



Gospodarka morska w Polsce w latach 2012-2014

The maritime economy in Poland in years 2012-2014



Główny Urząd Statystyczny

Urząd Statystyczny w Szczecinie

STUDIA I ANALIZY

Szczecin 2015



Gospodarka morska w Polsce w latach 2012-2014

The maritime economy in Poland in years 2012-2014



Główny Urząd Statystyczny

Urząd Statystyczny w Szczecinie

STUDIA I ANALIZY

Szczecin 2015

Opracowanie publikacji:

Urząd Statystyczny w Szczecinie, Ośrodek Statystyki Morskiej pod kierunkiem Dominika Rozkruta

Zespół autorski:

Anna Bilska, Mirosława Brzezińska, Jolanta Janik, Aniela Litke, Marzena Rodziewicz,
Dominik Rozkrut, Joanna Urbańska, Monika Żabowska

Prace redakcyjne:

Ewa Kacperczyk, Beata Rzymek

Skład komputerowy i opracowanie graficzne:

Jerzy Karolak

Tłumaczenie:

Katarzyna Kijo, Marzena Rodziewicz

ISSN 2450-0178

Publikacja dostępna na stronie
<http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/>

Przy publikowaniu danych GUS prosimy o podanie źródła



ZAKŁAD WYDAWNICTW STATYSTYCZNYCH, 00-925 WARSZAWA, AL. NIEPODLEGŁOŚCI 208
Informacje w sprawie sprzedaży publikacji - tel.: (22) 608 32 10, 608 38 10
Zam.

Przedmowa

Gospodarka morska wg prawa morskiego ujmowana jest jako działalność podejmowana w środowisku morskim przez rozmaite kategorie podmiotów. Praktyka wskazuje, że podejście sektorowe stopniowo zastępowane jest podejściem zintegrowanym, traktującym jako całość części gospodarki morskiej: działalność portów morskich, rybołówstwo, przemysł stoczniowy, eksploatacja zasobów wszechoceanu, turystyka i rekreacja oraz administracja, szkolnictwo i ratownictwo morskie. Znalazło to wyraz w dokumencie *Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*, przyjętym w 2015 r. Coraz większą uwagę zwraca się na zrównoważony rozwój regionów nadmorskich, który przyczynia się do podniesienia poziomu życia na tych terenach.

Publikacja *Gospodarka morska w Polsce w latach 2012-2014* przedstawia wybrane najważniejsze rodzaje działalności morskiej, na tle tendencji od 2000 r.

Przekazując do rąk Państwa opracowanie *Gospodarka morska w Polsce w latach 2012-2014* pragnę podziękować wszystkim współpracującym osobom i instytucjom, które przyczyniły się do wzbogacenia prezentowanych w niej treści. Będziemy wdzięczni za każdą sugestię dotyczącą zawartości publikacji oraz zakresu prowadzonych badań statystycznych.

Dyrektor
Urzędu Statystycznego
w Szczecinie



dr Dominik Rozkrut

Szczecin, listopad 2015 r.

Foreword

Maritime law defines “maritime economy” as an activity undertaken in the marine environment by various entities. The practice shows that a sectoral approach is being gradually replaced by an integrated approach treating parts of maritime economy, namely, seaports activity, fisheries, shipbuilding and ship repair, exploitation of the world ocean resources, maritime tourism and recreation, administration, education and salvage, as a whole. Such approach is reflected in a document *Maritime Policy of the Republic of Poland until 2020 (with perspective until 2030)* adopted in 2015. Moreover, an increasing attention is being given to sustainable growth in coastal regions which contributes to raising living standards in these areas.

Maritime economy in Poland in 2012-2014 presents the most important selected types of maritime activities compared to tendencies since the year 2000.

Handing over *Maritime economy in Poland in 2012-2014*, I would like to express my gratitude to all co-operating persons and institutions whose contribution enriched contents presented in this publication. I would be grateful for any suggestions concerning contents of the publication as well as the scope of conducted statistical surveys.

Director
of the Statistical Office
in Szczecin



Dominik Rozkrut, Ph.D.

Szczecin, November 2015

Spis treści

Contents

	Strona Page
Przedmowa	3
Foreword	4
Spis treści	5
Contents	
Objaśnienia znaków umownych. Objasnienia skrótów	6
Symbols. Abbreviations	
Skróty nazw państw	7
Abbreviations of country names	
Uwagi metodyczne	9
Methodological notes	19

Działy Chapters

I	Struktura przestrzenno-funkcyjna gospodarki morskiej	Spatial and functional structure of maritime economy	29
II	Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w podmiotach gospodarki morskiej	Entities, employees and remuneration in maritime economy	33
III	Inwestycje i środki trwałe. Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów	Investments, fixed assets. Selected economic rates and ratios on entities	39
IV	Porty morskie	Seaports	47
V	Żegluga morska i przybrzeżna	Maritime and coastal shipping	87
VI	Przemysł stoczniowy	Shipbuilding and shiprepair industry	109
VII	Gospodarka rybna	Fishing economy	113
VIII	Szkolnictwo morskie i nauka	Maritime education and science	123
IX	Przegląd międzynarodowy	International review	131

Objaśnienia znaków umownych

Symbols

Kreska (-)	— zjawisko nie wystąpiło. <i>magnitude zero.</i>
Zero: (0)	— zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,5; <i>magnitude not zero, but less than 0,5 of a unit;</i>
(0,0)	— zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,05. <i>magnitude not zero, but less than 0,05 of a unit.</i>
Kropka (.)	— zupełny brak informacji albo brak informacji wiarygodnych. <i>data not available or not reliable.</i>
Znak x	— wypełnienie pozycji jest niemożliwe lub niecelowe. <i>not applicable.</i>
„W tym” „Of which”	— oznacza, że nie podaje się wszystkich składników sumy. — <i>indicates that not all elementes of the sum are given.</i>
Comma (,)	— <i>used in figures to represent the decimal point.</i>

Objaśnienie skrótów

Abbreviations

tys. <i>thous.</i>	= tysiąc <i>= thousand</i>	DWT	= nośność statku <i>deadweight tonnage</i>
mIn	= milion <i>million</i>	GT	= pojemność statku brutto <i>gross tonnage</i>
mld <i>bn</i>	= miliard <i>= milliard (American billion)</i>	CGT	= skompensowana pojemność statku <i>compensated gross tonnage</i>
zł <i>zl</i>	= złoty <i>= zloty</i>	NT	= pojemność statku netto <i>net tonnage</i>
kg	= kilogram <i>kilogram</i>	TEU	= jednostka standardowa, odpowiadająca pojemności 20-stopowego kontenera ISO <i>twenty-foot equivalent unit</i>
t	= tona <i>tonne</i>	kW	= kilowat <i>kilowatt</i>
cd. <i>cont.</i>	= ciąg dalszy <i>= continued</i>	EUROSTAT <i>EUROSTAT</i>	= Urząd Statystyczny Unii Europejskiej <i>= Statistical Office of the European Communities</i>
dok. <i>cont.</i>	= dokończenie <i>= continued</i>	UE <i>EU</i>	= Unia Europejska <i>= European Union</i>
tabl.	= tablica <i>table</i>	OECD	= Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju <i>Organization for Economic Cooperation and Development</i>

Skróty nazw państw

Abbreviations of country names

BE	Belgia	<i>Belgium</i>
BG	Bułgaria	<i>Bulgaria</i>
HR	Chorwacja	<i>Croatia</i>
CY	Cypr	<i>Cyprus</i>
DK	Dania	<i>Denmark</i>
EE	Estonia	<i>Estonia</i>
FI	Finlandia	<i>Finland</i>
FR	Francja	<i>France</i>
EL	Grecja	<i>Greece</i>
ES	Hiszpania	<i>Spain</i>
NL	Holandia	<i>Netherlands</i>
IE	Irlandia	<i>Ireland</i>
LT	Litwa	<i>Lithuania</i>
LV	Łotwa	<i>Latvia</i>
MT	Malta	<i>Malta</i>
DE	Niemcy	<i>Germany</i>
NO	Norwegia	<i>Norway</i>
PL	Polska	<i>Poland</i>
PT	Portugalia	<i>Portugal</i>
RU	Rosja	<i>Russia</i>
SI	Słowenia	<i>Slovenia</i>
SE	Szwecja	<i>Sweden</i>
TR	Turcja	<i>Turkey</i>
UK	Wielka Brytania	<i>United Kingdom</i>
IT	Włochy	<i>Italy</i>

Uwagi metodyczne

Methodological notes

Uwagi metodyczne

1. Za podmioty gospodarki narodowej przyjmuje się jednostki prawne, tj. osoby prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą.
2. Dane o podmiotach według wybranych rodzajów działalności dotyczą podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w systemie REGON (na koniec danego roku), których wyboru dokonano na podstawie przeważającego rodzaju działalności zgodnego z Polską Klasyfikacją Działalności 2007. W niektórych przypadkach, dla lepszego zobrazowania rodzajów działalności występujących w gospodarce morskiej, wprowadzono bardziej szczegółowy podział. Do poszczególnych grupowań według rodzajów działalności przyjęto:

Nazwa rodzaju działalności	Nazwa grupy, klasy lub podklasy PKD 2007
Przeładunek, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich – usługowe przedsiębiorstwa przeładunkowo – składowe, których podstawową działalnością jest przeładunek ładunków w portach morskich.	Przeładunek towarów (52.24); Magazynowanie i przechowywanie towarów (52.10).
Pozostała działalność wspomagająca transport morski – nawigacja, pilotaż, ratownictwo, roboty czerpalne i podwodne, usługi portowe i morskie, holowanie, cumowanie i inne.	Działalność usługowa wspomagająca transport morski (52.22).
Działalność morskich agencji transportowych – agencje celne, morskie agencje, maklerstwo, doradztwo morskie, ekspertyzy morskie, ekspertyzy dotyczące rozmieszczania i zabezpieczania ładunku na statku, kontrola ładunku, spedycja morska i inne.	Działalność morskich agencji transportowych (52.29).
Zarządy portów morskich	Działalność usługowa wspomagająca transport morski (52.22); Wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi (68.20); Zarządzanie nieruchomościami wykonywane na zlecenie (68.32).
Morski i przybrzeżny transport wodny	Transport morski i przybrzeżny pasażerski (50.10); Transport morski i przybrzeżny towarów (50.20).
Produkcja i naprawa statków i łodzi – budowa i naprawy jednostek pływających, które spełniają warunki pozwalające na pływanie po pełnym morzu i wodach z nim połączonych.	Produkcja statków i konstrukcji pływających (30.11); Produkcja łodzi wycieczkowych i sportowych (30.12); Naprawa i konserwacja statków i łodzi (33.15).
Rybołówstwo w wodach morskich	Rybołówstwo w wodach morskich (03.11).
Przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa	Przetwarzanie i konserwowanie ryb, skorupiaków i mięczaków (10.20); Wytwarzanie gotowych posiłków i dań (10.85).

Nazwa rodzaju działalności	Nazwa grupy, klasy lub podklasy PKD 2007
<p>Sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków – podmioty, które zajmują się głównie sprzedażą ryb.</p>	<p>Sprzedaż hurtowa pozostałej żywności włączając ryby, skorupiak i mięczaki (46.38); Sprzedaż hurtowa niewyspecjalizowana żywności, napojów i wyrobów tytoniowych (46.39); Sprzedaż detaliczna w niewyspecjalizowanych sklepach z przewagą żywności, napojów i wyrobów tytoniowych (47.11); Sprzedaż detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków prowadzona w wyspecjalizowanych sklepach (47.23).</p>
<p>Prace badawczo-rozwojowe i edukacja morską, jednostki naukowo-badawcze, które pracują głównie na rzecz gospodarki morskiej (Morski Instytut Rybacki w Gdyni, Ośrodek Badawczo – Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej w Gdyni, Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku, Polska Akademia Nauk Instytut Oceanologii w Sopocie, Instytut Morski w Gdańsku, Polska Akademia Nauk Instytut Budownictwa Wodnego w Gdańsku) oraz szkoły, które szkolą głównie na potrzeby gospodarki morskiej (i zespoły szkół).</p>	<p>Badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie pozostałych nauk przyrodniczych i technicznych (72.19); Badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk społecznych i humanistycznych (72.20); Gimnazja i szkoły ponadgimnazjalne, z wyłączeniem szkół policealnych (85.3); Szkoły policealne oraz wyższe (85.4); Pozaszkolne formy edukacji, gdzie indziej nie sklasyfikowane (85.59); Działalność wspomagająca edukację (85.60).</p>
<p>Urzędy morskie</p>	<p>Kierowanie w zakresie efektywności gospodarowania (84.13).</p>
<p>Pozostałe rodzaje działalności – wydobywanie ropy naftowej z morza, budowa obiektów inżynierii wodnej dla gospodarki morskiej, działalność w zakresie architektury, inżynierii dla gospodarki morskiej, wynajem środków transportu wodnego, doradztwo, badania i analizy techniczne, rekrutacja pracowników i inne rodzaje działalności na rzecz gospodarki morskiej.</p>	<p>Różne klasy PKD.</p>
<p>3. Dane o pracujących dotyczą osób wykonujących pracę przynoszącą im zarobek (w formie wynagrodzenia za pracę) lub dochód. Do pracujących zaliczono osoby wykonujące pracę w Polsce lub za granicą na rzecz jednostek, w których zostały zatrudnione, niezależnie od czasu trwania tego zatrudnienia. Nie zaliczono osób skreślonych tymczasowo z ewidencji, z którymi nie rozwiązano umowy o pracę, tj. korzystających z urlopów bezpłatnych lub wychowawczych powyżej 3 miesięcy, pracujących na umowę zlecenie oraz osób zatrudnionych na umowę o pracę w celu przygotowania zawodowego.</p>	
<p>4. Do pracujących zaliczono:</p> <ul style="list-style-type: none"> – osoby zatrudnione na podstawie stosunku pracy (umowy o pracę, powołania, mianowania lub wyboru lub stosunku służbowego), – pracodawców i pracujących na własny rachunek, a mianowicie właścicieli i współwłaścicieli (łącznie z pomagającymi członkami ich rodzin; z wyłączeniem wspólników spółek, którzy nie pracują w spółce) podmiotów prowadzących działalność gospodarczą, – osoby wykonujące pracę nakładczą, 	

- agentów pracujących na podstawie umów agencyjnych i umów na warunkach zlecenia (łącznie z pomagającymi członkami ich rodzin oraz osobami zatrudnionymi przez agentów).
5. Dane o pracujących obejmują osoby pełnozatrudnione i niepełnozatrudnione w głównym miejscu pracy.
- Pracownicy pełnozatrudnieni są to osoby, które pracują w pełnym wymiarze czasu pracy obowiązującym w danym zakładzie pracy lub na stanowisku pracy, w tym również osoby, które zgodnie z obowiązującymi przepisami pracują w skróconym czasie pracy, np. z tytułu warunków szkodliwych dla zdrowia lub w przedłużonym czasie pracy (np. dozorczy mienia).
- Pracownicy niepełnozatrudnieni są to osoby, które zgodnie z zawartą umową, pracują stale w niepełnym wymiarze czasu pracy obowiązującym w danym zakładzie lub na danym stanowisku pracy. Niepełnozatrudnieni w głównym miejscu pracy są to osoby, które złożyły w zakładzie pracy oświadczenia stwierdzające, że dany zakład jest ich głównym miejscem pracy.
6. Informacje o pracujących według stanu w dniu 31 XII dotyczą pracowników pełnozatrudnionych (łącznie z sezonowymi i zatrudnionymi dorywczo) oraz pracowników niepełnozatrudnionych w głównym miejscu pracy bez przeliczenia na pełnozatrudnionych.
7. Informacje o przeciętnym zatrudnieniu w gospodarce morskiej dotyczą pracowników pełnozatrudnionych oraz niepełnozatrudnionych w przeliczeniu na pełne etaty, bez osób zatrudnionych poza granicami kraju.
8. Dane o wynagrodzeniach zaprezentowano w ujęciu brutto, tj. łącznie z zaliczkami na poczet podatku dochodowego od osób fizycznych i łącznie ze składkami na ubezpieczenie emerytalne, rentowe i chorobowe opłacanymi przez ubezpieczonych pracowników.
9. Dane o przeciętnym wynagrodzeniu miesięcznym dotyczą pracowników najemnych, tj. osób zatrudnionych na podstawie stosunku pracy (umowa o pracę, powołanie, mianowanie lub wybór) i obejmują pracowników pełnozatrudnionych oraz niepełnozatrudnionych w przeliczeniu na pełne etaty.
10. Nakłady inwestycyjne są to nakłady finansowe lub rzeczowe, których celem jest stworzenie nowych środków trwałych lub ulepszenie (przebudowa, rozbudowa, rekonstrukcja lub modernizacja) istniejących obiektów majątku trwałego, a także nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji. Nakłady inwestycyjne dzielą się na nakłady na środki trwałe oraz pozostałe nakłady.
- Nakłady na środki trwałe są to nakłady na:
- budynki i budowle (obejmują budynki i lokale oraz obiekty inżynierii lądowej i wodnej), w tym m.in. roboty budowlano-montażowe, dokumentacje projektowo-kosztorysowe,
 - maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia (łącznie z przyrządami, ruchomościami i wyposażeniem),
 - środki transportu,
 - inne, tj.: melioracje szczegółowe, koszty ponoszone przy nabyciu gruntów i używanych środków trwałych, inwentarz żywy (stado podstawowe) i zasadzenia wieloletnie, a ponadto odsetki od kredytów i pożyczek inwestycyjnych za okres realizacji inwestycji (z wyjątkiem odsetek nieuwzględnionych w wartości nakładów na środki trwałe przez podmioty stosujące Międzynarodowe Standardy Rachunkowości – MSR, wprowadzone od 1 I 2005 r.).
- Pozostałe nakłady są to nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji oraz inne koszty związane z realizacją inwestycji. Nakłady te nie zwiększają wartości środków trwałych.
11. Do środków trwałych zalicza się kompletne i nadające się do użytku składniki majątkowe o przewidywanym okresie używania dłuższym niż rok, w tym również drogi publiczne, ulice i place łącznie z pobocznymi i podbudową, uzbrojenie terenu, zasadzenia wieloletnie, melioracje, budowle wodne, grunty, inwentarz żywy (stado podstawowe) oraz od 1 I 2002 r. spółdzielcze własnościowe prawo do lokalu mieszkalnego i spółdzielcze prawo do lokalu niemieszkalnego (użytkowego).

Dane o środkach trwałych nie obejmują wartości gruntów, uznanych od 1 I 1991 r. za środki trwałe zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 12 XII 1990 r. (Dz. U. Nr 90, poz. 529) oraz prawa użytkowania wieczystego gruntu, uznanego od 1 I 2002 r. za środki trwałe zgodnie z ustawą o rachunkowości z dnia 29 IX 1994 r. (jednolity tekst Dz. U. 2013, poz. 330, z późniejszymi zmianami).

12. Wartość brutto środków trwałych jest to wartość równa nakładom poniesionym na ich zakup lub wytworzenie, bez potrącenia wartości zużycia (umorzenia).
13. Wartość zużycia środków trwałych odpowiada wielkości odpisów amortyzacyjnych (umorzeniowych) dokonanych od chwili oddania środków trwałych do eksploatacji.
14. Stopień zużycia określa stosunek procentowy wartości zużycia środków trwałych do wartości brutto środków trwałych.
15. Dane o nakładach inwestycyjnych oraz środkach trwałych dotyczą podmiotów gospodarki morskiej prowadzących działalność gospodarczą, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
16. Wyniki finansowe podmiotów gospodarki morskiej i obliczone relacje ekonomiczne prezentuje się w dostosowaniu do nowelizacji ustawy z dnia 29 XI 1994 r. o rachunkowości (tekst jednolity Dz. U. 2013, poz. 330, z późniejszymi zmianami).

Dane w zakresie gospodarki finansowej przedsiębiorstw obejmują podmioty gospodarcze prowadzące księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.

Wybrane wskaźniki ekonomiczne dotyczą:

- wskaźnik poziomu kosztów z całokształtu działalności jest to relacja kosztów uzyskania przychodów z całokształtu działalności do przychodów z całokształtu działalności, wyrażona w procentach,
 - wskaźnik rentowności obrotu brutto jest to relacja wyniku finansowego brutto (zysku lub straty brutto) do przychodów z całokształtu działalności, wyrażona w procentach,
 - wskaźnik rentowności obrotu netto jest to relacja wyniku finansowego netto (zysku lub straty netto) do przychodów z całokształtu działalności, wyrażona w procentach,
 - wskaźnik płynności finansowej I stopnia jest to relacja inwestycji krótkoterminowych do zobowiązań krótkoterminowych (bez funduszy specjalnych), wyrażona w procentach,
 - wskaźnik płynności finansowej II stopnia jest to relacja inwestycji krótkoterminowych i należności krótkoterminowych do zobowiązań krótkoterminowych, bez funduszy specjalnych, wyrażona w procentach.
17. Aktywa obrotowe obejmują: zapasy, należności krótkoterminowe, inwestycje krótkoterminowe (środki pieniężne i krótkoterminowe papiery wartościowe) i krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe.
Należności z tytułu dostaw i usług są zaliczane do należności krótkoterminowych (bez względu na okres wymagalności zapłaty).
 18. Obroty ładunkowe w portach morskich jest to łączna ilość masy ładunkowej przemieszczonej przez porty w danym okresie czasu. Tablice przedstawiające obroty ładunkowe w portach morskich obejmują dane o obrotach ładunkowych będących wynikiem działalności zarówno portowych usługowych przedsiębiorstw przeładunkowo-składowych, jak i firm przemysłowo-handlowych zlokalizowanych na terenie portu i przeładujących głównie własne produkty lub zakupione przez siebie towary.
 19. Informacje o obrotach ładunkowych w latach 2000-2004 zostały opracowane w oparciu o dane zarządów portów morskich oraz podmiotów gospodarczych dokonujących przeładunków w portach morskich. Obejmują międzynarodowy obrót morski oraz obrót wewnątrz krajowy.

Zgodnie ze stosowaną dla tych lat metodologią badań, waga towarów wykazana jest razem z wagą opakowań i jednostek transportujących (kontenerów i jednostek tocznych).

Przez międzynarodowy obrót morski rozumie się łączną ilość ładunków, będących przedmiotem międzynarodowej wymiany handlowej, przemieszczonych przez port. Są to ładunki wyładowane ze statków oraz załadowane na statki zarówno w związku z polskim handlem zagranicznym, jak i tranzytem. Do międzynarodowego obrotu morskiego zaliczono również bunkier (paliwo) dostarczony na statki transportowe, obsługujące międzynarodową wymianę handlową.

Obrót wewnątrz krajowy obejmuje:

- krajowy obrót morski (kabotaż) – tj. ładunki przewożone drogą morską w obrocie pomiędzy polskimi portami morskimi,
- krajowy obrót lądowy – ładunki pochodzące od krajowego nadawcy i przeznaczone dla krajowego odbiorcy, np. węgiel ze Śląska przeładowany w porcie Szczecin, przeznaczony dla odbiorcy w Gryfinie,
- ryby złowione przez podmioty rybołówstwa morskiego (jeżeli w momencie wyładowywania w porcie ryby te nie są przedmiotem międzynarodowej wymiany handlowej),
- bunkier załadowany na statki inne niż obsługujące międzynarodowy obrót morski (np. bunkier dla polskich statków rybackich lub statków kursujących w ruchu kabotażowym).

20. Dane dotyczące obrotów ładunkowych, ruchu pasażerów i statków w latach 2005-2014 pochodzą od przedstawicieli statków zawijających do portów morskich i są pozyskiwane za pośrednictwem urzędów morskich – kapitanatów i bosmanatów portów morskich w zakresie zgodnym z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/42/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską, Dz. U. WE L 141 z 6 V 2009 r. (wcześniej - Dyrektywa 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r.). Metodologia tego badania (wprowadzonego wraz z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej i odpowiadającego wymogom Eurostatu) różni się od metodologii badań wcześniejszych.
21. Informacje o obrotach ładunkowych w latach 2005-2014 obejmują międzynarodowy oraz krajowy obrót morski. Obroty ładunkowe dla tych lat wykazywane są według wagi towaru wraz z bezpośrednim opakowaniem, lecz bez wagi własnej jednostek transportujących (kontenerów i jednostek tocznych).
22. Ładunki drobnicowe – 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.
23. 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), długość 10, 20, 30 lub 40 stóp. (Standardy ISO – Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej).
24. Kategoria ładunkowa „kontenery” obejmuje tylko tzw. kontenery duże, tzn. o długości 20 stóp lub większe. Kontenery mniejsze (krótsze niż 20 stóp) zaliczane są do pozostałych ładunków drobnicowych.
25. TEU – jednostka standardowa odpowiadająca pojemności 20-stopowego kontenera ISO (1 TEU = 1 kontener 20-stopowy ISO), służąca do przeliczania kontenerów o różnej długości oraz do opisywania i porównywania statków lub terminali kontenerowych.
26. Ładunki toczne/ro-ro – ładunki drobnicowe przeładowywane systemem roll-on, roll-off, np. samochody ciężarowe z ładunkiem lub bez, wagony z ładunkiem lub bez, ładunki na roll-trailerach (podwoziach niskich).

27. 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 były kontenery załadowywane/wyładowywane na roll-trailerach – podwoziach niskich – wykazywane w latach 2005-2009 jako kontenery, a nie jako podwozia niskie – roll-trailery).
28. Ładunki tranzytowe są to ładunki pochodzące od nadawcy zagranicznego, dowieszone do polskiego portu morskiego i przeznaczone dla odbiorcy zagranicznego. Obrót ładunków tranzytowych jest częścią międzynarodowego obrotu morskiego.

Tranzyt morsko-ładowy obejmuje ładunki tranzytowe, które zostały dowieszone do portu drogą morską z przeznaczeniem do dalszego transportu drogą lądową. Tranzyt lądowo-morski obejmuje ładunki tranzytowe, które zostały dowieszone do portu drogą lądową z przeznaczeniem do dalszego transportu drogą morską. Tranzyt morski obejmuje ładunki tranzytowe, które zostały dowieszone do portu drogą morską i w sposób pośredni lub bezpośredni przeładowane na inny statek z przeznaczeniem do dalszego transportu również drogą morską.

29. Dla zaprezentowania roli portów morskich w obsłudze towarów polskiego handlu zagranicznego na tle innych rodzajów transportu, w opracowaniu wykorzystano dane z systemu statystyki handlu zagranicznego.

Informacje z badania handlu zagranicznego zawierają dane o kraju pochodzenia i przeznaczenia towaru.

Rodzaj transportu dla towarów polskiego handlu zagranicznego ustalono w oparciu o informacje o czynnym środku transportu na granicy. Dane o polskim handlu zagranicznym nie zawierają pełnych danych o rodzajach transportu. W statystyce obrotów z krajami UE jedynie największe pod względem wartości obrotów podmioty objęte obowiązkiem sprawozdawczym zobowiązane są do podawania informacji o środku transportu. Podmiotami zobowiązanymi nie są wyłącznie podmioty krajowe. Istnieje duża grupa podmiotów zagranicznych, które są zaliczane do polskiego handlu zagranicznego. Waga podana jest bez wagi opakowań i bez wagi jednostek transportujących. Obroty w milionach złotych podane są w cenach bieżących.

30. Dane o ruchu pasażerów w portach morskich dotyczą pasażerów, dla których dany port jest portem początkowym lub docelowym ich morskiej podróży. Dane nie obejmują pasażerów, którzy znajdowali się na statku cumującym w danym porcie, ale którzy nie opuścili pokładu tego statku (nie zakończyli lub nie rozpoczęli podróży morskiej).
31. Od 2010 r. badanie portów morskich zostało rozszerzone o informacje o pasażerach wycieczkowców, tj. o pasażerach schodzących z wycieczkowca w celu zobaczenia atrakcji w porcie morskim lub okolicy (przy zachowaniu miejsca na statku) i następnie wracających na ten statek oraz o dane o obrotach ładunkowych w portach morskich według grup towarowych.
32. Dane o ruchu statków w portach morskich obejmują:

- transportowe statki towarowe, do których zalicza się również barki pełnomorskie,
- transportowe statki pasażerskie.

Nie uwzględniają natomiast:

- statków nie spełniających funkcji transportowych (np. statków szkolnych, holowników, lodołamaczy, statków nowo zbudowanych wychodzących w morze na próby),
- statków, dla których transport ładunków nie jest świadczeniem odpłatnej usługi przewozowej (np. statków rybackich, zaopatrzeniowych).

Dane o ruchu statków dla lat 2000-2004 obejmują tylko międzynarodowy ruch statków. Dla 2000 r. Police i Stepnica ujęto łącznie z danymi dot. portu Szczecin.

Dane o ruchu statków dla lat 2005-2014 dotyczą statków transportowych lub pełniących funkcję

transportową; zasadniczo nie obejmują statków o pojemności brutto (GT) poniżej 100 (nie uwzględnia się również ładunków ani pasażerów przewożonych tymi statkami).

33. Pojemność brutto (GT – ang. gross tonnage) – jest to miara całkowitej pojemności zamkniętych pomieszczeń statku wewnątrz kadłuba i nadbudówek.
34. Pojemność netto (NT – ang. net tonnage) – jest to miara pojemności użytkowej statku, tj. zamkniętych pomieszczeń przystosowanych do przewozu ładunków (w tym pasażerów), które zostały włączone do pojemności brutto.
35. Nośność (DWT – ang. deadweight tonnage) – to ciężar, jaki może statek przyjąć zanurzając się do letniej linii ładunkowej w wodzie morskiej. Oznacza różnicę w tonach pomiędzy wypornością statku do linii ładunkowej letniej w wodzie o ciężarze właściwym 1,025 oraz całkowitą wagą statku, tj. wypornością statku w tonach bez ładunku, paliwa, oleju do smarowania, balastu, świeżej wody i wody pitnej w zbiornikach, przedmiotów użytkowych, jak również pasażerów, załogi i ich dobytku.
36. Dane o morskiej flocie transportowej dotyczą statków o polskiej własności i współwłasności bez względu na podnoszoną banderę.
37. Dane o przewozach żeglugą morską obejmują przewozy ładunków i pasażerów wykonane w rejsach żeglugą międzynarodową, zakończonych w roku sprawozdawczym, statkami własnymi i statkami dzierżawionymi pływającymi pod banderą polską lub obcą armatorów lub operatorów polskich.
38. Do przewozów wykonanych 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.
39. Do przewozów wykonanych w żegludze nieregularnej zalicza się przewozy wykonane statkami towarowymi żeglugi nieregularnej, tj. statkami kursującymi bez ogłoszonego rozkładu podróży i kierowanymi zgodnie z aktualnymi potrzebami przewozowymi.
40. Żegluga bliskiego zasięgu obejmuje przewozy w zasięgu bałtyckim i europejskim, natomiast żegluga dalekiego zasięgu obejmuje przewozy w zasięgu oceanicznym;
 - do przewozów w zasięgu bałtyckim zaliczono przewozy wykonane statkami kursującymi na trasach obejmujących porty Morza Bałtyckiego aż do linii Kristiansand (Norwegia) – Skagen (Dania),
 - do przewozów w zasięgu europejskim zaliczono przewozy wykonane 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 zaliczono przewozy wykonane statkami kursującymi na trasach wykraczających poza zasięg bałtycki i europejski.
41. Za ładunki polskiego handlu zagranicznego w gestii własnej uważa się ładunki będące w gestii przewozowej polskich eksporterów względnie importerów, w gestii obcej uważa się ładunki będące w gestii przewozowej obcych eksporterów względnie importerów.
42. Dane o przewozach żeglugą morską przybrzeżną dotyczą przewozów pasażerów wykonanych w rejsach żeglugą krajową i przybrzeżną, zakończonych w roku sprawozdawczym, statkami własnymi i statkami dzierżawionymi pływającymi pod banderą polską lub obcą armatorów lub operatorów polskich.
43. Dane o produkcji i portfelu zamówień na statki dotyczą morskich statków handlowych o pojemności brutto (GT) 100 i więcej.
44. Dane o produkcji i stanie portfela zamówień na statki oraz dane o remontach i stanie portfela zamówień na remonty statków (zgodnie z metodologią OECD) nie obejmują okrętów wojennych.
45. Dane o produkcji statków, o stanie portfela zamówień oraz dane o remontach statków i o stanie portfela na remonty statków uzyskano z Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.

46. Morskim statkiem handlowym jest statek przeznaczony lub używany do prowadzenia działalności gospodarczej, a w szczególności do: przewozu ładunków lub pasażerów, rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza, holowania, ratownictwa morskiego, wydobywania mienia zatopionego w morzu, pozyskiwania zasobów mineralnych dna morza oraz zasobów znajdujących się pod nim.
47. Zgodnie z obowiązującą ustawą z 19 grudnia 2014 r o rybołówstwie morskim (Dz.U., poz. 222 z dnia 17 lutego 2015 r.), pod pojęciem rybołówstwa morskiego rozumie się rybołówstwo komercyjne, rekreacyjne, połów w celu badań naukowych lub prac rozwojowych albo kształcenia, a także zarybianie oraz chów, hodowlę organizmów morskich oraz wprowadzanie lub przenoszenie gatunków obcych na morskich obszarach Rzeczypospolitej Polskiej. Ustawa ta reguluje kompleksowo problemy akwakultury, wymogi dla statków rybackich i armatorów, wykonując w ten sposób zalecenia rozporządzeń unijnych.
48. Dane dotyczące floty rybackiej, połowów ryb i innych organizmów morskich uzyskano z Morskiego Instytutu Rybackiego z Gdyni – Państwowego Instytutu Badawczego.
49. Trawlerem dalekomorskim jest statek rybacki przystosowany do połowu ryb dennych za pomocą włoków dennych i pelagicznych ciągniętych za statkiem.
50. Kutrem rybackim jest statek rybacki posiadający pokład ciągły, którego długość całkowita wynosi ponad 15 m i nie więcej niż 30 m, a moc napędu głównego nie przekracza 611 kW.
51. Łodzią rybacką jest statek rybacki o długości do 15 m.
52. Stan floty dalekomorskiej, kutrowej i łodziowej zaprezentowany jest zgodnie z aktualnie obowiązującą klasyfikacją stosowaną w opracowaniach Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni – Państwowego Instytutu Badawczego.
53. Do ryb zalewowych zaliczono: ciosy, karasie, krąpie, leszcze, liny, miętusy, okonie, płocie, pstrągi tęczowe, rozpióry, sandacze, sieje, stynki, szczupaki i węgorzyce. Nie ujęto tutaj występujących zarówno w morzu, jak i w morskich wodach wewnętrznych (Zalewach Wiślanym i Szczecińskim) węgorzy, łososi, troci i storni – wliczono je do ryb morskich. Do innych ryb morskich zaliczono m.in.: atuny, barakudy, molwy niebieskie, dobijaki, kielce, motelnice, pałasze czarne, witlinki, talizmany, tuńczykowate, zębacz i żółciki. Polskie połowy bezkręgowców dotyczą kalmarów, krewetek i kryla. Do grupy ryb płaskich zaliczono przedstawicieli gatunków z rodziny Pleuronectidae (flądrowate), czyli: gładzice, halibuty, stornie, turboty. Połowy halibuta nie dotyczą akwenu Morza Bałtyckiego.
54. Informacje dotyczące importu i eksportu ryb uzyskano na podstawie deklaracji INTRASTAT zgodnie ze Scaloną Nomenklaturą Towarową Handlu Zagranicznego CN. Od 1 stycznia 2006 r. dane te są uzupełniane o informacje dotyczące kupna/ sprzedaży „ryb z burty”, zbierane przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Departament Rybołówstwa - Centrum Monitorowania Rybołówstwa.
55. Działalność badawcza i rozwojowa (badania naukowe i prace rozwojowe, w skrócie B+R) są to systematycznie prowadzone prace twórcze, podjęte dla zwiększenia zasobu wiedzy, w tym wiedzy o człowieku, kulturze i społeczeństwie, jak również dla znalezienia nowych zastosowań dla tej wiedzy.
56. Nakłady na działalność badawczo-rozwojową obejmują:
- nakłady wewnętrzne, ujmujące wartość prac badawczych i rozwojowych danej jednostki wykonanych przez własne zaplecze badawcze, niezależnie od źródeł ich finansowania; do nakładów wewnętrznych zalicza się nakłady bieżące poniesione na badania podstawowe, stosowane, przemysłowe i prace rozwojowe oraz nakłady inwestycyjne na środki trwałe związane z działalnością B+R;
 - nakłady zewnętrzne, ujmujące wartość prac badawczych i rozwojowych w danej jednostce nabytych od innych jednostek (krajowych i zagranicznych).

57. W przypadku informacji dotyczących UE korzystano z bazy danych Eurostatu New Cronos oraz publikacji Baltic Port List Uniwersytetu w Turku (edycje z lat 2006-2013). Dane o portach nadbałtyckich Rosji pozyskiwane były ze stron internetowych (www.pasp.ru) i obejmowały one lata 2000-2005. Dane za kolejne lata pochodzą z wcześniej wspomnianej publikacji Uniwersytetu w Turku. W zakresie danych o portach basenu Morza Bałtyckiego (BSR), w przypadku Niemiec, Danii i Szwecji (bałtyckich członków UE) uwzględniono wyłącznie porty zlokalizowane na linii brzegowej Bałtyku. Duńskie porty bałtyckie zostały zaprezentowane na podstawie publikacji Baltic Ports List z Uniwersytetu w Turku (edycje z lat 2006-2013). Może mieć to wpływ na porównywalność danych z opracowaniami, gdzie wszystkie porty Danii były zaliczone do Basenu Morza Bałtyckiego.
58. W niniejszej publikacji uwzględniono również zagadnienie żeglugi bliskiego zasięgu, która odgrywa istotną rolę w polityce morskiej Unii Europejskiej. Żegluga bliskiego zasięgu (SSS) to transport morski ładunków na względnie krótką odległość, w odróżnieniu od międzykontynentalnej żeglugi dalekomorskiej. W kontekście statystyki transportu Unii Europejskiej żegluga bliskiego zasięgu definiowana jest jako przewóz ładunków drogą morską pomiędzy portami krajów członkowskich UE (niekiedy włącznie z krajami kandydującymi i EFTA) a portami zlokalizowanymi w geograficznych granicach Europy, na Morzu Śródziemnym i Czarnym, tzn. portami krajów:
- członkowskich UE,
 - EOG (Islandia i Norwegia),
 - krajów kandydujących na koniec 2013 r. (Czarnogóra, Turcja),
 - rejonu Morza Bałtyckiego (Rosja),
 - rejonu Morza Śródziemnego (Albania, Algieria, Bośnia i Hercegowina, Egipt, Izrael, Liban, Libia, Maroko, Okupowane Terytorium Palestyny, Syria, Tunezja),
 - rejonu Morza Czarnego (Gruzja, Mołdowa, Rosja i Ukraina).
- Definicja ta oparta jest na Komunikacie COM (1999) 317, wersja ostateczna czerwiec 1999 r., o rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu w Europie.
59. Zakres informacji dotyczących światowej gospodarki morskiej wynika z dostępności międzynarodowych danych statystycznych o gospodarce morskiej, gdzie korzystano z publikacji *Lloyd's Register of Shipping* i UNCTAD. Źródła danych podano pod tablicami.
60. Według definicji Eurostatu i Komisji Europejskiej¹ port główny to port statystyczny, który osiągnął poziom ruchu pasażerskiego nie mniej niż 200000 rocznie, albo odnotował obroty powyżej 1 miliona ton ładunków.
61. Dane o światowej morskiej flocie handlowej obejmują statki transportowe (towarowe i pasażerskie) i pozatransportowe (m.in. pomocnicze, rybackie). W tablicach dotyczących floty oraz złomowania i utraty statków ujęte są statki z własnym napędem o pojemności brutto (GT) powyżej 100. Dane dotyczące światowej produkcji statków obejmują wszystkie rodzaje statków handlowych o napędzie własnym i pojemności brutto (GT) 100 i więcej.
62. Prezentacja szeregów czasowych jest uwarunkowana dostępnością danych.
63. Ze względu na zaokrąglenia danych, w niektórych przypadkach sumy składników mogą się nieznacznie różnić od podanych wielkości „ogółem”.

¹ Reference Manual on Maritime Transport Statistics, grudzień 2014, Eurostat.

Methodological notes

1. National economy entities refer to legal entities, i.e. corporate bodies, organizational entities without legal personalities or natural persons conducting business activity.
2. Presented by selected types of activity, the data on the entities concern national economy entities registered in REGON system at the end of a year, chosen by the prevalent type of activity according to the Polish Classification of Activities PKD 2007. To better illustrate the types of activities within the maritime economy, a more detailed classification was implemented where applicable. The data are arranged as follows:

Kind of activity	Group, class or subclass of PKD 2007
Cargo handling and storage in seaports - cargo handling and storage businesses whose basic activity is cargo handling in seaports.	Cargo handling (52.24); Storage and warehousing (52.10).
Other activities that support sea transportation – navigation, piloting, rescue, dredging and underwater work, port and sea services, towage, moorage etc.	Other service activities incidental to sea transportation (52.22).
Activities of sea transportation agencies - customs, maritime service, ship brokerage, maritime consulting, expertises, expert reports on stowage or cargo arrangement on-board, checks on cargo, sea forwarding etc.	Sea transportation agencies activities (52.29).
Seaports authorities	Service activities incidental to sea transportation (52.22); Rental and operating of own or leased real estate(68.20); Management of real estate on a fee or contract basis (68.32).
Sea and coastal waterborne transportation	Sea and coastal passenger water transport (50.10); Sea and coastal freight water transport (50.20).
Production and repair of ships and boats – building and repair of floating structures which fulfil the conditions to navigate on the high sea and its adjacent waters.	Building of ships and floating structures (30.11); Building of pleasure and sporting boats (30.12); Repair and maintenance of ships and boats (33.15).
Marine fishing	Marine fishing (03.11).
Processing and preserving of fish and fish products	Processing and preserving of fish, crustaceans and molluscs (10.20); Manufacture of prepared meals and dishes (10.85).
Retail and wholesale of fish, crustaceans and molluscs – entities involved mainly in sale of fish.	Wholesale of other food, including fish, crustaceans and molluscs (46.38); Non-specialised wholesale of food, beverages and tobacco (46.39); Retail sale in non-specialised stores with food, beverages or tobacco predominating (47.11) Retail sale of fish, crustaceans and molluscs in specialised stores (47.23).

Kind of activity	Group, class or subclass of PKD 2007
------------------	--------------------------------------

Maritime and marine research, development and education - scientific and research units that work mainly for maritime economy purposes (National Marine Fisheries Institute, R&D Department of CTM Centre in Gdynia, Ship Design and Research Centre in Gdansk, Institute of Oceanology at Polish Academy of Sciences in Sopot, Maritime Institute in Gdańsk, Institute of Water Construction at Polish Academy of Sciences in Gdańsk) as well as educational units and complexes of schools dedicated mainly for the needs of maritime economy.

Research and experimental development on natural sciences and engineering (72.19); Research and experimental development on social studies and humanities (72.20); Lower secondary schools and secondary school excluding post-secondary schools (85.3); Post-secondary schools and higher education institutions (85.4); Out-of-school forms of education, not elsewhere classified (85.59); Educational support activities (85.60).

Maritime administration offices

Regulation of and contribution to more efficient operation of businesses (84.13).

Other kinds of activities – seabed mining of crude oil construction of water engineering structures for maritime economy, architectural and engineering activities for maritime economy, renting of water transport means, consultancy, technical research and analysis, enrolment of employees and other kinds of activities for the benefit of maritime economy.

Various PKD classes.

3. Data regarding employment concern persons who perform work providing earnings (remuneration for work done) or an income. The employed are considered persons who work either in Poland or abroad for entities that provided employment for them, regardless of length of employment. Persons with valid contract and temporarily removed from the employees register (e.g. those on unpaid leave or parental leave longer than 3 months, the employees working on the basis of mandatory contracts or regular employment contracts to obtain vocational training).
4. The employees include:
 - persons hired on the basis of an employment relationship (i.e. regular employment contract, appointment, election or service relationship),
 - employers and the self-employed, i.e. owners and co-owners of commercial entities (including helping family members; excluding partners who do not work for their partnership/company),
 - outworkers,
 - agents employed on the basis of agency agreements and mandatory contracts (including helping family members and persons employed by the agents).
5. Data regarding employment include persons employed on the full-time or part-time basis in the main workplace.

Full-time paid employees are persons employed on a full-time basis as their employer defined for their workplace; or employees who work a reduced work-time period, e.g. due to hazardous conditions or an extended work-time period (e.g. a property caretaker).

Part-time paid employees are persons who regularly work on a part-time basis as their employer defined for their workplace. The part-time employees in their main workplace are those who declared a particular workplace as their principal workplace.

6. Information on employment as of 31 Dec refer to full-time employees (including employment on a seasonal or casual basis), and part-time employees in their principal workplace, without conversion to the full-time ones (FTE).
7. Data on average employment in maritime economy refer to the number full- and part-time employees converted to full-time equivalents, excluding persons employed abroad.
8. Data on remuneration are presented on a gross basis, i.e. including deductions for personal income taxes and premiums for pension, disability and sickness insurance, paid by the insured employees.
9. Data on the average monthly remuneration refer to the hired, i.e. persons employed on the basis of employment relationship (regular employment contract, appointment or election) and include the full- and part-time employees per full-time employment (FTE).
10. Investment outlays are financial or tangible outlays, the purpose of which is the creation of new fixed assets or the improvement (rebuilding, enlargement, reconstruction or modernization) of existing capital asset items, as well as outlays on so-called initial investments. Investment outlays are divided into outlays on fixed assets and other outlays.

Outlays on fixed assets include outlays on:

- buildings and structures (include buildings and places as well as civil engineering works), including construction and assembly works, design and cost estimate documentations,
- machinery, technical equipment and tools (including instruments, movables and endowments),
- transport equipment,
- others, i.e., detailed meliorations, costs incurred for purchasing land and second-hand fixed assets as well as livestock (basic herd), long-term plantings, interests on investment credits and investment loans for the period of investment realization (included exclusively in data expressed at current prices), except for interests not included in outlays on fixed assets by units that use International Accounting Standards (IAS) implemented since 1 Jan 2005.

