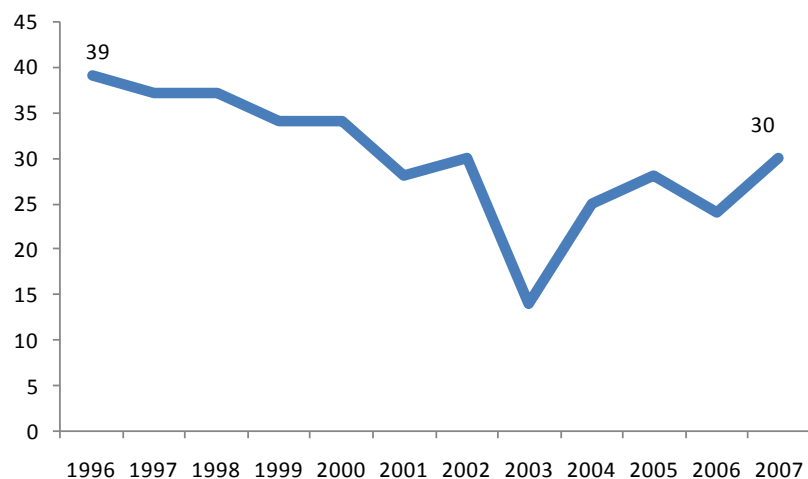
Pomimo nieznacznego spadku liczebności i zmian w strukturze floty rybackiej odnotowano wzrost połowów polskiego rybołówstwa morskiego zarówno na Bałtyku i zalewach, jak również na łowiskach dalekomorskich.

W 2007 r. połowy wyniosły 132,9 tys. ton, w tym 80,8% pochodziło z łowisk bałtyckich.

W 2007 r. nie dokonywano skupu ryb na łowiskach dalekomorskich.

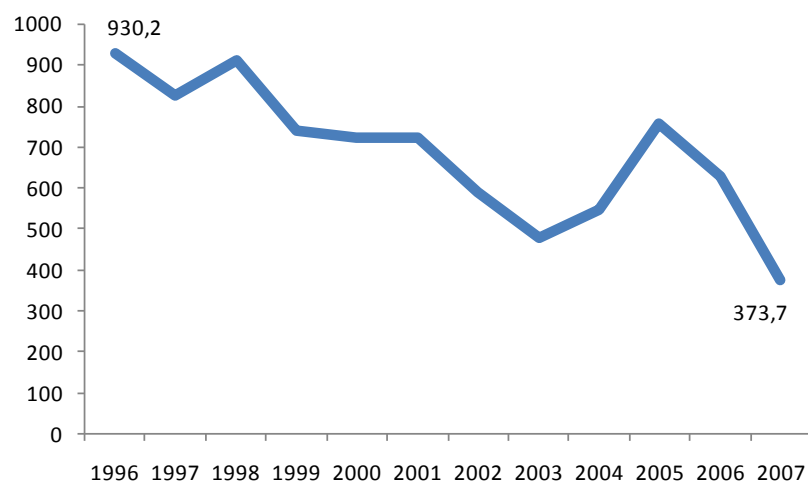
W całkowitej liczbie jednostek zamówionych w polskich stocznich największy udział stanowiły kontenerowce (40,6%) oraz statki nietowarowe (29,0%). Pod względem nośności wśród zamówionych statków dominowały kontenerowce (69,2%).

Rysunek 12. Liczba wyprodukowanych statków w latach 1996-2007



Źródło: dane GUS

Rysunek 13. Nośność (DWT) w tys. ton statków wyprodukowanych w latach 1996-2007



Źródło: dane GUS

4. Rybołówstwo morskie

W 2007 r. flota rybacka liczyła 870 jednostek, tj. o 1,2% mniej niż w 2006 r., o łącznej pojemności brutto (GT) 31,2 tys., tj. o 1,2% mniej niż w 2006 r. oraz o mocy 99,2 tys. kW (o 0,6% mniej niż w 2006 r.). Do floty rybackiej zaliczono 4 trawlery dalekomorskie, 212 kutrów oraz 654 łodzie rybackie (spadek o 0,5% w stosunku do roku poprzedniego), o łącznej pojemności brutto (GT) 4,1 tys. (wzrost o 2,5%) oraz mocy 31,4kW (wzrost o 2,3%).

W 2007 r. połowy ryb i innych organizmów morskich statkami polskiej floty rybackiej wyniosły 132,9 tys. ton (5,8% więcej niż w poprzednim roku). Większość połowów (80,8%) pochodziła z Bałtyku i zalewów. W strukturze gatunkowej połowów nadal dominowały szproty (45,2% połowów ogółem),

W 2007 r. w polskich stocznich zbudowano 30 statków, tj. o 6 więcej niż w roku poprzednim.

Łączna nośność zbudowanych w 2007 roku statków wyniosła 373,7 tys. ton i była niższa niż w 2006 r. o 40,4%.

W całkowitej liczbie jednostek zamówionych w polskich stocznich największy udział stanowiły kontenerowce (40,6%) oraz statki nietowarowe (29,0%).