Other outlays are expenditures on so-called initial investments as well as other costs connected with that investment. These outlays do not contribute to the value of fixed assets.

11. Fixed assets include components and other objects complete or ready for use with an expected usability exceeding 1 year, comprising public roads, streets and squares, together with shoulders and foundations, infrastructure, long-term plantings, land drainage, water structures, lands, livestock (basic herd) as well as since 1 Jan 2002, co-operative member's right of ownership for a living accommodation or non-residential premises (a business establishment).

Data on fixed assets do not include the value of lands classified into fixed assets since 1 Jan 1991, in accordance with the decree of the Council of Ministers, dated 12 Dec 1990 (Journal of Laws No. 90, item 529) as well as the right perpetual usufruct of land, classified into fixed assets since 1 Jan 2002, in accordance with the Accounting Act dated 29 Sept 1994 (uniform text Journal of Laws 2013, item 330, with further amendments).

12. The gross value of fixed assets is the value equal to the purchase or manufacture expenses incurred thereon, including the amount of depreciation (amortization).
13. The value of consumption of fixed assets corresponds to the value of depreciation since their entry into service.

14. The degree of fixed assets consumption is understood as the relation of the consumption value to the gross value of fixed assets, in percents.
15. Data on investment outlays and fixed assets refer to commercial maritime economy entities that employ more than 9 persons.
16. Both the financial results of maritime entities and the calculated economic relationships are presented according to the amended Accounting Act of 29 Nov 1994 (uniform text, Journal of Laws 2013, item 330, with further amendments).

Data on finance management in the enterprises refer to entities that keep accounting ledgers and employ more than 9 persons.

The selected rates and ratios are the following:

- total activity revenue rate is a relation of tax deductible costs to the total activity revenue, in percent,
 - gross turnover profitability rate is a relation of the gross financial result (a gross profit or loss) to the total activity revenue, in percent,
 - net turnover profitability rate is a relation of the net financial result (a net profit or loss) to the total activity revenue, in percent,
 - current financial liquidity ratio is a relation of the short-term investments to short-term liabilities (excluding special funds) in percent,
 - quick ratio is a relation of the short-term investments to short-term liabilities (excluding special funds) in percent.
17. The current assets include: inventories, short-term dues, short-term investments (cash, short-term securities), short-term accruals and the deferred income.

The receivables from deliveries and services belong to short-time receivables (irrespective of their maturity payment time).

18. Cargo traffic in seaports means the total weight of freight moved through the seaports in a certain period of time. The tables on cargo traffic in seaports present data on cargo traffic as a result of activities by port storage and warehousing enterprises as well as industrial and commercial entities located in the port, handling mainly their own products or commodities they purchased.
19. Information on cargo traffic in 2000-2004 are compiled out of seaport authorities data and cargo handling companies operating in the seaports. Both international and national cargo traffic is included. According to the methodology in force during those years, the weight of packaging and carriage units (i.e. containers, ro-ro units) is included in the weight of goods.

International cargo traffic is understood as the total volume of cargo subject to international trade, moved through a seaport. Both international and national cargo traffic is included. This comprises cargo discharged from or laden on ships, as part of Polish foreign trade and transit freight. International cargo traffic includes bunkering (i.e. fuel) delivered on transport ships operating within international trade.

National cargo traffic comprises:

- domestic maritime cargo traffic (cabotage) - freight by sea as part of traffic among Polish seaports,
- domestic land transport of cargo – freight from a domestic consignor to a domestic consignee, for example: coal from Silesia handled in Szczecin seaports for a consignee in Gryfino,
- fish caught by marine fishery entities, in case the fish are not subject to international trade at the moment of landing,

- bunkers laden on ships other than ships operating as part of international maritime cargo traffic (e.g. bunkers for Polish fishing ships or ships operating as part of cabotage).
20. Data on cargo, passenger and ship traffic in 2005-2014 are obtained via maritime (harbours or ports) offices from representatives of ships calling at the ports, in accordance with Directive 2009/42/EU of the European Parliament and of the Council of 6 May 2009 on statistical returns in respect of carriage of goods and passengers by sea, Journal of Laws EC L141 of 6 May 2009 (preceded by Directive 95/64/EC of 8 Dec 1995). Methodology of that survey introduced in the time of Poland's accession to the European Union meets the Eurostat's requirements and is different from the previous ones.
 21. Information on cargo traffic in 2005-2014 comprises both international and national maritime traffic. Cargo traffic in those years is reported as commodity weight including its immediate packaging but excluding the basic weight of carriage units (i.e. containers, ro-ro units)
 22. General cargo means various countable finished or semi-finished products, with or without packaging, of various shapes, transported either in smaller batches or single consignments
 23. Container is a receptacle designed for the repeated transport of goods, by one or more mode of transport without intermediate reloading, fitted with devices permitting its ready handling and transfer, stackable, resistant to unfavorable transport conditions, of dimensions standardized as far as possible. Most frequently the containers 8 feet wide, 8 feet high and 10, or 20, or 30 or 40 feet long (or 8 feet x8feet and 6 inches). This is according to ISO, the International Organization for Standardization.
 24. The category of 'containers' comprises only so-called large containers, i.e. having a length of 20 feet or more. Smaller containers (i.e. shorter than 20 feet) are classified into other general cargo.
 25. TEU is a standard unit corresponding to the capacity of a 20 foot ISO container (i.e. 1 TEU = 120 foot ISO container), used for converting various length containers and describing and comparing ships and container terminals with each other.
 26. Ro-ro units are a type of general cargo, handled with the roll-on/ roll-off systems; e.g. laden or empty trucks, rail wagons or goods in shipborne port-to-port trailers (or chassis).
 27. Ro-ro units are classifiable into a particular cargo group on the basis of "the most external cargo unit" criterion. For example, a container loaded onboard in a rail wagon is reported as a wagon rather than a container, with the exception of loaded/ discharged containers in shipborne port-to-port trailers/ chassis. In 2005-2009 such containers were reported as containers rather than the trailers/ chassis.
 28. Transit cargo means freight from a foreign consignor, transported to a Polish seaport, to be forwarded to a foreign consignee. Transit cargo traffic is a part of international cargo traffic.

Sea-land transit refers to cargo delivered by sea to a seaport to be forwarded by land. Land-sea transit refers to cargo delivered to a seaport by land, to be forwarded by sea. Seaborne transit refers to cargo delivered to a port by sea to be reloaded (directly or indirectly) to another ship for further transportation by sea.
 29. Data illustrating the role of seaports in Polish foreign trade against other modes of transportation are compiled out of an official foreign trade statistics database.

The foreign trade survey provides data on the place of origin or destination.

Poland's foreign trade data do not cover complete information on modes of transport. Only entities with the largest cargo turnover are obliged to report on modes of transport, as part of statistics of cargo traffic to/from the EU members. The obligation refers to not only domestic entities but also a large group of foreign companies included in the foreign trade of Poland. It is assumed that the type of means of transport available at the border determines the mode of transport.

Data on cargo turnover in million zloty are specified in current prices.

The reported weight is reduced by the weight of packaging and weight of transport units.

30. Data on passenger traffic refer to ports of departure and destination. Passengers (passengers who did not started/finished their voyage) onboard a ship mooring in a particular port are excluded.
31. Beginning from 2010 the maritime port survey is extended to include cruise passengers, i.e. passengers who leave a cruise ship to pay a short visit to a tourist attraction associated with a port while retaining a cabin on board to return to the ship; as well as cargo traffic by commodity groups and ports.
32. Data on ship traffic include:
 - cargo-carrying ships including seaborne barges,
 - passenger ships.

The following is excluded:

- miscellaneous activity ships (e.g. training ship, tug boats, icebreakers, new built vessels starting their sea trials),
- ships that provide cargo transport free of charge (e.g. fishing ships, supply ships).

Data on ship traffic in 2000-2004 include international traffic only. In 2000, ports of Szczecin, Police and Stepnica were reported collectively as a sum thereof.

Data on ship traffic in 2005-2014 refer to cargo-carrying ships or ships used for transport purposes. In principle ships of gross tonnage (GT) below 100 are excluded. Such data do not comprise cargo or passengers on board those ships.

33. Gross tonnage (GT) is a measure of total capacity of closed spaces on board, inside the hull and superstructures.
34. Net tonnage (NT) is a measure of the useful capacity of a ship, i.e. closed spaces designed for cargo and passenger transport, included into gross tonnage.
35. Deadweight tonnage (DWT) refers to a load of ship when loaded down to its summer load line in sea water. DWT means the difference in tonnes between the displacement of a ship on summer load – line in water with a specific gravity of 1.025 and the total weight of the ship, i.e. the displacement in tonnes of a ship without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and drinking water in the tanks, usable supplies as well as passengers, crew and their possessions.
36. Data on sea cargo-carrying fleet refer to ships of Polish sole or joint property, whatever flag they hoist.
37. Data on maritime transport with sea fleet include cargo and passengers carried as part of international shipping, finished in the reporting year, with the own or chartered ships under Polish or foreign flags, operated by Polish ship-owners or operators.
38. Liner shipping refers to transport performed by liner ships navigating within a fixed and official schedule, on fixed itineraries, and calling at ports advertised in the schedules.
39. Tramping refers to voyages by cargo-carrying ships navigating without any schedule, and according to the current transportation needs.
40. Short sea shipping refers to the Baltic and European service, while deep sea shipping refers to oceanic service;
 - Baltic service refers to seaborne transport on the routes among Baltic ports, up to the Kristiansund (Norway) – Skagen (Denmark),

- European service refers to seaborne transport on the routes among European seaports (with the exception of the Baltic Sea Region), Asian ports of the Black Sea and the Mediterranean Sea, as well as North Africa seaports up to and including Casablanca.
 - Ocean service refers to seaborne transport on the routes beyond the Baltic and Europe
41. Polish foreign trade cargo under an entity's own management refers to cargo being under Polish exporters' or importers' management. Cargo under foreign management refers to cargo managed by foreign exporters or importers.
 42. Data on maritime coastal shipping refer to passenger transport as part of national and coastal sea voyages, finished in the reporting year, performed with own or chartered ships under Polish or foreign flags, operated by Polish ship-owners or operators.
 43. Data on ship completions and order books refer to maritime merchant ships of gross tonnage (GT) 100 or larger.
 44. Data on shipbuilding and order books as well as data on ship repairs and repair order books (under the OECD methodology) do not refer to warships.
 45. Data on shipbuilding, order books as well as data on ship repairs and repair order books are obtained from Ship Design and Research Centre, Gdansk.
 46. Sea merchant ship is a vessel designed or used for a business activity, and in particular for the carriage of goods, transport of passengers, marine fisheries or acquisition of other sea resources, exploration of minerals from the sea bed and other deposits under the sea bed.
 47. According to the current Sea Fisheries Act of 19 Dec (Journal of Laws, item 222 of 17 Feb 2015), marine fisheries shall be understood as the commercial, recreational fisheries, fishing for research and development purposes, educational fishing, fish restocking, farming of marine organisms, the introduction of alien species and translocation of locally absent species in sea areas of the Republic of Poland. This Act shall comprehensively regulate the issues of aquaculture, requirements for fishing ships and their owners, satisfying the EU recommendations.
 48. Data on fishing fleet, the volume of caught fish and other marine species, are compiled out of information from National Marine Fisheries Institute.
 49. Deep-sea trawler is a fishing ship adopted for catching of demersal fishes using bottom or pelagic nets pulled by the ship.
 50. Fishing cutter is a fishing ship with a continuous deck of a total length of over 15 m and no more than 30 m, while the power of the main propeller does not exceed 611 kW.
 51. Fishing boat is a fishing ship of a length not exceeding 15 m.
 52. The condition of the deep-sea, cutter and boat fleet is presented according to the current classification used by National Marine Fisheries Institute.
 53. Bay fishes include: sabrefishes, white reams, breams, burbot, perch, roaches, rainbow trout, blue bream, pike-perch, common whitefish, smelt, pike, eel pout. However species such as eels, salmon, trout, flounder living in the sea and the marine internal waters (the Gulf of Gdansk, Pomeranian Bay) are classified into sea fishes. Other sea fishes refers to blue ling, greater sand eel (launce), snook, barracuda, crowned dentex, threadfin rockling, hairtail, whiting, Baird's slickhead, Thunnini, wolffish, and the Atlantic bumper. The volume of Polish catches of invertebrates refers to squids, shrimps and krill.

Flatfishes include some representatives of Pleuronectidae (flądrowate), i.e. dabs, halibut, flounder, turbot. In addition Polish catches of halibut do not refer to the Baltic Sea.
 54. Information on imports and exports volume was compiled out of INTRASTAT declaration

according to the Combined Nomenclature (CN). From 1 Jan 2006 onwards this is provided with complementary data on fish purchased/sold directly “from the ship”, collected by Fisheries Monitoring Centre at the Department of Fisheries, Ministry of Agriculture and Rural Development.

55. Research and development (scientific research and experimental development – R&D) refers to systematically conducted creative work, undertaken in order to increase knowledge including the knowledge of humankind, culture and society, as well as to find how to utilize that knowledge.
56. Expenditures on research and development include:
- internal expenditures, including the value of research and development works of a given entity, carried out by their own research facilities regardless of their financial resources. Internal expenditures include current expenditures borne on basic research, applied scientific, industrial research and development as well as capital expenditures on fixed assets connected with R&D,
 - external expenditures, including the value of research and development works of a given entity, purchased from other (national or foreign) entities.
57. New Cronos, a Eurostat database and „Baltic Port List” publication by the University of Turku (eds. 2006-2013) were used to compile statistics concerning the European Union. Data on Russian Baltic ports, received from www.pasp.ru website cover the period of 2000-2005. Statistics on subsequent years are compiled out of the aforementioned publication by the University of Turku. As far as the Baltic Sea Region (BSR) is concerned, the ports of Germany, Denmark and Sweden located along the Baltic coastline are also included. The Baltic ports of Denmark are selected on the basis of “Baltic Port List” by the University of Turku (eds. 2006-2013). This may affect comparability with documents classifying all Danish ports as the Baltic ones.
58. This paper refers also to short-sea shipping as the crucial factor in the marine policy of the European Union. Short sea shipping (SSS) is the maritime transport of goods over relatively short distances, as opposed to the intercontinental cross-ocean deep sea shipping. In the context of European Union (EU) transport statistics it is defined as maritime transport of goods between ports in the EU member states (sometimes also including candidate countries and EFTA countries) on one hand, and ports situated in geographical Europe, on the Mediterranean and Black Seas on the other hand, i.e. ports in:
- EU member states,
 - EEA countries (Iceland and Norway),
 - candidate countries as of the end of 2013 (Montenegro and Turkey),
 - the Baltic Sea area (Russia),
 - the Mediterranean Sea area (Albania, Algeria, Bosnia–Herzegovina, Egypt, Israel, Lebanon, Libya, Morocco, Occupied Palestinian territory, Syria, and Tunisia),
 - the Black Sea area (Georgia, Moldova, Russia and Ukraine).
- This definition is derived from Commission Communication COM (1999) 317 final of June 1999 on the development of SSS in Europe.
59. The scope of information on the world maritime economy results from availability of international maritime statistics such as Lloyd’s Register of Shipping or UNCTAD. Sources are mentioned under particular tables.
60. Eurostat and the European Commission¹ define a main ports as a statistical port that recorded no less than 200,000 passenger movements during a year, or handled more than one million tonnes of goods.

61. Data on world merchant fleet refer to ships for transportation purposes (freight or passenger carriers) as well as ships of miscellaneous activities (i.e. offshore, fishing). Statistics on fleets, ships disposals and losses comprise self-propelled vessels of gross tonnage (GT) not less than 100. World shipbuilding statistics cover all types of merchant fleet vessels of gross tonnage (GT) 100 or larger.
62. Time series are presented depending on data availability.
63. Due to the rounding of data, in some cases sums of components may slightly differ from the amount given in the item "total".

Struktura przestrzenno-funkcjonalna
gospodarki morskiej

*Spatial and functional structure
of maritime economy*

Pojęcie gospodarki morskiej ma charakter niejednoznaczny, bowiem nie da się jej przyporządkować do konkretnych sektorów PKD. Dla potrzeb niniejszej publikacji gospodarkę morską umownie rozpatruje się w następujących wymiarach:

- porty morskie,
- żegluga morska i przybrzeżna,
- przemysł stoczniowy,
- rybołówstwo morskie,
- przetwórstwo rybne,
- edukacja morska i działalność badawczo-rozwojowa.

W dobie globalizacji nie ma możliwości wyznaczenia wyraźnych granic geograficznych występowania podmiotów o profilu morskim. Główna siedziba podmiotu coraz częściej bywa zlokalizowana poza miejscem prowadzenia działalności, a działalność nie zawsze musi przyczyniać się do wzrostu wartości dodanej bezpośrednio w rejonie jej prowadzenia. Mimo to województwa położone w pasie nadmorskim nadal pozostają tradycyjną lokalizacją podmiotów gospodarki morskiej. Są one najliczniej reprezentowane w województwie pomorskim, zachodniopomorskim, najmniej – w województwie warmińsko-mazurskim. Pokrywa się to z koncentracją i profilami działalności przedsiębiorstw morskich. Najwięcej podmiotów przemysłu stoczniowego i branż towarzyszących, dużych przedsiębiorstw połowowych oraz instytucji naukowo-badawczych o profilu morskim skupia się w województwie pomorskim, najmniej natomiast zlokalizowanych jest w województwie warmińsko-mazurskim (są to głównie małe firmy połowowe).

W Polsce nadal większą część gospodarki morskiej skupiają duże, wiodące podmioty o ustabilizowanej pozycji rynkowej. Dość dobrze prosperują również podmioty będące pośrednimi bądź bezpośrednimi spadkobiercami wiodących zakładów przemysłu morskiego poprzedniej epoki - np. małe i średnie przedsiębiorstwa działające na obszarach portowych i postoczniowych, w województwach nadmorskich. Znaczne inwestycje w infrastrukturę, a także dywersyfikację obsługiwanych ładunków powodują wzrost znaczenia polskich portów morskich na arenie międzynarodowej, a umożliwienie obsługi *feederiingowej* poprawia konkurencyjność polskich portów na arenie międzynarodowej.

Oprócz wiodących podmiotów gospodarki rynkowej na znaczeniu zyskują małe, nierzadko jednoosobowe podmioty, które zazwyczaj świadczą pracę na rzecz większych przedsiębiorstw.

Przedsiębiorstwa żeglugowe stają przed koniecznością dostosowania swoich usług w istniejące i rozwijające się łańcuchy logistyczne. Przewozy ładunków realizowane przez polskich przewoźników i armatorów stopniowo tracą na znaczeniu, zwłaszcza te na krótkie dystanse. W ostatnich latach odnotowano również spadek przewozów pasażerskich żeglugą promową. Z drugiej strony pasażerskie przewozy promowe nadal pozostają istotną alternatywą i uzupełnieniem przewozów innymi środkami transportu (np. samochodami, tanimi liniami lotniczymi).

Rybołówstwo bałtyckie jest w rękach drobnych, zwykle rodzinnych, przedsiębiorstw rybackich. Z uwagi na obustrzenia mające na celu ochronę naturalnych zasobów morza wzrastać będzie znaczenie akwakultury.

Działalność badawczo-rozwojowa niezmiennie pozostaje domeną wyższych uczelni, organizacji i instytutów naukowych. W obszarze edukacji morskiej wyraźnie widać poprawę w dostosowaniu oferty edukacyjnej do popytu, z tym że nadal niestety mamy do czynienia z większym zapotrzebowaniem na polskich wysoko wykwalifikowanych specjalistów zgłaszanych przez podmioty zagraniczne.

Gospodarka morską jest pojęciem, które ewoluuje. W ostatnich dziesięcioleciach zaczęto utożsamiać z nią również stosunkowo nowy sektor energetyki wiatrowej (produkcja farm wiatrowych, platform wiertniczych), a także pozyskiwanie złóż minerałów z dna morską. Coraz częściej zwraca się uwagę na rolę turystyki morskiej i jej rozwój w Polsce. Zjawisko to można rozpatrywać w kategoriach zmian w bazie noclegowej województw nadmorskich, jak również od strony pasażerskiego transportu morskiego. Najwięcej obiektów o najbogatszej ofercie turystycznej znajduje się w województwie pomorskim oraz zachodniopomorskim, najmniej – w województwie warmińsko-mazurskim. Na przestrzeni lat obserwuje się wzrost inwestycji w celu podniesienia standardu obiektów oraz poszerzenia oferty, np. o zabiegi odnowy biologicznej czy tworzenie bazy noclegowej pod kątem osób uprawiających sporty wodne związane z morzem. Programy unijne skierowane na redukcję potencjału polskiej floty połowowej spowodowały, że wielu rybaków zaczęło przekształcać swoje łodzie i kutry w statki turystyczne, którymi obecnie realizują krótkie wycieczki po portach czy rejsy wędkarskie. Coraz więcej turystów korzysta również z tzw. *cruisingu*, czyli rejsów okrężnych liniowcami pasażerskimi, np. po portach Morza Bałtyckiego; wzrasta również zainteresowanie żeglarstwem rekreacyjnym. Obserwuje się coraz większe otwarcie na klienta indywidualnego sektorów gospodarki morskiej, zwłaszcza tych, które w minionej epoce pełniły wiodące role w przemyśle ciężkim. Wzrost zasobności społeczeństwa oraz postępująca globalizacja spowodowały m.in. większe zainteresowanie produkcją jachtów morskich i pełnomorskich. Producenci takich jachtów zlokalizowani są zarówno w województwach nadmorskich, jak i poza nimi. Podobnie, w sektorze turystyki morskiej przewoźnicy coraz częściej opracowują oferty kierowane do ściśle określonej grupy klientów.

Mapka 1. Lokalizacja głównych podmiotów gospodarki morskiej
Location of major maritime economy entities



Źródło: opracowanie własne.
Source: own study.

Bez względu na sposób definiowania i ujmowania gospodarki morskiej, najistotniejsze jest postrzeganie jej jako integralnej części większej całości – systemu gospodarczego kraju, Europy i świata. Podmioty gospodarki morskiej są sprzężone poprzez współpracę z kooperantami, klientami, dostawcami i pozostałymi sektorami gospodarki. Obecnie gospodarka morska nie ogranicza się już do państw z dostępem do morza, czego przykładem mogą być Słowacja i Luksemburg, które posiadają flotę. Nadmorska lokalizacja pozostaje natomiast niezbędna dla rozwoju podstawowych i tradycyjnych podsektorów gospodarki morskiej, tzn. rybołówstwa, budowy statków (zwłaszcza do wodowania i prac wymagających obecności doków), żeglugi oraz turystyki morskiej.

II

Podmioty, pracujący i wynagrodzenia
w podmiotach gospodarki morskiej

*Entities, employees and remuneration
in maritime economy*

Lata 2000-2014 charakteryzowały się zmianami w liczbie podmiotów i pracujących na rzecz gospodarki morskiej. W 2014 r. sektor gospodarki morskiej tworzyły 12 583 podmioty, tj. więcej o 5,4% niż w 2012 r. oraz o 48,2% niż w 2000 r.

Tabl. 1. Podmioty i pracujący w gospodarce morskiej
Stan w dniu 31 XII

Entities and employees in maritime economy
As of 31 Dec

Wyszczególnienie <i>Specification</i> a – podmioty <i>entities</i> b – pracujący <i>employees</i>		2000	2005	2010	2012	2013	2014
Ogółem.....	a	8 488	9 019	10 915	11 938	12 213	12 583
<i>Total</i>	b	99 549	77 020	82 914	88 051	90 348	94 394
w tym: <i>of which:</i>							
Województwo Pomorskie	a	4 537	4 831	5 602	6 404	6 398	6 566
<i>Pomorskie voivodship</i>	b	53 725	43 082	39 342	40 804	41 687	45 727
w tym: <i>of which:</i>							
Gdańsk	a	1 623	1 662	1 682	1 864	1 798	1 921
	b	18 160	14 772	13 890	14 024	13 495	13 547
Gdynia	a	891	963	1 322	1 674	1 642	1 671
	b	24 146	17 288	12 944	13 443	14 675	15 219
Województwo warmińsko-mazurskie.....	a	281	231	214	262	348	388
<i>Warmińsko-mazurskie Voivodship</i>	b	1 397	1 228	1 716	1 811	1 933	2 125
Województwozachodniopomorskie	a	2 010	2 164	2 791	2 919	3 022	3 078
<i>Zachodniopomorskie Voivodship</i>	b	33 736	22 862	20 515	23 209	24 608	22 677
w tym: <i>of which:</i>							
Szczecin	a	857	812	1 143	1 211	1 232	1 257
	b	22 026	14 831	11 477	12 041	13 279	11 008
Świnoujście.....	a	155	153	196	227	222	235
	b	3 692	1 840	1 557	1 765	1 848	1 870
Police	a	48	42	91	88	88	79
	b	117	53	106	998	985	876

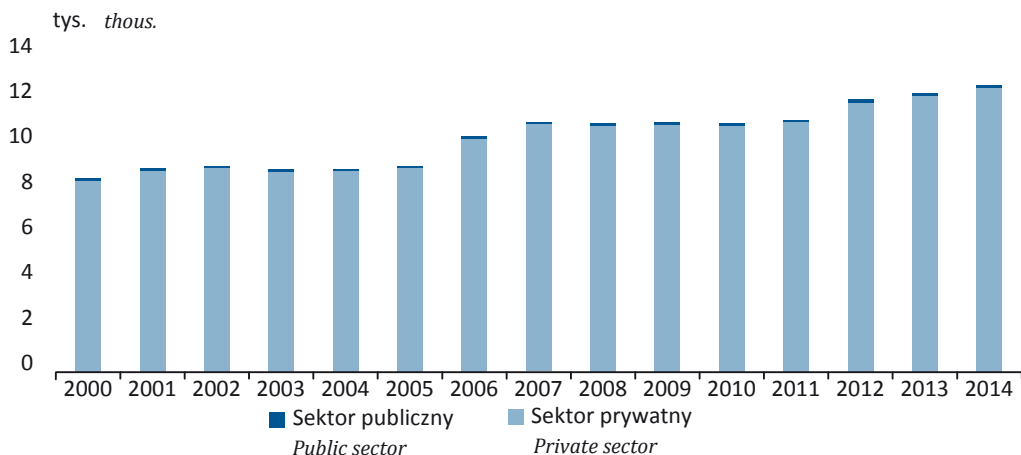
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Główną lokalizacją podmiotów gospodarki morskiej są województwa nadmorskie: pomorskie, zachodniopomorskie i warmińsko-mazurskie. Najwięcej podmiotów gospodarki morskiej zlokalizowanych było w województwie pomorskim. W 2014 r. ich liczba stanowiła 52,2% liczby podmiotów sektora gospodarki morskiej (w 2012 r. – 53,6%, w 2000 r. – 53,5%). Województwo pomorskie dominowało również pod względem liczby pracujących w gospodarce morskiej; ich udział wyniósł w 2014 r. – 48,4%, w 2012 r. – 46,3%, w 2000 r. – 54,0%.

W krajowym rejestrze podmiotów gospodarki narodowej REGON na koniec 2014 r. zarejestrowanych było 5 211 podmiotów, których podstawową działalnością była produkcja i naprawa statków i łodzi, tj. o 10,1% więcej niż w 2012 r. i o 36,2% więcej w porównaniu z 2000 r. Liczba pracujących w tych podmiotach wyniosła 32 312 osób i była o 5,3% większa niż w 2012 r., ale o 25,0% mniejsza w stosunku do 2000 r. Zmiany dotyczące liczby podmiotów i pracujących na rzecz gospodarki morskiej wiązały się z upadkiem dużych stoczni produkujących statki i łodzie. W 2009 r. liczba pracujących w przemyśle stoczniowym wyniosła 23 402 osób, tj. o 30,1% mniej niż w 2008 r. i 45,7% mniej niż w 2000 r. Od 2010 r. zauważalny jest wzrost liczby pracujących na rzecz przemysłu stoczniowego. Średnioroczne tempo wzrostu liczby pracujących w latach 2010-2014 wyniosło 6,6%. Wzrost liczby zatrudnionych ma związek z rejestrowaniem nowych podmiotów gospodarczych, w szczególności mikroprzedsiębiorstw, które działają na rzecz przemysłu stoczniowego jako podwykonawcy na terenach postoczniowych.

Wykres 1. Podmioty w gospodarce morskiej
Entities in maritime economy



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Drugą co do wielkości grupą podmiotów działających w obszarze gospodarki morskiej są jednostki zajmujące się sprzedażą hurtową i detaliczną ryb, skorupiaków i mięczaków. W 2014 r. zarejestrowanych było 2 369 podmiotów prowadzących taką działalność (18,8%), tj. więcej o 11,1% niż w 2012 r. i o 20,6% w porównaniu z 2000 r., a pracowało w nich 7 460 osób, tj. więcej o 24,5% niż w 2012 r. i o 47,7% w stosunku do 2000 r.

W koniec 2014 r. zarejestrowanych było 1 114 podmiotów zajmujących się rybołówstwem w wodach morskich (8,9% ogółu podmiotów gospodarki morskiej), tj. o 1,5% mniej niż w 2012 r., a o 11,0% więcej w porównaniu z 2000 r. i pracowało w nich 2 337 osób, tj. o 9,2% mniej niż w 2012 r. i o 2,8 razy mniej niż w 2000 r. Jest to grupa, która charakteryzuje się dużym spadkiem liczby pracujących, co związane jest ze zmianami ustrojowymi oraz wejściem Polski do Unii Europejskiej (wycyfywanie floty rybackiej przy wsparciu środków publicznych).

Tabl. 2. Podmioty i pracujący według liczby pracujących i sektorów własności w gospodarce morskiej
Stan w dniu 31 XII

Entities and employees by number of employees and by ownerships sector in maritime economy
As of 31 Dec

Wyszczególnienie <i>Specification</i> a – podmioty <i>entities</i> b – pracujący <i>employees</i>		Ogółem <i>Total</i>	O liczbie pracujących <i>Employing persons in the number of</i>				
			9 i mniej <i>9 or less</i>	10-49	50-249	250-499	500 i więcej <i>500 and more</i>
Ogółem..... <i>Total</i>	2000 a	8 488	7 877	405	138	34	34
	b	99 549	14 761	9 056	15 518	11 425	48 789
	2005 a	9 019	8 488	365	108	33	25
	b	77 020	14 985	7 712	11 949	11 563	30 811
	2010 a	10 915	10 078	587	191	40	19
	b	82 914	17 273	12 387	20 659	14 232	18 363

Tabl. 2. Podmioty i pracujący według liczby pracujących i sektorów własności w gospodarce morskiej (dok.)

Stan w dniu 31 XII

Entities and employees by number of employees and by ownerships sector in maritime economy (cont.)

As of 31 Dec.

Wyszczególnienie <i>Specification</i> a – podmioty <i>entities</i> b – pracujący <i>employees</i>			Ogółem <i>Total</i>	O liczbie pracujących <i>Employing persons in the number of</i>				
				9 i mniej <i>9 or less</i>	10-49	50-249	250-499	500 i więcej <i>500 and more</i>
Ogółem (dok.) <i>Total (cont.)</i>								
	2012	a	11 938	10 932	734	208	43	21
		b	88 051	17 503	14 855	21 209	14 642	19 842
	2013	a	12 213	11 157	780	216	40	20
		b	90 348	17 781	15 627	23 139	14 185	19 616
	2014	a	12 583	11 441	842	239	36	25
		b	94 394	18 355	16 301	25 165	12 421	22 152
Sektor publiczny <i>Public sector</i>								
	2000	a	99	21	19	28	13	18
		b	38 925	428	1 312	4 415	4 380	28 392
	2005	a	81	23	21	16	11	10
		b	24 205	77	526	2 313	3 761	17 528
	2010	a	95	28	33	18	10	6
		b	10 787	102	784	2 235	3 063	4 603
	2012	a	104	37	34	17	10	6
		b	9 971	126	813	2 009	3 077	3 946
	2013	a	107	41	34	18	8	6
		b	10 342	147	806	2 494	2 666	4 229
	2014	a	111	44	34	17	10	6
		b	10 571	146	836	2 301	3 194	4 094
Sektor prywatny <i>Private sector</i>								
	2000	a	8 389	7 856	386	110	21	16
		b	60 624	14 335	7 744	11 103	7 045	20 397
	2005	a	8 938	8 465	344	92	22	15
		b	52 815	14 908	7 186	9 636	7 802	13 283
	2010	a	10 820	10 050	554	173	30	13
		b	72 127	17 171	11 603	18 424	11 169	13 760
	2012	a	11 834	10 895	700	191	33	15
		b	78 080	17 377	14 042	19 200	11 565	15 896
	2013	a	12 106	11 116	746	198	32	14
		b	80 006	17 634	14 821	20 645	11 519	15 387
	2014	a	12 472	11 397	808	222	26	19
		b	83 823	18 209	15 465	22 864	9 227	18 058

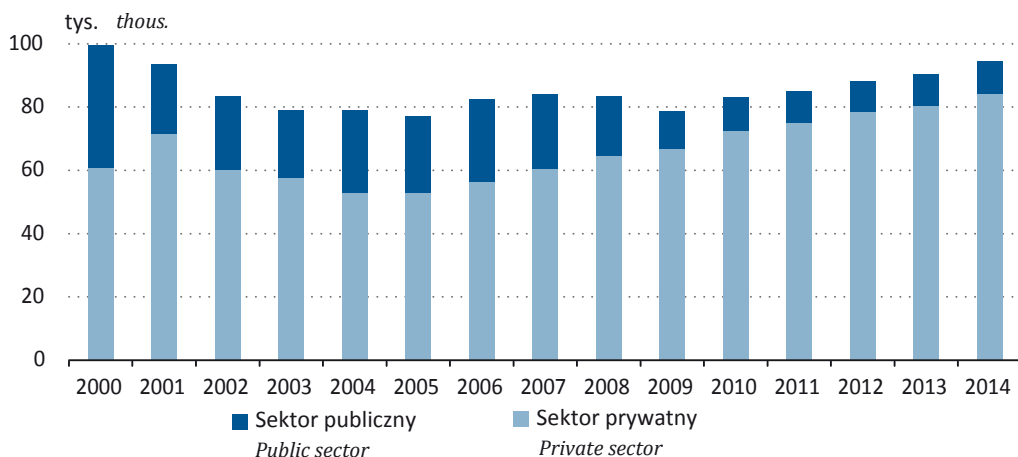
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Wśród podmiotów gospodarki morskiej dominowały mikroprzedsiębiorstwa (o liczbie pracujących do 10 osób) i w 2014 r. stanowiły one 90,9% (11 441 podmiotów, tj. więcej niż w 2012 r. i 2000 r. odpowiednio o 4,7% i 45,2%). Jednostki małe w 2014 r. stanowiły 6,7% ogólnej liczby pracujących, jednostki średnie – 1,9%, a najmniej liczną grupą były jednostki duże (o liczbie pracujących 250 i więcej) – 0,5%.

Liczba pracujących w gospodarce morskiej w 2014 r. wyniosła 94 394 i była wyższa o 7,2% od notowanej w 2012 r., a niższa o 5,2% w porównaniu z 2000 r. Najwięcej pracujących w 2000 r. (49,0% ogółu pracujących w gospodarce morskiej) świadczyło pracę na rzecz podmiotów zatrudniających 500 osób i więcej, natomiast w 2014 r. w strukturze pracujących nie było już grupy dominującej.

Wykres 2. Pracujący w gospodarce morskiej
Employed persons in maritime economy



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W latach 2000-2014 wśród podmiotów gospodarki morskiej zdecydowanie przeważały jednostki sektora prywatnego i w 2014 r. ich udział wyniósł 99,1%. Prawie wszystkie mikroprzedsiębiorstwa (podmioty o liczbie pracujących do 9 osób) w 2014 r. należały do sektora prywatnego, a w grupie największych podmiotów (o liczbie pracujących 500 osób i więcej) do sektora tego należało 76,0% przedsiębiorstw (w 2012 r. – 71,4%, w 2000 r. – 47,1%).

Tabl. 3. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto ^a w gospodarce morskiej
Average monthly gross remuneration ^a in maritime economy

Wyszczególnienie <i>Specification</i>	2000	2005	2010	w złotych <i>in zloty</i>		
				2012	2013	2014
Ogółem..... <i>Total</i>	2 303,46	2 844,02	3 768,29	4 174,99	4 301,70	4 510,92
sektor publiczny..... <i>public sector</i>	2 347,03	3 051,32	4 272,75	4 552,77	4 718,73	4 956,63
sektor prywatny..... <i>private sector</i>	2 265,95	2 696,54	3 666,21	4 106,90	4 225,99	4 430,89
w tym: <i>of which:</i>						
Województwo pomorskie..... <i>Pomorskie voivodship</i>	2 469,10	3 067,87	4 046,19	4 505,01	4 659,34	4 875,87
Województwo warmińsko-mazurskie... <i>Warmińsko-mazurskie voivodship</i>	1 544,45	1 958,55	3 044,10	3 365,21	3 354,58	3 510,02
Województwo zachodniopomorskie.... <i>Zachodniopomorskie Voivodship</i>	2 217,41	2 717,68	3 518,15	3 846,85	3 938,07	4 160,61

^a Dane dotyczą podmiotów gospodarczych, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
^a *Data refer to business entities employing more than 9 persons.*
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej (w podmiotach o liczbie pracujących powyżej 9 osób) w 2014 r. wyniosło 4 510,92 zł, tj. o 8,0% więcej niż w 2012 r. oraz prawie dwukrotnie więcej w porównaniu z 2000 r. W sektorze publicznym przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto było wyższe o 8,9% niż w całej gospodarce morskiej, natomiast wypłacane w sektorze prywatnym – niższe o 1,8%. Wynagrodzenia brutto w województwie pomorskim były w 2014 r. wyższe od przeciętnego wynagrodzenia brutto w gospodarce morskiej o 8,1%, a w województwie zachodniopomorskim – niższe o 7,8%. Analizując przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej zaobserwowano wzrost we wszystkich rodzajach działalności, z czego największy udział wystąpił w morskim i przybrzeżnym transporcie wodnym 53,0%, tj. o 15,8% więcej niż w 2012 r. i 2,9 razy większy niż w 2000 r.

III

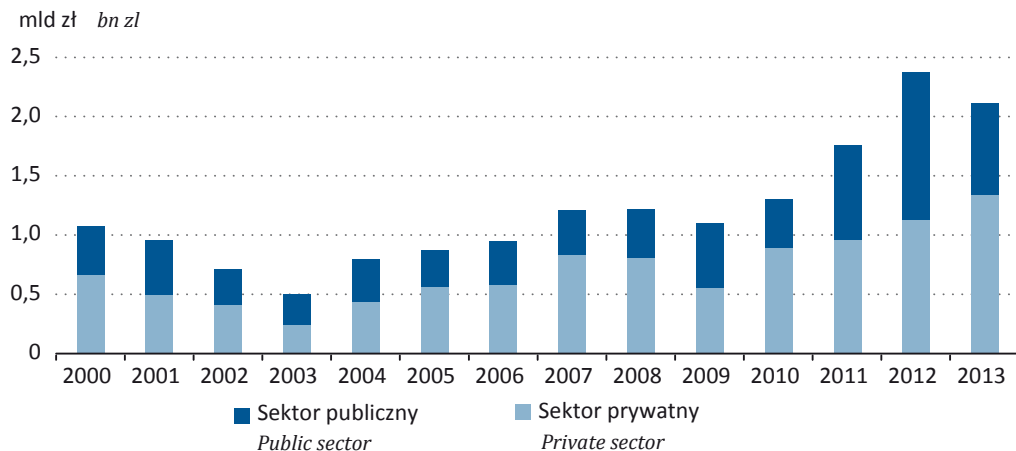
Inwestycje i środki trwałe. Wybrane
wskaźniki ekonomiczne podmiotów

*Investments, fixed assets. Selected
economic rates and ratios on entities*

Wielkość inwestycji jest jednym z mierników wzrostu gospodarczego. Lata 2000-2013 w podmiotach gospodarki morskiej charakteryzowały się systematycznym wzrostem nakładów inwestycyjnych (w cenach bieżących). Wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych w 2013 r. wyniosła 2 111,7 mln zł (w cenach bieżących) i zmalała o 11,1% w porównaniu z 2012 r. i była prawie dwukrotnie wyższa niż 2000 r.

Nakłady inwestycyjne w większości realizowane były przez jednostki sektora prywatnego i w 2013 r. ich udział w nakładach ogółem wyniósł 63,2% (w 2012 r. – 47,4%, w 2000 r. – 62,1%).

Wykres 1 [3]. **Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej (ceny bieżące)**
Investment outlays in maritime economy (current prices)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Nakłady inwestycyjne na nowe obiekty majątkowe oraz ulepszenie istniejących w 2013 r. stanowiły 94,0% nakładów ogółem, a nakłady na zakup używanych środków trwałych – 6,0%. Wartość nakładów na nowe obiekty wyniosła 1 984,1 mln zł i w porównaniu do 2012 r. zmalała o 10,2%, natomiast w odniesieniu do 2000 r. odnotowano niemal 2,5-krotny wzrost.

Tabl. 1 [4]. **Nakłady inwestycyjne¹ w gospodarce morskiej**
Investment outlays¹ in maritime economy

Wyszczególnienie Specification		2000	2005	2010	2011	2012	2013	
		ceny bieżące w mln zł current prices in mln zloty						w % in %
a – ogółem total	a	1 071,4	871,6	1 303,3	1 753,8	2 376,1	2 111,7	100,0
b – nakłady na nowe obiekty majątkowe outlays on new assets	b	817,3	790,9	1 062,2	1 658,3	2 210,5	1 984,1	100,0
w tym: of which:								
Budynki i budowle Buildings and structures	a	443,6	403,3	710,4	840,9	1 433,0	1 244,5	58,9
	b	426,8	395,1	554,5	828,4	1 396,6	1 214,9	61,2
Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia Machinery, technical equipment and tools	a	366,5	257,2	422,4	592,9	611,7	624,3	29,6
	b	219,5	245,3	397,1	566,3	587,9	614,7	31,0

¹ Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób.

¹ Data refer to business entities employing more than 9 persons.

Tabl. 1 [4]. Nakłady inwestycyjne¹ w gospodarce morskiej (dok.)
Investment outlays¹ in maritime economy (cont.)

Wyszczególnienie Specification		2000	2005	2010	2011	2012	2013	
		ceny bieżące w mln zł current prices in mln zloty						w % in %
a – ogółem total								
b – nakłady na nowe obiekty majątkowe outlays on new assets								
Środki transportu	a	169,7	196,5	141,0	297,0	260,0	208,1	9,9
Transport equipment	b	109,4	149,0	109,1	259,9	221,0	138,7	7,0

¹ Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

¹ Data refer to business entities employing more than 9 persons.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W 2013 r. z nakładów inwestycyjnych ogółem 58,9% przeznaczonych było na budynki i budowlę (w 2012 r. – 60,3%, w 2000 r. – 41,4%), 29,6% nakładów wydatkowano na maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia (w 2012 r. – 25,7%, w 2000 r. – 34,2%), a 9,9% przeznaczono na środki transportu (w 2012 r. – 10,9%, w 2000 r. – 15,8%).

Największy udział w nakładach inwestycyjnych podmiotów gospodarki morskiej ogółem w 2013 r. miały: jednostki zajmujące się produkcją i naprawą statków oraz urzędy morskie (po 18,3%), przedsiębiorstwa przetwarzające i konserwujące ryby i produkty rybołówstwa (16,9%), podmioty prowadzące przeładunek, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich (13,3%) oraz zarządy portów morskich (12,4%).

Wzrost nakładów inwestycyjnych w 2013 r. w porównaniu z 2012 r. odnotowano między innymi w podmiotach zajmujących się rybołówstwem w wodach morskich (o 74,4%); przeładunkiem, magazynowaniem i przechowywaniem towarów w portach morskich (o 21,8%) oraz w zarządach portów morskich (o 21,1%), natomiast spadek w pozostałej działalności wspomagającej transport morski (o 59,8%). W odniesieniu do 2000 r. wzrost nakładów inwestycyjnych odnotowano m.in. w podmiotach zajmujących się sprzedażą hurtową i detaliczną ryb, skorupiaków i mięczaków (ponad 5,5-krotny), przetwarzaniem i konserwowaniem ryb, produktów rybołówstwa (3,5-krotny), przeładunkiem, magazynowaniem i przechowywaniem towarów w portach morskich (niemal 3-krotny) oraz w zarządach portów morskich (blisko 3-krotny). Spadek nakładów odnotowano m. in. w morskim i przybrzeżnym transporcie wodnym (o 33,4%).

Tabl. 2 [5]. Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej według źródeł finansowania¹
Investments outlays in maritime economy by funding sources¹

Wyszczególnienie Specification		2000	2005	2010	2011	2012	2013
		w % in %					
a – ogółem total							
b – sektor publiczny public sector							
c – sektor prywatny private sector							
Ogółem.....	a	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Total	b	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	c	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
w tym: of which:							
Środki własne inwestora	a	64,0	72,5	55,7	56,5	44,6	58,3
Investor's own funds	b	50,9	62,2	31,3	26,6	11,0	29,2
	c	72,1	78,1	67,0	81,4	81,9	75,3

¹ Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób.

¹ Data refer to business entities employing more than 9 persons.

Tabl. 2 [5]. Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej według źródeł finansowania¹ (dok.)

Investments outlays in maritime economy by funding sources¹ (cont.)

Wyszczególnienie Specification		2000	2005	2010	2011	2012	2013
		w % in %					
a – ogółem total							
b – sektor publiczny public sector							
c – sektor prywatny private sector							
Środki budżetowe..... <i>Budgetary appropriations</i>	a	7,5	7,8	14,1	25,1	36,9	13,0
	b	19,7	21,3	43,7	54,3	69,0	34,0
	c	0,1	0,3	0,4	0,8	1,2	0,7
Kredyty i pożyczki krajowe <i>Domestic loans and credits</i>	a	15,6	6,3	16,0	5,8	5,1	5,3
	b	1,8	6,5	–	2,7	4,0	0,3
	c	24,0	6,1	23,4	8,4	6,4	8,3
Środki bezpośrednio z zagranicy <i>Funds directly from abroad</i>	a	1,5	8,5	8,0	5,0	8,1	14,9
	b	0,7	2,2	18,6	8,6	11,6	25,9
	c	2,1	12,1	3,1	2,0	4,1	8,5

¹ Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

¹ Data refer to business entities employing more than 9 persons.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Istotnym aspektem dotyczącym nakładów inwestycyjnych jest ich struktura finansowania. Źródłem finansowania nakładów inwestycyjnych w 2013 r. były głównie środki własne – 58,3% (w 2000 r. – 64,0%), następnie środki bezpośrednio z zagranicy – 14,9% (w 2000 r. – 1,5%), środki budżetowe – 13,0% (w 2000 r. – 7,5%), kredyty i pożyczki krajowe – 5,3% (w 2000 r. – 15,6%). Wśród głównych źródeł finansowania inwestycji, w jednostkach sektora publicznego w 2013 r. w porównaniu z 2000 r. wystąpił wzrost udziału środków budżetowych (o 14,3 p. proc.) oraz środków z zagranicy (o 25,2 p. proc.), zmniejszył się natomiast udział środków własnych (o 21,7 p. proc.). W sektorze prywatnym w strukturze finansowania trzy czwarte nakładów stanowiły środki własne i był to poziom zbliżony jak w 2000 r., zmniejszył się natomiast udział kredytów i pożyczek bankowych (o 15,7 p. proc.).

Tabl. 3 [6]. Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej według grup¹ Stan w dniu 31 XII

Gross value of fixed assets in maritime economy by groups¹

As of 31 Dec

Wyszczególnienie Specification		2000	2005	2010	2011	2012	2013
		bieżące ceny ewidencyjne w mln zł current book – value prices in mln zł					
a – ogółem total							
b – sektor publiczny public sector							
c – sektor prywatny private sector							
Ogółem..... <i>Total</i>	a	10 089,3	10 957,6	16 550,5	16 778,4	17 725,0	18 456,6
	b	7 621,4	7 340,2	7 956,3	7 971,7	8 126,5	8 066,0
	c	2 467,9	3 617,3	8 594,2	8 806,7	9 598,5	10 390,6

¹ Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób.

¹ Data refer to business entities employing more than 9 persons.

Tabl. 3 [6]. **Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej według grup¹ (dok.)**
Stan w dniu 31 XII
Gross value of fixed assets in maritime economy by groups¹ (cont.)
As of 31 Dec

Wyszczególnienie Specification		2000	2005	2010	2011	2012	2013	
		bieżące ceny ewidencyjne w mln zł current book – value prices in mln zł						stopień zużycia w % degree of depreciation in %
a – ogółem total								
b – sektor publiczny public sector								
c – sektor prywatny private sector								
w tym: of which:								
Budynki i budowle	a	4 815,1	5 520,4	8 954,0	9 044,5	9 650,1	10 185,8	36,1
<i>Buildings and structures</i>	b	3 809,6	4 237,3	5 230,4	5 261,7	5 654,0	5 864,8	44,0
	c	1 005,6	1 283,0	3 723,6	3 782,8	3 996,1	4 321,0	25,4
Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia	a	2 510,7	2 826,4	4 570,5	4 805,0	5 155,5	5 618,8	61,5
<i>Machinery, technical equipment and tools</i>	b	1 523,9	1 480,8	1 270,6	1 191,9	1 210,8	1 288,3	83,1
	c	986,8	1 345,7	3 299,9	3 613,2	3 944,7	4 330,5	55,0
Środki transportu	a	2 763,4	2 610,7	3 025,9	2 928,8	2 919,4	2 652,0	60,2
<i>Transport equipment</i>	b	2 288,0	1 622,0	1 455,2	1 518,1	1 261,7	912,9	66,0
	c	475,4	988,6	1 570,7	1 410,7	1 657,7	1 739,1	57,2

¹ Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

¹ Data refer to business entities employing more than 9 persons.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

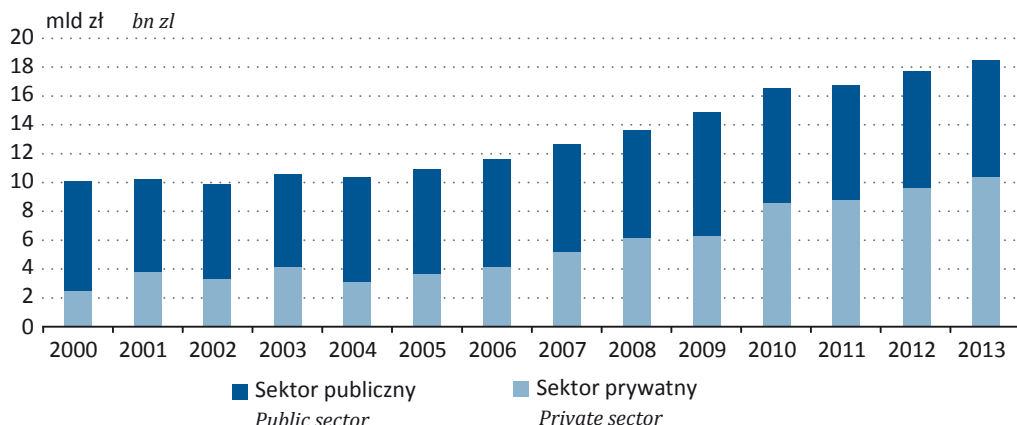
W latach 2000-2013 zaobserwowano wzrost ogólnej wartości brutto środków trwałych. Dotyczy to także podstawowych grup środków trwałych. **Wartość brutto środków trwałych** w podmiotach gospodarki morskiej na koniec 2013 r. ukształtowała się na poziomie 18 456,6 mln zł (w bieżących cenach ewidencyjnych), tj. wyższym o 4,1% niż w 2012 r. i o 82,9% w porównaniu z 2000 r. w tym:

- wartość budynków i budowli wyniosła 10 185,8 mln zł, tj. więcej o 5,6% niż w 2012 r. i 2-krotnie więcej w stosunku do 2000 r.;
- wartość maszyn, urządzeń technicznych i narzędzi wyniosła 5 618,8 mln zł, tj. więcej o 9,0% niż w 2012 r. i 2-krotnie więcej w porównaniu z 2000 r.;
- wartość środków transportu wyniosła 2 652,0 mln zł, tj. mniej o 9,2% w odniesieniu do 2012 r. i mniej o 4,0% niż w 2000 r.

W 2013 r. w porównaniu z 2000 r. zmieniła się struktura własności środków trwałych. W 2000 r. trzy czwarte wartości majątku trwałego przypadało na sektor publiczny, natomiast w 2013 r. nieco ponad połowa środków trwałych była w posiadaniu przedsiębiorstw sektora prywatnego. Największy udział w wartości brutto środków trwałych w 2013 r. miały podmioty produkujące i naprawiające statki i łodzie – 21,0%, zarządy portów morskich – 19,1% oraz jednostki zajmujące się przetwarzaniem i konserwowaniem ryb i produktów rybołówstwa – 14,5%.

Wykres 2 [4]. Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej (bieżące ceny ewidencyjne)

Gross value of fixed assets in maritime economy (current book-value prices)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W podmiotach gospodarki morskiej na koniec 2013 r. stopień zużycia środków trwałych wyniósł 47,7% (w 2000 r. – 56,5%), w tym środków transportu – 60,2% (w 2000 r. – 74,2%). Najwyższy stopień zużycia środków trwałych w 2013 r. odnotowany był w:

- zarządach portów morskich – 59,0% (w 2000 r. – 62,6%), w tym środków transportu – 80,2% (w 2000 r. – 88,1%);
- działalności morskich agencji transportowych – 52,3% (w 2000 r. – 55,6%), w tym środków transportu – 52,3% (w 2000 r. – 66,1%);
- produkcji i naprawie statków i łodzi – 52,1% (w 2000 r. – 54,4%), w tym środków transportu – 64,8% (w 2000 r. – 77,9%);
- pozostałej działalności wspomagającej transport morski – 49,7% (w 2000 r. – 61,4%), w tym środków transportu – 59,5% (w 2000 r. – 63,0%);
- przeładunku, magazynowaniu i przechowywaniu towarów w portach morskich – 48,3% (w 2000 r. – 39,8%), w tym środków transportu – 76,3% (w 2000 r. – 62,6%).

Najniższy stopień zużycia wartości brutto środków trwałych wystąpił w:

- morskim i przybrzeżnym transporcie wodnym – 28,3% (w 2000 r. – 66,5%), w tym środków transportu – 54,3% (w 2000 r. – 82,7%);
- rybołówstwie w wodach morskich – 32,0% (w 2000 r. – 65,9%), w tym środków transportu – 30,2% (w 2000 r. – 66,8%).

W latach 2000-2013 zaznaczyła się korzystna tendencja do obniżania się wskaźnika poziomu kosztów (z 98,8% w 2000 r. do 94,7% – w 2013 r.). Wyższe wskaźniki poziomu kosztów występowały w sektorze prywatnym niż w sektorze publicznym (w 2013 r. wyniosły odpowiednio 95,2% i 88,3%).

Tabl. 4 [7]. Wybrane wskaźniki ekonomiczne ¹ podmiotów gospodarki morskiej
Selected economic rates and ratios ¹ entities maritime economy

Wyszczególnienie Specification		2000	2005	2010	2011	2012	2013
a – ogółem total							
b – sektor publiczny public sector		w % in %					
c – sektor prywatny private sector							
Wskaźnik poziomu kosztów z całokształtu działalności	a	98,8	96,4	94,8	95,4	95,3	94,7
	b	.	100,5	89,3	89,2	86,5	88,3
<i>Total activity revenue rate</i>	c	.	94,3	95,4	95,9	96,1	95,2
Wskaźnik rentowności obrotu brutto	a	1,3	3,6	5,1	4,6	4,7	5,3
	b	.	-0,4	10,5	10,8	13,5	11,7
<i>Gross turnover profitability rate</i>	c	.	5,7	4,6	4,1	3,9	4,8
Wskaźnik rentowności obrotu netto	a	0,3	2,6	4,2	3,7	3,7	4,4
	b	.	-0,8	9,0	9,2	12,0	11,2
<i>Net turnover profitability rate</i>	c	.	4,4	3,7	3,2	3,0	3,8
Wskaźnik płynności finansowej I stopnia	a	30,6	31,4	41,9	38,7	37,5	44,9
	b	.	28,9	58,6	141,1	132,4	139,9
<i>Current financial liquidity ratio</i>	c	.	34,9	34,0	27,9	24,7	30,9
Wskaźnik płynności finansowej II stopnia	a	65,2	78,4	88,2	97,8	95,8	109,2
	b	.	67,4	66,2	165,0	152,8	166,0
<i>Quick ratio</i>	c	.	93,8	98,6	90,7	88,1	100,9

1 Dane obejmują podmioty gospodarcze prowadzące księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

1 Data refer to business entities keeping accounting their accounting books, where the number of employees exceeds 9 persons.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W 2013 r. najwyższy wskaźnik poziomu kosztów notowano w następujących rodzajach działalności:

- sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków – 98,8% (w 2012 r. – 97,7%, w 2000 r. – 98,0%),
- przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa – 98,6% (w 2012 r. – 98,0%, w 2000 r. – 102,5%),
- działalność morskich agencji transportowych – 97,8% (w 2012 r. – 97,8%, w 2000 r. – 97,4%);

W 2013 r. wskaźnik rentowności obrotu brutto wyniósł 5,3% (wobec 4,7% w 2012 r. i 1,3% w 2000 r.), a wskaźnik rentowności obrotu netto – 4,4% (wobec odpowiednio 3,7% i 0,3%). W poszczególnych rodzajach działalności były one jednak zróżnicowane. W przedsiębiorstwach zajmujących się rybołówstwem w wodach morskich w 2013 r. wskaźniki rentowności obrotu brutto i netto kształtowały się odpowiednio na poziomie 2,5% i 1,8% (wobec odpowiednio 18,2% i 15,1% – w 2012 r. i po minus 16,5% – w 2000 r.).

Wskaźnik płynności finansowej I stopnia, określający zdolność przedsiębiorstw do bieżącego regulowania zobowiązań, w 2013 r. wyniósł 44,9% (wobec 37,5% w 2012 r. i 30,6% wobec 2000 r.), natomiast wskaźnik płynności finansowej II stopnia kształtował się na poziomie 109,2% (wobec 95,8% i 65,2%).

Aktywa obrotowe na koniec 2013 r. wyniosły 11 428,4 mln zł i wzrosły o 6,4% wobec 2012 r. i o 76,9% w porównaniu z 2000 r. Koncentrowały się one w sektorze prywatnym, w którym ich udział w 2013 r. w wartości aktywów ogółem wyniósł 83,3% (w 2012 r. – 84,6%). W strukturze aktywów obrotowych 44,2% stanowiły należności krótkoterminowe, 30,8% – inwestycje krótkoterminowe, 20,8% – zapasy i 4,2% – krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe.

IV

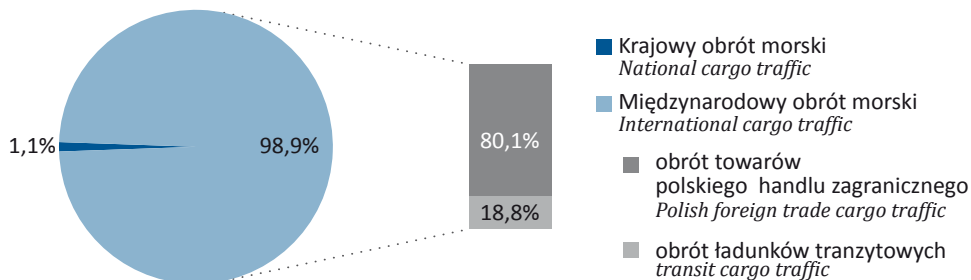
Porty morskie

Seaports

Porty morskie stanowią istotny element w lądowo-morskim (oraz morsko-lądowym) systemie transportowym zarówno ładunków, jak i pasażerów.

W 2014 r. międzynarodowy obrót morski stanowił 98,9% obrotów ładunkowych portów morskich (w latach 2012 i 2005 – po 98,1%). Na międzynarodowe obroty morskie portów morskich składają się obroty towarowe polskiego handlu zagranicznego oraz obroty ładunków tranzytowych. Obroty ładunkowe polskiego handlu zagranicznego w 2014 r. stanowiły 80,1% międzynarodowych obrotów morskich (wobec 84,4% w 2012 r. i 76,5% w 2005 r.), natomiast obroty ładunków tranzytowych w 2014 r. wyniosły 18,8% międzynarodowych obrotów morskich (wobec 15,6% w 2012 r. i 23,5% w 2005 r.).

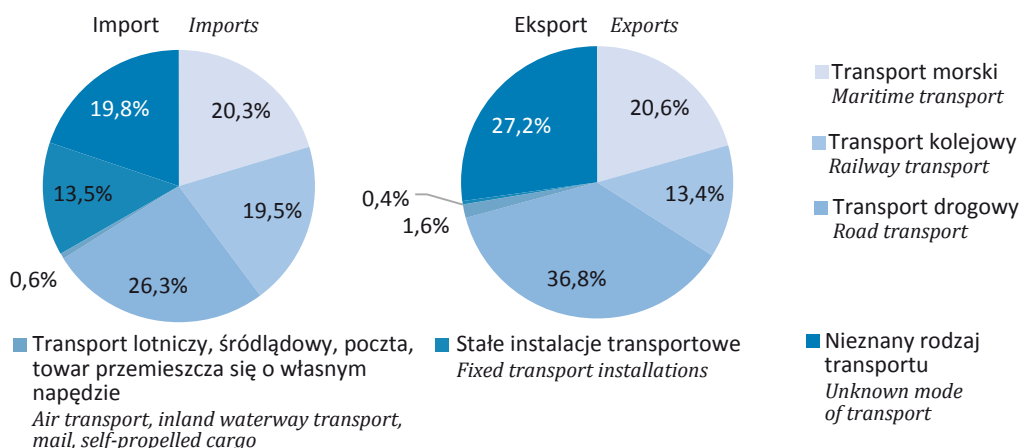
Wykres 1 [5]. **Struktura obrotów ładunkowych w portach morskich w 2014 r.**
Structure of cargo traffic in seaports in 2014



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Wydów towarów polskiego handlu zagranicznego przez polskie porty morskie w 2014 r. stanowił 20,6% eksportowanych towarów polskiego handlu zagranicznego (20,0% w 2012 r. i 38,3% w 2000 r.). Import transportem morskim stanowił w 2014 r. 20,3% obrotów polskiego handlu zagranicznego (19,5% w 2012 r. i 15,6% w 2000 r.).

Wykres 2 [6]. **Struktura importu i eksportu towarów polskiego handlu zagranicznego¹ według rodzajów transportu w 2014 r.**
Structure of exports and imports of Polish foreign trade cargo¹ by modes of transport in 2014



¹ Patrz uwagi metodyczne pkt. 29, str. 15.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
¹ See methodological notes, item 29, page 15.
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W latach 2000-2014 w eksporcie malały przewozy transportem morskim na rzecz transportu drogowego, natomiast w imporcie towarów zauważalna jest tendencja wzrostowa zarówno w transporcie morskim, jak i drogowym.

Tabl. 1 [8]. Eksport według rodzajów transportu¹

Exports by modes of transport¹

Wyszczególnienie <i>Specification</i> a - w tys. ton <i>in thous. tonnes</i> b - w mln zł <i>in mln zł</i>		2000	2005	2010	2012	2013	2014
Ogółem.....	a	64 088,4	76 687,8	81 295,4	89 025,5	101 052,7	106 174,9
<i>Total</i>	b	137 908,7	288 780,8	481 058,2	603 418,6	647 878,8	693 471,6
Transport morski.....	a	24 556,6	22 900,8	17 306,5	17 761,1	22 496,0	21 922,6
<i>Maritime transport</i>	b	16 246,0	30 121,3	44 249,5	65 125,0	74 238,8	74 043,2
Transport kolejowy	a	19 887,5	18 123,6	13 875,9	13 672,0	13 810,8	14 207,5
<i>Railway transport</i>	b	16 473,5	31 399,9	29 035,9	31 630,5	27 485,1	26 079,8
Transport drogowy	a	16 037,9	21 043,8	31 068,8	33 724,4	36 963,3	39 024,2
<i>Road transport</i>	b	97 270,6	166 131,4	312 762,3	364 339,6	389 522,7	422 784,5
Transport lotniczy.....	a	41,5	42,5	247,0	45,9	47,3	77,5
<i>Air transport</i>	b	2 703,6	3 438,1	9 609,9	14 352,5	15 853,4	16 032,3
Poczta	a	2,9	0,8	7,1	2,6	4,4	21,1
<i>Mail</i>	b	99,9	66,0	365,8	662,1	868,8	3 257,8
Stale instalacje transporto- we (rurociągi, gazociągi, wodociągi, ciepłociągi, linie energetyczne)	a	31,7	245,3	0,0	211,2	402,1	420,1
<i>Fixed transport installations (pipelines, gas pipelines, waterworks, heat pipelines, powerlines, etc)</i>	b	634,2	1 632,6	1 616,8	3 103,2	3 338,2	2 826,0
Transport wodny śródlądowy	a	3 203,8	1 392,9	678,3	583,5	740,0	772,3
<i>Inland waterway transport</i>	b	526,3	690,5	412,7	256,9	296,9	289,8
Towar przemieszcza się o własnym napędzie (samoloty, statki, samochody, dźwigi samojezdne itp.)	a	324,6	401,6	253,9	657,3	784,2	879,0
<i>Self-propelled cargo (aircraft, vessels, road motor vehicles, mobile cranes, etc)</i>	b	3 944,0	4 710,9	3 604,1	6 484,0	8 486,5	9 145,3
Nieznany rodzaj transportu	a	1,8	12 536,6	17 857,9	22 367,5	25 804,6	28 850,6
<i>Unknown mode of transport</i>	b	10,6	50 590,1	79 401,2	117 464,7	127 788,5	139 012,9

¹ Patrz uwagi metodyczne pkt. 29, str. 15.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

¹ See methodological notes, item 29, page 15.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Tabl. 2 [9]. Import według rodzajów transportu¹
Imports by modes of transport¹

Wyszczególnienie Specification a – w tys. ton in thous. tonnes b – w mln zł in mln zł	2000	2005	2010	2012	2013	2014
Ogółem	a 70 530,0	93 037,2	121 909,3	126 703,4	122 059,3	131 816,6
Total	b 213 071,8	328 192,0	536 220,6	648 127,6	656 098,2	704 567,5
Transport morski.....	a 10 992,9	9 855,6	20 048,1	24 707,8	24 394,3	26 800,7
Maritime transport	b 19 239,0	28 933,7	73 850,0	99 819,7	104 154,8	110 534,3
Transport kolejowy	a 19 752,6	19 607,9	29 018,2	26 679,6	25 349,7	25 674,9
Railway transport	b 20 576,1	28 801,9	31 352,1	37 004,5	33 372,1	32 637,3
Transport drogowy	a 15 603,2	24 609,4	30 292,9	30 330,6	31 503,5	34 623,0
Road transport	b 136 648,1	176 543,0	279 993,1	308 782,8	327 869,8	358 382,9
Transport lotniczy.....	a 29,9	65,7	97,6	103,3	74,0	69,8
Air transport	b 9 180,1	7 756,2	19 888,3	22 615,3	19 690,2	20 929,1
Poczta	a 1,6	1,8	3,2	2,4	2,4	19,3
Mail	b 231,7	264,4	437,8	445,9	587,0	2 810,9
Stałe instalacje	a 21 566,3	24 299,1	20 564,6	20 017,3	16 717,9	17 739,7
transportowe (rurociągi, gazociągi, wodociągi, ciepłociągi, linie energetyczne)	b 16 022,7	25 454,4	35 433,5	53 693,1	42 052,2	42 550,6
Fixed transport installations (pipelines, gas pipelines, waterworks, heat pipelines, powerlines, etc)						
Transport wodny	a 337,5	49,7	10,1	0,5	0,0	2,9
śródlądowy	b 170,7	39,1	7,9	3,5	0,0	5,7
Inland waterway transport						
Towar przemieszcza się o własnym napędzie (samoloty, statki, samochody, dźwigi samojedne itp.)	a 173,9	222,7	192,1	436,2	627,1	758,7
Self-propelled cargo (aircraft, vessels, road motor vehicles, mobile cranes, etc)	b 4 174,6	2 152,5	2 120,4	5 190,1	6 722,9	5 932,2
Nieznaný rodzaj transportu	a 2 072,2	14 325,4	21 682,5	24 425,7	23 390,4	26 127,7
Unknown mode of transport	b 6 828,7	58 246,8	93 137,6	120 572,6	121 649,4	130 784,5

¹ Patrz uwagi metodyczne pkt. 29, str. 15.

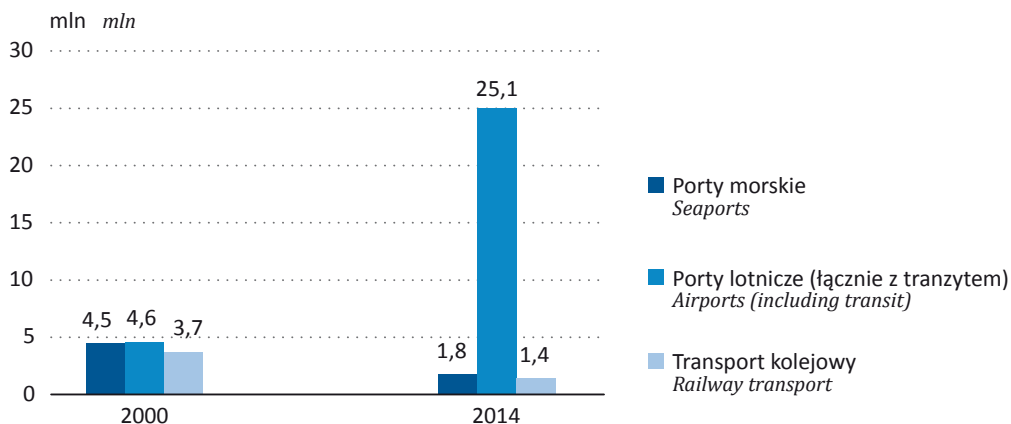
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

¹ See methodological notes, item 29, page 15.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Transport morski odgrywa również istotną rolę w międzynarodowych przewozach pasażerów. W 2014 r. międzynarodowy ruch pasażerów (transportowanych zarówno przez polskich, jak i obcych przewoźników) w portach morskich wyniósł 1,8 mln osób, w portach lotniczych (samolotami polskimi i obcymi, łącznie z tranzytem) – 25,1 mln osób, a transportem kolejowym – 1,4 mln.

Wykres 3 [7]. Międzynarodowy ruch pasażerów według wybranych rodzajów transportu
International passenger traffic by selected modes of transport



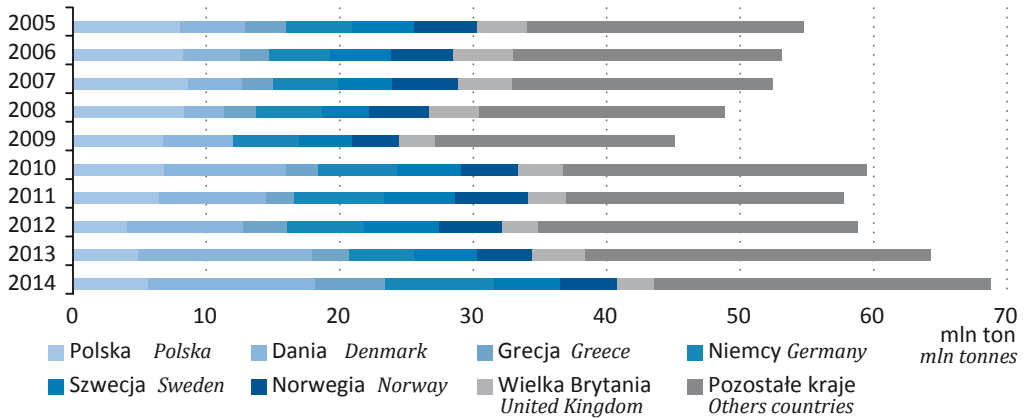
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Obroty portowe są wynikiem działalności wielu podmiotów, które koncentrują swoją działalność na terenie portów morskich. Zlokalizowane są tutaj między innymi przedsiębiorstwa przeładunkowo-składowe, spedytorzy, agenci żeglugowi, dystrybutorzy ładunku, przewoźnicy morscy oraz lądowi.

Transport morski ładunków oraz pasażerów w relacji z polskimi portami morskimi prowadzony jest zarówno przez polskich, jak i obcych przewoźników morskich. Polscy przewoźnicy dokonują przewozów w relacji z polskimi portami, pomiędzy polskimi portami oraz pomiędzy obcymi portami. W przewozach polskich przewoźników zauważyć można spadek udziału przewozów pomiędzy obcymi portami na rzecz transportu w relacji z portami polskimi. W 2014 r. polscy przewoźnicy 86,7% ładunków przewieźli w relacji z polskimi portami lub pomiędzy nimi, a 13,3% – pomiędzy portami obcymi (w 2000 r. odpowiednio 40,7% i 59,3%). Waga ładunków transportowanych w relacji z polskimi portami lub pomiędzy polskimi portami w latach 2000-2014 zmniejszyła się o ponad 60%.

W 2014 r. w strukturze obrotów w polskich portach morskich ładunki przetransportowane przez krajowych przewoźników stanowiły 8,2% (ich udział wahał się w granicach od 6,9% w 2012 r. do 17,0% – w 2008 r.). Znaczący udział w przewozach ładunków statkami w relacji z polskimi portami stanowili przewoźnicy z Danii oraz Niemiec (odpowiednio 18,2% i 11,8%).

Wykres 4 [8]. **Obroty ładunkowe w portach morskich według kraju przewoźnika**
Cargo traffic in seaports by country of carrier

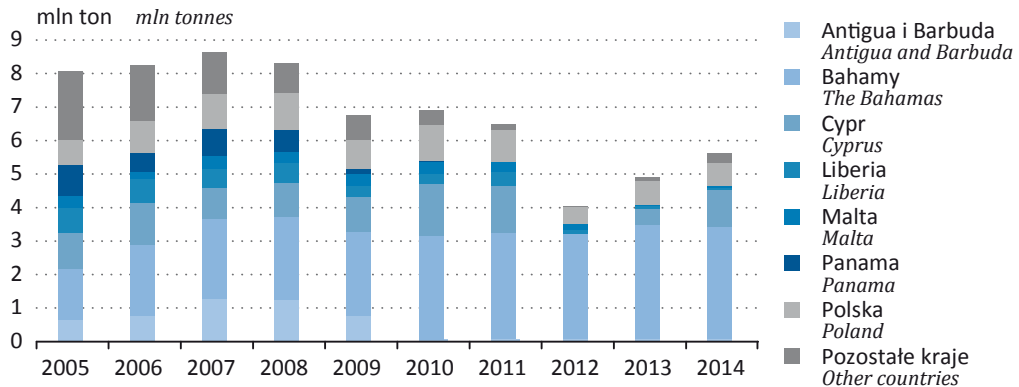


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Polscy przewoźnicy pływający w relacji z polskimi portami podnosili nie tylko polską banderę, ale również bandery innych krajów. Najwięcej ładunków w przypadku statków, dla których zadeklarowano Polskę jako kraj przewoźnika, zostało przetransportowanych w 2014 r. pod banderą bahamską (59,3% ładunków przewiezionych przez przewoźników mających siedzibę w Polsce) oraz cypryjską (odpowiednio 20,1%); przewoźnicy pod polską banderą przewieźli 11,8% ładunków.

Wykres 5 [9]. **Obroty ładunkowe w portach morskich ładunków transportowanych przez przewoźników mających siedzibę w Polsce według bandery statku**
Traffic of cargo in seaports transported by carriers with seat in Poland by flags



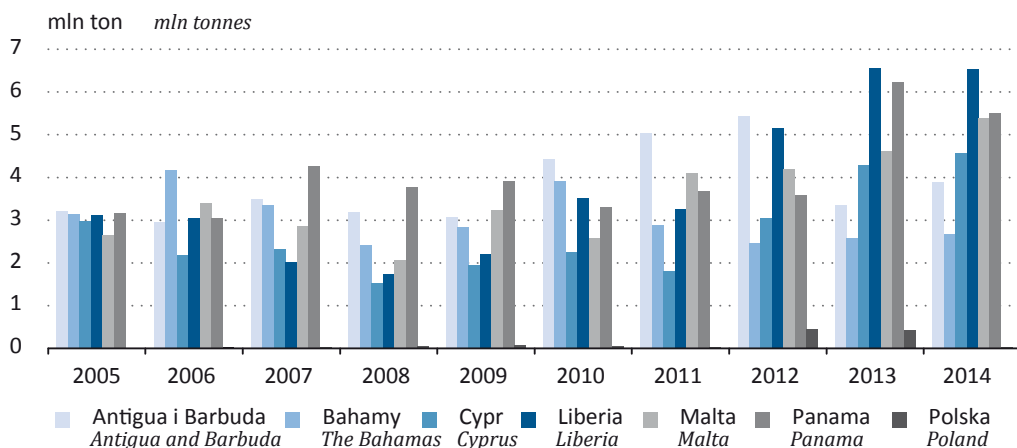
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Przewoźnicy mający siedzibę poza Polską w 2014 r. najwięcej ładunków w relacji z polskimi portami przewieźli na statkach pływających pod banderami: Liberii (10,4%), Panamy (8,7%) i Malty (8,5%), natomiast w 2012 r. – pod banderami Antigui i Barbudy oraz Liberii (odpowiednio 9,9% i 9,4%).

Wykres 6 [10]. Obroty ładunkowe w portach morskich ładunków transportowanych przez przewoźników mających siedzibę poza Polską według wybranych bander statku

Traffic of cargo in seaports transported by carriers with seat outside Poland by selected flags



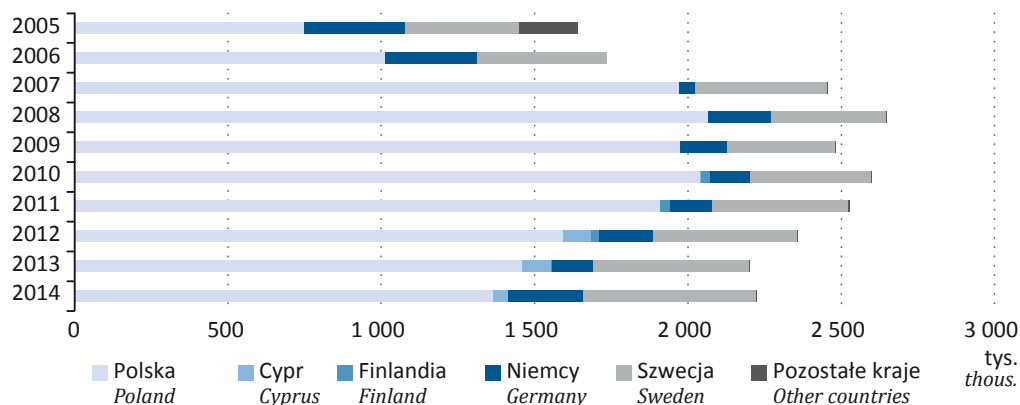
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W transporcie pasażerów w relacji z polskimi portami morskimi udział przewoźników mających siedzibę w Polsce był znacznie większy niż w przypadku przewozów ładunków. W 2014 r. wyniósł on 61,4% (wobec 67,5% w 2012 r.); na kolejnych pozycjach znaleźli się przewoźnicy ze Szwecji – 25,5% i Niemiec – 10,9% (wobec 20,0% i 7,4% w 2012 r.). Udział przewoźników z tzw. krajów „trzecich”, tj. niebędących krajem zaokrętowania ani wyokrętowania pasażerów był znacznie mniejszy niż w przewozach ładunków i w 2014 r. wyniósł 9,0% (wobec 6,4% w 2012 r. i 12,3% w 2005 r.).

Wykres 7 [11]. Ruch pasażerów w portach morskich według kraju przewoźnika morskiego

Passenger traffic in seaports by country of maritime carrier



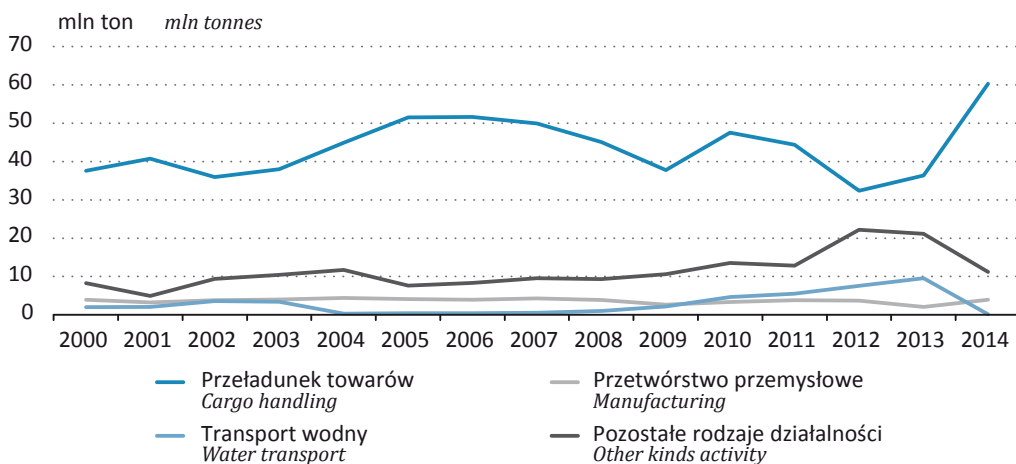
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Ładunki dostarczone do portów od strony morza oraz lądu obsługiwane są głównie przez specjalistyczne przedsiębiorstwa, których podstawowym rodzajem działalności jest przeładunek towarów. W 2014 r. udział tych podmiotów w obrotach ładunkowych portów morskich wyniósł 84,2% (wobec 52,1% w 2012 r. i 78,5% w 2000 r.). Kolejną grupą firm dokonujących przeładunków ładunków w portach morskich były przedsiębiorstwa, dla których podstawowym rodzajem działalności było przetwórstwo przemysłowe (przemiał zbóż, wytwarzanie i przetwarzanie produktów rafinacji ropy naftowej, remonty statków, produkcja cementu lub nawozów sztucznych). Udział tej grupy przedsiębiorstw w obrotach ładunkowych w 2014 r. wyniósł 5,5% (wobec 5,9% w 2012 r. i 8,3% w 2000 r.). Podmioty, których podstawowym rodzajem działalności był transport wodny, w 2014 r. miały marginalne znaczenie (0,1%), podczas gdy w dwóch poprzednich latach udział tych podmiotów był najwyższy w okresie ostatnich 15 lat (wyniósł 12,1% w 2012 r. i 14,3% w 2013 r.).

Wykres 8 [12]. Obroty ładunkowe w portach morskich według podstawowego rodzaju działalności przeładowców

Cargo traffic in seaports by main activity of cargo handling companies



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

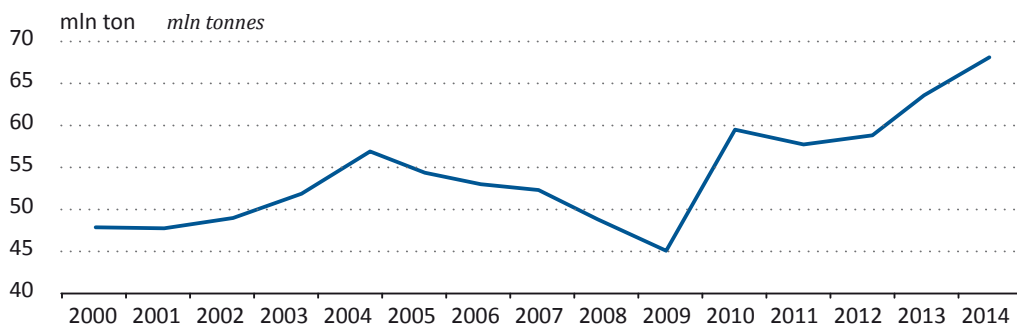
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Porty morskie są węzłami transportowymi znajdującymi się na styku lądu i morza. Podmioty zlokalizowane na terenie portów pełnią wiele funkcji, a najważniejsze z nich dotyczą:

- przeładunku towarów, ich magazynowania, obsługi ruchu pasażerskiego, usług nawigacyjnych, obsługi środków transportu,
- usług przemysłowo-technicznych związanych ze statkiem oraz z ładunkiem,
- usług administracyjno-handlowych obejmujących procedury administracyjne związane z obsługą celną, dokumentacją portową, ubezpieczeniami itp.,
- usług minimalizujących koszty logistyczne oraz racjonalizujących dystrybucję towarów.

Obroty ładunkowe w portach morskich w 2001 r. nieznacznie zmniejszyły się w stosunku do roku poprzedniego (o 0,2%), a następnie do 2004 r. stopniowo wzrastały wykazując średnioroczne tempo wzrostu równe 6,0% i osiągnęły w 2004 r. 56 917,9 tys. ton ogółem. Od 2005 r. do 2009 r. następował systematyczny spadek obrotów (średniorocznie o 4,6%), odzwierciedlający światowy kryzys gospodarczy i w 2009 r. obroty ładunkowe polskich portów były najniższe w okresie lat 2000-2014 (45 079,4 tys. ton). W 2010 r. obroty ładunkowe były o 32,0% większe niż rok wcześniej osiągając poziom 59 506,5 tys. ton, następnie po 3% spadku w 2011 r. średnioroczne tempo wzrostu do 2014 r. wyniosło 6,0%. W 2014 r. obroty ładunkowe portów morskich osiągnęły poziom 68 744,0 tys. ton i były najwyższe w okresie ostatnich piętnastu lat (o 43,6% wyższe niż w 2000 r.).

Wykres 9 [13]. Obroty ładunkowe w portach morskich
Cargo traffic in seaports

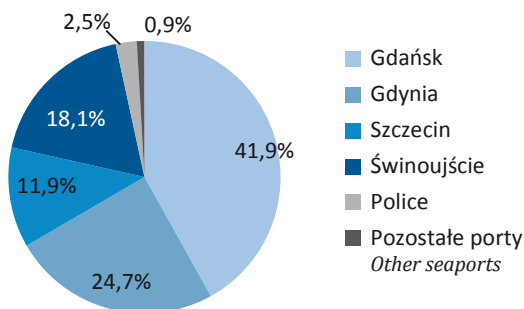


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Spośród głównych portów morskich w Polsce największe znaczenie pod względem wielkości obrotów ładunkowych ma port w Gdańsku. W 2014 r. udział obrotów dokonywanych w tym porcie wyniósł 41,9% (najniższy odnotowano w 2000 r. – 34,9%, najwyższy w 2010 r. – 44,4%). Ważną rolę odgrywa również port w Gdyni; udział obrotów w tym porcie w 2014 r. wyniósł 24,7% (wobec 17,5% – w 2000 r. i 28,3% – w 2007 r.). Obroty ładunkowe portu w Świnoujściu w 2014 r. wyniosły 18,1% obrotów ogółem (najniższy udział odnotowano w 2007 r. – 14,1%, najwyższy w 2002 r. – 20,7%), a udział portu Szczecin w obrotach ogółem w 2014 r. wyniósł 11,9%.

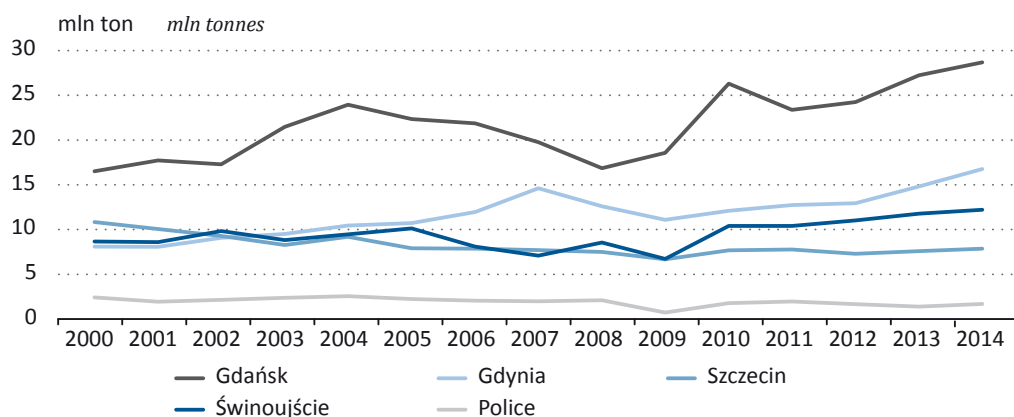
Wykres 10 [14]. Struktura obrotów ładunkowych według portów w 2014 r.
Structure of cargo traffic by ports in 2014



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

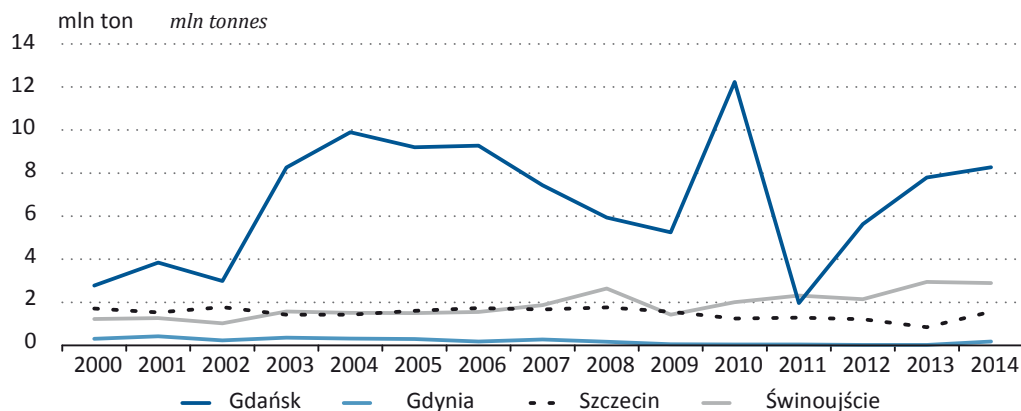
Wykres 11 [15]. Obroty ładunkowe w głównych portach morskich
Cargo traffic in major seaports



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Ładunki tranzytowe w 2014 r. stanowiły 19,0% międzynarodowych obrotów polskich portów morskich i wyniosły 12 897,2 tys. ton, tj. o 43,3% więcej niż w 2012 r. i ponad 2-krotnie więcej w porównaniu z 2000 r.

Wykres 12 [16]. Obroty ładunków tranzytowych w portach morskich
Transit cargo traffic in seaports



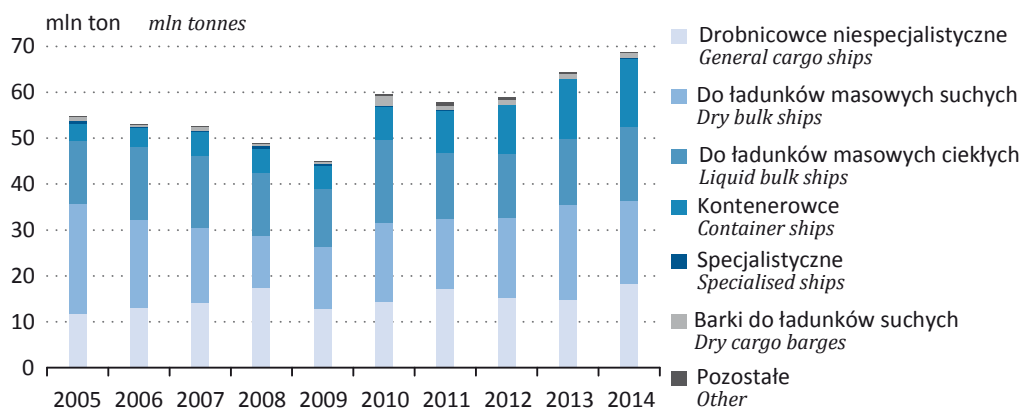
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Pod względem obrotów ładunków tranzytowych wyraźnie dominuje port w Gdańsku. W 2014 r. w porcie tym dokonano 64,1% obrotów tranzytowych (wobec 46,1% w 2000 r.). Pozostałe obroty zrealizowane zostały w portach: Świnoujście (22,4%), Szczecin (12,1%) oraz Gdynia (1,4%). Udział tranzytu w międzynarodowych obrotach morskich poszczególnych portów był w latach 2000-2014 zróżnicowany: w Gdańsku wahał się w granicach od 8,6% do 42,7%, Gdyni – od 0,1% do 2,5%, Szczecinie – od 10,9% do 23,5%, Świnoujściu – od 10,2% do 30,6%.