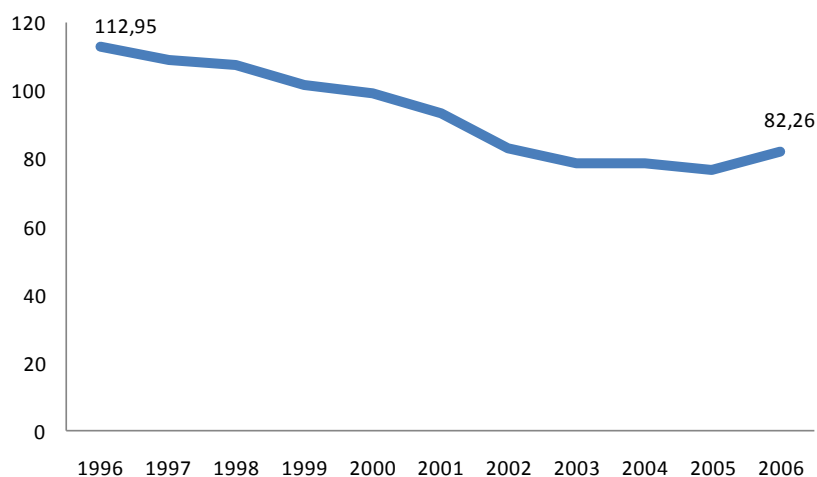
pozyskiwane wyłącznie na Morzu Bałtyckim. W 2007 r. połowy szprota wyniosły 60,1 tys. ton i były wyższe o 7,5% niż w poprzednim roku. Również większość połowów śledzia (87,5%) pozyskano z Bałtyku – 25,2 tys. ton, tj. o 13,8% więcej niż w 2006 roku, co stanowiło 19,0% połowów ogółem. Zmniejszyły się natomiast o 26,1% połowy dorsza, które wyniosły 11,8 tys. ton (8,9% połowów ogółem). Podobnie jak w przypadku szprota i śledzia, 93,0% połowów pochodziło z łowisk bałtyckich. W 2007 roku wzrosły połowy ryb płaskich i wyniosły 12,5 tys. ton (9,2% połowów ogółem). Znaczna część połowów tych ryb - 88,6% - pochodziła z Bałtyku.

Połowy skorupiaków morskich (głównie kryla) w 2007 r. wyniosły 8,1 tys. ton, co stanowiło 6,1% połowów ogółem, (37,9% więcej niż w roku poprzednim). Całość połowów pochodziła z łowisk dalekomorskich, na Oceanie Atlantyckim w rejonie Antarktydy (tzw. Atlantyk antarktyczny).

5. Pracujący

Liczbę pracujących w gospodarce morskiej w latach 1996-2006 przedstawiono na rys. 14. W 2006 roku odnotowano wzrost liczby zatrudnionych w stosunku do roku poprzedniego (z 77,0 tys. do 82,2 tys.), tym niemniej w poprzednich latach liczba pracujących systematycznie malała.

Rysunek 14. Liczba pracujących w gospodarce morskiej w Polsce w latach 1996-2006 (w tys.)



Źródło: dane GUS

5. Aneks tabelaryczny

Tabela 1. Morska flota transportowa w 2007 roku

	Ogółem	Statki pływające pod banderą polską	Statki pływające pod banderą obcą
Ogółem	121	17	104
Statki do przewozu ładunków suchych	95	6	89
Zbiornikowce	13	7	6
Promy	11	2	9
Statki pasażerskie	2	2	–

Źródło: dane GUS

Tabela 2. Morska flota transportowa według wybranych bander w 2007 r.

Wyszczególnienie	Liczba statków	Nośność (DWT) w tys. ton	Pojemność brutto (GT) w tys.
Ogółem	121	2481,5	1836,6
W tym kraj bandery:			
Malta	26	540,8	450,5
Cypr	22	548,2	386,9
Bahamy	17	270	311,8
Polska	17	32,7	52,9
Panama	13	195,8	132,5
Liberia	13	372,4	238,7
Vanuatu	7	454,8	257,2

Źródło: dane GUS

Tabela 3. Produkcja i szacunkowy portfel zamówień w polskich stoczniach¹ w 2007 r.

WYSZCZEGÓLNIENIE		Liczba statków	Nośność (DWT) w tonach
a – produkcja			
b – szacunkowy portfel zamówień			
OGÓŁEM	a	30	373693
	b	86	1555208
Chemikaliowce	a	1	39850
	b	–	–
Drobnicowce/Statki wielozadaniowe	a	–	–
	b	2	47400
Gazowce LPG i LNG	a	–	–
	b	5	135640
Kontenerowce	a	5	197107
	b	35	1076500
Promy	a	2	520
	b	5	2550
Ro-ro	a	3	40000
	b	6	86800
Samochodowce	a	6	86320
	b	8	168000
Statki nietowarowe	a	13	9896
	b	25	38318

Źródło: dane GUS

¹ Statki o GT 100 i więcej

Tabela 4. Obroty ładunkowe w portach morskich według grup ładunków i portów w 2007 r.

Porty	Ogółem	Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
Ogółem	60049,1	21200,7	17510,3	9571,8	9152,8	2384,3
Węgiel i koks	6930,4	1895	675,8	2014,6	2307,8	9,4
Rudy	1187,9	30,7	–	525,2	560,9	71,1
Zboże	3803,4	774,1	1457,5	1451,8	64,6	–
Drewno	122	–	37,9	65,2	–	–
Ropa i przetwory naftowe	14677,6	12435,7	1224,4	301,8	715,7	–
Inne masowe	12022,8	3417,6	3333,7	2696,2	202,6	2303,8
Drobniaca	21305	2647,6	10781	2517	5301,2	–

Źródło: dane GUS

Tabela 5. Kontenery w międzynarodowym obrocie morskim w 2007 r.

Porty		Ogółem	
a - szt.; b - TEU		z ładunkami	puste
OGÓŁEM	a	359490	136777
	b	576336	196354
Gdańsk	a	34978	23911
	b	59369	37012
Gdynia	a	295987	105032
	b	473130	146433
Szczecin	a	24750	7162
	b	38512	11541
Świnoujście	a	3775	672
	b	5325	1368

Źródło: dane GUS