W latach 2005-2014 stopniowo wzrastała zarówno liczba, jak i pojemność netto drobnicowców niespecjalistycznych zawijających do polskich portów morskich. W efekcie wzrosła masa ładunków transportowanych przez ten typ statków – z 11 751,7 tys. ton w 2005 r. do 18 272,3 tys. ton w 2014 r. (średnioroczne tempo wzrostu wyniosło 5,0%). Udział drobnicowców niespecjalistycznych w przewozach ładunków wzrósł w tym okresie z 21,5% do 26,6%. Odnotowano również bardzo wyraźny wzrost udziału kontenerowców w transporcie ładunków; w 2005 r. tym typem statków przewieziono 3 680,7 tys. ton (6,7%), a w 2014 r. – czterokrotnie więcej, tj. 15 017,2 tys. ton (21,8%). W latach 2005-2014 zaobserwowano również wzrost przewozów statkami do ładunków masowych ciekłych (o 16,3%), ale ich udział w przewozach ogółem utrzymywał się na zbliżonym poziomie (wahał się od około 24% do 30%). W przewozach ładunków zdecydowanie zmniejszył się udział masowców do transportu ładunków masowych suchych (z 43,6% w 2005 r. do 26,2% w 2014 r.). W 2005 r. statkami tymi przewieziono 23 895,4 tys. ton, w 2014 r. – 18 016,8 tys. ton (średnioroczne ujemne tempo zmian wyniosło 3,1%). W 2014 r. statkami specjalistycznymi przewieziono 9-krotnie mniej ładunków niż w 2005 r. Udział tych statków w przewozach ogółem utrzymywał się na niskim poziomie (w 2005 r. wyniósł 1,4%, w 2014 r. – 0,1%). W 2014 r. statkami specjalistycznymi przewieziono 82,3 tys. ton ładunków, tj. o 89,3% mniej niż w 2005 r.

Wykres 13 [17]. Obroty ładunkowe w portach morskich według typów statków

Cargo traffic in seaports by ship type

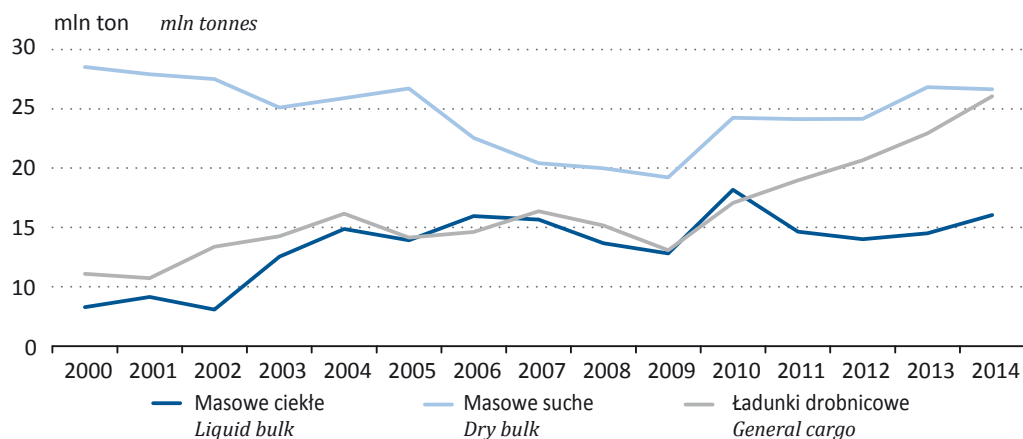


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Zmiana udziału typów statków w transporcie ładunków w relacji z polskimi portami morskimi wynika ze zmian struktury transportowanych ładunków. Obroty ładunków drobnicowców w polskich portach morskich w 2014 r. wyniosły 26 066,3 tys. ton i były wyższe o 26,1% niż w 2012 r., a o 135,3% w porównaniu z 2000 r. Jednocześnie zwiększył się udział tych ładunków w obrotach ogółem (z 23,1% w 2000 r. do 37,9% w 2014 r.). Obroty ładunków masowych ciekłych w 2014 r. kształtowały się na poziomie 16 033,7 tys. ton, tj. wyższym o 14,5% niż w 2012 r. i o 93,7% w odniesieniu do 2000 r. Obroty ładunków masowych suchych w 2014 r. wyniosły 26 644,0 tys. ton i były wyższe o 10,3% w stosunku do 2012 r., a niższe o 6,6% w porównaniu z 2000 r.

Wykres 14 [18]. Obroty ładunkowe w portach morskich według kategorii ładunków
Cargo traffic in seaports by category

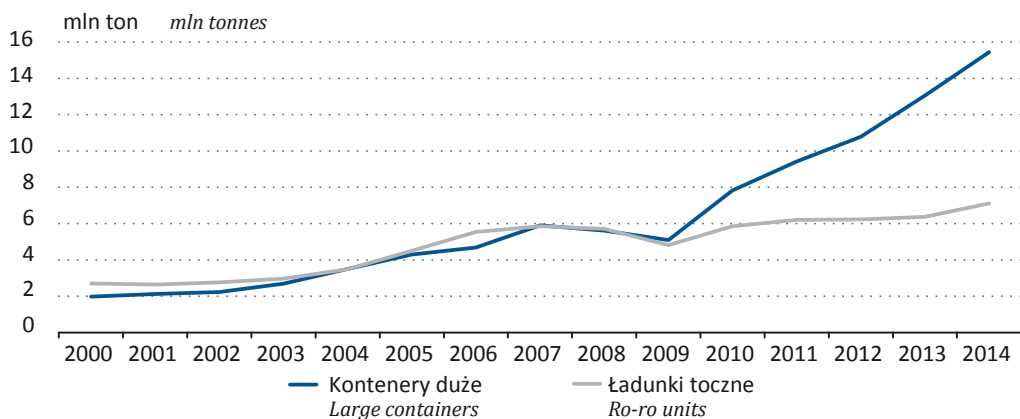


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Ładunki w kontenerach i jednostkach tocznych (np.: samochody ciężarowe, przyczepy towarowe, wagony, rolltrailery pokładowe) miały znaczący udział w obrotach ładunków drobnicowych (od 42,2% w 2000 r. do 86,5% w 2014 r.), z tym że udział ładunków skonteneryzowanych w obrotach drobniczy był o kilka punktów procentowych wyższy niż ładunków tocznych.

Wykres 15 [19]. Obroty ładunków w kontenerach dużych i jednostkach tocznych
Traffic of cargo in large containers and ro-ro units in seaports



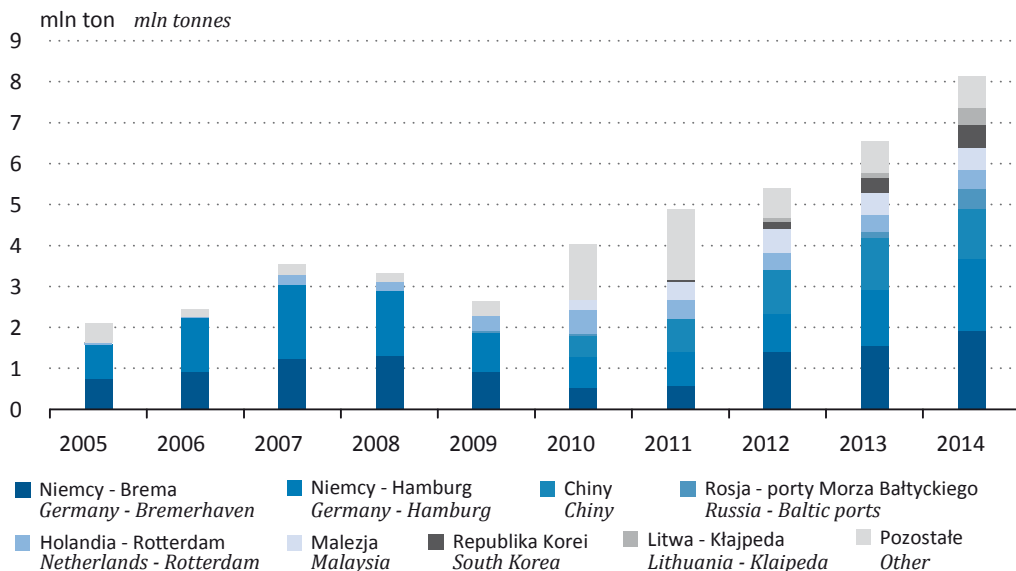
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W 2014 r. 42,8% obrotów ładunkowych w kontenerach dużych zrealizowano w relacji z Niemcami, podczas gdy w 2005 r. – 73,7%. Do głównych portów niemieckich uczestniczących w tym obrocie należały Brema oraz Hamburg. Kolejnymi kierunkami transportu kontenerów w relacji z polskimi portami były Chiny (ich udział w 2014 r. wyniósł 10,2%) i Rosja – porty Morza Bałtyckiego (8,1%).

Wykres 16 [20]. Wyładunek (przywóz) ładunków w kontenerach do polskich portów morskich według miejsca załadunku

Unloading (imports) of cargo in containers to Polish seaports by place of loading

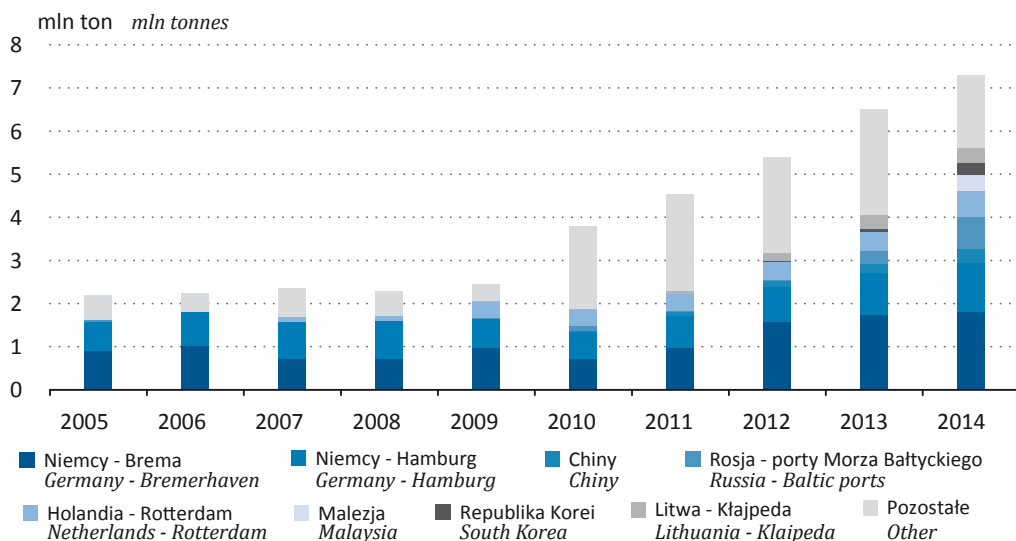


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Wykres 17 [21]. Załadunek (wywóz) ładunków w kontenerach z polskich portów morskich według miejsca wyładunku

Loading (exports) of cargo in containers from Polish seaports by place of unloading



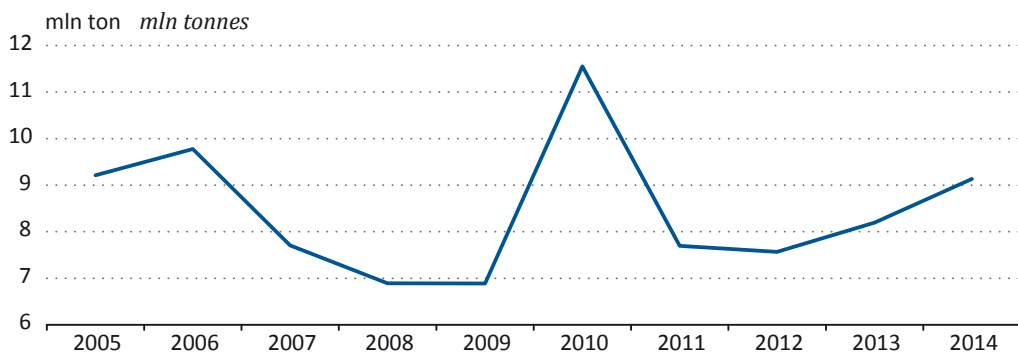
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W latach 2000-2014 w obrotach ładunków masowych ciekłych odnotowano wysoki udział ropy naftowej i produktów z ropy naftowej (w granicach od 82,1% do 91,6%). W 2014 r. obroty portowe ropy naftowej i jej produktów wyniosły 14 110,6 tys. ton i były wyższe o 14,5% niż w 2012 r. i o 107,7% niż 2000 r.

Wykres 18 [22]. Obroty ropy naftowej w portach morskich

Crude oil traffic in seaports



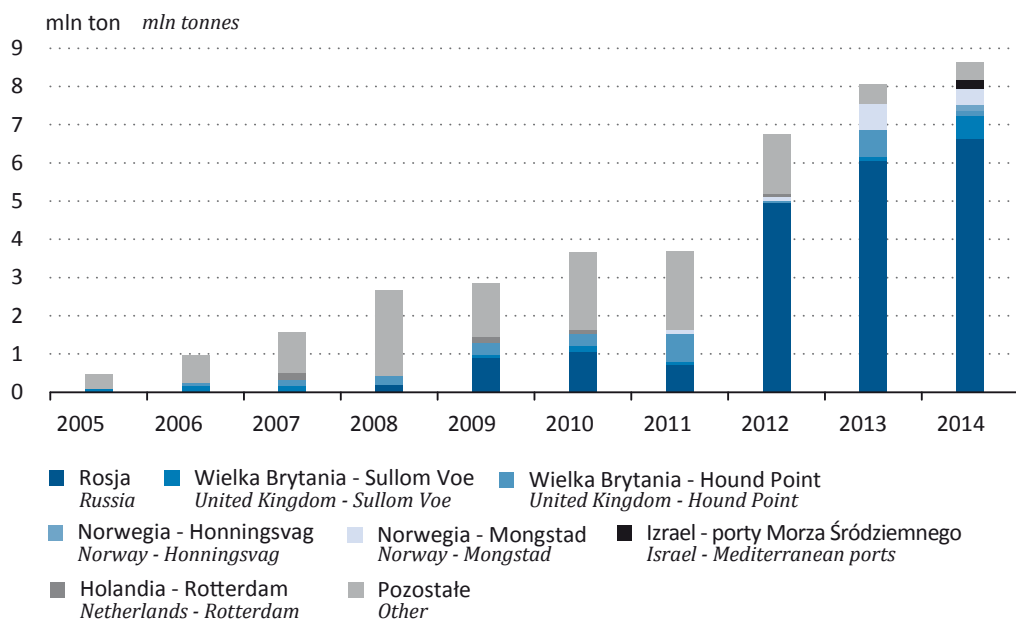
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W 2014 r. w grupie ładunkowej ropa naftowa i jej produkty blisko dwie trzecie stanowiła ropa. Była ona transportowana głównie w relacji z portami rosyjskimi (72,7% wobec 65,3% w 2012 r.).

Wykres 19 [23]. Wyładunek (przywóz) ropy naftowej w polskich portach morskich według miejsca załadunku

Unloading (imports) of crude oil to Polish seaports by place of loading

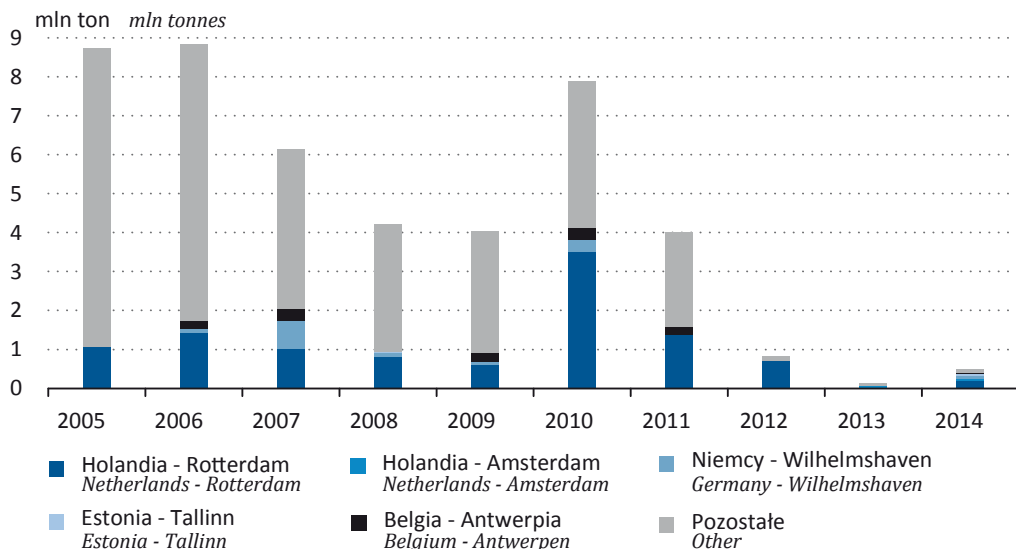


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Wykres 20 [24]. Załadunek (wywóz) ropy naftowej w polskich portach morskich według miejsca wyładunku

Loading (exports) of crude oil from Polish seaports by place of unloading



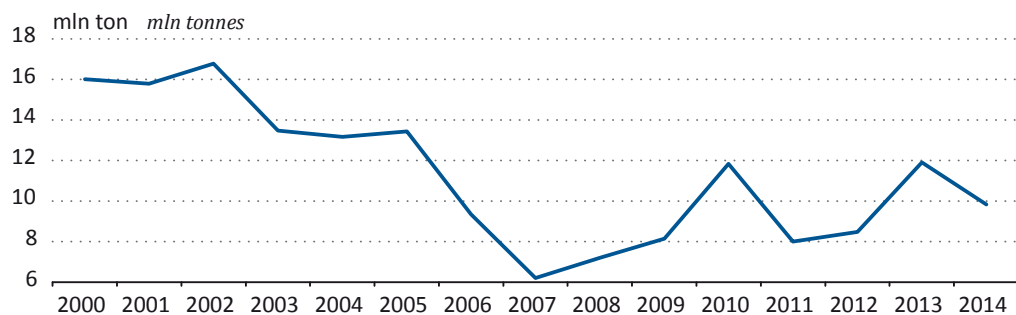
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W obrotach ładunków masowych suchych największy udział stanowił węgiel i koks (36,9% w 2014 r. wobec 56,1% w 2000 r.). W 2014 r. obroty węgla i koksu wyniosły 9 831,8 tys. ton i były większe o 16,0% niż w 2012 r., a mniejsze o 38,6% w porównaniu z 2000 r.

Wykres 21 [25]. Obroty węgla i koksu w portach morskich

Coal and coke traffic in seaports



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

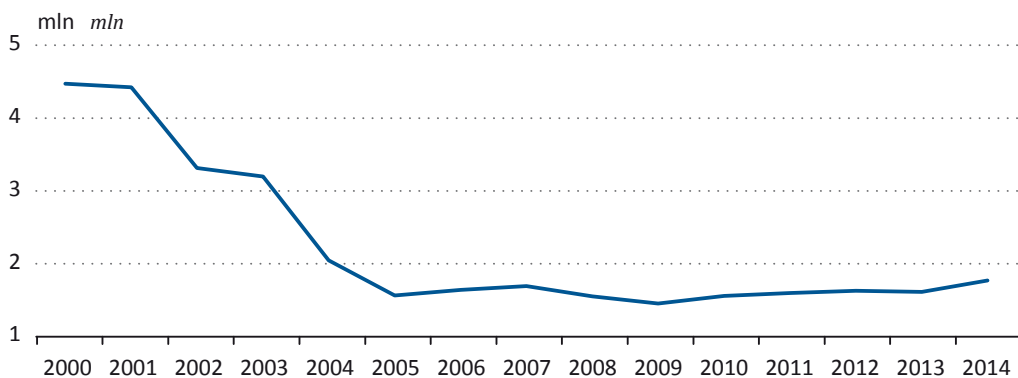
W latach 2005-2014 z polskich portów morskich wywieziono dwa razy więcej węgla i koksu niż przywieziono. W 2014 r. węgiel i koks eksportowane były głównie do portu Taranto (Włochy) – 22,1% oraz do portów niemieckich – Rostock i Kilonia (odpowiednio 8,7% i 7,2%). Najwięcej węgla i koksu przywieziono z portów Północnego Atlantyku (Stany Zjednoczone) – 19,1%, portów Morza Bałtyckiego (Rosja) – 17,2% oraz Australii – 17,0%.

W 2014 r. w portach morskich zakończyło lub rozpoczęło podróż morską 2 224,1 tys. osób (z czego ponad trzy czwarte stanowili pasażerowie w ruchu międzynarodowym) i było to o 5,7% mniej niż w 2012 r.

W latach 2000-2014 **międzynarodowy ruch pasażerów** w portach morskich ulegał znacznym wahaniom osiągając najwyższy poziom w latach 2000-2003. Tak duże nasilenie ruchu pasażerskiego wynikało głównie z tzw. rejsów wolnocłowych między Polską a Niemcami, gdzie na statkach można było dokonywać tańszych zakupów w cenach wolnych od cła. W latach następnych poziom międzynarodowego ruchu pasażerów w portach morskich wahał się w granicach 1,4 mln do 2,0 mln osób. W 2014 r. w polskich portach morskich rozpoczęło lub zakończyło zagraniczną podróż 1 753,6 tys. osób, tj. o 8,7% więcej niż w 2012 r., ale o 60,7% mniej niż w 2000 r.

Wykres 22 [26]. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich

International passenger traffic in seaports

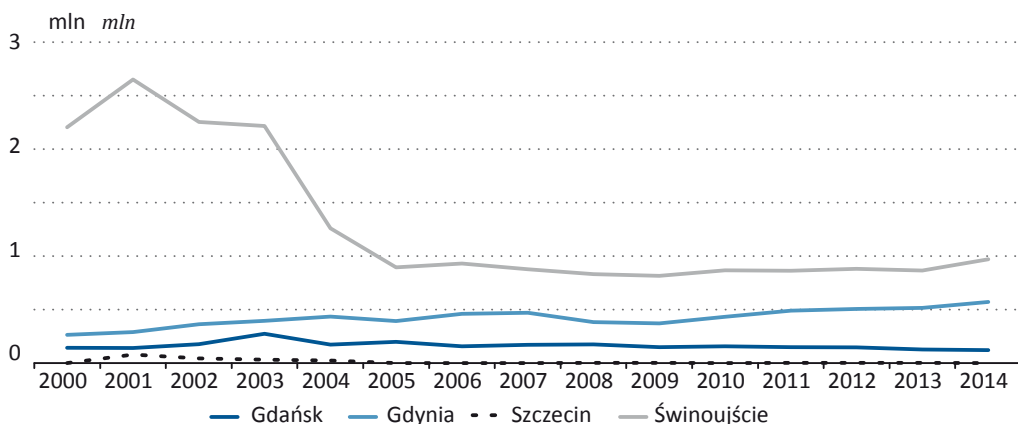


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Wykres 23 [27]. Międzynarodowy ruch pasażerów w głównych portach morskich

International passenger traffic in major seaports



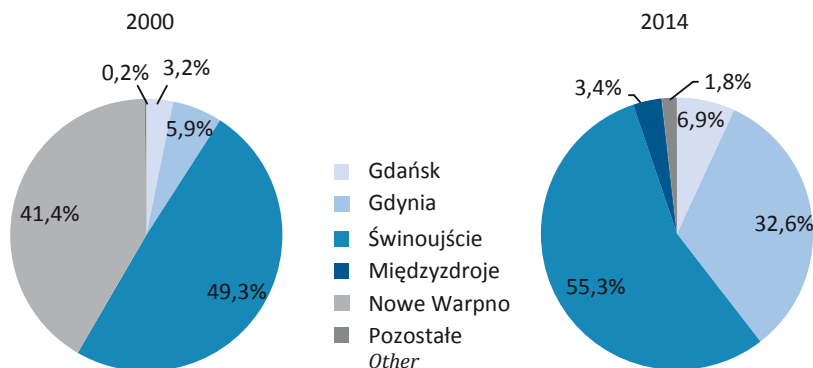
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W porcie Świnoujście w 2014 r. rozpoczęło lub zakończyło podróż w ruchu międzynarodowym 969,5 tys. pasażerów, co stanowiło 55,3% międzynarodowego ruchu pasażerów w portach morskich. W porcie w Gdyni obsłużono jedną trzecią liczby pasażerów w ruchu międzynarodowym. Na wysokie natężenie ruchu pasażerskiego w portach tych wpływ miały kursy promowe. W 2014 r. udział promów w międzynarodowych przewozach pasażerów w relacji z polskimi portami wynosił 66,6%.

Wykres 24 [28]. Struktura międzynarodowego ruchu pasażerów według portów

Structure of international passenger traffic by seaports



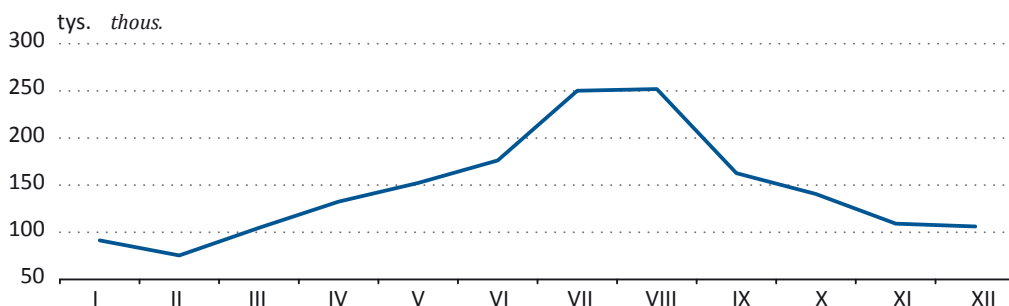
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Międzynarodowy ruch pasażerów charakteryzuje się sezonowością, a jego największe nasilenie występuje w miesiącach letnich. W 2014 r. od czerwca do sierpnia przez porty morskie przemieściło się 38,7% ogólnej liczby pasażerów w ruchu międzynarodowym.

Wykres 25 [29]. Sezonowość w międzynarodowym ruchu pasażerów w 2014 r.

Seasonality of international passenger traffic in 2014

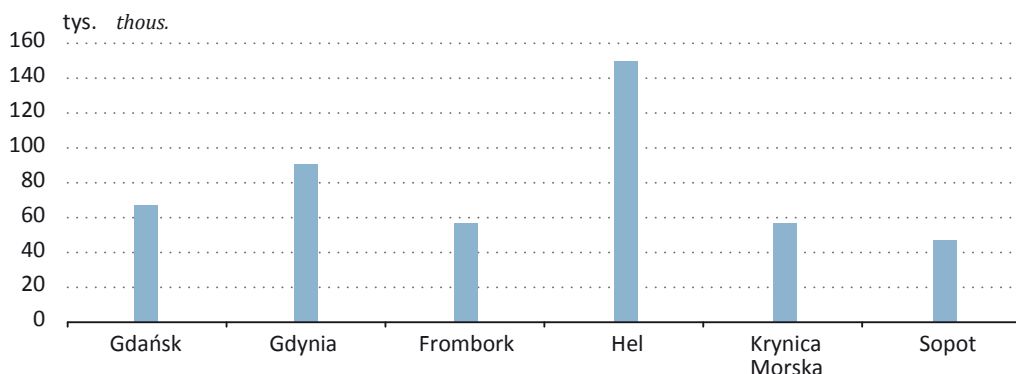


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W 2014 r. krajowy ruch pasażerów w portach morskich osiągnął poziom 470,5 tys. osób, tj. o 36,9% mniejszy niż w 2012 r. Największy udział w krajowym ruchu pasażerów miał port w Helu (31,8%), Gdyni (19,3%), Gdańsku (14,3%) oraz Sopotcie (9,0%).

Wykres 26 [30]. Krajowy ruch pasażerów w głównych portach morskich w 2014 r.
National passenger traffic in major seaports in 2014



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

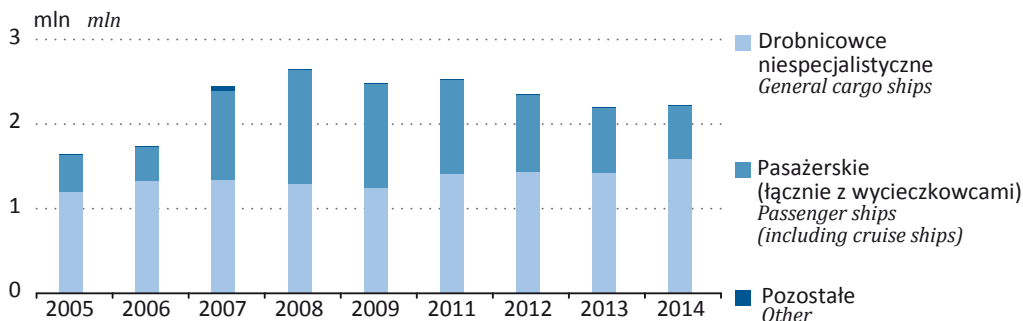
Podobnie jak w międzynarodowym ruchu pasażerów w portach morskich, w ruchu krajowym również widoczna jest sezonowość. W 2014 r. w lipcu i sierpniu obsłużono trzy czwarte liczby pasażerów w ruchu krajowym.

Pasażerowie przyplływający do polskich portów morskich nie tylko kończą lub rozpoczynają podróż w tych portach, ale również przybywają na wycieczkowcach w celu zobaczenia atrakcji w porcie lub okolicy, a następnie wracają na statek w celu kontynuowania swojej zagranicznej podróży. W 2014 r. polskie porty morskie w tym celu odwiedziło 116,5 tys. pasażerów wycieczkowców (o 5,8% więcej niż w 2012 r.), z czego do Gdyni przybyło 82,1%, Gdańska – 10,5%, a Szczecina – 4,9%. Pozostali podróżni odwiedzili porty w Świnoujściu i Fromborku.

Transport pasażerów w relacji z polskimi portami morskimi odbywa się przede wszystkim drobnicowcami niespecjalistycznymi, do których zalicza się również promy oraz statkami pasażerskimi. W 2014 r. promami przewieziono 1 482,3 tys. pasażerów (o 3,0% więcej niż w 2012 r.), co stanowiło 93,4% liczby pasażerów drobnicowców i 66,6% przewozów pasażerskich ogółem.

Wykres 27 [31]. Ruch pasażerów w relacji z polskimi portami morskimi według typów statków

Passenger traffic from/to Polish seaports by ship type



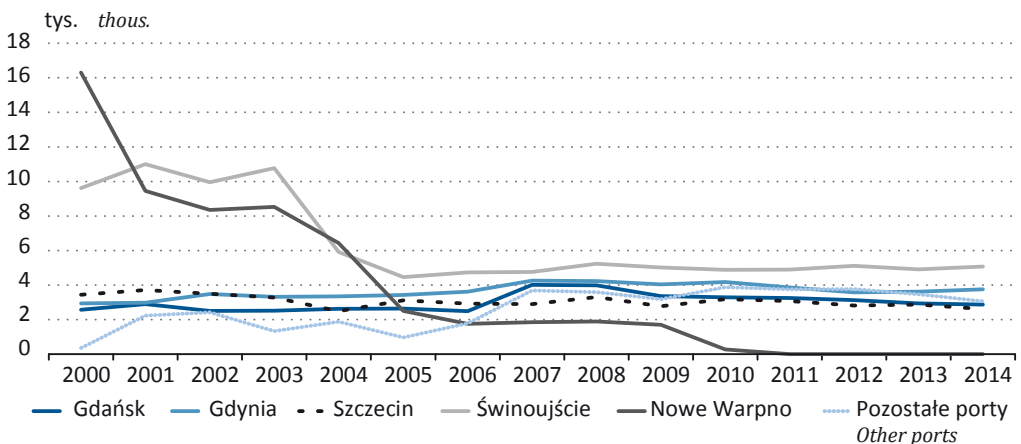
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Na przestrzeni lat 2000-2014 obserwuje się zmniejszenie liczby statków transportowych zawijających do polskich portów morskich. Liczba ta spadła z roku na rok przeciętnie o 4,9%. W 2000 r. przyłynęło do portów 35 238 statków transportowych, a w 2014 r. o połowę mniej – 17 384. Tendencja spadkowa w największym stopniu dotyczyła portów Nowe Warpno oraz Świnoujście (ze średniorocznym tempem spadku wynoszącym odpowiednio 50,8% i 4,5%) i spowodowana była wycofaniem rejsów „wolnoctwowych” w relacji z niemieckimi portami po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej.

Mimo zmniejszenia liczby statków zawijających do portów morskich, ich możliwości transportu ładunków oraz pasażerów stopniowo wzrastały. Wynika to z faktu, że statki kursujące w rejsach wolnoctwowych były niewielkimi jednostkami (o pojemności netto około 100) oraz z tego, że coraz większe statki zaczęły zawijać do polskich portów. W 2000 r. pojemność netto statków wchodzących do portów morskich wyniosła 40 478,8 tys. (przeciętna pojemność netto –1 149,0), w 2005 r. odpowiednio –51 579,9 tys. (przeciętna pojemność netto –3 010,6), a w 2014 r. – 84 315,5 tys. (przeciętna pojemność netto– 4 850,2), tj. o 63,5% więcej niż w 2005 r. oraz 2-krotnie więcej niż w 2000 r.

W latach 2000-2014 najwięcej statków zawinęło do portu w Świnoujściu (28,3% liczby statków zawijających w tym okresie do portów morskich), Nowym Warpnie (17,3%), Gdyni (16,0%) oraz Gdańsku (13,2%). Natomiast największy udział w pojemności netto zawijających statków transportowych miały następujące porty: Gdynia (32,4%), Świnoujście (31,8%), Gdańsk (25,4%), Szczecin (7,8%).

Wykres 28 [32]. Statki transportowe wchodzące do portów morskich
Cargo-carrying ships entering seaports

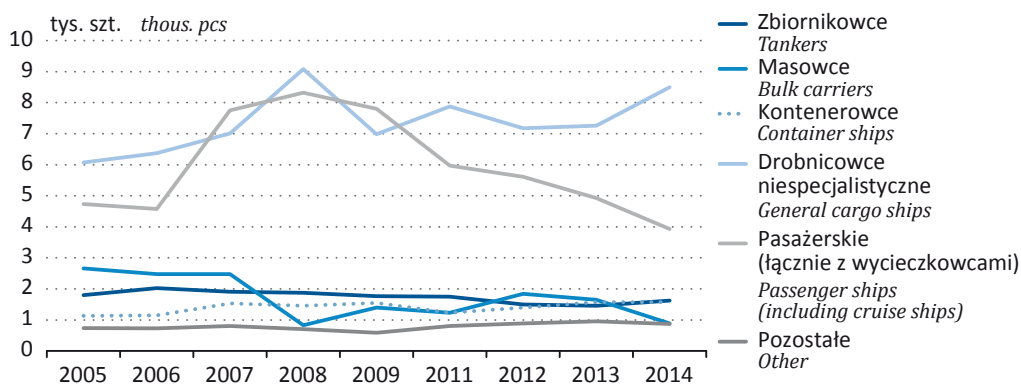


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

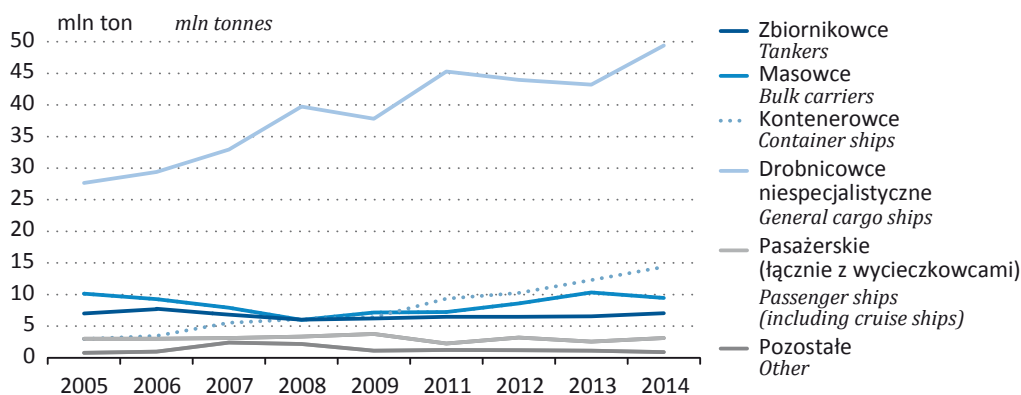
W latach 2005-2014 wśród statków transportowych zawijających do portów morskich większość stanowiły drobnicowce niespecjalistyczne, z wyjątkiem lat 2007 i 2009, w których przeważały statki pasażerskie. W 2014 r. liczba zawijających drobnicowców niespecjalistycznych wyniosła 8 496 (wobec 7 174 w 2012 r. i 6 069 w 2005 r.), a ich pojemności netto – 49 412,1 tys. (wobec odpowiednio 43 975,1 tys. i 27 667,3 tys.).

Wykres 29 [33]. Statki transportowe wchodzące do portów morskich według typów
Cargo-carrying ships entering seaports by type



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
 Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Wykres 30 [34]. Pojemność netto statków transportowych wchodzących do portów morskich według typów
Net tonnage of cargo-carrying ships entering seaports by type

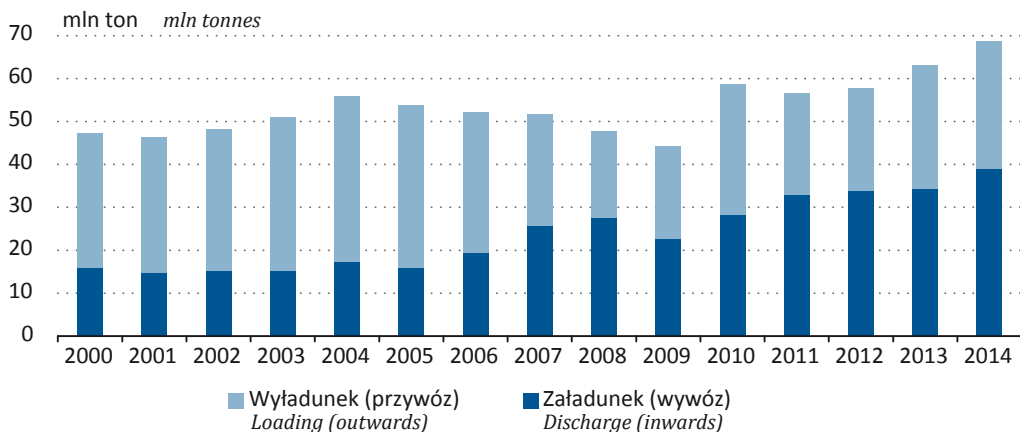


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
 Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W latach 2000-2007 więcej ładunków wywożono z Polski statkami za granicę niż przywożono (wywóz stanowił od 50,4% do 70,6%), natomiast począwszy od 2008 r. przewagę nad eksportem zyskał import (wyjątek stanowił 2010 r., w którym wyładunek stanowił 48,0%, a załadunek – 52,0%). W 2014 r. międzynarodowy obrót morski portów osiągnął poziom 68 018,1 tys. ton, z tego wyładunek ładunków międzynarodowego obrotu morskiego wyniósł 38 526,4 tys. ton (56,6%), wobec załadunku równego 29 491,6 tys. ton (43,4%). W 2000 r. przeładowano w ramach międzynarodowego obrotu morskiego 47 334,4 tys. ton ładunków, z tego wyładunek stanowił 15 809,7 tys. ton (33,4%), a załadunek – 31 524,7 tys. ton (66,6%).

Wykres 31 [35]. Międzynarodowe obroty ładunkowe w portach morskich według relacji przeładunkowych

International cargo traffic in Polish ports by relations



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W międzynarodowych obrotach ładunkowych polskich portów dominowały obroty z krajami europejskimi i w 2014 r. ich udział wyniósł 75,5%. Obroty z Azją stanowiły 8,3% międzynarodowych obrotów ładunkowych polskich portów, z Afryką – 7,8%, z Ameryką Południową i Środkową – 3,6% z Ameryką Północną – 3,0%, z Australią i Oceanią – 1,4%. Głównymi krajami polskiej wymiany handlowej prowadzonej drogą morską były w 2014 r. następujące kraje: Rosja (15,4%), Niemcy (13,3%), Szwecja (12,6%), Holandia (5,9%), Norwegia (5,2%) i Wielka Brytania (4,6%).

Międzynarodowy ruch pasażerów w relacji z polskimi portami morskimi prawie w całości koncentrował się na zasięgu europejskim.

W 2014 r. pasażerowie rozpoczęli lub kończyli podróż przede wszystkim w Szwecji (stanowili oni 90,4% ogółu podróżujących w międzynarodowym ruchu), głównie w portach: Ystad (odpowiednio 37,1%), Karlskrona (32,3%), Trelleborg (14,1%) i Nynäshamn (6,9%).

Tabl. 3 [10]. Dane techniczne głównych portów morskich

Technical details on main seaports

Wyszczególnienie <i>Specification</i>	Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście
	w metrach <i>in metres</i>			
Maksymalna długość statków zawijających <i>Maximum overall length of entering ships</i>	400	340	215	270
Maksymalna szerokość całkowita statków zawijających <i>Maximum overall breadth of entering ships</i>	.	.	31	42
Maksymalne zanurzenie statków zawijających <i>Maximum overall draught of entering ships</i>	15,0	13,0	9,2	13,2
Tor podejściowy do portu: <i>Port fairways</i>				
szerokość w dnie <i>width at the bottom</i>	350	150	.	240
głębokość minimalna <i>minimum depth</i>	17,0	14,1	14,3-12,5	14,5

Źródło: dane z zarządów morskich portów.

Source: data from seaport authorities.

Port morski w Gdańsku jest jednym z czterech polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Mogą do niego zawijać statki o maksymalnej długości 400 m i maksymalnym zanurzeniu 15 m. Port posiada terminal kontenerowy, bazę i terminal dla promów pasażerskich oraz statków ro-ro, bazy przeładunku samochodów osobowych i owoców cytrusowych, bazę do obsługi siarki oraz innych ładunków masowych, bazę przeładunku fosforytów oraz nabrzeża o uniwersalnym charakterze umożliwiające przeładunek drobnicy konwencjonalnej i ładunków masowych (np.: zboża, nawozy sztuczne, ruda, węgiel) oraz specjalistyczne bazy przeładunku surowców energetycznych: paliw płynnych, węgla oraz gazu płynnego. Port posiada nowoczesny głębokowodny terminal kontenerowy. Port Gdańsk stanowi ogniwo Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr I łączącego kraje skandynawskie z południowo-wschodnią Europą.

Gdańsk jest portem, który w latach 2000-2014 miał największy udział w obrotach ładunkowych polskich portów morskich (w 2014 r. wyniósł on 41,9%, a najwyższy był w 2010 r. – 44,4%). W 2014 r. obroty ładunkowe portu Gdańsk kształtowały się na poziomie 28 771,0 tys. ton, tj. najwyższym notowanym od 2000 r. (wyższym o 18,0% niż w 2012 r. oraz o 72,2% niż w 2000 r.). W latach 2000- 2014 obroty te wzrastały średnio o 4,0% z roku na rok.

Większość obrotów ładunkowych portu Gdańsk w latach 2000-2002 stanowiły ładunki masowe suche, natomiast w kolejnych latach – ładunki masowe ciekłe. W 2014 r. udział ładunków ciekłych wyniósł 43,8% (w tym ropy naftowej – 31,5% obrotów ogółem w tym porcie), ładunków drobnicowych – 29,0% (w tym ładunków w kontenerach dużych – 27,0%), ładunków masowych suchych – 27,1% (w tym węgla i koksu – 11,8%). W latach 2000-2014 średnioroczne tempo wzrostu dla ładunków masowych ciekłych wyniosło 5,2%, a dla ładunków drobnicowych – 11,7%, natomiast dla ładunków masowych suchych odnotowano spadek średnio o 0,8% z roku na rok.

Tabl. 4 [11]. Podstawowe dane o porcie morskim w Gdańsku

Principal information on the port of Gdansk

Wyszczególnienie <i>Specification</i>	2000	2005	2010	2012	2013	2014
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton <i>Total cargo traffic in thous. tonnes</i>	16 711,9	22 477,8	26 421,2	24 379,4	27 335,4	28 771,0
międzynarodowy obrót morski <i>international maritime traffic</i>	16 470,9	22 225,9	26 074,1	23 757,4	26 711,5	28 544,9
wyładunek (przywóz) <i>discharge (inwards)</i>	4 024,0	2 442,6	9 253,2	13 758,5	14 972,2	17 391,8
załadunek (wywóz) <i>loading (outwards)</i>	12 446,9	19 783,4	16 820,9	9 998,9	11 739,4	11 153,1
krajowy obrót morski <i>national cargo traffic</i>	241,0	251,9	347,2	622,0	623,9	226,1
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: <i>Cargo traffic by cargo categories and group, in thous. tonnes:</i>						
masowe ciekłe <i>liquid bulk</i>	6 190,7	11 731,6	14 778,4	11 030,9	11 365,9	12 612,8
w tym ropa naftowa <i>of which crude oil</i>	5 913,3	9 161,9	11 421,2	7 479,5	8 168,2	9 074,2
masowe suche <i>dry bulk</i>	8 748,1	9 273,9	6 664,0	6 958,6	8 336,6	7 810,4
w tym węgiel i koks <i>of which coal and coke</i>	5 913,6	6 981,6	3 355,4	1 919,3	4 583,8	3 399,6

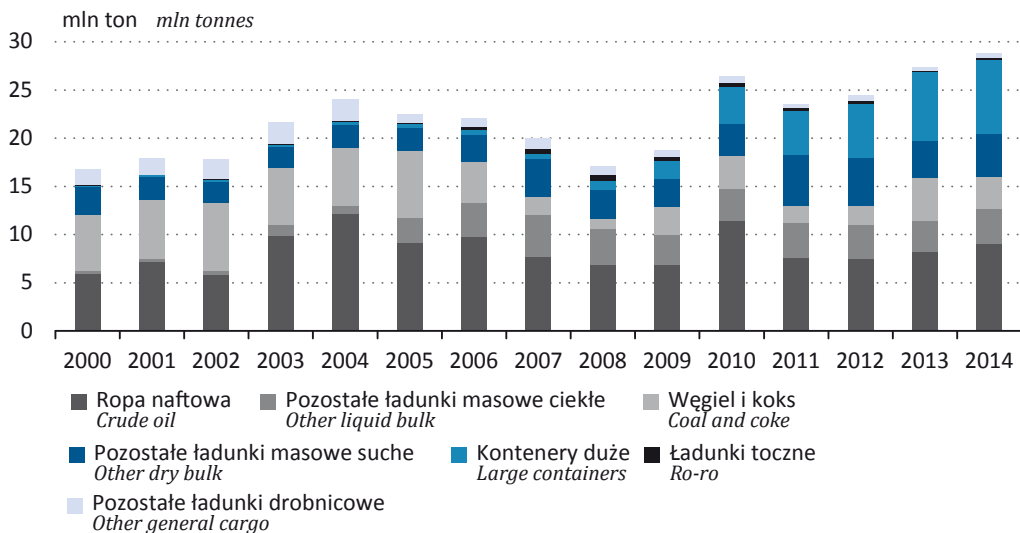
Tabl. 4 [11]. Podstawowe dane o porcie morskim w Gdańsku (dok.)
Principal information on the port of Gdansk (cont.)

Wyszczególnienie Specification	2000	2005	2010	2012	2013	2014
ładunki drobnicowe general cargo	1 773,1	1 472,3	4 978,8	6 389,9	7 632,9	8 347,7
w tym: of which:						
kontenery duże large containers	141,1	491,6	3 927,8	5 600,4	7 186,8	7 776,7
toczne ro-ro	51,6	117,1	360,6	294,5	133,0	117,2
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU International maritime traffic in TEU	15 083	63 307	508 779	933 394	1 189 047	1 231 976
Międzynarodowy ruch pasażerów International passenger traffic	141 881	198 282	156 907	146 721	125 764	121 228
Statki wchodzące do portu: Ships entering a port:						
liczba statków number of ships	2 572	2 641	3 299	3 127	2 948	2 869
pojemność netto w tys. net tonnage in thous.	9 485,5	14 220,9	19 455,7	17 832,8	17 989,1	19 059,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Wykres 32 [36]. Obroty ładunkowe w porcie Gdańsk według grup ładunkowych
Cargo traffic in the port of Gdansk by cargo groups



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

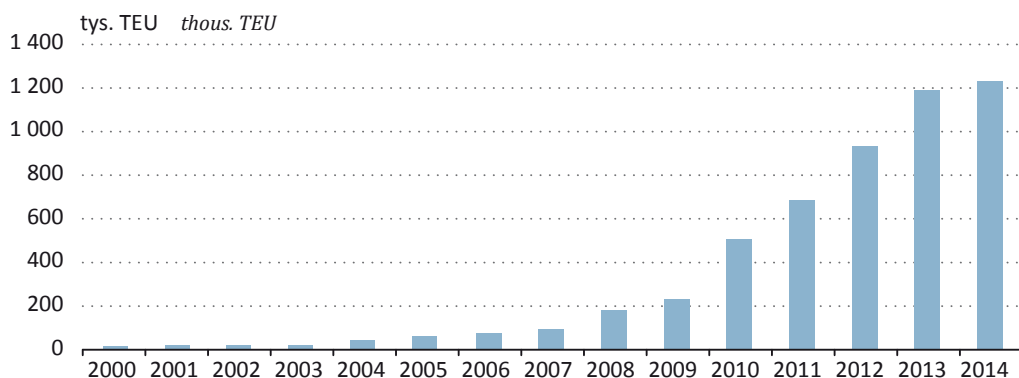
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W związku z rozwojem terminali kontenerowych w gdańskim porcie, dynamicznie rosły obroty ładunków w kontenerach. Międzynarodowe obroty kontenerowe w porcie Gdańsk w 2014 r. wyniosły 1 232,0 tys. TEU i były o 32,0% większe niż w 2012 r. i ponad 80-krotnie większe niż w 2000 r.

Średnioroczne tempo wzrostu międzynarodowych obrotów kontenerów dużych (TEU) w latach 2000-2014 wyniosło w porcie Gdańsk 37,0%.

Wykres 33 [37]. Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie Gdańsk

International large container traffic in the port of Gdansk



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

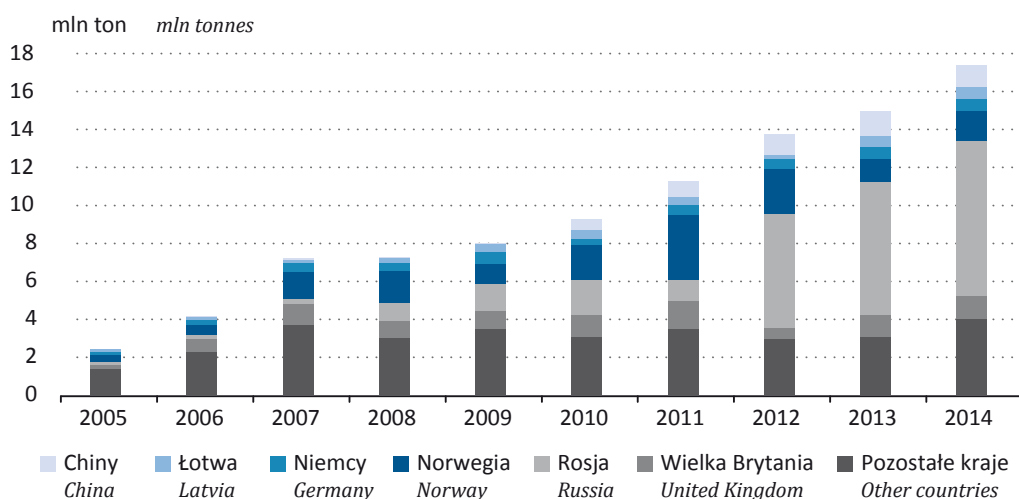
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Od 2000 r. do 2011 r. w obrocie międzynarodowym mniej ładunków przywożono drogą morską do portu Gdańsk niż z niego wywożono (w 2000 r. wyładunek stanowił 24,4%, a w 2011 r. – 49,5%). Od 2012 r. proporcje między ładunkami importowanymi a eksportowanymi przez port w Gdańsku uległy zmianie (w 2012 r. wyładunek stanowił 57,9%, a w 2014 r. – 60,9%).

W 2014 r. do portu Gdańsk najwięcej ładunków przywieziono z Rosji (46,9%), Norwegii (9,2%), Wielkiej Brytanii (7,0%) i Chin (6,5%). Struktura przywozu według głównych krajów i towarów w 2014 r. kształtowała się następująco: z Rosji, Wielkiej Brytanii i Norwegii przywożono głównie ropę naftową (odpowiednio 81,1%, 66,3% i 41,1% importu z tych krajów), z Chin – towary mieszane w kontenerach (100,0%).

Wykres 34 [38]. Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie Gdańsk według krajów załadunku

Cargo discharged (inwards) in the port of Gdansk by country of loading

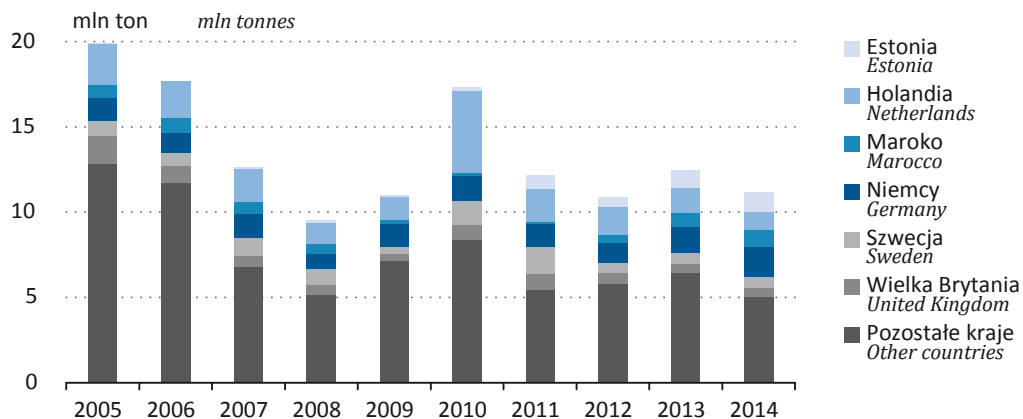


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W 2014 r. z portu Gdańsk drogą morską ładunki wywożono najczęściej do Niemiec (15,8%), Estonii (10,3%), Holandii (9,7%) i Maroka (8,7%). Do Niemiec eksportowano głównie towary w kontenerach (38,7% eksportu z portu Gdańsk do tego kraju) oraz węgiel kamienny i brunatny (28,7%), do Estonii – ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej (76,1%), do Holandii – ropę naftową i ciekłe produkty jej rafinacji (ok. 63%), do Maroka – mineralne produkty chemiczne oraz węgiel kamienny i brunatny (ok. 60%).

Wykres 35 [39]. Załadunek (wywóz) ładunków z portu Gdańsk według krajów wyładunku
Cargo loaded (outwards) in the port of Gdansk by countries of discharge



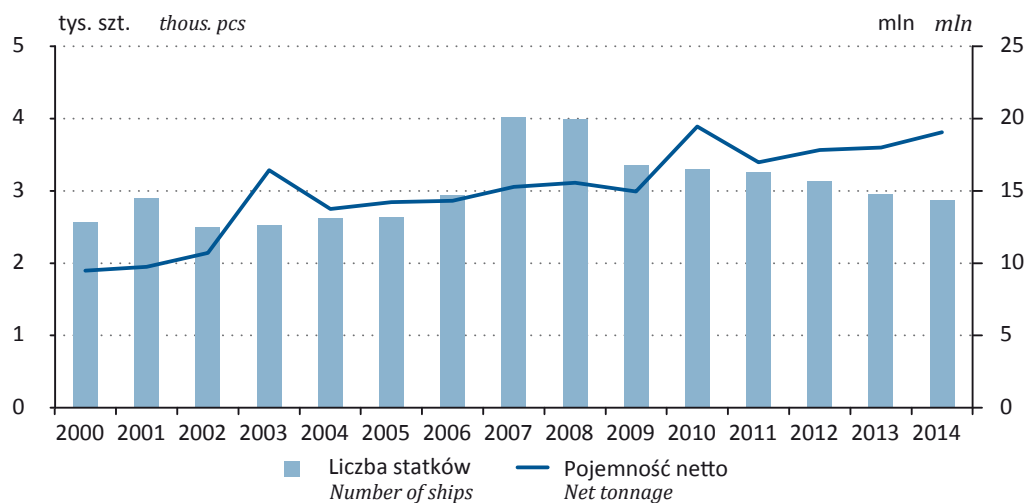
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Międzynarodowy ruch pasażerów w porcie Gdańsk w okresie 2000-2014 największe natężenie osiągnął w 2003 r., kiedy to liczba pasażerów kończących lub rozpoczynających podróż w tym porcie wyniosła 273,7 tys. osób. W 2014 r. odnotowano 121,2 tys. pasażerów zagranicznych i było to mniej o 17,4% niż w 2012 r. i o 14,6% w porównaniu z 2000 r. Międzynarodowy ruch pasażerów z i do portu Gdańsk odbywał się w głównie w relacji ze Szwecją (w 2014 r. udział podróżujących na tej trasie wyniósł 99,8%).

W 2014 r. do portu Gdańsk zawinęło 2 869 statków o pojemności netto 19 059,3 tys., tj. mniej o 258 statków (o 8,3%), ale większej o 6,9% pojemności netto niż w 2012 r. oraz więcej o 297 statków (o 11,6%) i 2-krotnie większej pojemności netto niż w 2000 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Gdańsku w 2014 r. wyniosła 6 643,2 i była większa o 80,1% niż w 2000 r.

Wykres 36 [40]. Statki transportowe wchodzące do portu Gdańsk
Cargo - carrying ships entering the port of Gdansk



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Port w Gdyni jest portem uniwersalnym, specjalizującym się w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym głównie zjednostkowanych, przewożonych w kontenerach i w jednostkach tocznych, w oparciu o rozwiniętą sieć połączeń multimodalnych z zapleczem, regularne linie żeglugowe bliskiego zasięgu oraz połączenia promowe (terminal promowy). Gdyński port jest ważnym ogniwem VI Korytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Mogą do niego zawijać statki o maksymalnej długości 340 m i o maksymalnym zanurzeniu 13 m.

W 2014 r. obroty zrealizowane w porcie w Gdyni stanowiły 24,7% obrotów ogółem polskich portów morskich (udział ten wahał się od 17,5% w latach 2000 i 2001 do 28,3% – w 2007 r.). W 2014 r. obroty ładunkowe w porcie Gdynia wyniosły 16 960,7 tys. ton i osiągnęły najwyższy poziom notowany od 2000 r. (wyższy o 28,6% niż w 2012 r. i 2-krotnie wyższy niż w 2000 r.). W latach 2000-2014 obroty ładunkowe w tym porcie wzrastały średnio o 5,2% z roku na rok.

W 2014 r. większość obrotów ładunkowych tego portu stanowiły ładunki drobnicowe – 56,9% (w tym ładunki w kontenerach 42,2%, a w jednostkach tocznych – 11,5% z obrotów ogółem portu Gdynia), następnie ładunki masowe suche – 38,8% (w tym węgiel i koks – 12,1%) i ładunki masowe ciekłe – 4,3%. Średnioroczne tempo wzrostu obrotów ładunków drobnicowych w latach 2000-2014 wyniosło 6,1%, a ładunków masowych suchych – 5,1%, natomiast w przypadku ładunków masowych ciekłych odnotowano spadek średnio o 1,4% z roku na rok.

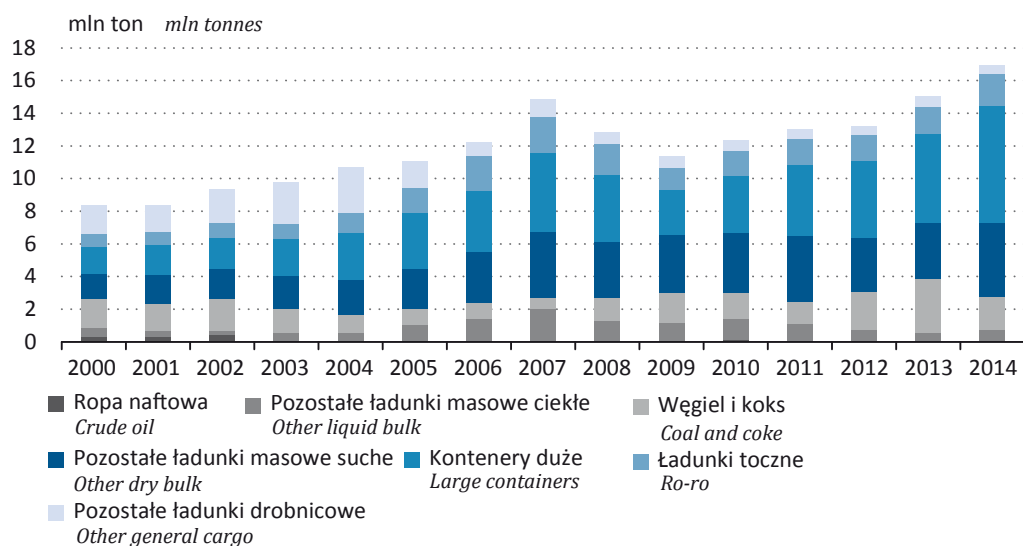
Tabl. 5 [12]. Podstawowe dane o porcie morskim w Gdyni
Principal information on the port of Gdynia

Wyszczególnienie Specification	2000	2005	2010	2012	2013	2014
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton	8 396,5	11 037,9	12 346,1	13 186,9	15 051,2	16 960,7
<i>Total cargo traffic in thous. tonnes</i>						
międzynarodowy obrót morski	8 351,5	11 024,6	12 249,9	12 961,0	14 694,5	16 833,9
<i>international maritime traffic</i>						
wyładunek (przywóz)	3 626,6	5 077,6	7 451,7	6 953,2	7 450,0	8 431,4
<i>discharge (inwards)</i>						
załadunek (wywóz)	4 754,9	5 947,1	4 798,1	6 007,8	7 244,5	8 402,4
<i>loading(outwards)</i>						
krajowy obrót morski	15,0	13,2	96,2	225,8	356,7	126,8
<i>national cargo traffic</i>						
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton:						
<i>Cargo traffic by cargo categories and group, in thous. tonnes:</i>						
masowe ciekłe	879,1	1 046,7	1 399,9	721,7	567,4	724,0
<i>liquid bulk</i>						
w tym ropa naftowa	271,5	40,2	116,5	38,4	–	30,2
<i>of which crude oil</i>						
masowe suche	3 277,7	3 416,2	5 322,2	5 625,2	6 744,0	6 579,6
<i>dry bulk</i>						
w tym węgiel i koks	1 753,9	1 003,7	1 607	2 329,3	3 263,4	2 048,2
<i>of which coal and coke</i>						
ładunki drobnicowe	4 239,7	6 575,0	5 624,0	6 840,0	7 739,8	9 657,1
<i>general cargo</i>						
w tym:						
<i>of which:</i>						
kontenery duże	1 638,7	3 443,3	3 435,9	4 757,0	5 388,9	7 151,7
<i>large containers</i>						
toczne	834,1	1 553,0	1 539,3	1 535,6	1 709,7	1 953,5
<i>ro-ro</i>						
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU	188 403	392 885	475 844	657 549	724 047	936 467
<i>International maritime traffic in TEU</i>						
Międzynarodowy ruch pasażerów	264 470	392 748	432 195	505 029	514 838	571 745
<i>International passenger traffic</i>						
Statki wchodzące do portu:						
<i>Ships entering a port:</i>						
liczba statków	2 943	3 427	4 175	3 578	3 618	3 754
<i>number of ships</i>						
pojemność netto w tys.	10 585,2	15 109,5	22 420,7	26 917,6	26 437,7	28 690,8
<i>net tonnage in thous.</i>						

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Wykres 37 [41]. Obroty ładunkowe w porcie Gdynia według grup ładunkowych
Cargo traffic in the port of Gdynia by cargo groups

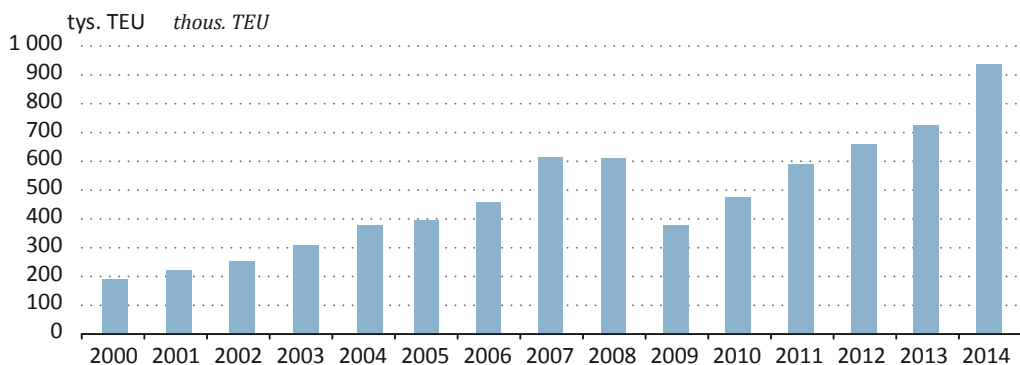


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W porcie w Gdyni następował rozwój terminali kontenerowych, a w związku z tym dynamicznie rosły obroty ładunków w kontenerach. Międzynarodowe obroty kontenerowe portu Gdynia w 2014 r. wyniosły 936,5 tys. TEU i były większe o 42,4% niż w 2012 r. i prawie 5-krotnie w porównaniu z 2000 r.

Wykres 38 [42]. Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie Gdynia
International large container traffic in the port of Gdynia



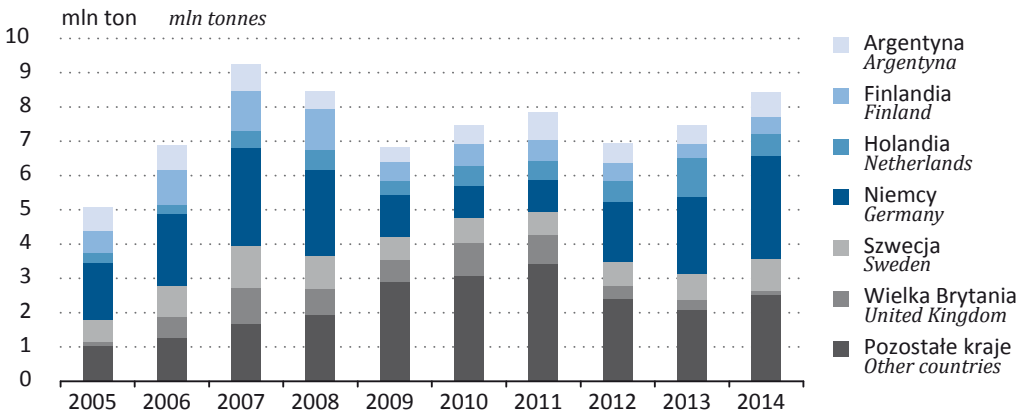
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W 2014 r. w obrocie międzynarodowym portu morskiego w Gdyni przywóz ładunków ukształtował się na zbliżonym poziomie co wywóz (w 2012 r. wyładunek stanowił 53,6%, a w 2000 r. – 43,4%).

W 2014 r. do portu Gdynia najwięcej ładunków przywieziono z Niemiec (35,6%), Szwecji (10,9%), Argentyny (8,7%) i Holandii (7,8%). Z Niemiec przywożono głównie różne towary w kontenerach (97,6% importu z tego kraju przez port w Gdyni), ze Szwecji – różnorodne towary w jednostkach tocznych lub kontenerach (96,8%), z Argentyny – produkty przemiału zbóż, skrobie i produkty skrobiowe, pasza dla zwierząt oraz zboża (100%), z Holandii – węgiel kamienny i brunatny (30,4%).

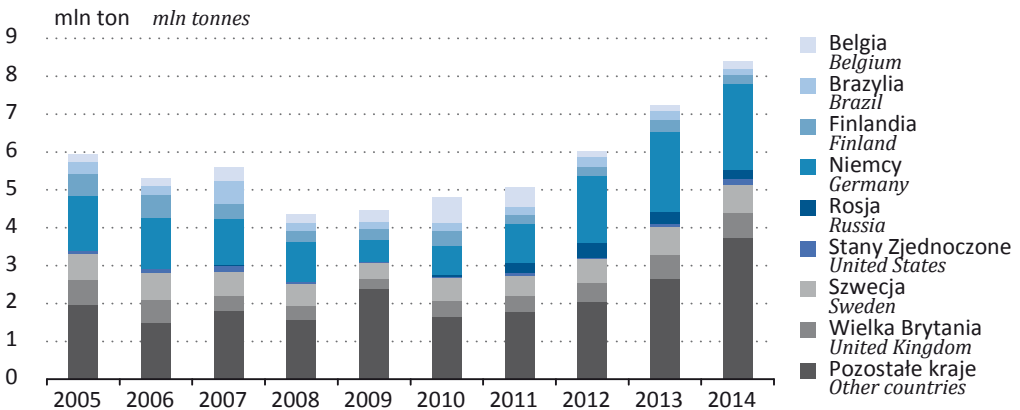
Wykres 39 [43]. Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie Gdynia według krajów załadunku
Cargo discharged (inwards) in the port of Gdynia by country of loading



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
 Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W 2014 r. najczęściej ładunków wywieziono drogą morską z portu w Gdyni do Niemiec (27,2%), Szwecji (8,9%) i Wielkiej Brytanii (7,8%). Struktura towarów eksportowanych statkami z portu Gdynia według głównych krajów kształtowała się następująco: do Niemiec wywożono głównie towary mieszane, odzież i wyroby futrzarskie oraz towary nieznane w kontenerach (95,9% eksportu do tego kraju przez port w Gdyni), do Szwecji – różne towary w jednostkach tocznych (88,2%), do Wielkiej Brytanii – nawozy i związki azotowe (38,3%) oraz towary mieszane w kontenerach (38,7%).

Wykres 40 [44]. Załadunek (wywóz) ładunków w porcie Gdynia według krajów wyładunku
Cargo loaded (outwards) in the port of Gdynia by countries of discharge



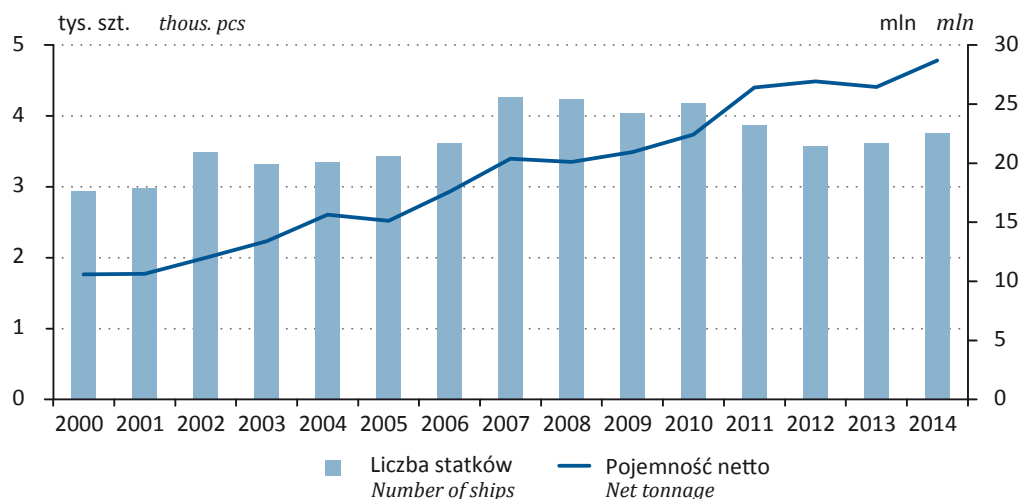
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
 Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Międzynarodowy ruch pasażerów w porcie Gdynia w okresie 2000-2014 największe natężenie osiągnął w 2014 r. , kiedy to liczba pasażerów kończących lub rozpoczynających podróż w tym porcie wyniosła 571,7 tys. osób i było to więcej o 13,2% niż w 2012 r. oraz o 116,2% w porównaniu z 2000 r. Międzynarodowy ruch pasażerów w porcie Gdynia odbywał się głównie w relacji ze Szwecją (w 2014 r. udział podróżujących na tej trasie wyniósł 99,1%).

W 2014 r. do portu Gdynia zawinęły 3 754 statki o pojemności netto 28 690,8 tys., tj. więcej o 176 statków (o 4,9%) i pojemności netto większej o 6,6% niż w 2012 r. oraz więcej o 811 statków (o 27,6%) i prawie 3-krotnie większej pojemności netto niż w 2000 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Gdyni w 2014 r. wyniosła 7 642,7 i była 2-krotnie większa niż w 2000 r.

Wykres 41 [45]. Statki transportowe wchodzące do portu Gdynia

Cargo-carrying ships entering the port of Gdynia



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Port w Szczecinie jest jednym z polskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Mogą do niego zawijać statki o maksymalnej długości 215 m i o maksymalnym zanurzeniu 9,15 m. Port w Szczecinie obsługuje zarówno ładunki drobnicowe, jak i masowe (węgiel, koks, zboże itp.), a specjalizacją jego jest przeładunek i składowanie kontenerów, wyrobów hutniczych, ładunków ponadgabarytowych, a także papieru i celulozy.

W 2014 r. obroty ładunkowe portu Szczecin wyniosły 8 156,3 tys. ton (były o 7,5% wyższe niż w 2012 r., ale o 1,1% niższe w porównaniu z 2005 r.). Większość obrotów ładunkowych portu Szczecin stanowią ładunki masowe suche i w 2014 r. ich udział wyniósł 60,6% (w tym węgiel i koks – 16,1%). Ładunki drobnicowe stanowiły 26,6% obrotów portu Szczecin (w tym ładunki w kontenerach dużych – 6,4%), a ładunki masowe ciekłe – 12,8%. W latach 2000-2014 średnioroczne tempo spadku dla ładunków masowych suchych było równe 3,0%, a dla ładunków drobnicowych – 2,1%, natomiast w przypadku ładunków masowych ciekłych notowano wzrost średnio o 3,6% z roku na rok.

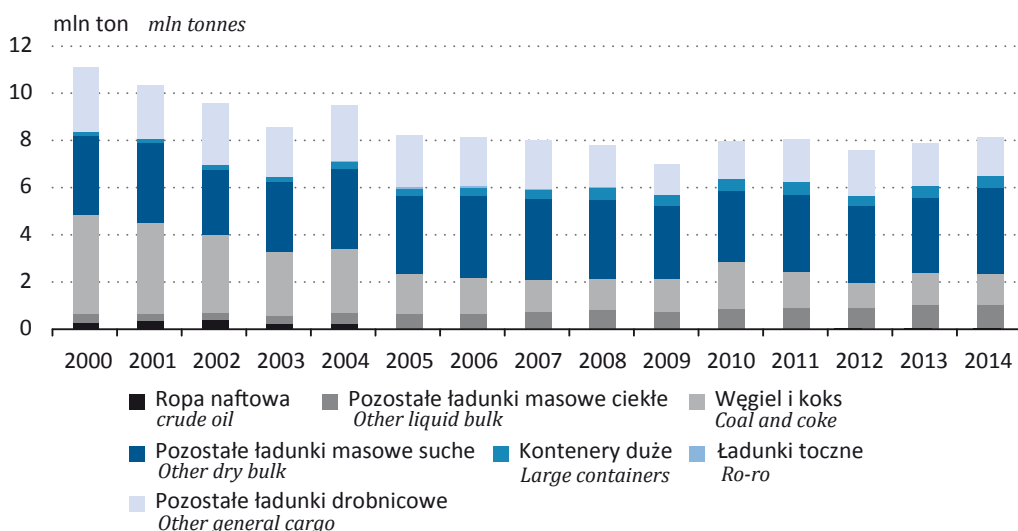
Tabl. 6 [13]. Podstawowe dane o porcie morskim w Szczecinie
Principal information on the port of Szczecin

Wyszczególnienie Specification	2000	2005	2010	2012	2013	2014
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton <i>Total cargo traffic in thous. tonnes</i>	11 109,7	8 245,8	7 969,2	7 590,1	7 885,6	8 156,3
międzynarodowy obrót morski <i>international maritime traffic</i>	10 937,1	8 071,2	7 788,2	7 483,7	7 733,0	7 929,3
wyładunek (przywóz) <i>discharge (inwards)</i>	3 326,9	2 966,3	3 712,9	4 444,3	4 232,2	4 610,4
załadunek (wywóz) <i>loading(outwards)</i>	7 610,2	5 104,9	4 075,3	3 039,4	3 500,8	3 318,8
krajowy obrót morski <i>national cargo traffic</i>	172,6	174,6	181,0	106,4	152,5	227,1
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: <i>Cargo traffic by cargo categories and group, in thous. tonnes:</i>						
masowe ciekłe <i>liquid bulk</i>	637,6	627,7	857,4	897,2	1 039,6	1 044,9
w tym ropa naftowa <i>of which crude oil</i>	276,4	0,0	0,0	19,4	26,4	21,6
masowe suche <i>dry bulk</i>	7 566,0	5 042,7	5 049,7	4 361,8	4 549,5	4 944,3
w tym węgiel i koks <i>of which coal and coke</i>	4 221,6	1 721,3	2 010,4	1 069,9	1 350,4	1 311,7
ładunki drobnicowe <i>general cargo</i>	2 906,1	2 575,4	2 062,1	2 331,1	2 296,5	2 167,2
w tym: <i>of which:</i>						
kontenery duże <i>large containers</i>	192,0	296,4	463,7	424,0	480,3	519,5
toczne <i>ro-ro</i>	0,0	78,4	3,1	0,5	1,1	0,4
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU <i>International maritime traffic in TEU</i>	21 865	32 135	52 506	56 007	58 171	85 934
Międzynarodowy ruch pasażerów <i>International passenger traffic</i>	70	168	698	1 008	1 059	705
Statki wchodzące do portu: <i>Ships entering a port:</i>						
liczba statków <i>number of ships</i>	3 445	3 121	3 185	2 822	2 872	2 619
pojemność netto w tys. <i>net tonnage in thous.</i>	5 350,9	4 451,1	5 033,8	4 677	4 840,1	5 097,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Wykres 42 [46]. Obroty ładunkowe w porcie Szczecin według grup ładunkowych
Cargo traffic in the port of Szczecin by cargo groups

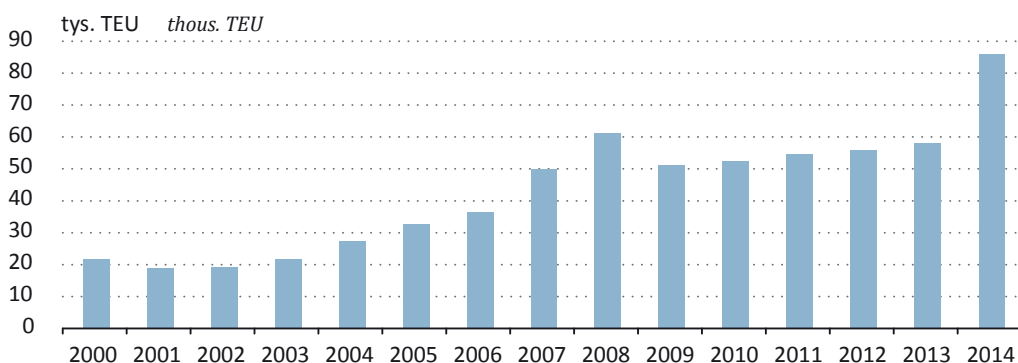


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Dużą dynamiką charakteryzowały się międzynarodowe obroty kontenerowe portu w Szczecinie. W 2014 r. osiągnęły poziom 85,9 tys. TEU, tj. o 53,4% więcej niż w 2012 r. i prawie 4-krotnie więcej niż w 2000 r.

Wykres 43 [47]. Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie Szczecin
International large container traffic in the port of Szczecin



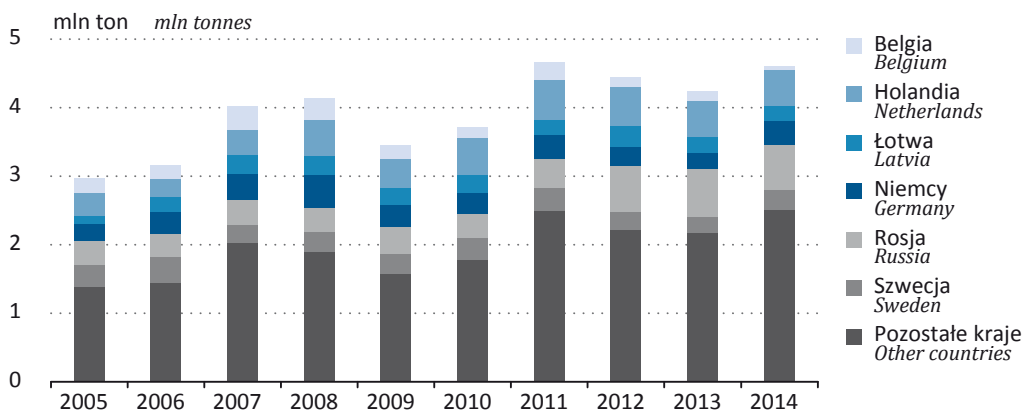
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W latach 2000-2006 do portu morskiego w Szczecinie mniej ładunków obrotu międzynarodowego przywożono drogą morską niż z niego wywożono (w 2000 r. wyładunek stanowił 30,4%, a w 2006 r. – 44,5%). Od 2007 r. proporcje między ładunkami importowanymi i eksportowanymi uległy zmianie (za wyjątkiem 2010 r.) i w 2014 r. wyładunek stanowił 58,1%.

W 2014 r. do portu w Szczecinie najwięcej ładunków przywieziono z Rosji (14,1%), Holandii (11,4%), Niemiec (7,6%) i Szwecji (6,4%). Z Rosji przywożono głównie nawozy i związki azotowe (26,7% importu z tego kraju), żeliwo, stal i żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (23,7%), węgiel kamienny i brunatny (13,2%), metale nieżelazne i wyroby z nich (12,3%), z Holandii – nawozy i związki azotowe (15,3%), węgiel kamienny i brunatny (13,6%), rudy metali nieżelaznych (10,6%), z Niemiec – mieszane towary w kontenerach (59,4%), rudy metali nieżelaznych (16,2%), ze Szwecji – kamień, piasek, żwir, glinę, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa (46,1%), zboża (14,8%).

Wykres 44 [48]. Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie Szczecin według krajów załadunku
Cargo discharged (inwards) in the port of Szczecin by countries of loading

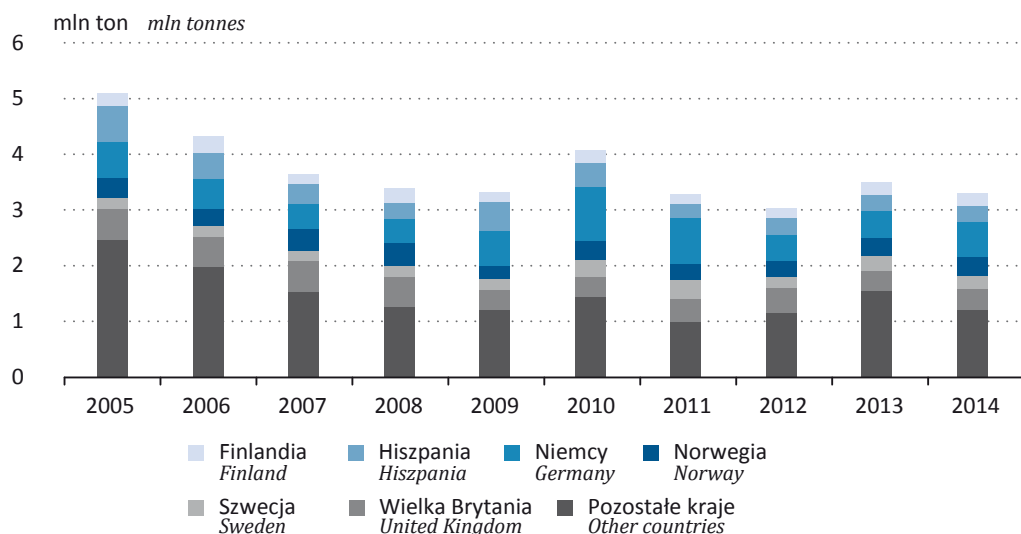


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W 2014 r. najwięcej ładunków wywieziono z portu w Szczecinie do następujących krajów: Niemiec (19,1%), Wielkiej Brytanii (11,1%), Norwegii (9,8%), Hiszpanii (9,2%), Szwecji (7,4%), Finlandii (6,9%). Do Niemiec wywożono głównie węgiel kamienny i brunatny (54,0% eksportu do tego kraju z portu Szczecin) oraz zboża i produkty przemiału zbóż (31,2%), do Wielkiej Brytanii – żeliwo, stal i żelazostopy poddane wstępnej obróbce (38,3%), do Norwegii – produkty pieców koksowniczych, brykiety i brykietki (38,9%) oraz węgiel kamienny i brunatny (32,4%), do Hiszpanii – podstawowe mineralne produkty chemiczne (35,1%), węgiel kamienny i brunatny (22,6%), zboża (20,5%), produkty przemiału zbóż, skrobię i produkty skrobiowe oraz pasze dla zwierząt (12,4%), do Szwecji – węgiel kamienny i brunatny (51,3%), cement, wapno i gips (13,3%), nawozy i związki azotowe (11,7%), zboża (9,2%), do Finlandii – żeliwo, stal, żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (54,8%), kamień, piasek, żwir, glina, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa (21,5%), węgiel kamienny i brunatny (16,0%).

Wykres 45 [49]. Załadunek (wywóz) ładunków w porcie Szczecin według krajów wyładunku
Cargo loaded (outwards) in the port of Szczecin by countries of discharge



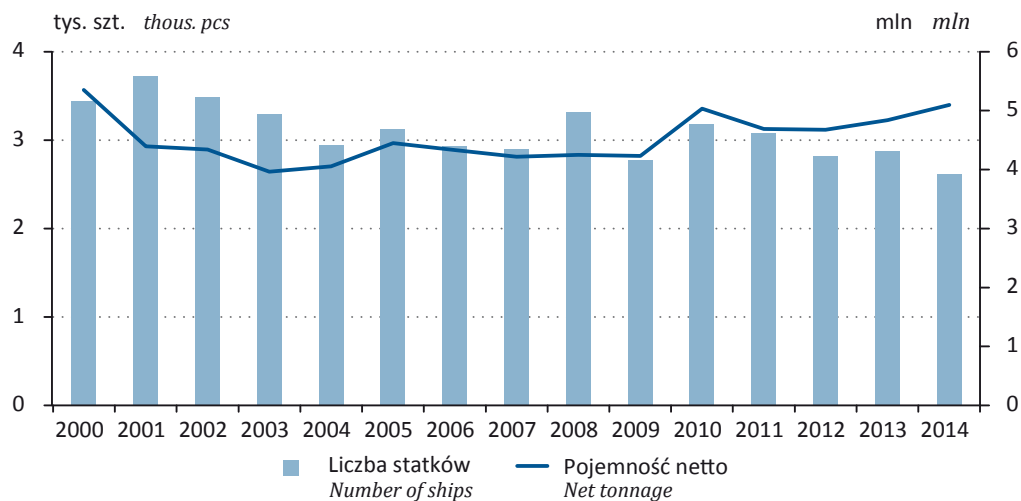
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W 2014 r. w międzynarodowym ruchu pasażerów w porcie w Szczecinie rozpoczęło lub zakończyło podróż 0,7 tys. osób, tj. o 30,1% mniej niż w 2012 r., a 4-krotnie więcej niż w 2005 r. Największe natężenie ruchu notowano w 2001 r., kiedy to liczba pasażerów kończących lub rozpoczynających podróż w tym porcie wyniosła 79,9 tys., a następnie ruch stopniowo malał ze względu na brak wyjazdów związanych z zakupami dokonywanymi w strefie wolnocłowej. Międzynarodowy ruch pasażerów z i do portu Szczecin odbywał się głównie w relacji z Niemcami (w 2014 r. udział podróżujących na tej trasie wyniósł 95,9%).

W 2014 r. do portu Szczecin zawinęło 2 619 statków transportowych o pojemności netto 5 097,6 tys., tj. mniej o 203 statki (o 7,2%), ale o pojemności netto o 9,2% większej niż w 2012 r. oraz mniej o 826 statków (o 24,0%) i o 4,7% mniejszej pojemności netto niż w 2000 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Szczecinie w 2014 r. wyniosła 1 946,4 i była o 25,3% większa niż w 2000 r.

Wykres 46 [50]. Statki transportowe wchodzące do portu Szczecin
Cargo-carrying ships entering the port of Szczecin



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
 Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Port w Świnoujściu jest jednym z polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Mogą do niego zawijać statki o maksymalnej długości 270 m i o maksymalnym zanurzeniu 13,2 m. W porcie Świnoujście zlokalizowany jest terminal obsługujący suche ładunki masowe, głównie węgiel – zarówno w eksporcie, jak i w imporcie, a także rudę importowaną dla hut polskich, czeskich i słowackich. Istotną pozycją w działalności portu jest obsługa ładunków drobnicowych przeładowywanych metodą konwencjonalną, także w kontenerach i w systemie ro-ro. Port w Świnoujściu posiada terminal promowy wyposażony w pięć stanowisk do obsługi promów pasażersko-samochodowych i samochodowo-kolejowych na trasie w relacji ze Szwecją. W Świnoujściu znajduje się także nowy terminal specjalizujący się w przeładunkach towarów rolnopozyszczych.

Udział portu Świnoujście w obrotach ładunkowych polskich portów morskich w 2014 r. wyniósł 18,1%. Międzynarodowy obrót morski stanowił 99,1% obrotów, z tego 52,3% stanowiły ładunki przywożone.

W 2014 r. obroty ładunkowe portu Świnoujście wyniosły 12 468,4 tys. ton i osiągnęły najwyższy poziom począwszy od 2000 r. (były wyższe o 10,5% niż w 2012 r. oraz o 39,4% niż w 2000 r.). Obroty ładunkowe w latach 2000-2014 wzrastały z roku na rok średnio o 2,4%.

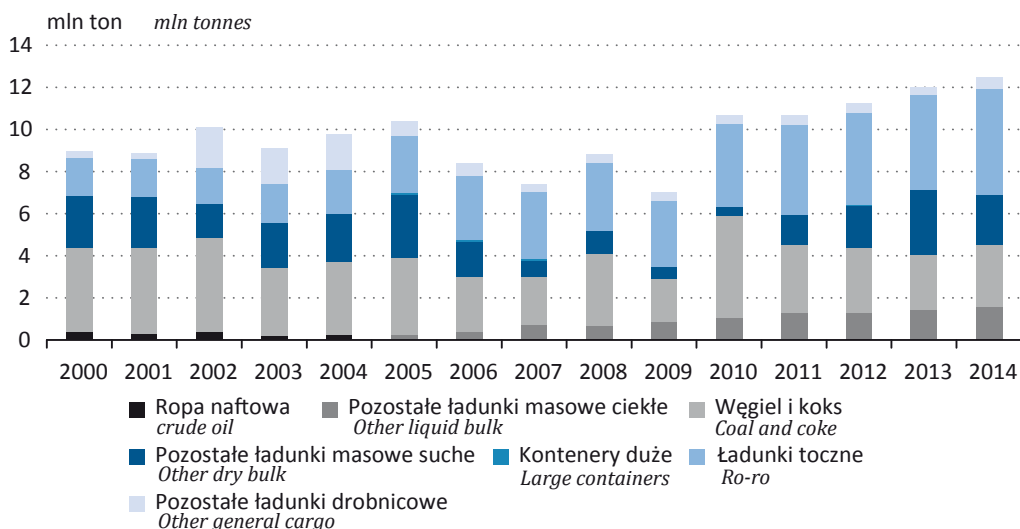
W 2014 r. większość obrotów ładunkowych tego portu stanowiły ładunki drobnicowe – 44,7% obrotów portu Świnoujście (w tym ładunki toczne – 40,4%), następnie ładunki masowe suche – 42,6% (w tym węgiel i koks – 23,5%) oraz ładunki masowe ciekłe – 12,7%. W latach 2000-2014 średnioroczne tempo wzrostu obrotów ładunków masowych ciekłych było wyższe niż ładunków drobnicowych (wyniosło odpowiednio 11,4% i 7,2%). W przypadku obrotów ładunków masowych suchych odnotowano spadek średnio o 1,4% z roku na rok.

Tabl. 7 [14]. Podstawowe dane o porcie morskim w Świnoujściu
Principal information on the port of Swinoujscie

Wyszczególnienie Specification	2000	2005	2010	2012	2013	2014
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton	8 942,3	10 373,2	10 682,7	11 279,9	12 024,1	12 468,4
<i>Total cargo traffic in thous. tonnes</i>						
międzynarodowy obrót morski	8 885,5	9 804,6	10 467,7	11 159,4	11 874,1	12 357,1
<i>international maritime traffic</i>						
wyładunek (przywóz)	3 255,4	3 621,2	6 171,8	6 832,9	6 383,6	6 517,3
<i>discharge (inwards)</i>						
załadunek (wywóz)	5 630,1	6 183,3	4 295,9	4 326,5	5 490,5	5 839,8
<i>loading(outwards)</i>						
krajowy obrót morski	56,8	568,6	215,0	120,5	150,0	111,2
<i>national cargo traffic</i>						
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: <i>Cargo traffic by cargo categories and group, in thous. tonnes:</i>						
masowe ciekłe	350,7	255,0	1 088,0	1 287,1	1 424	1 588,0
<i>liquid bulk</i>						
w tym ropa naftowa	333,1	–	–	25,1	–	7,5
<i>of which crude oil</i>						
masowe suche	6 493,7	6 666,3	5 252,5	5 114,5	5 705,6	5 308,4
<i>dry bulk</i>						
w tym węgiel i koks	4 058,6	3 620,9	4 807,3	3 108,1	2 646	2 934,8
<i>of which coal and coke</i>						
ładunki drobnicowe	2 097,9	3 451,9	4 342,2	4 878,3	4 894,5	5 572,0
<i>general cargo</i>						
w tym: <i>of which:</i>						
kontenery duże	–	60,6	0,5	0,1	4,4	0,1
<i>large containers</i>						
toczne	1 814,0	2 729,6	3 949,6	4 402,9	4 529,0	5 037,9
<i>ro-ro</i>						
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU	–	3 768	118	181	696	51
<i>International maritime traffic in TEU</i>						
Międzynarodowy ruch pasażerów	2 203 447	894 907	865 963	880 641	865 514	969 512
<i>International passenger traffic</i>						
Statki wchodzące do portu: <i>Ships entering a port:</i>						
liczba statków	9 621	4 459	4 887	5 118	4 913	5 079
<i>number of ships</i>						
pojemność netto w tys.	13 755,0	16 299,2	21 583,9	22 867,9	25 512,4	30 035,5
<i>net tonnage in thous.</i>						

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Wykres 47 [51]. Obroty ładunkowe w porcie Świnoujście według grup ładunkowych
Cargo traffic in the port of Swinoujscie by cargo groups



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

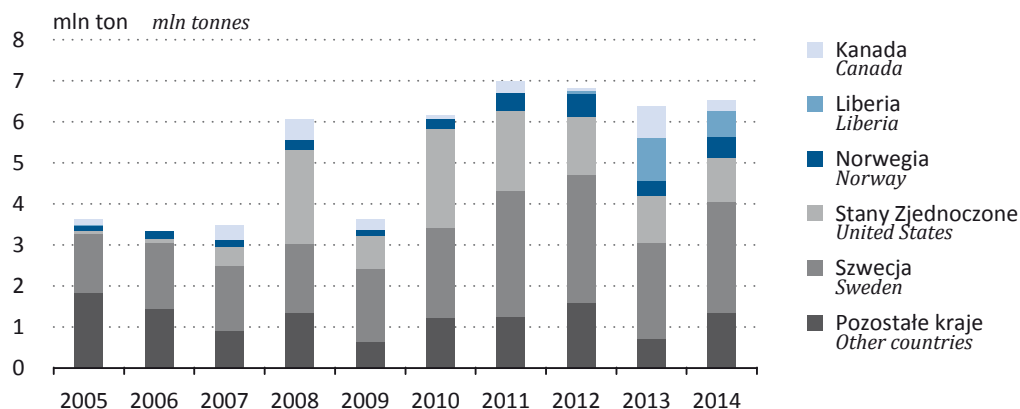
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W latach 2000-2007 do portu morskiego w Świnoujściu mniej ładunków międzynarodowego obrotu morskiego przywożono niż z niego wywożono (w 2000 r. wyładunek stanowił 36,6%, a w 2007 r. – 48,2%). Od 2008 r. proporcje między ładunkami importowanymi i eksportowanymi przez port w Świnoujściu uległy zmianie (w 2008 r. wyładunek stanowił 70,1%, w 2012 r. – 61,2%, a w 2014 r. – 52,7%).

W 2014 r. do portu w Świnoujściu najwięcej ładunków przywieziono ze Szwecji (41,5% ładunków przywiezionych drogą morską do portu w Świnoujściu), następnie ze Stanów Zjednoczonych (16,2%), Liberii (10,0%), Norwegii (7,9%), Kanady (3,8%). Ze Szwecji przywożono do portu w Świnoujściu głównie różne towary w jednostkach tocznych (94,0% importu z tego kraju przez port w Świnoujściu) oraz produkty przemysłu samochodowego (15,8%), ze Stanów Zjednoczonych – węgiel kamienny i brunatny (96,0%), z Liberii – rudy żelaza (100,0%), z Norwegii – rudy żelaza (39,2%) oraz kamień, piasek, żwir, glinę i inne produkty górnictwa i kopalnictwa (37,1%), z Kanady – rudy żelaza (52,1%), węgiel kamienny i brunatny (47,9%).

Wykres 48 [52]. Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie Świnoujście według krajów załadunku

Cargo discharged (inwards) in the port of Swinoujscie by countries of loading



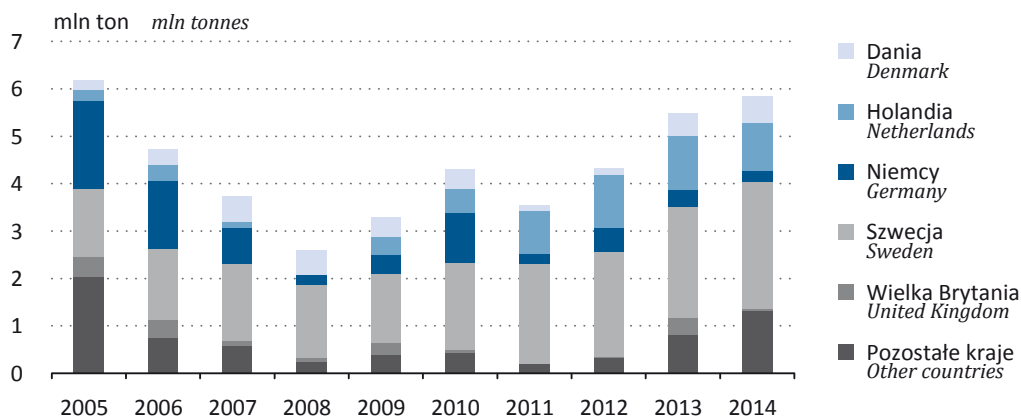
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Z portu Świnoujście w 2014 r. najczęściej ładunków wywieziono do Szwecji (45,7%), Holandii (17,3%), Danii (9,5%) i Niemiec (4,4%). Do Szwecji wywieziono z portu w Świnoujściu różne towary w jednostkach tocznych i produkty przemysłu samochodowego (93,6% eksportu z portu w Świnoujściu do tego kraju), do Holandii – ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej (93,1%), do Danii – węgiel kamienny i brunatny (66,6%) i ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej (27,2%), do Niemiec – węgiel kamienny i brunatny (87,8%) oraz produkty przemiału zbóż, skrobie i produkty skrobiowe oraz pasze dla zwierząt (9,6%).

Wykres 49 [53]. Załadunek (wywóz) ładunków w porcie Świnoujście według krajów wyładunku

Cargo loaded (ouwards) in the port of Swinoujscie by countries of discharge



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

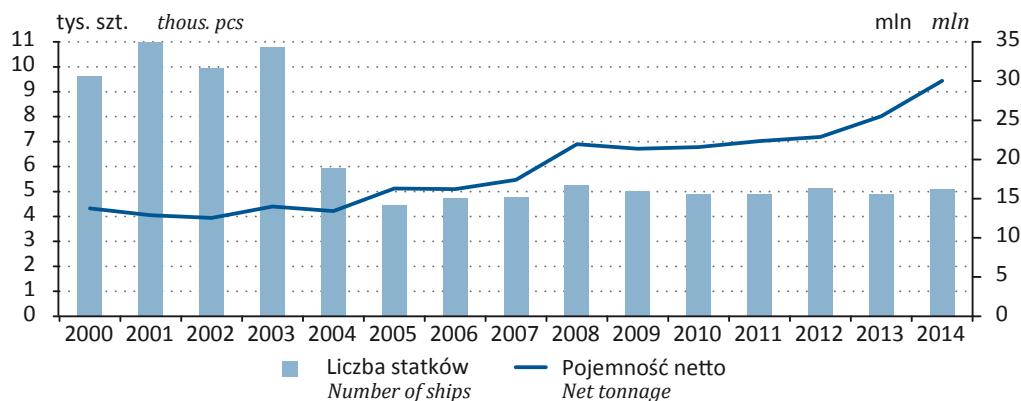
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W 2014 r. ponad połowa (55,3%) pasażerów międzynarodowego ruchu w portach morskich odprawiona została w Świnoujściu. W porcie tym rozpoczęło lub zakończyło podróż 969,5 tys. osób, tj. więcej o 10,1% niż w 2012 r., ale o 56,0% mniej niż w 2000 r. Międzynarodowy ruch pasażerów w relacji z portem Świnoujście odbywał się głównie w relacji ze Szwecją (w 2014 r. udział podróżujących na tej trasie wyniósł 92,6%).

W 2014 r. do portu Świnoujście zawinęto 5079 statków transportowych o pojemności netto 30 035,5 tys., tj. mniej o 39 statków, ale o pojemności netto większej o 31,3% niż w 2012 r. oraz mniej o 4 542 statki (o 47,2%), lecz o pojemności netto ponad 2-krotnie większej niż w 2000 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Świnoujściu w 2014 r. wyniosła 5 913,7 i była 4-krotnie większa niż w 2000 r.

Wykres 50 [54]. Statki transportowe wchodzące do portu Świnoujście

Cargo-carrying ships entering the port of Swinoujscie



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

V

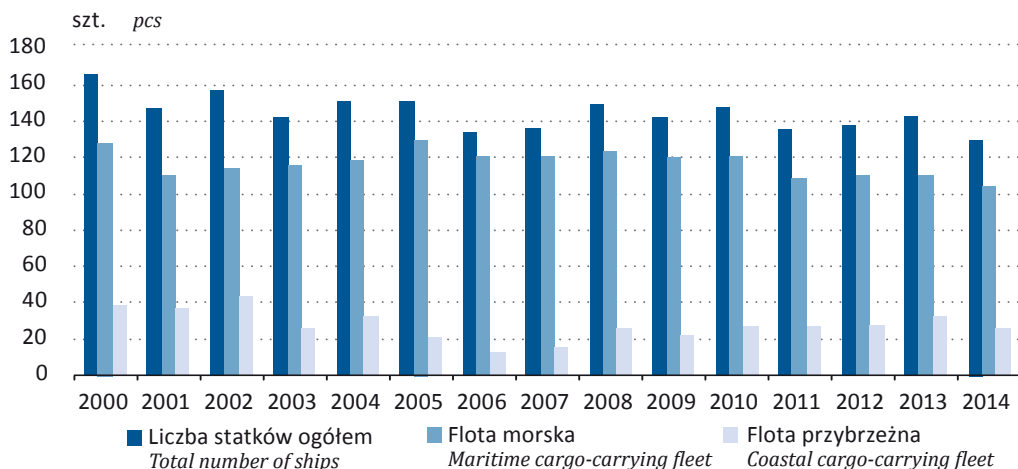
Żegluga morska i przybrzeżna

Maritime and coastal shipping

Flota transportowa na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat wykazywała wahania odnośnie liczby statków zarówno w żegludzie morskiej, jak i przybrzeżnej. Na koniec 2014 r. flotę morską i przybrzeżną stanowiło łącznie 130 statków będących własnością lub współwłasnością polskich armatorów i operatorów. W porównaniu z 2012 r. odnotowano spadek liczby statków o 5,8%, a w stosunku do 2000 r. – o 21,7%.

Wykres 1 [55]. **Statki morskiej i przybrzeżnej floty transportowej**

Maritime and coastal transport cargo-carrying fleet



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Od 2005 r. obserwuje się systematyczny spadek liczby statków tworzących morską flotę transportową. Na koniec 2014 r. morską flotę tworzyło 104 statki, tj. mniej o 5,5% niż w 2012 r., a o 20,0% – w porównaniu z 2005 r.

Tabl. 1 [15]. **Morska flota transportowa**

Stan w dniu 31 XII

Maritime cargo carrying fleet

As of 31 Dec

Wyszczególnienie <i>Specification</i>		2000	2005	2010	2012	2013	2014
a – liczba statków <i>number of ships</i>							
b – nośność (DWT) w tys. ton <i>deadweight (DWT) in thous. t</i>							
c – pojemność brutto GT w tys. <i>gross tonnage (GT) in thous.</i>							
Ogółem.....	a	128	130	121	110	110	104
Total	b	2 551	2 610	2 942	3 045	3 036	2 721
	c	1 783	1 862	2 111	2 127	2 084	1 894
Bandera obca	a	87	113	106	95	88	81
Foreign flag	b	1 478	2 582	2 915	3 017	2 998	2 680
	c	1 123	1 824	2 068	2 106	2 055	1 862
Bandera polska	a	41	17	15	15	22	23
Polish flag	b	1 073	28	27	28	38	41
	c	66	38	43	21	29	32

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Łączna nośność (DWT) statków morskiej floty na koniec 2014 r. wyniosła 2 721 tys. ton i była mniejsza o 10,6% w porównaniu z 2012 r., natomiast w odniesieniu do 2000 r., w którym łączna nośność (DWT) wyniosła 2 551 tys. ton., wzrost wyniósł 6,7%.

Wykres 2 [56]. Nośność (DWT) statków morskiej floty transportowej
Maritime cargo-carrying fleet by deadweight (DWT)

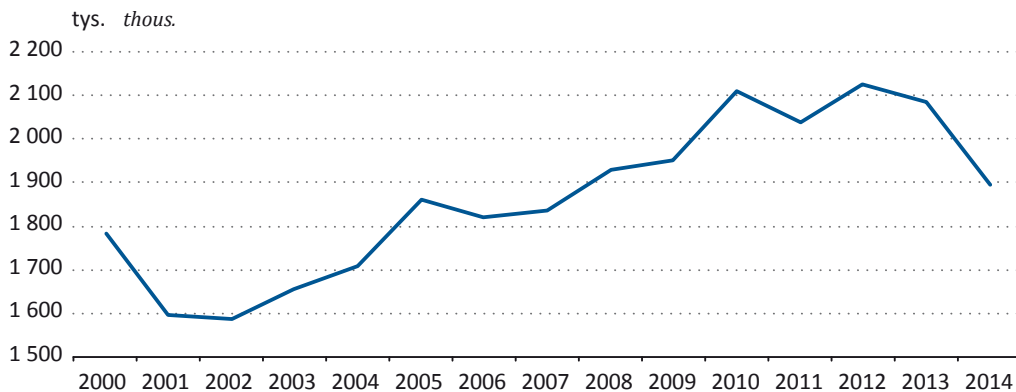


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Łączna pojemność brutto GT statków morskiej floty transportowej na koniec 2014 r. wyniosła 1 894 tys. i było to mniej o 11,0% niż w 2012 r., a więcej o 6,2% w porównaniu z 2000 r.

Wykres 3 [57]. Pojemność (GT) statków morskiej floty transportowej
Maritime cargo-carrying fleet by gross tonnage (GT)

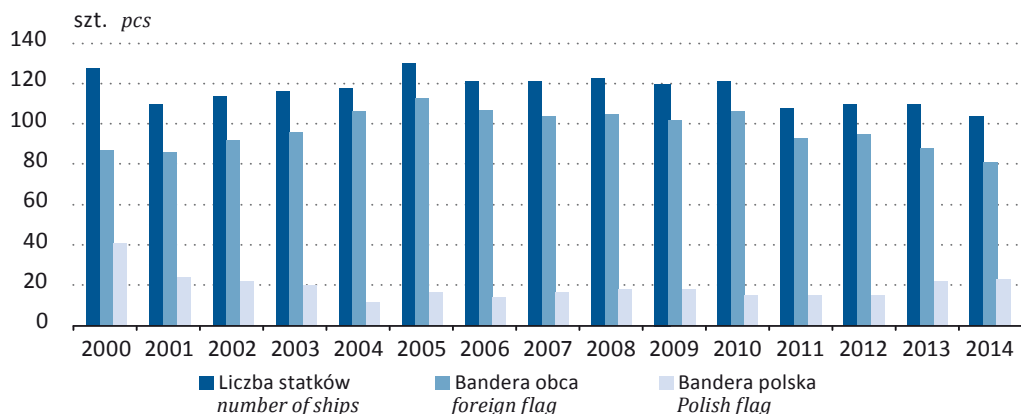


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Większość statków morskiej floty transportowej pływa pod banderą zagraniczną. Statki pływające pod polską banderą na koniec 2014 r. stanowiły 22,1% floty. Liczba statków pod polską banderą zmniejszyła się o 43,9% w porównaniu z 2000 r., w którym stanowiła ona 32,0% ogółu floty morskiej. Nośność (DWT) statków bandery polskiej na koniec 2014 r. wyniosła 41 tys. ton (1,5% ogólnej nośności DWT), tj. o 96,2% mniej niż w 2000 r.

Wykres 4 [58]. Morska flota transportowa według liczby statków i rodzaju bandery
Maritime cargo-carrying fleet by number of ships and flag

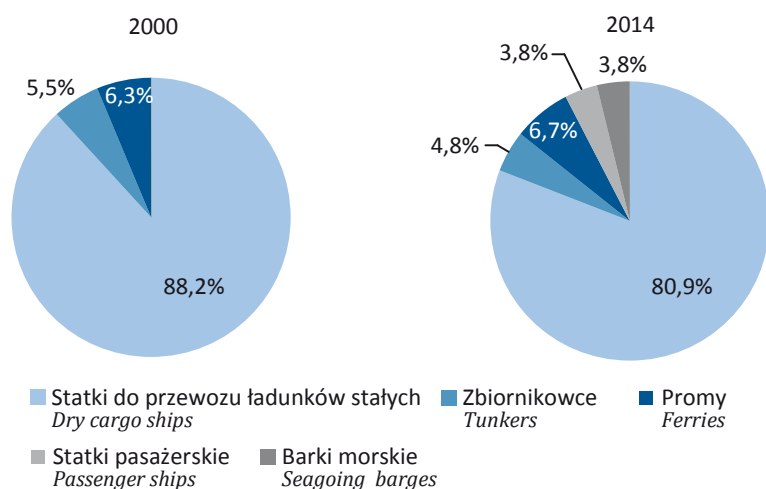


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
 Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Pod banderą obcą na koniec 2014 r. pływało 81 statków, tj. mniej o 14,7% w porównaniu z 2012 r. oraz mniej o 6,9% w stosunku do 2000 r. W 2014 r. w skład bander zagranicznych, pod którymi najczęściej pływały polskie statki wchodziły Bahamy, Cypr, Liberia oraz Malta.

Morska flota transportowa eksploatowana przez armatorów i operatorów polskich to głównie statki do przewozu ładunków stałych (masowce i drobnicowce). W skład floty transportowej wchodzi również zbiornikowce, promy oraz statki pasażerskie.

Wykres 5 [59]. Morska flota transportowa według rodzajów statków
 Stan w dniu 31 XII
Maritime cargo-carrying fleet by ship type
As of 31 Dec



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
 Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Na koniec 2014 r. odnotowano 84 statki do przewozu ładunków stałych (80,8% ogółu floty morskiej), tj. mniej o 9,7% niż w 2012 r., o łącznej nośności (DWT) wynoszącej 2 659 tys. ton. W porównaniu z 2000 r. liczba statków do przewozu ładunków stałych zmniejszyła się o 25,7%, podczas gdy ich nośność wzrosła o 7,3%.

Wśród pozostałych jednostek morskiej floty transportowej, na koniec 2014 r. odnotowano 5 zbiornikowców (o łącznej nośności 20 tys. ton), 7 promów (o nośności 37 tys. ton) oraz 4 statki pasażerskie.

**Tabl. 2 [16]. Morska flota transportowa według rodzajów statków
Stan w dniu 31 XII**

*Maritime cargo-carrying fleet by ship type
As of 31 Dec*

Wyszczególnienie <i>Specification</i>		2000	2005	2010	2012	2013	2014
a – liczba statków <i>number of ships</i>							
b – nośność (DWT) w tys. ton <i>deadweight (DWT) in thous. t</i>							
Ogółem.....	a	128	130	121	110	110	104
<i>Total</i>	b	2 551	2 610	2 942	3 045	3 036	2 721
w tym: <i>of which:</i>							
Statki do przewozu ładunków stałych	a	113	108	95	93	88	84
<i>Dry cargo ships</i>	b	2 477	2 518	2 816	2 966	2 959	2 659
w tym masowce	a	79	76	69	72	64	60
<i>of which bulk carriers</i>	b	2 117	2 101	2 463	2 651	2 631	2 337
Zbiornikowce.....	a	7	13	12	7	6	5
<i>Tankers</i>	b	53	64	71	42	36	20
Promy	a	8	7	11	7	7	7
<i>Ferries</i>	b	22	29	55	37	37	37
Statki pasażerskie.....	a	.	2	3	3	5	4
<i>Passenger ships</i>	b	.	0	0	0	0	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W ciągu ostatnich 15 lat zmianie uległa struktura wieku statków morskiej floty transportowej – wzrósł udział statków do 5 lat, natomiast zmniejszył się – statków ponad dwudziestoletnich. Na koniec 2014 r. statki w wieku do 5 lat stanowiły blisko jedną trzecią morskiej floty transportowej oraz prawie połowę jej nośności DWT, podczas gdy w 2000 r. ich udział wyniósł odpowiednio 11,7% – liczby statków i 15,4% – nośności ogółem. Statki w wieku powyżej 20 lat w 2014 r. stanowiły 36,5% całej morskiej floty transportowej i 13,4% nośności ogółem, natomiast w 2000 r. – odpowiednio 46,1% i 32,1%.

Tabl. 3 [17]. Morska flota transportowa według wieku statków
Stan w dniu 31 XII

*Maritime cargo-carrying fleet by age of ships
As of 31 Dec*

Wyszczególnienie <i>Specification</i>		2000	2005	2010	2012	2013	2014
a – liczba statków <i>number of ships</i>							
b – nośność (DWT) w tys.ton <i>deadweight (DWT) in thous. t</i>							
Ogółem <i>Total</i>	a	128	130	121	110	110	104
	b	2 551	2 610	2 942	3 045	3 036	2 721
w wieku: <i>of which aged:</i>							
do 5 lat <i>up to 5 years</i>	a	15	6	19	38	38	32
	b	393	211	800	1 362	1 538	1 318
6-10.....	a	18	14	6	6	10	14
	b	628	393	213	213	335	525
11-15.....	a	22	19	13	14	11	4
	b	345	689	388	358	276	99
16-20.....	a	14	21	25	10	11	16
	b	366	376	724	173	240	415
21-25.....	a	47	21	25	15	18	14
	b	652	463	395	591	573	279
powyżej 25 lat <i>more than 25 years</i>	a	12	49	33	27	22	24
	b	168	479	421	348	75	85

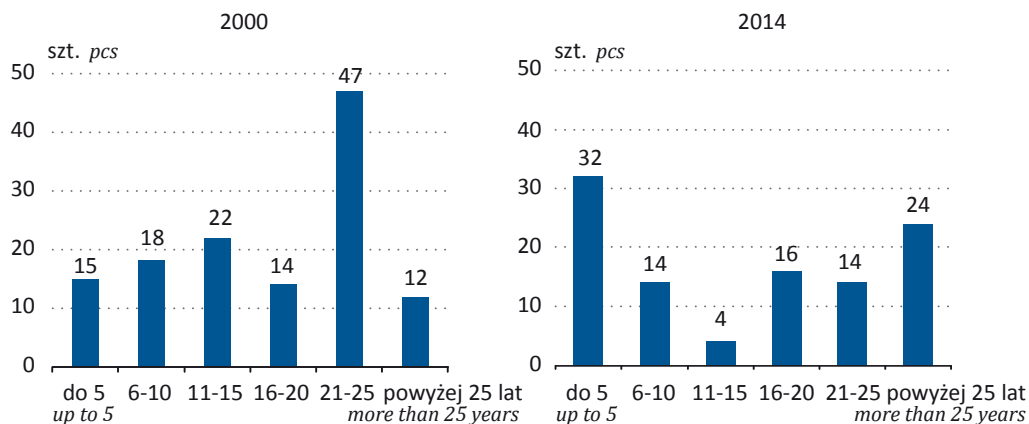
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Średni wiek statków floty morskiej w 2014 r. wyniósł 16,0 lat i obniżył się w stosunku do 2000 r. o 0,5 roku. Wśród przyczyn wpływających na liczbę oraz wiek statków wymienić można złomowanie starych jednostek, sprzedaż armatorom zagranicznym czy upadłość przedsiębiorstw.

Wykres 6 [60]. Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej Stan w dniu 31 XII

Maritime cargo-carrying fleet distribution by age of ships
As of 31 Dec



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Przewozy ładunków wykonane statkami morskiej floty transportowej począwszy od 2000 r. wykazywały tendencję malejącą (pomimo nieznacznego wzrostu w latach 2002 i 2003 oraz 2006 i 2007). Na koniec 2014 r. przewozy wyniosły 6 781 tys. ton ładunków i były niższe o 9,3% w porównaniu z 2012 r., a o 70,2% w odniesieniu do 2000 r.

Tabl. 4 [18]. Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi
Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by shipping type

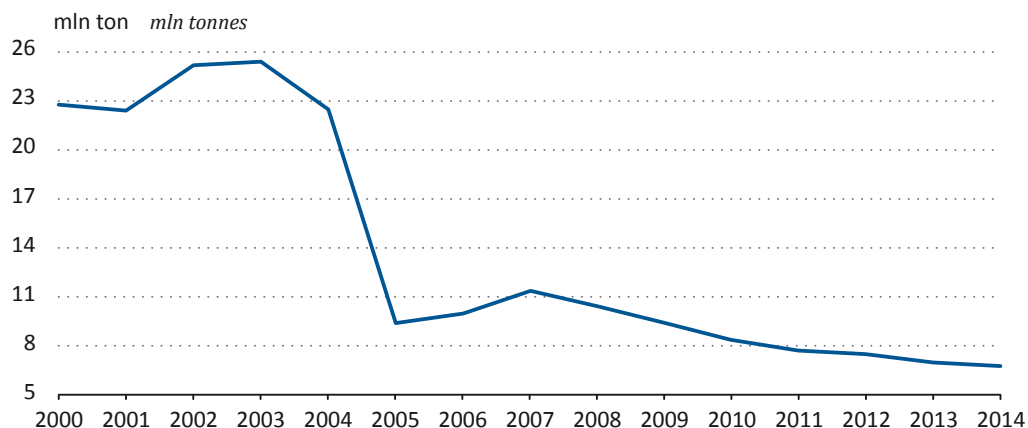
Wyszczególnienie Specification	2000	2005	2010	2012	2013	2014
PRZEWOZY ŁADUNKÓW w tys. ton CARGO TRANSPORT in thous. tonnes						
Ogółem..... Total	22 774	9 362	8 362	7 476	6 965	6 781
w tym statki pod polską banderą..... of which ships under Polish flag	18 681	1 455	389	149	249	355
Żegluga regularna..... Liner shipping	4 855	6 742	6 039	6 082	6 191	5 941
Żegluga nieregularna..... Tramping	17 920	2 620	2 324	1 394	774	839
w tym zbiornikowce..... of which tankers	708	803	876	614	604	566
PRACA PRZEWOZOWA w mln tonokilometrów TRANSPORTATION VOLUME in mln tonne-kilometres						
Ogółem..... Total	133 654	31 733	19 774	20 299	16 299	13 621
w tym statki pod polską banderą..... of which ships under Polish flag	114 689	15 921	87	50	240	417
Żegluga regularna..... Liner shipping	20 481	22 257	12 029	15 547	15 033	12 173
Żegluga nieregularna..... Tramping	113 173	9 476	7 745	4 752	1 265	1 049
w tym zbiornikowce..... of which tankers	1 478	653	969	737	739	669

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Praca przewozowa ładunków w 2014 r. wyniosła 13 621 mln tonokilometrów i zmniejszyła się o jedną trzecią w stosunku do 2012 r. i o blisko 90% w porównaniu z 2000 r.

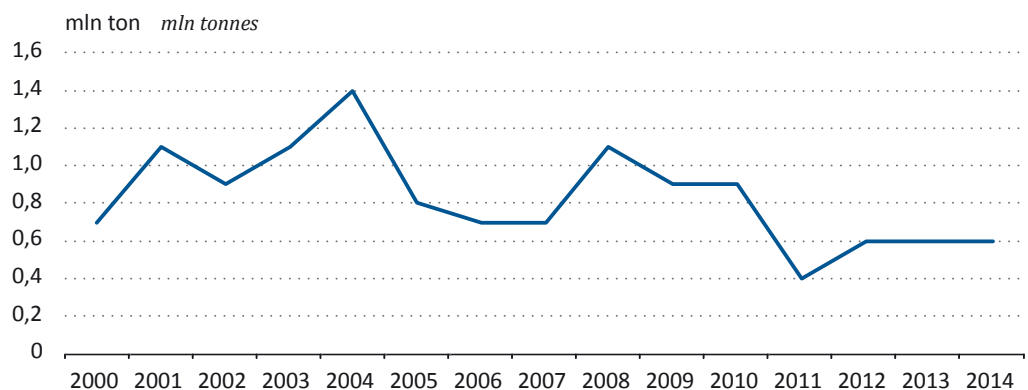
Wykres 7 [61]. Przewozy ładunków morską flotą transportową
Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Przewozy zbiornikowcami w żegludze nieregularnej od 2000 r. wykazywały wahania, a od 2012 r. kształtują się na zbliżonym poziomie, osiągając na koniec 2014 r. 566 tys. ton, co stanowiło 67,5% ogółu przewozów żeglugi nieregularnej.

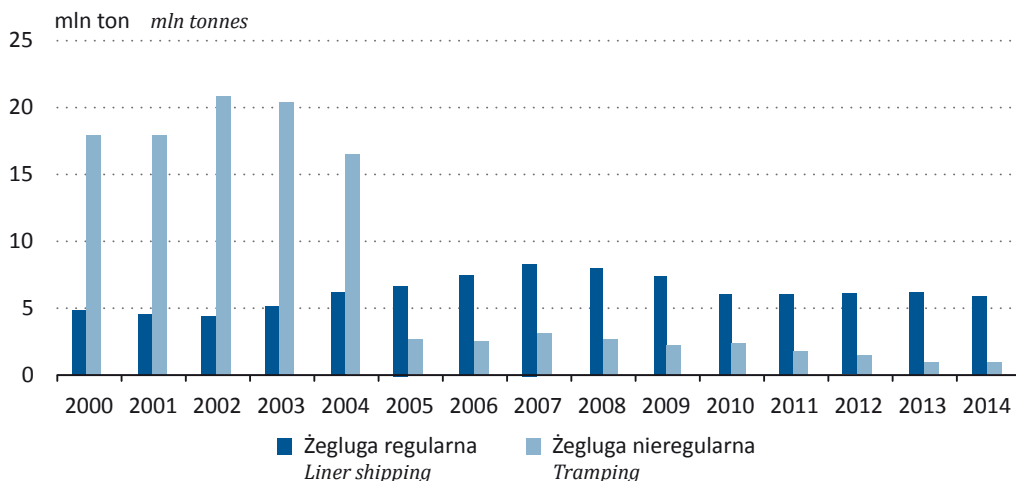
Wykres 8 [62]. Przewozy ładunków zbiornikowcami w żegludze nieregularnej
Cargo transport by tankers in tramping



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Przewozy morskie dokonywane są żeglugą regularną oraz nieregularną bliskiego (zasięg europejski i bałtycki – promy) i dalekiego zasięgu (zasięg oceaniczny). Przewozy w żegludze regularnej w 2014 r. wyniosły 5 941 tys. ton i od 2010 r. kształtują się na zbliżonym poziomie. Od 2000 r. obserwuje się znaczny wzrost udziału żeglugi regularnej w przewozach morską flotą transportową. W 2014 r. wyniósł on 87,6% i w ciągu ostatnich 15 lat zwiększył się czterokrotnie.

Wykres 9 [63]. Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi
Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by type of shipping



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Przewozy w żegludze nieregularnej, po 2005 r., w którym odnotowano głęboki spadek ich wielkości w skali roku (o 84,1%), oscylowały w granicach od 3,0 mln ton w 2007 r. do 774 tys. ton – w 2013 r. W 2014 r. przewozy w żegludze nieregularnej wyniosły 839 tys. ton (co stanowiło 12,4% ogółu przewozów wykonanych morską flotą transportową) i były o 95,3% niższe w porównaniu z 2000 r.

Zarówno w żegludze regularnej, jak i nieregularnej dominują przewozy bliskiego zasięgu i w 2014 r. stanowiły one odpowiednio 89,4% oraz 93,2% ogółu tych przewozów.

W 2014 r. przewozy bliskiego zasięgu w żegludze regularnej wyniosły 5 309 tys. ton i w porównaniu z 2012 r. były one niższe o 2,9%, natomiast w stosunku do 2000 r. – wyższe o 43,1%. W żegludze nieregularnej przewozy te wyniosły 782 tys. ton, tj. mniej o 39,4% niż w 2012 r. oraz o 91,9% – w porównaniu z 2000 r.

Tabl. 5 [19]. Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi i zasięgu pływania
Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by shipping type and service

Wyszczególnienie Specification	2000	2005	2010	2012	2013	2014
	w tys. ton in thous. tonnes					
Żegluga regularna Liner shipping	4 855	6 742	6 039	6 082	6 191	5 941
bliski zasięg short-sea shipping	3 711	5 488	5 447	5 469	5 597	5 309
europejski zasięg European service	1 004	2 064	11	–	–	–
bałtycki zasięg Baltic service	2 707	3 424	5 436	5 469	5 597	5 309
daleki zasięg deep-sea service	1 144	1 254	591	613	594	633

Tabl. 5 [19]. Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi i zasięgu pływania (dok.)

Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by shipping type and service (cont.)

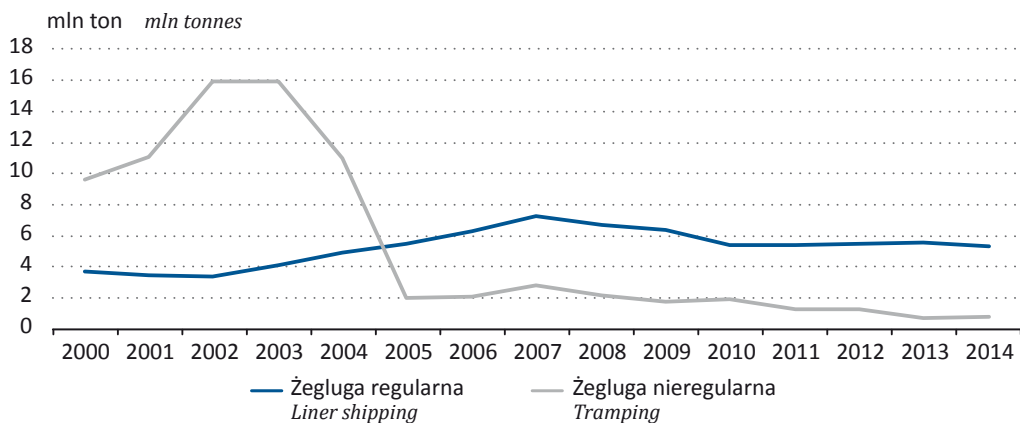
Wyszczególnienie <i>Specification</i>	2000	2005	2010	2012	2013	2014
	w tys. ton <i>in thous. tonnes</i>					
Żegluga nieregularna <i>Tramping</i>	17 920	2 620	2 324	1 394	774	839
bliski zasięg <i>short-sea shipping</i>	9 609	1 948	1 941	1 290	742	782
europejski zasięg..... <i>European service</i>	9 530	1 496	1 065	1 141	612	643
bałtycki zasięg..... <i>Baltic service</i>	79	453	876	149	129	139
daleki zasięg..... <i>deep-sea service</i>	8 310	672	383	104	32	57

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Wykres 10 [64]. Przewozy ładunków morską flotą transportową bliskiego zasięgu

Cargo transport by cargo-carrying fleet in short sea shipping



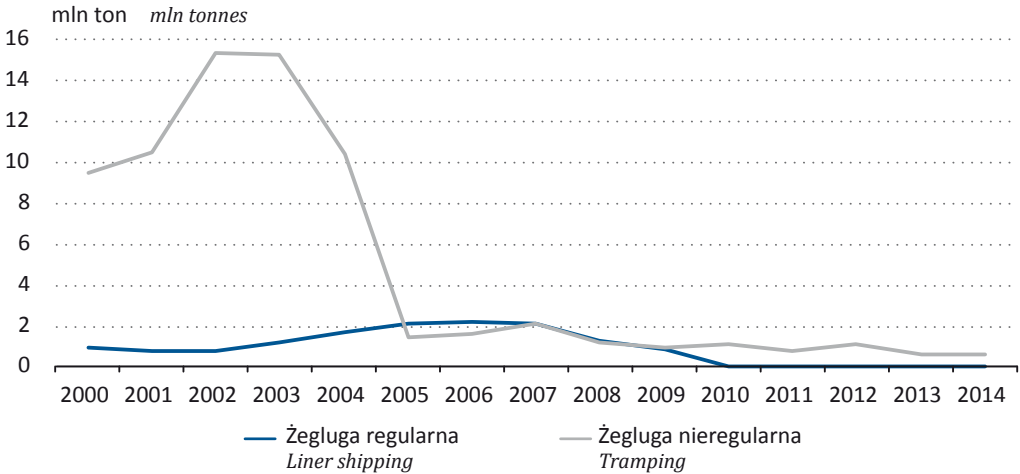
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W latach 2011-2014 w żegludze regularnej nie odnotowano przewozów europejskiego zasięgu. W 2010 r. przewozy te wyniosły 11 tys. ton (stanowiąc zaledwie 0,2% ogółu przewozów żeglugi regularnej) i były o 98,9% niższe niż w 2000 r.

W żegludze nieregularnej w 2014 r. przewozy europejskiego zasięgu wyniosły 643 tys. ton i stanowiły 76,6% ogółu przewozów żeglugi nieregularnej. W porównaniu z 2012 r. obniżyły się one o 43,6%, a w odniesieniu do 2000 r. – spadły o 93,3%.

Wykres 11 [65]. Przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu europejskim
Cargo transport by European range maritime cargo-carrying fleet in European service

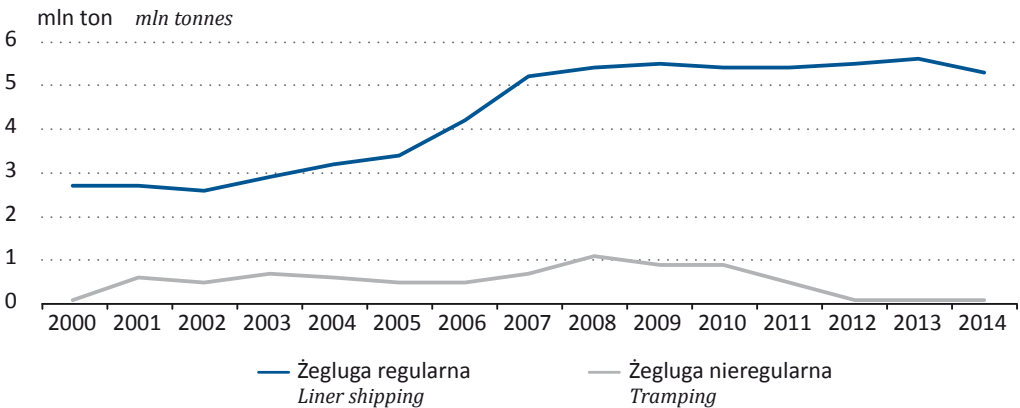


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
 Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Przewozy bałtyckiego zasięgu w żegludze regularnej w latach 2000-2013 wykazywały tendencję wzrostową. W 2014 r. odnotowano spadek w skali roku (o 5,1%) do poziomu 5 309 tys. ton (co stanowiło 89,4% ogółu przewozów żeglugi regularnej), tj. wyższego o 96,1% niż w 2000 r.

W żegludze nieregularnej w 2014 r. przewozy bałtyckiego zasięgu wyniosły 139 tys. ton (16,6% ogółu przewozów żeglugi nieregularnej) i ukształtowały się na poziomie zbliżonym jak w dwóch poprzednich latach, ale wyższym o 75,9% w porównaniu z 2000 r.

Wykres 12 [66]. Przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu bałtyckim
Cargo transport by cargo-carrying fleet in Baltic service

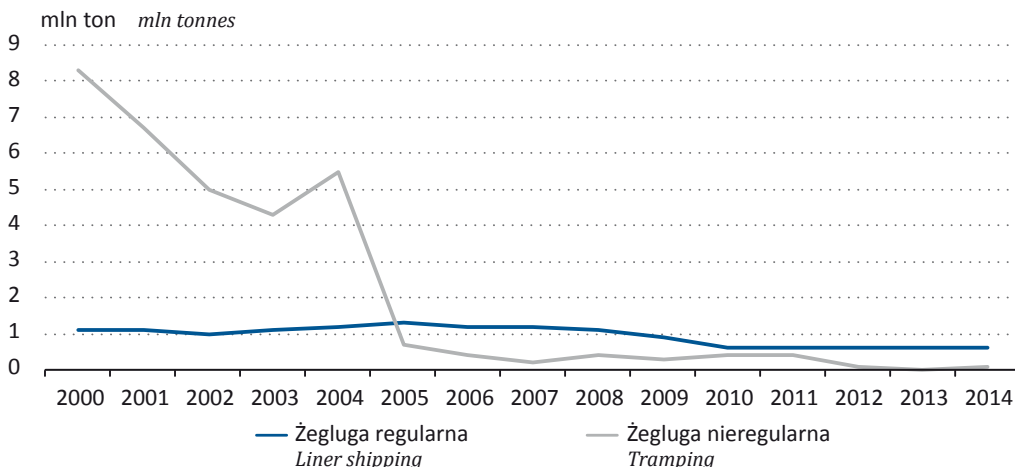


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
 Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W żegludze regularnej przewozy dalekiego zasięgu w 2014 r. stanowiły 10,7% i wyniosły 633 tys. ton, tj. o 3,3% więcej niż w 2012 r., ale o blisko połowę mniej niż w 2000 r.

W żegludze nieregularnej w 2014 r. przewozy dalekiego zasięgu wyniosły 57 tys. ton i były o 45,2% niższe niż w 2012 r. i aż o 99,3% niższe w porównaniu z 2000 r. Stanowiły one 6,8% ogółu przewozów żeglugi nieregularnej, podczas gdy w 2000 r. – blisko połowę tych przewozów.

Wykres 13 [67]. Przewozy ładunków morską flotą transportową dalekiego zasięgu
Cargo transport by deep-sea maritime cargo-carrying fleet



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Przewozy ładunków morską flotą transportową obejmują następujące grupy towarowe: masowe suche (w tym węgiel i koks, rudy, zboże, fosforyty i inne masowe suche, w tym produkty rolnicze), masowe płynne (w tym ropa naftowa i produkty z ropy naftowej), kontenery duże (20' lub większe), ładunki toczne oraz drobnicę (w tym drewno i małe kontenery <20').

Tabl. 6 [20]. Przewozy ładunków według grup
Cargo transport by groups

Wyszczególnienie <i>Specification</i>	2000	2005	2010	2012	2013	2014
	w tys. ton <i>in thous. tonnes</i>					
Ogółem..... <i>Total</i>	22 774	9 362	8 362	7 476	6 965	6 781
Masowe suche..... <i>Dry bulk</i>	16 066	1 783	1 650	944	325	546
węgiel i koks..... <i>coal and coke</i>	4 151	408	534	66	24	31
rudy..... <i>ore</i>	1 275	–	106	25	6	–
zboże..... <i>grain</i>	4 975	372	345	343	3	16
fosforyty, produkty rolnicze i inne masowe <i>phosphates, rural products and other bulk</i> <i>cargoes</i>	5 666	1 003	665	511	292	500

Tabl. 6 [20]. Przewozy ładunków według grup (dok.)
Cargo transport by groups (cont.)

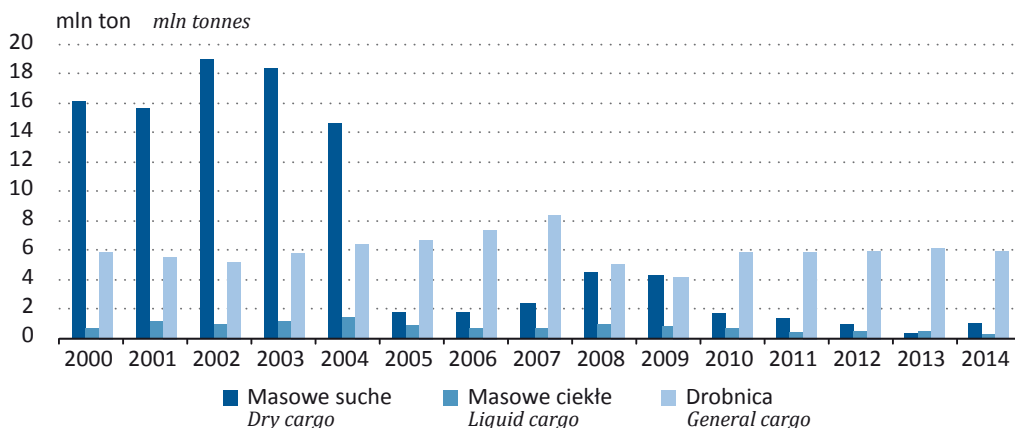
Wyszczególnienie Specification	2000	2005	2010	2012	2013	2014
	w tys. ton in thous. tonnes					
Masowe płynne..... Liquid cargo	708	804	674	450	449	293
w tym ropa naftowa i produkty ropopochodne..... of which crude oil and oil products	45	568	674	450	449	293
Drobnica	5 975	6 777	6 039	6 082	6 191	5 941
General cargo						
w tym jednostki toczne	434	4 631	4 741	4 612	4 382
of which ro-ro units						

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Przewozy masowych suchych w 2014 r. stanowiły zaledwie 8,1% ogółu przewozów ładunków i wyniosły 546 tys. ton, tj. mniej o 42,2% niż w 2012 r. W porównaniu z 2000 r. spadek wyniósł 96,6%, natomiast udział przewozów suchych masowych w przewozach ładunków ogółem zmniejszył się o 62,4 p. proc.

Wykres 14 [68]. Przewozy ładunków masowych suchych, ciekłych i drobnicy
Transport of dry cargo, liquid cargo and general cargo



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Przewozy węgla i koksu w 2014 r. wyniosły 31 tys. ton (5,7% ogółu ładunków masowych suchych), i zmniejszyły się o ponad połowę w stosunku do 2012 r. i aż o 99,3% w porównaniu z 2000 r., w którym stanowiły one 25,8% ogółu przewozów ładunków masowych suchych.

W 2014 r. podobnie jak w latach 2005-2007 nie odnotowano przewozów rud. W 2013 r. przewieziono 6 tys. ton rud (1,8% ogółu ładunków masowych suchych) i było to mniej o 99,5% w stosunku do 2000 r., w którym udział rud w ładunkach masowych suchych wyniósł 7,9%.

Przewozy zbóż w 2014 r. wyniosły 16 tys. ton (2,9% ogółu ładunków masowych suchych), tj. mniej o 95,3% niż w 2012 r. i o 99,7% – w porównaniu z 2000 r., w którym udział zbóż w ładunkach masowych suchych wyniósł 31,0%.

Przewozy fosforytów i innych ładunków masowych (w tym produktów rolniczych) w 2014 r. wyniosły 500 tys. ton (91,6% ogółu ładunków masowych suchych), tj. o 2,2% mniej w odniesieniu do 2012 r., a o 91,2% mniej w porównaniu z 2000 r., w którym przewozy fosforytów i innych masowych stanowiły 35,3% ogółu ładunków masowych suchych.

Przewozy masowych płynnych w 2014 r. wyniosły 293 tys. ton (4,3% ogółu przewozów) i zmniejszyły się o 34,9% w porównaniu z 2012 r. i o 58,6% – w stosunku do 2000 r., w którym przewozy masowych płynnych stanowiły 3,1% ogółu przewozów ładunków. Od 2010 r. całość przewozów masowych płynnych stanowiła ropa naftowa i produkty ropopochodne, podczas gdy w 2000 r. jej udział wyniósł 6,4%. W 2014 r. w odniesieniu do 2000 r. odnotowano ponad 6-krotny wzrost przewozów ropy i produktów ropopochodnych.

Przewozy drobnicy w 2014 r. wyniosły 5 941 tys. ton. W okresie ostatnich 15 lat kształtowały się na zbliżonym poziomie, jednak ich udział w przewozach ładunków ogółem zwiększył się ponad trzykrotnie (z 26,2% – w 2000 r. do 87,6% – w 2014 r.). W ostatnich pięciu latach w przewozach drobnicy dominowały jednostki toczne, stanowiąc trzy czwarte wielkości tych przewozów.

Tabl. 7 [21]. Przewozy ładunków morską flotą transportową według relacji

Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by direction

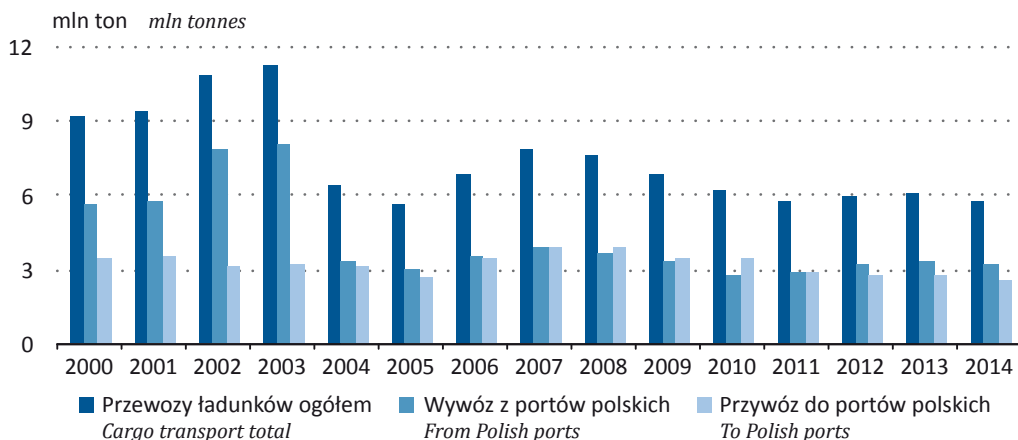
Wyszczególnienie <i>Specification</i>	2000	2005	2010	2012	2013	2014
	w tys. ton <i>in thous. tonnes</i>					
Ogółem..... <i>Total</i>	22 774	9 362	8 362	7 476	6 965	6 781
W relacji z portami polskimi..... <i>Directed to/from Polish ports</i>	9 240	5 648	6 165	5 958	6 119	5 791
wywóz..... <i>from Polish ports</i>	5 714	2 974	2 799	3 186	3 310	3 157
przywóz..... <i>to Polish ports</i>	3 526	2 674	3 367	2 772	2 809	2 634
Pomiędzy portami obcymi..... <i>Between foreign ports</i>	13 509	3 465	1 990	1 394	761	900
Pomiędzy portami polskimi..... <i>Between Polish ports</i>	25	250	207	124	85	90

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W latach 2005-2014 większość przewozów ładunków odbywała się w relacji z portami polskimi. W 2014 r. w relacji tej przewieziono 5 791 tys. ton ładunków (85,4% ogółu przewiezionych ładunków), tj. mniej o 2,8% niż w 2012 r. i o 37,3% – w porównaniu z 2000 r., w którym przewozy w relacji z portami polskimi stanowiły 40,6% ogółu przewozów ładunków.

Wykres 15 [69]. Przewozy ładunków morską flotą transportową w relacji z portami polskimi
Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet directed to/from Polish ports



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

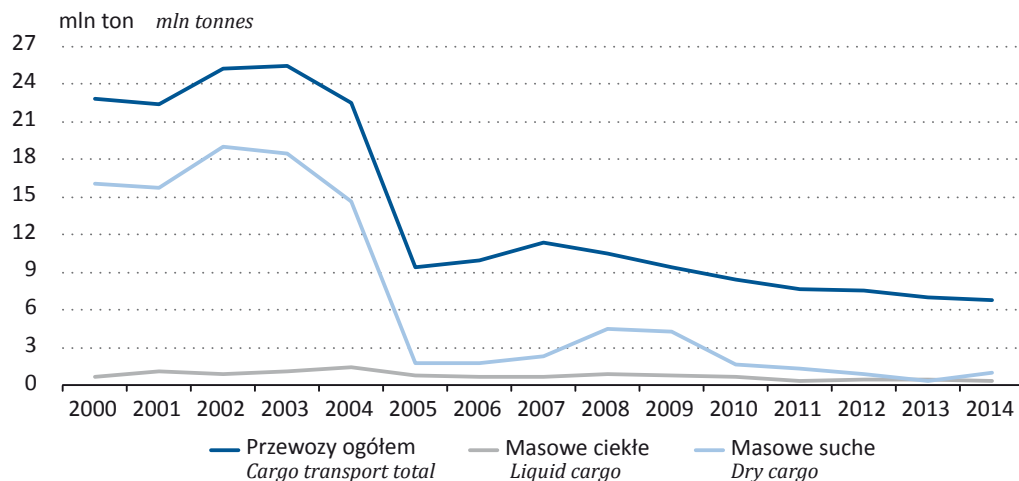
W latach 2000-2003 w relacji z portami polskimi znacznie więcej ładunków wywieziono niż przywieziono. W kolejnych latach proporcje te wyrównały się. W 2014 r. wywóz z portów polskich wyniósł 3 157 tys. ton ładunków, co stanowiło 46,6% ogółu przewiezionych ładunków i 54,5% ogółu obrotu ładunków w relacji z portami polskimi. W porównaniu z 2012 r. wielkość ładunków wywiezionych kształtowała się na podobnym poziomie, ale zmniejszyła się prawie o połowę (o 44,8%) w stosunku do 2000 r., w którym wywóz stanowił 61,8% ogółu przewozów ładunków w relacji z portami polskimi. Przywóz do portów polskich w 2014 r. wyniósł 2 634 tys. ton ładunków (38,8% ogółu przewiezionych ładunków, 45,5% ogółu obrotu ładunków w relacji z portami polskimi) i jego wielkość była podobna jak w 2012 r., ale o jedną czwartą mniejsza niż w 2000 r.

Przewozy ładunków pomiędzy portami obcymi w 2014 r. wyniosły 900 tys. ton (13,3% ogółu przewiezionych ładunków) i obniżyły się o 35,4% w porównaniu z 2012 r. i aż o 93,3% – w odniesieniu do 2000 r., w którym przewozy pomiędzy portami obcymi stanowiły 59,3% ogółu przewozów ładunków. W okresie ostatnich 15 lat głęboki spadek odnotowano w 2005 r., kiedy to wielkość przewozów pomiędzy portami obcymi zmniejszyła się w skali roku o 78,1%.

W okresie 2000-2014 udział przewozów pomiędzy portami polskimi w przewozach ładunków morską flotą transportową był niewielki. W 2014 r. przewozy w tej relacji wyniosły 90 tys. ton, co stanowiło 1,3% ogółu przewiezionych ładunków.

Wykres 16 [70]. Przewozy ładunków morską flotą transportową w relacji pomiędzy portami obcymi i polskimi

Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet between foreign and Polish ports



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W 2014 r. przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego (PHZ) wyniosły 1 024 tys. ton i stanowiły 15,1% ogółu przewożonych ładunków. W stosunku do 2012 r. wielkość tych przewozów wzrosła o 23,4%, ale znacznie obniżyła się (o 85,0%) w porównaniu z 2000 r., w którym przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego stanowiły 29,9% ogółu przewozów. W 2014 r. w przewozach ładunków polskiego handlu zagranicznego przewozy w gestii własnej stanowiły 87,0% i wyniosły 891 tys. ton.

Tabl. 8 [22]. Przewozy morską flotą transportową ładunków polskiego handlu zagranicznego

Transport of Polish foreign trade cargo by maritime cargo-carrying fleet

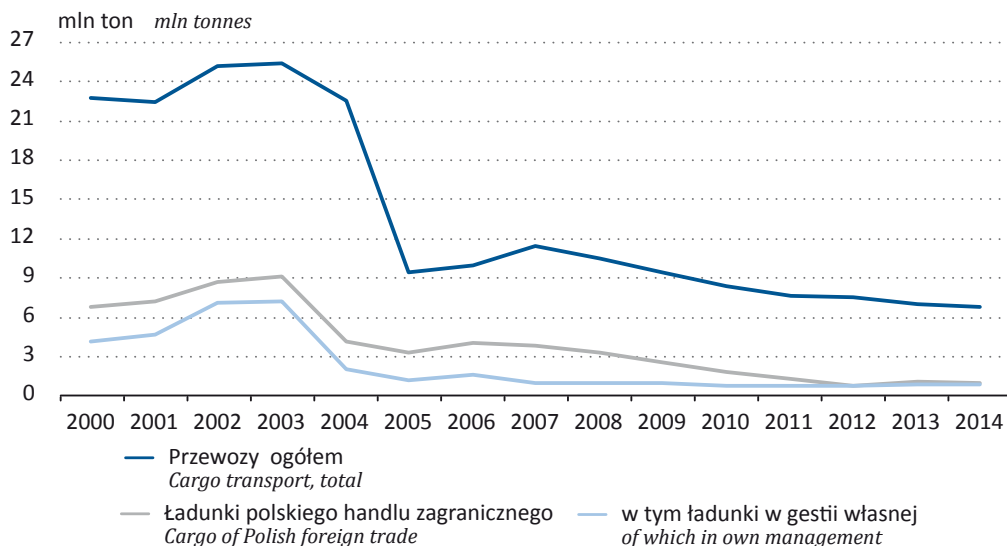
Wyszczególnienie <i>Specification</i>	2000	2005	2010	2012	2013	2014
	w tys. ton <i>in thous. tonnes</i>					
Ładunki polskiego handlu zagranicznego..... <i>Cargo of Polish foreign trade</i>	6 819	3 343	1 794	830	1 064	1 024
w tym w gestii własnej..... <i>of which under own management</i>	4 186	1 167	843	776	895	891
eksport..... <i>exports</i>	4 523	1 710	568	355	427	414
import..... <i>imports</i>	2 297	1 384	1 020	384	552	520
pomiędzy portami polskimi..... <i>between Polish ports</i>	–	250	207	91	85	90
Ładunki tranzytowe..... <i>Transit cargo</i>	851	396	109	23	26	44

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Wykres 17 [71]. Przewozy ładunków morską flotą transportową polskiego handlu zagranicznego

Transport of Polish foreign trade cargo by maritime cargo-carrying fleet

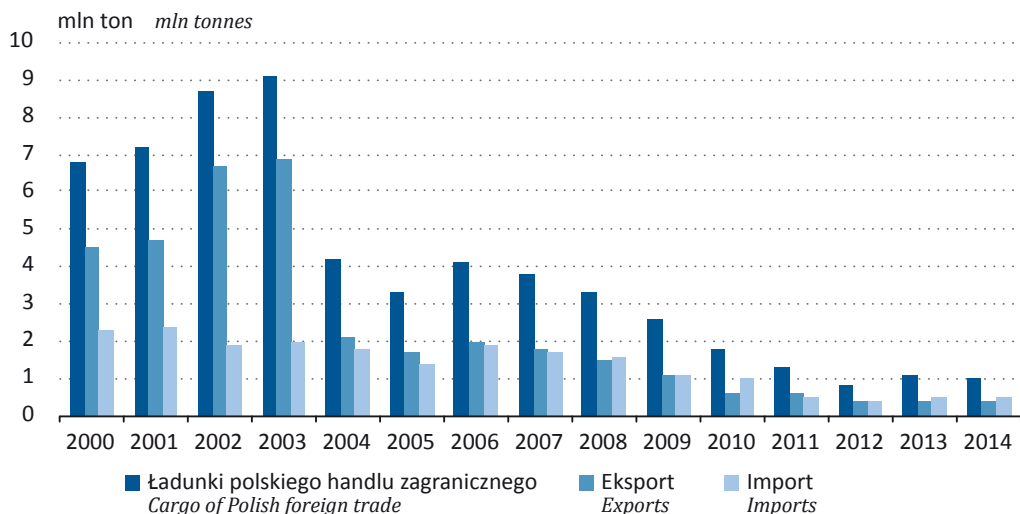


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W latach 2000-2003 w przewozach ładunków polskiego handlu zagranicznego odnotowano znaczną przewagę eksportu nad importem (największą w 2003 r. – ponad trzykrotną). W kolejnych latach różnice te ulegały zmniejszeniu, z wyjątkiem 2010 r., w którym wielkość importu była dwukrotnie wyższa niż eksportu. W 2014 r. eksport ładunków polskiego handlu zagranicznego (PHZ) wyniósł 414 tys. ton i stanowił 40,4% ogółu przewozu ładunków PHZ. W porównaniu z 2012 r. zwiększył się on o 16,6%, a w stosunku do 2000 r. zmniejszył się o 90,9%. Import ładunków polskiego handlu zagranicznego w 2014 r. wyniósł 520 tys. ton (50,8% ogółu przewozu ładunków PHZ) i był większy niż w 2012 r. o 35,4%, a mniejszy o 77,4% w porównaniu z 2000 r.

Wykres 18 [72]. Przewozy ładunków morską flotą transportową polskiego handlu zagranicznego (eksport, import)
Transport of Polish foreign trade cargo by maritime cargo-carrying fleet (exports, imports)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
 Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W przewozach ładunków morską flotą transportową udział ładunków tranzytowych jest niewielki. W 2014 r. wyniósł on zaledwie 0,7%, wobec 3,8% – w 2000 r., a wielkość tych przewozów kształtowała się na poziomie odpowiednio 44 tys. ton i 851 tys. ton.

Liczba pasażerów przewiezionych morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej w ciągu ostatnich 15 lat ulegała niewielkim zmianom i oscylowała między 526,3 tys. w 2003 r., a 752,3 tys. – w 2007 r. W 2014 r. przewieziono 611,3 tys. osób, tj. mniej o 4,6% niż w 2012 r., a o 2,3% – w porównaniu z 2000 r. Przewozy pasażerów dokonane przez polskich armatorów i operatorów odbywają się głównie promami. W 2014 r. tym środkiem transportowym przewieziono 594,9 tys. pasażerów, a także 222,2 tys. kierowców samochodów ciężarowych.

Tabl. 9 [23]. Przewozy pasażerów morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej
International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet

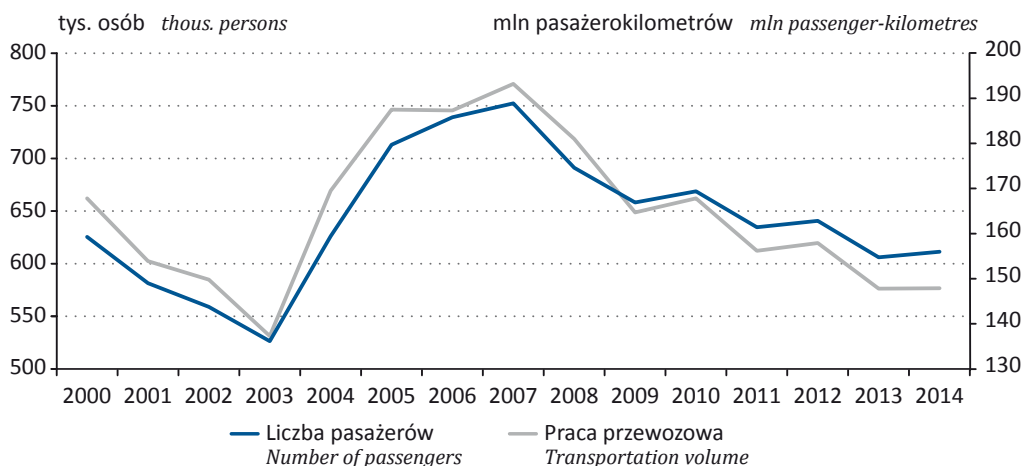
Wyszczególnienie Specification	2000	2005	2010	2012	2013	2014
LICZBA PASAŻERÓW NUMBER OF PASSENGERS						
Ogółem..... Total	625 482	713 026	668 789	640 694	606 041	611 267
promy ferries	624 493	694 654	651 872	626 482	587 220	594 927
statki pasażerskie..... passenger ships	.	17 959	16 915	14 212	18 821	16 340
Kierowcy samochodów ciężarowych przewożonych promami Transport of truck drivers aboard ferries	.	172 869	226 074	225 216	232 198	222 176

Tabl. 9 [23]. Przewozy pasażerów morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej (dok.)
International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet (cont.)

Wyszczególnienie Specification	2000	2005	2010	2012	2013	2014
PRACA PRZEWOZOWA w tys. pasażerokilometrów TRANSPORTATION VOLUME in thous. passenger-kilometres						
Ogółem..... Total	167 784	187 493	167 811	157 942	147 762	147 877
promy..... ferries	164 595	184 946	164 250	154 943	143 960	144 520
statki pasażerskie..... passenger ships	.	1 878	3 561	2 999	3 802	3 356
Kierowcy samochodów ciężarowych przevożonych promami..... Transport of truck drivers aboard ferries	.	33 934	47 881	44 943	43 206	41 117

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Wykres 19 [73]. Przewozy pasażerów morską flotą transportową i praca przewozowa w komunikacji międzynarodowej
International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet and transportation volume



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Praca przewozowa wykonana morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej w 2014 r. kształtowała się na poziomie 147,9 mln pasażerokilometrów, a jej spadek w porównaniu z 2012 r. oraz 2000 r. był głębszy niż spadek przewozów pasażerów odnotowany w tych latach i wyniósł odpowiednio 6,4% i 11,9%. Praca przewozowa w komunikacji międzynarodowej zrealizowana promami w 2014 r. wyniosła 144,5 mln pasażerokilometrów, tj. o mniej o 6,7% niż w 2012 r. i o 12,2% – w porównaniu z 2000 r. Praca przewozowa kierowców samochodów ciężarowych przewożonych promami w komunikacji międzynarodowej w 2014 r. wyniosła 41,2 mln pasażerokilometrów i było to mniej o 8,5% niż w 2012 r.

W 2014 r. w międzynarodowych przewozach promami odnotowano 304,5 tys. wyjazdów pasażerów z Polski, tj. mniej o 5,1% niż w 2012 r. i o 3,6% – w porównaniu z 2000 r. Do Polski w 2014 r. promami przywieziono 290,4 tys. i było to o 5,0% mniej niż w 2012 r. i o 6,0% – w stosunku do 2000 r.

Uwzględniając międzynarodowe przewozy pasażerów według relacji z głównymi portami polskimi, zauważyć można, że odbywają się one głównie pomiędzy portami Świnoujście i Ystad. W 2014 r. w relacji tej zrealizowanych zostało po 77,0% wyjazdów i przyjazdów promami. W 2014 r. zarówno w relacji Świnoujście-Ystad, jak i w kierunku odwrotnym liczba przewiezionych pasażerów kształtowała się na poziomie nieznacznie niższym niż w 2012 r., ale wyraźnie wyższym niż w 2000 r. (odpowiednio o 39,8% i 42,8%). W międzynarodowym ruchu pasażerów promami duże znaczenie odgrywają również przewozy pomiędzy portami Gdańsk i Nynashamn. W 2014 r. w relacji tej przewieziono jedną piątą osób podróżujących promami. W porównaniu z 2012 r. liczba pasażerów obsłużonych zarówno w relacji Gdańsk-Nynashamn, jak i w kierunku odwrotnym zmniejszyła się odpowiednio o 9,8% i 12,5%, natomiast w stosunku do 2000 r. spadła odpowiednio o 11,5% i 9,4%.

Tabl. 10 [24]. Międzynarodowe przewozy pasażerów promami w relacji z głównymi portami polskimi^a

International passenger transport by ferries to/ from main Polish ports^a

Wyszczególnienie <i>Specification</i>	2000	2005	2010	2012	2013	2014
Ogółem..... <i>Total</i>	624 719	694 654	650 658	626 482	587 220	594 927
wyjazdy z Polski..... <i>departures</i>	315 698	352 509	335 232	320 792	301 614	304 502
przyjazdy do Polski..... <i>arrivals</i>	309 021	342 145	315 426	305 690	285 606	290 425
Gdańsk – Nynashamn.....	67 273	81 994	67 270	65 254	96 414	58 865
Nynashamn – Gdańsk.....	63 322	81 900	65 552	64 825	90 448	57 390
Świnoujście – Kopenhaga.....	48 504	42 483	27 177	–	–	–
Kopenhaga – Świnoujście.....	52 800	53 562	30 757	–	–	–
Świnoujście – Ronne ^b	5 476	5 995	5 766	–	–	–
Ronne – Świnoujście ^b	5 257	5 684	5 677	–	–	–
Świnoujście – Ystad.....	167 722	222 037	224 633	245 023	194 087	234 496
Ystad – Świnoujście.....	156 624	200 999	205 715	234 218	188 738	223 726
Świnoujście – Trelleborg.....	–	–	10 386	10 515	11 113	11 141
Trelleborg – Świnoujście.....	–	–	7 725	6 647	6 420	9 309
Świnoujście – Malmoe ^c	26 723	–	–	–	–	–
Malmoe – Świnoujście ^c	31 018	–	–	–	–	–

a Bez kierowców samochodów ciężarowych przewożonych promami. *b* Linia sezonowa. *c* Eksploatację promów na tej linii zakończono 15 X 2000 r.

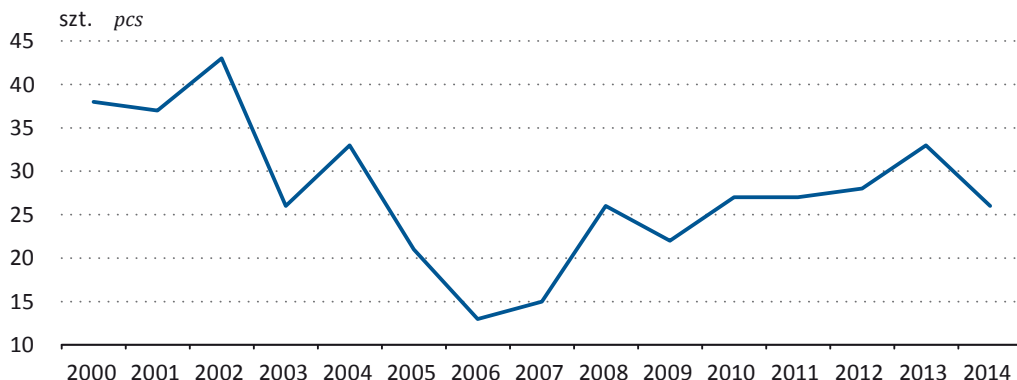
Źródło: dane uzyskane od polskich przedsiębiorstw żeglugowych.

a Excluding truck drivers aboard ferries. *b* Seasonal services. *c* Ferry services finished on 15 October 2000.

Source: data directly from Polish shipping enterprises.

Na koniec 2014 r. armatorzy i operatorzy **morskiej przybrzeżnej floty transportowej** dysponowali 26 statkami pasażerskimi (o pojemności brutto (GT) wynoszącej 5 360) i w stosunku do 2012 r. było to mniej o 2 jednostki, a w porównaniu z 2000 r. – mniej o 12 statków. Wszystkie statki żegluga przybrzeżnej w 2014 r. pływały pod banderą polską. Uwzględniając wiek statków, należy zauważyć, że 42,4% ogółu floty przybrzeżnej w 2014 r. było w najstarszej grupie wiekowej – powyżej 45 lat; średni wiek statków wyniósł 41,4 lat (wobec 37,9% – w 2012 r.).

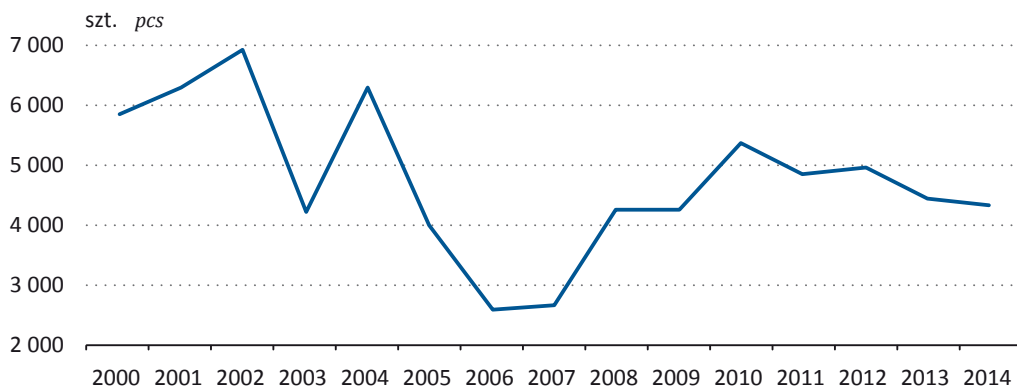
Wykres 20 [74]. Statki przybrzeżnej floty transportowej
Ships of coastal cargo-carrying fleet



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Statki morskiej floty przybrzeżnej w 2014 r. dysponowały miejscami dla 4 355 pasażerów i było to mniej o 12,3% niż w 2012 r. i o 25,6% – w porównaniu z 2000 r.

Wykres 21 [75]. Miejsca pasażerskie na statkach morskiej floty przybrzeżnej
Number of passenger seats on ships of coastal cargo-carrying fleet



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Na koniec 2014 r. w zasobach morskiej przybrzeżnej floty transportowej było 8 statków z siłownią w pełni zautomatyzowaną; liczba ta nie zmieniła się w ciągu ostatnich czterech lat, natomiast w porównaniu z 2005 r. zmniejszyła się prawie o połowę. W urządzeniach do łączności satelitarnej podobnie jak w 2013 r. wyposażonych było 13 statków i w stosunku do 2005 r. było to więcej o 4 jednostki.

Tabl. 11 [25]. Statki przybrzeżnej floty transportowej
Stan w dniu 31 XII
Ships of coastal cargo-carrying fleet
As of 31 Dec

Wyszczególnienie <i>Specification</i>		2000	2005	2010	2012	2013	2014
a – liczba statków <i>number of ships</i>							
b – pojemność brutto (GT) <i>gross tonnage (GT)</i>							
c – liczba miejsc pasażerskich <i>number of passenger seats</i>							
d – średni wiek statków w latach <i>average age of ships, in years</i>							
Ogółem..... <i>Total</i>	a	38	21	27	28	33	26
	b	.	4 309	5 882	5 419	8 741	5 360
	c	5 853	4 018	5 367	4 965	4 438	4 355
	d	.	31	41	38	39	41
Statki z siłownią w pełni zautomatyzowaną <i>Ships with unmanned management systems</i>	a	.	15	7	8	8	8
	b	.	3 676	3 005	3 364	2 733	2 733
	c	.	3 178	2 341	2 520	2 083	2 085
Statki wyposażone w urządzenia do łączności satelitarnej <i>Ships equipped with satellite communication systems</i>	a	.	9	10	12	13	13
	b	.	2 461	1 359	1 537	1 580	1 580
	c	.	1 739	1 630	1 856	1 879	1 881

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Statkami morskiej przybrzeżnej floty transportowej w 2014 r. przewieziono 541,0 tys. pasażerów i było to więcej o 6,3% w porównaniu z 2012 r., natomiast wykonana praca przewozowa zmniejszyła się w tym czasie prawie o 40%. W 2014 r. średnia odległość przewozu 1 pasażera w kilometrach między portami polskimi wyniosła 10,48 km, tj. o 40,1% mniej niż w 2012 r. W 2014 r. nie odnotowano przewozów pasażerów w komunikacji międzynarodowej. W stosunku do 2000 r. obniżyła się zarówno liczba przewiezionych pasażerów (o 39,6%), jak i praca przewozowa (o 65,2%).

Od 2001 r. obserwuje się systematyczny spadek liczby pasażerów przewiezionych statkami morskiej floty przybrzeżnej w komunikacji międzynarodowej, a w latach 2013 i 2014 nie odnotowano już takich przewozów.

Tabl. 12 [26]. Przewozy pasażerów statkami pasażerskimi morskiej przybrzeżnej floty transportowej
Passenger transport by passenger ships of coastal cargo-carrying fleet

Wyszczególnienie <i>Specification</i>		2000	2005	2010	2012	2013	2014
a – liczba pasażerów <i>number of passengers</i>							
b – praca przewozowa w tys. pasażerokilometrów <i>transportation volume in thous. passenger-kilometres</i>							
Ogółem..... <i>Total</i>	a	895	428	518	509	533	541
	b	16 288	5 210	10 142	9 413	7 666	5 667
w tym w komunikacji międzynarodowej of which in international traffic	a	368	29	4	4	–	–
	b	4 968	2 783	850	582	–	–

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

VI

Przemysł stoczniowy

Shipbuilding and shiprepair industry

W Polsce funkcjonują stocznie produkcyjne i remontowe o różnym potencjale, zajmujące się budową statków, montażem elementów kadłubów i nadbudówek, różnych konstrukcji stalowych i aluminiowych oraz remontami i przebudowami. Wielkość produkcji statków w polskich stoczniach obrazuje poniższa tablica.

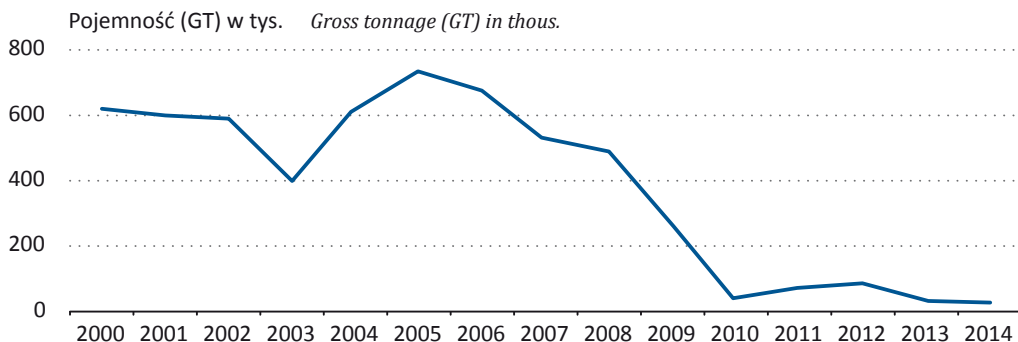
Tabl. 1 [27]. **Produkcja statków**
Ship building

Wyszczególnienie <i>Specification</i>	2000	2005	2010	2012	2013	2014
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>						
Liczba statków <i>Number of vessels</i>	34	28	24	15	12	8
Pojemność brutto (GT) w tys. <i>Gross tonnage (GT) in thous.</i>	615,9	739,7	38,6	84,8	34,7	25,6
CGT w tys. <i>CGT in thous.</i>	497,9	551,6	90,0	133,7	68,7	47,1
W tym: <i>Of which:</i>						
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE <i>POMORSKIE VOIVODSHIP</i>						
Liczba statków <i>Number of vessels</i>	25	18	22	15	10	6
Pojemność brutto (GT) w tys. <i>Gross tonnage (GT) in thous.</i>	431,3	464,4	37,8	84,8	34,6	25,0
CGT w tys. <i>CGT in thous.</i>	354,3	338,2	87,2	133,7	67,8	43,9
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE <i>ZACHODNIOPOMORSKIE VOIVODSHIP</i>						
Liczba statków <i>Number of vessels</i>	9	10	2	–	–	2
Pojemność brutto (GT) w tys. <i>Gross tonnage (GT) in thous.</i>	184,6	275,2	0,8	–	–	0,6
CGT w tys. <i>CGT in thous.</i>	143,6	213,6	2,9	–	–	3,1

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

Liczba jednostek zbudowanych w 2014 r. wyniosła 8 i była mniejsza o 46,7% w porównaniu z 2012 r. i o 76,5% – w odniesieniu do 2000 r. Całkowita pojemność brutto GT statków, których produkcję sfinalizowano w 2014 r. wyniosła 25,6 tys. i była mniejsza odpowiednio o 69,8% i 95,8%.

Wykres 1 [76]. Statki morskie oddane do eksploatacji (GT 100 i więcej)
Completed sea-going vessels (GT 100 and more)



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

Miernikiem produktywności stoczni jest skompensowana pojemność rejestrowa brutto (CGT) zbudowanych jednostek. W 2014 r. CGT wyniosła 47,1 tys. i była o 64,8% mniejsza od uzyskanej w 2012 r. i o 90,5% mniejsza niż 2000 r.

W 2014 r. zbudowano najwięcej statków z grupy inne statki nietowarowe – 62,5% (w 2012 r. stanowiły one 60,0%, w 2000 r. – 2,9%) oraz promy – 12,5% (w 2012 r. – 26,7%, w 2000 r. nie odnotowano produkcji tego typu statków). Pod względem ogólnej pojemności brutto GT wyprodukowanych statków: 46,8% stanowiły inne statki nietowarowe (w 2012 r. – 66,7%, w 2000 r. – 0,2%), 29,3% – gazowce (w 2000 r. – 16,0%), 22,3% – promy (w 2012 r. – 26,6%) i 1,6% – statki rybackie.

Rozmiary portfela zamówień na koniec 2014 r. wskazują, iż przewidywane zapotrzebowanie na produkcję nowych statków w polskich stoczniach wynosiło 76,2 tys. całkowitej pojemności brutto GT i 127,6 tys. CGT (skompensowanej pojemności rejestrowej brutto); w 2012 r. – 89,3 tys. GT i 166,5 tys. CGT, a w 2000 r. – 2 678,1 tys. GT i 2 036,6 tys. CGT.

Tabl. 2 [28]. Portfel zamówień na statki
Stan w dniu 31 XII
Shipbuilding order book
As of 31 Dec

Wyszczególnienie Specification	2000	2005	2010	2012	2013	2014
	OGÓŁEM TOTAL					
Liczba statków Number of vessels	97	85	21	22	19	19
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thous.	2 678,1	2 222,7	83,8	89,3	57,1	76,2
CGT w tys. CGT in thous.	2 036,6	1 633,9	117,6	166,5	96,2	127,6

Tabl. 2 [28]. Portfel zamówień na statki (dok.)
 Stan w dniu 31 XII
 Shipbuilding order book (cont.)
 As of 31 Dec

Wyszczególnienie Specification	2000	2005	2010	2012	2013	2014
W tym: Of which:						
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE POMORSKIE VOIVODSHIP						
Liczba statków Number of vessels	62	45	20	20	16	19
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thous.	1 831,2	1 206,0	47,9	89,3	52,5	76,2
CGT w tys. CGT in thous.	1 363,9	837,2	93,8	166,5	85,8	127,6
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE ZACHODNIOPOMORSKIE VOIVODSHIP						
Liczba statków Number of vessels	35	40	1	2	2	–
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thous.	846,9	1 016,7	35,9	.	0,4	–
CGT w tys. CGT in thous.	672,7	796,7	23,8	.	2,2	–

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

W 2014 r. w **liczbie jednostek zamówionych** w polskich stoczniach największy udział stanowiły inne statki nietowarowe – 47,4% (w 2012 r. – 59,1%, w 2005 r. – 15,3%), promy – 26,3% (w 2012 r. – 18,2%, w 2005 r. – 4,7%) oraz kontenerowce – 26,3% (w 2005 r. – 61,2%).

VII

Gospodarka rybna

Fishing economy

W latach 2000-2014 nastąpił znaczny spadek potencjału floty rybackiej, co znajduje potwierdzenie w ujemnych wartościach średniego tempa zmian liczby statków. Do 2011 r. zauważalny był trend spadkowy w liczebności floty rybackiej (zmniejszała się ona z roku na rok przeciętnie o 3,4%, nośność - o 8,6%, zaś moc - o 6,6%), natomiast od 2012 r. stan floty uległ niewielkiemu wzrostowi.

W 2014 r. liczba jednostek pływających wyniosła 873, tj. o 9,4% więcej niż w 2012 r., a o 38,4% mniej niż w 2000 r. Analogicznym zmianom uległa pojemność brutto floty rybackiej, osiągając w 2014 r. poziom 34,1 tys. ton (wzrost o 2,1% wobec 2012 r. i spadek o 71,7% wobec 2000 r.). Polska flota łowcza najliczniejsza była w 2002 r. (1 426 jednostek, tj. więcej o 0,6% w porównaniu z 2000 r.). Najniższą liczebność floty połowowej (790 jednostek) odnotowano w 2011 r. i było to mniej o 44,2% w porównaniu z 2000 r. Maksymalny poziom tonażu brutto wystąpił w 2000 r. (GT 120,6 tys.), podobnie jak poziom mocy silników floty łowczej (211,3 kW).

Tabl. 1 [29]. Morska flota rybacka
Stan w dniu 31 XII
Maritime fishing fleet
As of 31 Dec

Lata Years	Ogółem Total			
	jednostki pływające floating craft	tonaż brutto w tys. gross tonnage in thous.	moc w tys. kW power in thous. kW	średni wiek statków w latach average age in years
2000.....	1 417	120,6	211,3	23,5
2005.....	975	30,2	105,4	25,8
2010.....	793	37,3	86,9	27,1
2012.....	798	33,4	81,9	27,7
2013.....	838	33,9	81,4	27,5
2014.....	873	34,1	81,5	27,6

Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego - Państwowego Instytutu Badawczego.
 Source: data of National Marine Fisheries Institute.

W latach 2000-2014 obserwowano znaczne zmiany w polskiej flocie dalekomorskiej. Przed przemianami ustrojowymi w Polsce flota ta była w całości kontrolowana i dotowana przez państwo. Kryzys w polskim rybołówstwie dalekomorskim nastąpił początkowo wskutek upadku dużych połowowych przedsiębiorstw państwowych, zmian w strukturze popytu, ograniczeń w dostępie do obszarów połowowych. Ponadto przed przystąpieniem do Unii Europejskiej nastąpił kolejny proces zmniejszania liczebności floty².

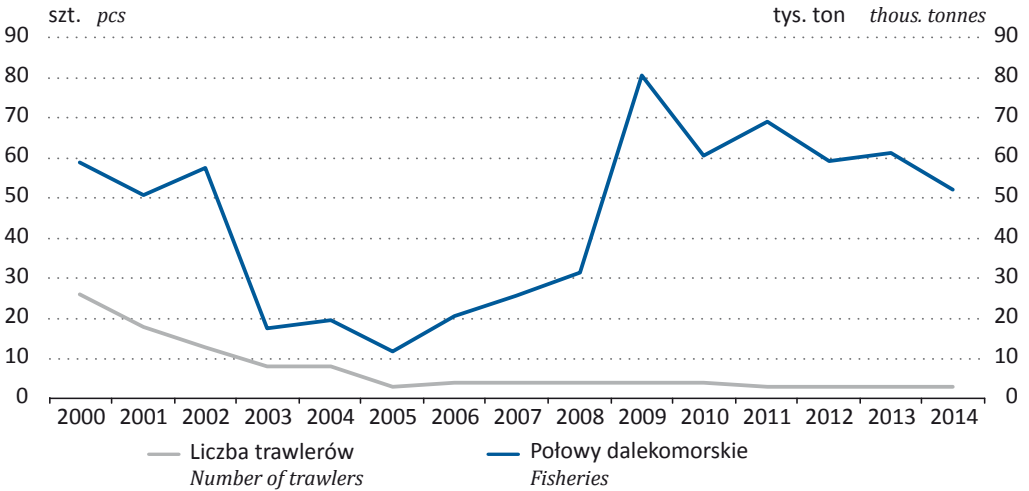
Na dalsze ograniczanie polskiego rybołówstwa dalekomorskiego w 2000 r. wpłynęły podwyżki cen paliwa oraz upadek kolejnego dużego państwowego przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich. Wówczas jednak flota dalekomorska była w większości uspołeczniona, a portami stacjonowania trawlerów były Gdynia, Świnoujście i Szczecin³. Na przestrzeni lat 2000-2014 obserwowano znaczny spadek liczebności floty dalekomorskiej – z 26 trawlerów (o GT 87,7 tys. i mocy 79,3 tys. kW) w 2000 r. do 3 (o GT 17,3 tys. i mocy 14,6 tys. kW) w 2014 r. Zmniejszanie liczebności trawlerów dalekomorskich wiązało się ze stopniowym spadkiem połowów dalekomorskich w latach 2000-2005. Od 2006 r. zauważa się stopniowy wzrost uzyskiwanych połowów, przy liczbie trawlerów oscylującej pomiędzy 3-4 jednostkami. Warto wspomnieć, że rok 2004 i lata po nim następujące niosły ze sobą zmiany wynikające z wstąpienia Polski do Unii, upadku większości dużych przedsiębiorstw

² Rybołówstwo w Polsce. Opracowanie tematyczne, 2011; Dyrekcja Generalna ds. Polityki Wewnętrznej.

³ Morska Gospodarka Rybna w 2000 r., Gdynia, maj 2001; Morski Instytut Rybacki, Zakład Ekonomiki Rybackiej.

państwowych specjalizujących się w połowach dalekomorskich, relokacji statków na inne łowiska oraz stopniowego przesunięcia ku sektorowi prywatnemu i zwiększenia wydajności. Znajduje to również odzwierciedlenie w danych statystycznych. W 2000 r. połowy wielkości 59,0 mln ton uzyskano z wykorzystaniem 26 trawlerów (o tonażu brutto GT 87,7 tys. i mocy silnika głównego 79,3 tys. kW), podczas gdy w 2009 r. flota dalekomorska składająca się z zaledwie 4 trawlerów (o tonażu brutto GT 21,3 tys. i mocy silnika głównego 18,4 tys. kW) uzyskała rekordową (w latach 2000-2014) wielkość połowów ryb i innych organizmów morskich wynoszącą 80,7 tys. ton.

Wykres 1 [77] Flota i połowy dalekomorskie
Deep-sea fleet and fisheries



Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego - Państwowego Instytutu Badawczego.
Source: data of National Marine Fisheries Institute.

W skład polskiej floty bałtyckiej wchodziły kutry i łodzie. Liczebność polskiej floty kutrowej w latach 2000-2014 zmniejszyła się z 417 jednostek w 2000 r. do 139 – w 2014 r., przy średniorocznym tempie zmian o 7,5%. Liczebność polskiej floty łodziowej malała w tym okresie średnio o 2,0%, osiągając w 2014 r. poziom 731 jednostek (wobec 655 w 2012 r. i 974 w 2000 r.). Port Władysławowo był portem macierzystym dla 26,6% kutrów w kraju, natomiast w przypadku łodzi – Ustka była portem macierzystym dla 54,6% floty, a Trzebież – dla 42,6%. Pojedyncze jednostki stacjonowały w portach: Wapnica, Szczecin (bez Stołczyzna i Dąbia), Gdańsk, Górk Zachodnie oraz Sarbinowo.

Wraz z wejściem Polski do Unii Europejskiej zainicjowane zostały zmiany ukierunkowane na modernizację i dostosowanie polskiej gospodarki rybnej do wymogów wspólnotowych (głównie dotyczące złowowania floty). Na cele te uruchomiono środki wspólnotowe w ramach programów:

- Sektorowy Program Operacyjny „Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004-2006”,
- Sektorowy Program Operacyjny „Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2007-2013”,
- Sektorowy Program Operacyjny „Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2014-2020”.

**Tabl. 2 [30]. Flota rybacka wycofana z eksploatacji przy pomocy środków publicznych
Stan w dniu 31 XII**
*Fishing fleet withdrawn from service with the support of public funds
As of 31 Dec*

Lata Years	Ogółem Total			
	jednostki pływające floating craft	tonaż brutto w tys. gross tonnage in thous.	moc w tys. kW power in thous. kW	średni wiek statków w latach average age in years
2004	27	0,8	3,1	28,7
2005	270	15,6	42,2	30,6
2006	84	2,5	9,1	28,8
2007	24	0,7	2,6	32,1
2008	33	16,1	5,2	31,1
2009	46	3,0	9,1	41,3
2010	18	1,5	4,4	33,5
2011	8	0,4	1,1	36,1
2012	8	0,3	1,0	45,1
2013	1	0,0	0,1	14,0

Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego.
Source: data of National Marine Fisheries Institute.

W latach 2004-2013⁴ przy wsparciu unijnym z polskiej floty łowczej wycofano łącznie 519 statków (o tonażu brutto GT – 40,9 tys. i mocy silników – 77,9 tys. kW), przy średnim wieku 32,1 lat. Ponad połowę wycofanych jednostek zełmowano w 2005 r. Najstarsze jednostki wycofano w 2009 r. (średni wiek statku wyniósł 41,3 lat) oraz w 2012 r. (średni wiek – 45,1 lat). Najmłodsze jednostki wycofano w 2004 r. (średni wiek statków wyniósł 28,7 lat) i w 2006 r. (średni wiek – 28,8 lat) oraz w 2013 r. – jeden statek w wieku 14,0 lat.

W latach 2000-2014 doszło do przekształceń w sektorach własności floty. Udział sektora publicznego w 2014 r. wyniósł 0,6% i zmniejszył się o 1,5 p. proc. w porównaniu z 2000 r.

Tabl. 3 [31]. Morska flota rybacka według sektorów własności
Stan w dniu 31 XII
Maritime fishing fleet by ownership sectors
As of 31 Dec

Lata Years	Ogółem Total			W tym sektor publiczny Of which public sector		
	jednostki pływające floating craft	tonaż brutto w tys. gross tonnage in thous.	moc w tys. kW power in thous. kW	jednostki pływające floating craft	tonaż brutto w tys. gross tonnage in thous.	moc w tys. kW power in thous. kW
2000	1 417	120,6	211,3	30	85,5	77,7
2005	975	30,2	105,4	7	1,1	2,9
2010	793	37,3	86,9	7	4,8	5,7

⁴ W 2014 r. nie wycofano żadnej jednostki.

Tabl. 3 [31]. Morska flota rybacka według sektorów własności (dok.)
Stan w dniu 31 XII

Maritime fishing fleet by ownership sectors (cont.)
As of 31 Dec

Lata Years	Ogółem <i>Total</i>			W tym sektor publiczny <i>Of which public sector</i>		
	jednostki pływające <i>floating craft</i>	tonaż brutto w tys. <i>gross tonnage in thous.</i>	moc w tys. kW <i>power in thous. kW</i>	jednostki pływające <i>floating craft</i>	tonaż brutto w tys. <i>gross tonnage in thous.</i>	moc w tys. kW <i>power in thous. kW</i>
2012	798	33,4	81,9	5	0,8	2,1
2013	838	33,9	81,4	5	0,8	2,1
2014	873	34,1	81,5	5	0,8	2,1

Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego - Państwowego Instytutu Badawczego.
Source: data of National Marine Fisheries Institute.

Polskie **połowy morskie** osiągnęły w 2014 r. poziom 170,5 tys. ton i były o 10,2% niższe niż w 2012 r. i o 14,8% niższe niż w 2000 r. Wolumen połowów polskiej floty połowowej zmniejszał się w okresie ostatnich 15 lat średniorocznie o 1,1%.

Tabl. 4 [32]. Pozyskiwanie ryb i bezkręgowców morskich a także ryb słodkowodnych
Harvesting of marine fish, shellfish and freshwater fish

Lata Years	Połowy rybi organizmów morskich <i>Catches of fish and marine organisms</i>			Połowy ryb słodkowod- nych <i>Catches of fresh- water fish</i>	Akwakultura ^a <i>Aquaculture ^a</i>
	ogółem <i>total</i>	Atlantyk <i>Atlantic</i>			
		dalekomorskie <i>deep-sea</i>	bałtyckie <i>baltic</i>		
w tys. ton <i>in thous. tonnes</i>					
2000	200,1	59,0	141,2	46,1	35,8
2005	136,3	12,0	124,3	54,1	37,9
2010	170,8	60,7	110,1	48,4	30,8
2012	179,7	59,1	120,6	48,8	32,3
2013	195,5	61,4	134,1	50,8	35,2
2014	170,5	52,1	118,5	.	.

^a Dane z bazy Fishstat, FAO, opublikowane w marcu 2015 r.

Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego - Państwowego Instytutu Badawczego.

^a Data from database Fishstat, FAO, published in March 2015.

Source: data of National Marine Fisheries Institute.

W latach 2000-2014 połowy ryb i organizmów morskich odbywały się przede wszystkim na Morzu Bałtyckim. W 2014 r. wyniosły one 118,5 tys. ton i kształtowały się na poziomie nieznacznie niższym jak w 2012 r., a o 16,1% mniejszym w porównaniu z 2000 r. Wielkość połowów dalekomorskich w 2014 r. wyniosła 52,1 tys. ton, tj. mniej o 11,8% niż w 2012 r. i o 11,7% – w stosunku do 2000 r.

W strukturze gatunkowej połowów dominowały szproty, poławiane wyłącznie na Morzu Bałtyckim. W 2014 r. złowiono 58,6 tys. ton tej ryby (wobec 27,1 tys. ton w 2012 r. i 84,3 tys. ton w 2000 r., tj. odpowiednio mniej o 7,2% i 30,5%). Drugim co do znaczenia gatunkiem w strukturze połowów był ostrobok, pozyskiwany z łowisk Atlantyku środkowo-wschodniego i południowo-wschodniego, którego złowiono 35,0 tys. ton. Połowy ostroboka stanowiły 20,5% polskich połowów ogółem (wobec 19,1% w 2012 r. i wobec braku połowów w 2000 r.). Trzecim co do znaczenia gatunkiem poławianym przez polską flotę rybacką był śledź pochodzący z łowisk bałtyckich. W 2014 r. złowiono 28,1 tys. ton tej ryby (16,5% polskich połowów ogółem), co oznacza wzrost o 3,8% w porównaniu z 2012 r. i o 14,8% – w porównaniu z 2000 r. Połowy ryb płaskich w 2014 r. wyniosły 12,8 tys. ton, tj. o 16,0% więcej w stosunku do 2012 r. i niemal półtorakrotnie więcej niż w 2000 r.

W latach 2000-2014 połowy dorsza stanowiły ok 10,0% połowów ogółem, najniższy poziom osiągając w 2010 r. (8,7%). W 2014 r. połowy dorsza bałtyckiego wyniosły 11,9 tys. ton i stanowiły 65,2% połowów dorsza na wszystkich łowiskach (w 2012 r. – 80,0, w 2000 r. – 94,8%).

Tabl. 5 [33]. Połowy ryb według wybranych gatunków

Fish catches by selected species

Lata Year	Dorsze Cod		Łososie Salmon	Mintaje Pollock	Ryby płaskie Flatfish	Szproty Sprat	Śledzie Herring	Węgorze Eel	Okonie Perch
	ogółem total	w tym bałtyckie of which Baltic							
w tonach in tonnes									
2000.....	23 340	22 120	125	33 192	5 604	84 324	24 516	172	.
2005.....	13 864	12 784	110	.	11 252	74 383	22 903	76	654
2010.....	14 877	12 191	48	–	12 330	58 843	24 747	53	838
2012.....	18 552	14 844	35	–	11 029	63 119	27 114	31	997
2013.....	19 104	12 503	33	–	12 031	80 988	23 581	49	952
2014.....	18 244	11 895	18	–	12 795	58 575	28 137	40	1 126

Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego.

Source: data of National Marine Fisheries Institute.

W latach 2000-2014 polskie statki rybackie oprócz połowów na Bałtyku prowadziły również działalność połowową w rejonach dalekomorskich. Eksploatowane były najczęściej łowiska w północnozachodniej części Atlantyku, w części antarktycznej Oceanu Atlantyckiego oraz północnozachodniej części Atlantyku.

Obszary działalności połowowej polskiej morskiej floty rybackiej i udział poszczególnych eksploatowanych akwenów

Areas of Poland's fishing fleet activity and distribution of the explorable fishing areas

Lata Years	Bałtyk Baltic Sea	Ocean Atlantycki Atlantic Ocean						Ocean Spokojny Pacific Ocean		
		połnocno-zachodni North-west	północno-wschodni (bez Bałtyku i zalewów) North-east (exl. Baltic with adjacent waters)	środkowo-wschodni Eastern & Central	południowo-zachodni North-east	południowo-wschodni Southeast	antarktyczny Antarctic	połnocno-zachodni North-west	połnocno-wschodni North-west	południowo-wschodni Southeast
2000	70,5%	0,9%	1,0%		0,5%		10,0%	16,6%	0,5%	
2001	75,5%	0,4%	1,3%	6,4%	0,4%	1,5%	6,7%	8,0%		
2002	71,9%	0,2%	2,3%	14,0%	1,3%	2,1%	8,1%			
2003	89,0%	0,5%	2,1%			2,8%	5,6%			
2004	88,6%	1,3%	2,6%			2,4%	5,2%			
2005	91,2%	1,1%	3,9%			0,6%	3,2%			
2006	83,5%	0,9%	11,3%				4,3%			
2007	80,8%	0,4%	12,9%				5,9%			
2008	75,0%		4,3%	14,0%			6,7%			
2009	61,9%		2,0%	21,8%			3,9%			10,3%
2010	64,5%		3,1%	8,6%			4,0%			19,8%
2011	61,6%		2,9%	33,4%			1,7%			0,4%
2012	67,1%		3,0%	16,2%		13,7%				
2013	68,6%		3,7%	27,7%						
2014	69,5%	0,2%	3,7%	11,7%		14,9%				

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Morskiego Instytutu Rybackiego - Państwowego Instytutu Badawczego; „Morska Gospodarka Rybna” - wyd. 2000-2014, Gdynia.

Source: Own study on the basis of "Morska Gospodarka Rybna", National Marine Fisheries Institute, Gdynia, eds. 2000-2014.

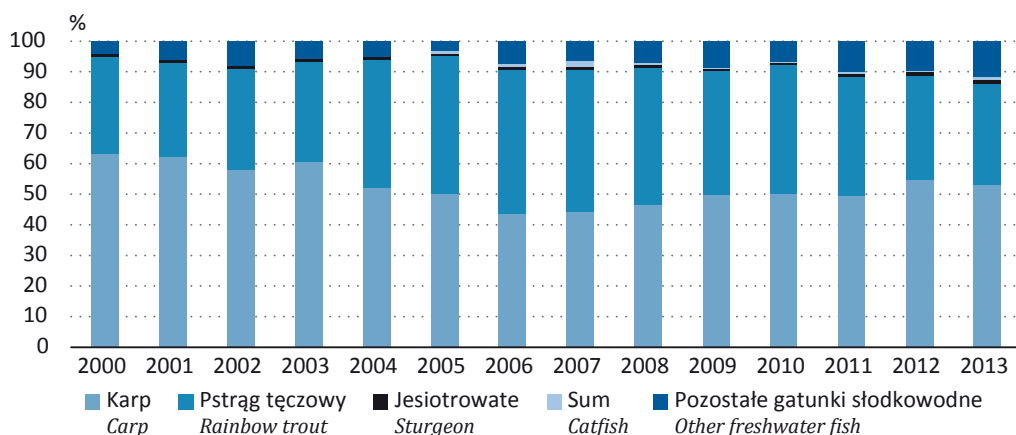
Uzupełnieniem działalności połowowej jest akwakultura. W większości krajów Unii Europejskiej jest to akwakultura morska, w Polsce – do niedawna sprowadzała się jedynie do chowu i hodowli takich gatunków jak karp czy pstrąg tęczowy. Przewiduje się, że rola akwakultury będzie wzrastać. Wiele organizacji upatruje w niej swoiste remedium na przełowienie gatunków ryb o znaczeniu komercyjnym, a jednocześnie bardzo istotnych dla ekosystemów, z których pochodzą.

Wśród programów wsparcia polskiej akwakultury przez Unię Europejską należy wymienić:

- Sektorowy Program Operacyjny „Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004-2006”,
- Program Operacyjny „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013”,
- Program Operacyjny „Rybnictwo i Morze 2014-2020”.⁵

W 2000 r. w strukturze hodowanych gatunków dominowały karpie (63,1% hodowanych gatunków) i pstrągi tęczowe (32,0%). Na przestrzeni lat obserwowano rozszerzanie się oferty hodowanych gatunków. W 2013 r. pomimo, iż nadal dominowały karpie (53,3%) i pstrągi tęczowe (32,8%), to występowały również gatunki takie jak: tołpyga biała i amur biały (po 1,0%), sum (0,9%), sum afrykański, tilapia nilowa i lin (po 0,6%) oraz szczupak (0,4%).

Wykres 2 [78]. Struktura gatunkowa akwakultury
Aquaculture species



Źródło: dane z bazy Fishstat FAO, opublikowane w marcu 2015 r.
Source: data from database Fishstat, FAO, published in March 2015.

Wśród przetworów rybnych w 2013 r. największa była produkcja ryb morskich mrożonych i wyniosła ona 101,3 tys. ton, tj. o połowę więcej niż w 2000 r. Drugą istotną grupą są ryby wędzone, których produkcja w ciągu ostatnich 14 lat wzrosła prawie czterokrotnie do poziomu 89,9 tys. ton w 2013 r. Produkcja konserw i prezerw z ryb wyniosła 68,8 tys. ton i była o 22,4% większa niż w 2000 r., przy czym produkcja prezerw z ryb w tym okresie wzrosła dwukrotnie.

⁵ Nawrocki T., Wawrzyniak I., Polityka wsparcia rozwoju akwakultury w Polsce, w: B. Więcaszek (red.), Wykorzystanie żywych abiotycznych zasobów morza. Ochrona środowiska morskiego Morza Bałtyckiego, Wydawnictwo Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Szczecin 2014, s. 183-187.

Tabl. 6 [34]. **Produkcja wybranych przetworów rybnych**
Manufacture of selected fish processing products

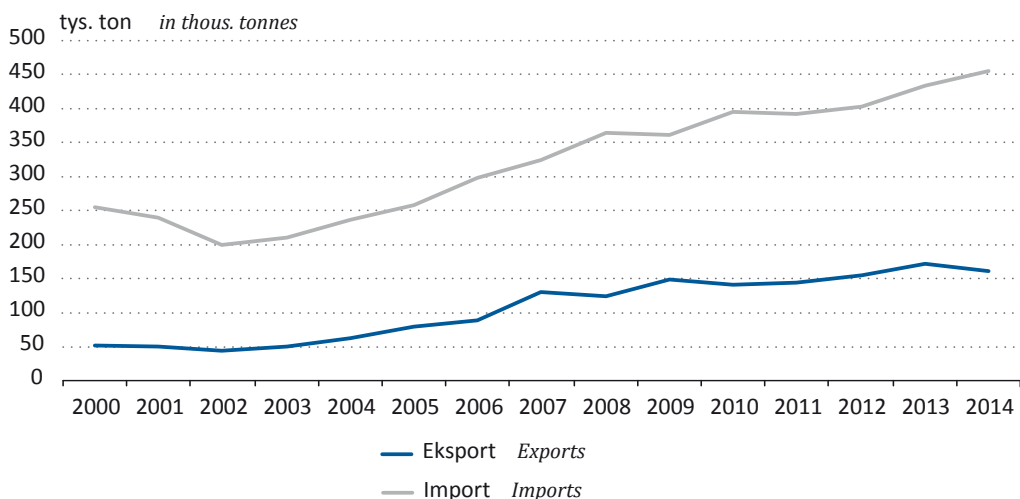
Lata Years	Ryby morskie mrożone <i>Frozen and chilled marine fish</i>	Ryby i produkty rybne solone <i>Salted fish and fish products</i>	Ryby wędzone <i>Smoked fish</i>	Konserwy i prezerwy z ryb <i>Tinned and preserved fish</i>		
				razem <i>total</i>	konserwy z ryb <i>tinned fish</i>	prezerwy z ryb <i>preserved fish</i>
w tys. ton in thous. tonnes						
2000.....	66,9	14,8	23,4	56,2	47,7	8,6
2005.....	77,8	12,8	71,1	44,9	42,6	2,3
2010.....	44,2	14,1	83	68,1	50	18,1
2012.....	79,3	15,7	85,1	67,2	49,8	17,4
2013.....	101,3	16,4	89,9	68,8	51,5	17,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W 2014 r. import ryb i innych organizmów morskich był blisko trzykrotnie większy niż eksport, natomiast w 2000 r. – prawie pięciokrotnie większy. W 2014 r. eksport wyniósł 161,9 tys. ton (o 3,8% więcej niż w 2012 r. i trzykrotnie więcej niż w 2000 r.), natomiast import – 454,3 tys. ton (więcej odpowiednio o 12,7% i 78,6%). W strukturze handlu zagranicznego w okresie ostatnich 15 lat utrzymuje się dominujące znaczenie filetów rybnych, pomimo, że ich udział w tym okresie zmniejszył się w eksporcie (z 47,9% w 2000 r. do 41,2% w 2014 r.) oraz w imporcie (z 47,2% do 40,7%). W porównaniu z 2000 r. w eksporcie znacznie zwiększył się udział ryb suszonych z 8,7% do 32,9% w 2014 r. Podobna zmiana w strukturze importu dotyczyła ryb świeżych, których odsetek wzrósł z 3,8% w 2000 r. do 35,2% w 2014 r.

Wykres 3 [79]. **Ekspert i import ryb i innych organizmów morskich**
Exports and imports of fish and other marine organisms



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Tabl. 7 [35]. Eksport i import ryb i innych organizmów morskich
Exports and imports of fish and other marine organisms

Wyszczególnienie <i>Specification</i>	2000	2005	2010	2012	2013	2014
	w tonach <i>in tonnes</i>					
EKSPORT <i>EXPORTS</i>						
Ogółem..... <i>Total</i>	52 226,6	79 630,4	141 063,8	155 940,1	172 720,4	161 878,1
ryby żywe <i>live fish</i>	340,3	775,0	506,5	893,8	803,2	677,2
ryby świeże..... <i>fresh fish</i>	6 165,4	9 889,2	30 316,1	27 172,5	21 312,2	15 633,6
ryby mrożone <i>frozen and chilled fish</i>	15 329,9	13 253,8	13 870,9	22 647,7	33 960,6	24 199,2
filety rybne..... <i>fish fillets</i>	25 004,0	32 760,2	52 997,1	58 111,2	62 784,1	66 709,2
ryby suszone <i>dried fish</i>	4 536,0	21 951,5	37 542,9	45 779,9	52 573,4	53 221,8
skorupiaki <i>crustaceans</i>	705,2	516,0	5 090,8	727,4	707,0	776,5
mięczaki..... <i>molluscs</i>	145,7	484,7	739,4	607,6	579,9	660,6
IMPORT <i>IMPORTS</i>						
Ogółem..... <i>Total</i>	254 458,4	258 116,4	395 554,9	403 264,3	433 327,6	454 349,8
ryby żywe <i>live fish</i>	2 645,4	1 802,0	4 014,7	4 349,7	4 245,6	3 622,7
ryby świeże..... <i>fresh fish</i>	9 560,0	40 749,8	110 873,5	139 873,8	139 014,4	159 963,8
ryby mrożone <i>frozen and chilled fish</i>	115 567,9	73 801,4	84 626,9	75 644,4	94 747,7	94 613,0
filety rybne..... <i>fish fillets</i>	120 086,9	135 018,8	187 652,8	175 372,3	186 909,7	185 091,0
ryby suszone <i>dried fish</i>	1 952,5	501,7	1 951,8	1 358,1	1 774,6	3 127,5
skorupiaki <i>crustaceans</i>	4 248,2	5 442,4	5 530,1	5 850,1	5 890,5	6 705,9
mięczaki..... <i>molluscs</i>	397,5	800,2	905,1	815,9	1 045,0	1 225,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

VIII

Szkolnictwo morskie i nauka

Maritime education and science

Wykwalifikowaną kadre dla gospodarki morskiej kształcą szkoły zasadnicze zawodowe, technika, szkoły policealne oraz szkoły wyższe. W zasadniczych szkołach zawodowych kształcących uczniów w zawodzie monter kadłubów okrętowych w roku szkolnym 2014/15 uczyło się 125 uczniów, tj. o 5,0% więcej niż w roku szkolnym 2012/13, a o 21,4% mniej niż w roku 2010/11.

Tabl. 1 [36]. Uczniowie i absolwenci zasadniczych szkół zawodowych kształcący się w zawodzie monter kadłubów okrętowych
Pupils and graduates of basic vocational schools undergoing education as hull fitters

Lata Years	Uczniowie Pupils			Absolwenci ^a Graduates ^a
	ogółem total	w tym w klasie of which in form		
		pierwszej first	programowo najwyższej final	
OGÓŁEM TOTAL				
2010/11	159	64	94	140
2011/12	114	86	28	49
2012/13	119	70	49	21
2013/14	119	65	–	37
2014/15	125	41	41	–
w tym dla młodzieży of which for youth				
2010/11	97	32	64	112
2011/12	52	33	19	27
2012/13	86	70	16	16
2013/14	119	65	–	13
2014/15	125	41	41	–

a Absolwenci z poprzedniego roku szkolnego.

Źródło: dane Ministerstwa Edukacji Narodowej.

a Graduates from the previous school year.

Source: data of the Ministry of National Education.

Technika łącznie z technikami uzupełniającymi kształcili uczniów w zawodach: technik budownictwa okrętowego, technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy i technik eksploatacji portów i terminali. W roku szkolnym 2014/15 w szkołach tych uczyło się łącznie 1 510 uczniów, tj. więcej o 16,0% niż w roku szkolnym 2012/13 i o 15,3% – niż w roku 2010/11. W ogólnej liczbie uczniów kobiety stanowiły 15,3% (w roku szkolnym 2012/13 – 12,5%, a w roku 2010/11 – 9,8%). W roku szkolnym 2014/15 największą popularnością cieszyły się zawody technik nawigator morski (41,7% ogółu uczniów) oraz technik mechanik okrętowy (38,7%). Kobiety najczęściej wybierały kształcenie w zawodach technik nawigator morski (69,3% wszystkich kobiet) oraz technik eksploatacji portów (28,6%).

Tabl. 2 [37]. **Uczniowie i absolwenci techników i techników uzupełniających według zawodów**

Pupils and graduates of technical upper secondary schools and supplementary technical upper secondary schools by occupations

Wyszczególnienie <i>Specification</i>	Uczniowie <i>Pupils</i>				Absolwenci ^a <i>Graduates^a</i>	
	ogółem <i>total</i>	w tym kobiety <i>of which women</i>	z liczby ogółem w klasie <i>of which total in form</i>			
			pierwszej <i>first</i>	programowo najwyższej <i>final</i>		
Technik budownictwa okrętowego <i>Shipbuilding technician</i>	2010/11	210	1	–	94	62
	2011/12	130	–	27	81	83
	2012/13	79	–	36	43	89
	2013/14	71	2	42	–	37
	2014/15	143	4	81	–	–
Technik nawigator morski <i>Marine navigator technician</i>	2010/11	631	121	193	139	88
	2011/12	609	129	156	131	133
	2012/13	635	149	198	130	129
	2013/14	635	156	169	152	127
	2014/15	629	160	189	125	147
Technik mechanik okrętowy <i>Ship mechanic technician</i>	2010/11	419	1	117	84	81
	2011/12	457	1	171	88	79
	2012/13	514	1	189	94	84
	2013/14	525	3	173	68	91
	2014/15	584	1	188	116	64
Technik eksploatacji portów i terminali <i>Operation of ports and terminals technician</i>	2010/11	50	5	34	–	–
	2011/12	59	7	17	–	–
	2012/13	74	13	22	15	–
	2013/14	89	25	28	19	11
	2014/15	154	66	91	18	18

^a Absolwenci z poprzedniego roku szkolnego.

Źródło: dane Ministerstwa Edukacji Narodowej.

^a *Graduates from the previous school year.*

Source: data of the Ministry of National Education.

Szkoły policealne swoją ofertę edukacyjną kierują do absolwentów liceów ogólnokształcących i liceów profilowanych umożliwiając osobom mającym wykształcenie średnie ogólne zdobycie kwalifikacji zawodowych. Szkoły policealne kształcą uczniów w zawodach: technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy i technik eksploatacji portów i terminali. W roku 2014/15 w szkołach tych uczyło się łącznie 692 uczniów, tj. o 65,9% więcej niż w roku szkolnym 2012/13 i o 2,6 razy więcej niż w roku 2010/11. W ogólnej liczbie uczniów kobiety stanowiły 33,7% (w roku szkolnym 2012/13 – 33,1%, w roku 2010/11 – 5,0%). W roku szkolnym 2014/15 największą popularnością cieszył się zawód technik eksploatacji portów i terminali (85,4% ogółu uczniów); wśród osób kształcących się w tym zawodzie 39,3% stanowiły kobiety.

Tabl. 3 [38]. **Uczniowie i absolwenci szkół policealnych według zawodów**
Students and graduates of post-secondary schools by occupations

Wyszczególnienie <i>Specification</i>		Uczniowie <i>Pupils</i>				Absolwenci ^a <i>Graduates^a</i>
		ogółem <i>total</i>	w tym kobiety <i>of which women</i>	z liczby ogółem w klasie pierwszej <i>of which total in the first form</i>		
				razem <i>total</i>	w tym kobiety <i>of which women</i>	
Technik nawigator morski <i>Marine navigator technician</i>	2010/11	185	13	83	1	31
	2011/12	24	1	8	1	–
	2012/13	17	2	12	1	17
	2013/14	39	1	28	–	5
	2014/15	46	1	22	1	8
Technik mechanik okrętowy <i>Ship mechanic technician</i>	2010/11	76	–	42	–	17
	2011/12	25	–	16	–	15
	2012/13	32	–	13	–	8
	2013/14	32	–	22	–	18
	2014/15	55	–	29	–	6
Technik eksploatacji portów i terminali <i>Operation of ports and terminals technician</i>	2012/13	354	136	354	136	–
	2013/14	530	220	427	170	–
	2014/15	591	232	471	168	77

a Absolwenci z poprzedniego roku szkolnego.

Źródło: dane Ministerstwa Edukacji Narodowej.

a Graduates from the previous school year.

Source: data of the Ministry of National Education.

Wyższe szkoły morskie kształcą przyszłych oficerów floty handlowej oraz kadry inżynierskie dla gospodarki morskiej na poziomie inżynierskim i magisterskim. Szkoły wyższe morskie prowadzą również kształcenie uzupełniające dla oficerów i specjalistów gospodarki morskiej oraz umożliwiają zdobywanie wiedzy na studiach stacjonarnych i niestacjonarnych. Oferta kierunków i specjalności jest bogata i odpowiada na aktualne zapotrzebowanie rynku pracy.

Tabl. 4 [39]. **Studenci wyższych szkół morskich**
Students of maritime academies

Wyszczególnienie <i>Specification</i>		Ogółem <i>Total</i>	W tym kobiety <i>Of which women</i>	Z liczby ogółem studia <i>Of which studies</i>	
				stacjonarne <i>full-time</i>	niestacjonarne <i>extramural</i>
OGÓŁEM					
TOTAL					
Ogółem.....	2000/01	10 135	3 568	4 403	5 620
<i>Grand total</i>	2005/06	11 476	4 064	5 917	5 559
	2010/11	10 402	3 917	5 602	4 800
	2012/13	10 398	3 664	6 648	3 750
	2013/14	10 064	3 418	6 798	3 266
	2014/15	9 647	3 060	6 804	2 843

Tabl. 4 [39]. **Studenci wyższych szkół morskich (dok.)**
Students of maritime academies (cont.)

Wyszczególnienie <i>Specification</i>	Ogółem <i>Total</i>	W tym kobiety <i>Of which women</i>	Z liczby ogółem studia <i>Of which studies</i>		
			stacjonarne <i>full-time</i>	niestacjonarne <i>extramural</i>	
AKADEMIA MORSKA W GDYNI <i>MARITIME ACADEMY IN GDYNIA</i>					
Razem <i>Total</i>	2000/01	7 103	2 887	2 629	4 362
	2005/06	7 607	3 013	3 567	4 040
	2010/11	6 894	2 941	3 116	3 778
	2012/13	6 342	2 588	3 511	2 831
	2013/14	6 049	2 304	3 635	2 414
	2014/15	5 736	1 956	3 661	2 075
AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE <i>MARITIME ACADEMY IN SZCZECIN</i>					
Razem <i>Total</i>	2000/01	3 032	681	1 774	1 258
	2005/06	3 869	1 051	2 350	1 519
	2010/11	3 508	976	2 486	1 022
	2012/13	4 056	1 076	3 137	919
	2013/14	4 015	1 114	3 163	852
	2014/15	3 911	1 104	3 143	768

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

Ważnymi placówkami kształcenia specjalistów dla gospodarki morskiej są dwie wyższe uczelnie państwowe – Akademia Morska w Gdyni i Akademia Morska w Szczecinie. W roku akademickim 2014/15 na obu uczelniach studiowało ogółem 9 647 studentów, tj. o 7,2% mniej niż w roku akademickim 2012/13 i o 4,8% mniej niż w roku 2000/01. Głębszy spadek w tych latach dotyczył kobiet i liczba studentek zmniejszyła się odpowiednio o 16,5% i 14,2%.

W roku akademickim 2014/15 na studiach stacjonarnych studiowało 6 804 studentów (ponad 2-krotnie więcej niż w cyklu niestacjonarnym) i w porównaniu z rokiem 2012/13 było to więcej o 16,8%, natomiast w stosunku do roku 2000/01 – mniej o 21,7%.

Tabl. 5 [40]. **Absolwenci wyższych szkół morskich**
Graduates of maritime academies

Wyszczególnienie <i>Specification</i>	Ogółem <i>Total</i>	W tym kobiety <i>Of which women</i>	Z liczby ogółem studia <i>Of which studies</i>		
			stacjonarne <i>full-time</i>	niestacjonarne <i>extramural</i>	
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>					
Ogółem <i>Grand total</i>	1999/00	1 638	737	912	706
	2004/05	2 451	1 381	1 182	1 269
	2009/10	2 214	1 038	944	1 270
	2011/12	2 064	1 075	934	1 130
	2012/13	1 865	968	1 037	828
	2013/14	1 932	879	1 228	704

Tabl. 5 [40]. Absolwenci wyższych szkół morskich (dok.)
Graduates of maritime academies (cont.)

Wyszczególnienie <i>Specification</i>		Ogółem <i>Total</i>	W tym kobiety <i>Of which women</i>	Z liczby ogółem studia <i>Of which studies</i>	
				stacjonarne <i>full-time</i>	niestacjonarne <i>extramural</i>
AKADEMIA MORSKA W GDYNI <i>MARITIME ACADEMY IN GDYNIA</i>					
Razem	1999/00	1 209	628	567	622
<i>Total</i>	2004/05	1 790	1 108	750	1 040
	2009/10	1 536	848	565	971
	2011/12	1 510	874	595	915
	2012/13	1 367	792	666	701
	2013/14	1 241	660	701	540
AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE <i>MARITIME ACADEMY IN SZCZECIN</i>					
Razem	1999/00	429	109	345	84
<i>Total</i>	2004/05	661	273	432	229
	2009/10	678	190	379	299
	2011/12	554	201	339	215
	2012/13	498	176	371	127
	2013/14	691	219	527	164

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: own study based on data of Central Statistical Office (GUS).

W latach 2000-2014 mury Akademii Morskiej w Gdyni i Akademii Morskiej w Szczecinie opuściło łącznie 31 746 absolwentów, w tym 15 853 kobiet (49,9%); z ogólnej liczby absolwentów 15 926 osób (50,2%) ukończyło studia stacjonarne.

W 2014 r. Akademia Morska w Gdyni kształciła studentów na czterech wydziałach: Nawigacyjnym, Elektrycznym, Mechanicznym oraz na Wydziale Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa. W roku akademickim 2014/15 w Akademii Morskiej w Gdyni naukę pobierało 5 736 studentów, tj. o 9,6% mniej niż w roku akademickim 2012/13 i o 19,2% mniej niż w roku 2000/01. W ogólnej liczbie studentów kobiety stanowiły 34,1%, natomiast w latach akademickich 2012/13 i 2000/01 odpowiednio 40,8% i 40,6%. W roku akademickim 2014/15 odnotowano 3 661 osób na studiach stacjonarnych, tj. 63,8% wszystkich studiujących na tej uczelni.

W roku akademickim 2013/14 Akademię Morską w Gdyni ukończyło 1 241 osób, tj. o 17,8% mniej niż w roku 2011/12, natomiast o 2,6% więcej niż w roku 1999/2000. W latach 2000-2014 uczelnia wykształciła 22 955 absolwentów, w tym 12 873 kobiet (56,1%). Z ogólnej liczby absolwentów większość (12 931, tj. 56,3%) ukończyła studia niestacjonarne.

W 2014 r. Akademia Morska w Szczecinie kształciła studentów na wydziałach: Nawigacyjnym, Mechanicznym oraz Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu. W roku akademickim 2014/15 w akademii tej zdobywało wiedzę 3 911 studentów, tj. o 3,6% mniej niż w roku akademickim 2012/13, a o 29,0% więcej niż w roku 2000/01. W ogólnej liczbie studentów kobiety stanowiły 28,2%, natomiast w roku akademickim 2012/13 i 2000/01 odpowiednio 26,5% i 22,5%. W roku akademickim 2014/15 wśród wszystkich studiujących dominowali studenci na studiach stacjonarnych; ich udział wyniósł 80,4% (wobec 77,3% w roku 2012/13 i 58,5% – w roku 2000/01).

W roku akademickim 2013/14 Akademię Morską w Szczecinie ukończyło 691 absolwentów, tj. więcej o 24,7% niż w roku akademickim 2011/12 i o 61,1% – niż w roku 1999/00. W latach 2000-2014 uczelnia wykształciła łącznie 8 791 absolwentów, w tym 2 980 (33,9%) kobiet. Z ogólnej liczby absolwentów 5 902 (67,1%) ukończyło studia stacjonarne.

Inne wyższe uczelnie w kraju oferowały również kierunki i specjalności mające znaczące dla gospodarki morskiej. Uniwersytet Gdański edukację o charakterze morskim prowadził na Wydziale Biologii, Geografii i Oceanologii – na kierunku Oceanografia i na Wydziale Ekonomicznym – na kierunku Ekonomia (specjalność handel morski i turystyka). Na Politechnice Gdańskiej edukacja taka realizowana jest przede wszystkim na Wydziale Oceanotechniki i Okrętownictwa. Uniwersytet Szczeciński działalność dydaktyczną o tematyce morskiej prowadził na Wydziale Nauk o Ziemi – na kierunkach Geografia (specjalność geografia mórz) oraz Oceanografia.

Istotne znaczenie w kształceniu przyszłej kadry dla gospodarki morskiej ma Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, który powstał 1 stycznia 2009 r. z połączenia Akademii Rolniczej w Szczecinie i Politechniki Szczecińskiej. Oferuje on nowoczesne kierunki i specjalności zawodowe w odpowiedzi na potrzeby rynkowe. W 2014 r. Wydział Techniki Morskiej i Transportu kontynuował kształcenie kadr inżynierskich dla gospodarki morskiej w ramach studiów pierwszego stopnia (zawodowe) i drugiego stopnia na kierunkach: Oceanotechnika, Transport (specjalność techniki transportu zintegrowanego) oraz Budowa jachtów.

W roku akademickim 2014/15, poza akademiami morskimi, na wyższych uczelniach kształcących wykwalifikowaną kadrę dla gospodarki morskiej studiowało ogółem 3 236 studentów, tj. mniej o 6,1% niż w roku akademickim 2012/13 i o 22,8% – niż w roku 2000/01. W ogólnej liczbie studentów kobiety stanowiły 41,9% (wobec 43,0% w roku akademickim 2012/13 i 36,9% – w roku 2000/01). W roku akademickim 2014/15 na studiach stacjonarnych studiowało 2 990 studentów, tj. 12 razy więcej niż kształcących się w cyklu niestacjonarnym. W latach 2000-2014 mury tych uczelni opuściło łącznie 11 294 absolwentów, w tym 5 179 kobiet (45,9%) i z ogólnej liczby absolwentów większość stanowiły osoby kończące studia stacjonarne (9 470 osób, tj. 83,8%).

W celu zwiększenia zasobu wiedzy oraz dla znalezienia nowych zastosowań dla tej wiedzy, podmioty prowadzą działalność badawczo-rozwojową. W 2013 r. spośród 12,2 tys. podmiotów tylko 35 jednostek (0,3%) wykazało nakłady na taką działalność i było to o 3 podmioty więcej niż w 2012 r. i o 9 więcej w porównaniu z 2010 r. W 2013 r. nakłady wewnętrzne na działalność badawczo-rozwojową wyniosły 183 769,1 tys. zł, tj. o 37,4% więcej niż w 2010 r., natomiast nakłady zewnętrzne kształtowały się na poziomie 34 801,4 tys. zł i były prawie czterokrotnie wyższe w stosunku do 2010 r.

IX

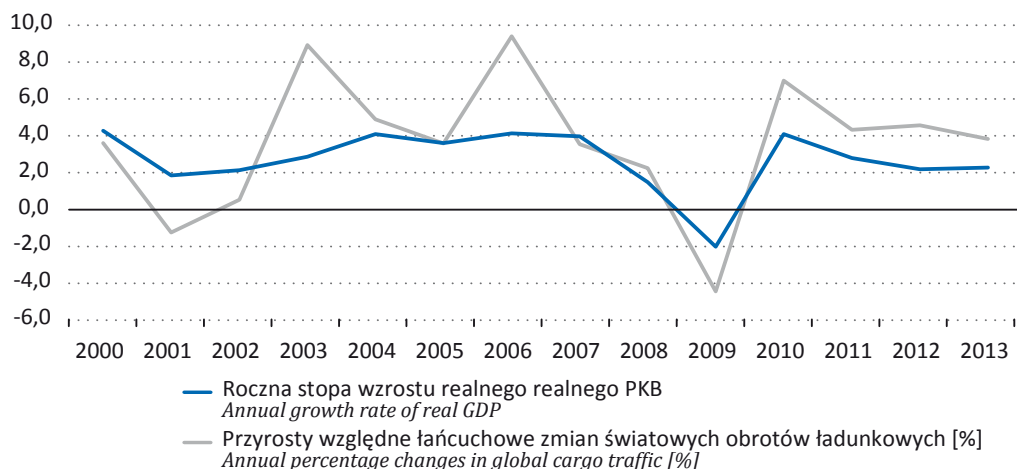
Przegląd międzynarodowy

International review

Analizując zmiany **wolumenu światowych** obrotów z roku na rok (przyrosty względne łańcuchowe), największe wahania pokrywają się ze zmianami stopy wzrostu realnego PKB na mieszkańca. Na przykład w latach 2000-2001 odnotowano spadek globalnego wolumenu obrotów o 1,2%, współlistniejący ze spadkiem stopy wzrostu PKB z 4,3 w 2000 r. do 1,9 w 2001 r. Podobne zjawisko miało miejsce w latach 2008-2009, kiedy to światowe obroty portów morskich odnotowały spadek o 4,4% z roku na rok, co znalazło odzwierciedlenie w spadku stopy wzrostu realnego PKB z 1,5 w 2008 r. do minus 2,0 w 2009 r. Analogicznie lata największych wzrostów obrotów światowych w portach morskich odpowiadały okresom poprawy koniunktury – wzrost wolumenu obrotów w 2006 r. w porównaniu do sytuacji sprzed roku wyniósł 9,4%, co odpowiadało wzrostowi stopy zmian realnego PKB z 3,6 w 2005 r. do 4,1 w 2006 r., a wzrostowi obrotów w 2010 r. o 7,0% w stosunku do 2009 r. towarzyszył wzrost stopy zmian realnego PKB do poziomu 4,1 w 2010 r.

Wykres 1 [80]. Zmiany w światowych obrotach ładunkowych na tle zmian koniunkturalnych mierzonych roczną stopą wzrostu PKB

Changes in world cargo traffic compared to changes in economic conditions measured in annual growth rate of GDP



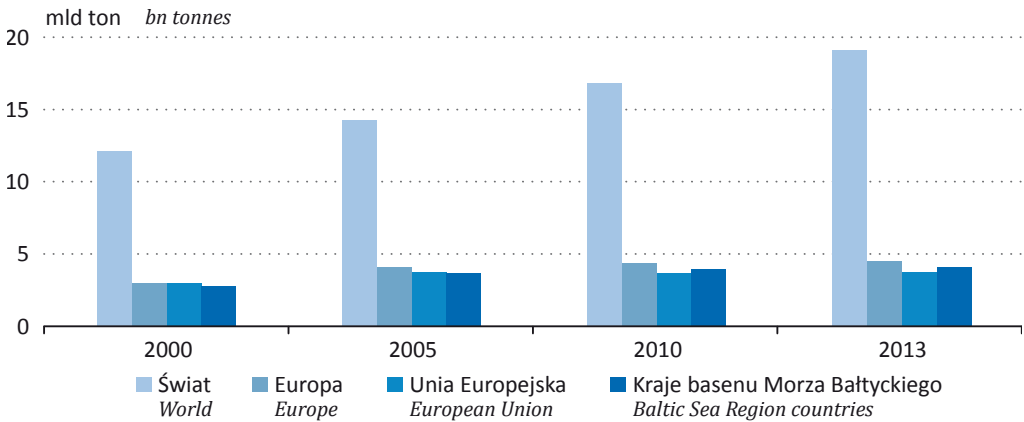
Źródło: baza danych UNCTAD.
Source: data from UNCTAD database.

Najwyższy w latach 2000-2013 poziom światowych obrotów ładunkowych (19,1 mld ton) odnotowano w 2013 r. W latach 2000-2011 wystąpiła przewaga przywozu nad wywozem, zaś w kolejnych dwóch latach tendencja uległa odwróceniu. Analizując dane dla morskich portów Europy (bez Rosji) uwidacznia się podobne zjawisko, czyli przewaga przywozu nad wywozem, z tym, że w odróżnieniu od obrotów światowych, proporcja przywozu do wywozu systematycznie malała – z 1,9 w 2000 r. do 1,4 w 2013 r.

W 2013 r. udział portów morskich krajów europejskich w światowych obrotach portów morskich stanowił 23,7%. Średnioroczne tempo wzrostu obrotów ładunkowych dla europejskich portów morskich (wraz z Rosją, Norwegią i Turcją) wyniosło 3,1%. Obroty ładunkowe morskich portów Europy osiągnęły najwyższy w badanym okresie poziom w 2008 r. – 4 619 mln ton, co stanowiło 28,0% ówczesnych obrotów światowych.

Wykres 2 [81]. Obroty ładunkowe portów morskich Europy na tle światowych obrotów ładunkowych

Cargo traffic in European seaports compared to world cargo traffic



Źródła: Baza Eurostatu *New Cronos*; *Review of Maritime Transport*, UNCTAD, Nowy Jork i Genewa, wyd. 2000-2014; strona internetowa: www.pasp.ru; *Baltic Port List*, Uniwersytet Turku, wyd. 2006-2014.

Source: Eurostat database *New Cronos*; *Review of Maritime Transport*, UNCTAD, New York and Geneva, 2000-2014; the Internet webpage: www.pasp.ru; *Baltic Port List*, the University of Turku, 2006-2014.

W latach 2000-2013 wzrastało znaczenie obrotów portów morskich krajów nadbałtyckich (w tym Rosji) na tle obrotów portów morskich świata (od 22,7% w 2000 r. do 25,4% w 2013 r.). Z kolei udział portów morskich Polski w na tle portów basenu Morza Bałtyckiego wahał się w granicach od 1,2% w 2008 r. do 1,6% w 2013 r.

W strukturze rodzajowej ładunków przewożonych drogą morską przez główne porty morskie Europy (w tym Unii Europejskiej, Turcji i Norwegii, z wyłączeniem Rosji) dominowały obroty ładunków masowych ciekłych (ich udział wyniósł w 2000 r. – 44,5%, w 2013 r. – 37,6%) oraz masowych suchych (odpowiednio po 26,0%). W badanym okresie zyskiwały na znaczeniu obroty kontenerowe, których udział pod względem masy przewożonych towarów wzrósł z 12,4% w 2000 r. do 18,6% w 2013 r. Odsetek ładunków tocznych samobieźnych w obrotach ładunkowych w głównych portach morskich Europy utrzymywał się na zbliżonym poziomie (w 2000 r. wyniósł 6,2%, w 2013 r. – 6,5%), natomiast ładunków tocznych niesamobieźnych – zmalał (z 4,2% w 2000 r. do 3,5% w 2013 r.).

Nieco inny obraz uzyskujemy z perspektywy portów basenu Morza Bałtyckiego (wraz z wszystkimi głównymi portami Danii; bez nadbałtyckich portów Rosji). Podobnie, jak w przypadku portów europejskich w wolumenie obrotów ładunkowych dominowały ładunki masowe ciekłe i suche. W obrotach ładunkowych portów basenu Morza Bałtyckiego, na przestrzeni lat 2000-2013 zmniejszał się o połowę udział ładunków tocznych niesamobieźnych.

Tabl. 1 [41]. **Struktura obrotów ładunkowych w głównych portach morskich Europy i basenu Morza Bałtyckiego**

Structure of cargo traffic in main ports of Europe and Baltic Sea Region

Wyszczególnienie <i>Specification</i>	2000	2005	2010	2011	2012	2013
	w % in %					
EUROPA^a						
<i>EUROPE^a</i>						
Ogółem..... <i>Total</i>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
ładunki masowe ciekłe <i>liquid bulk</i>	44,5	42,1	41,7	39,7	39,2	37,6
ładunki masowe suche <i>dry bulk</i>	26,0	26,6	25,6	26,0	25,8	26,0
kontenery <i>containers</i>	12,4	14,7	16,7	18,2	18,6	18,6
ładunki toczne samobieżne <i>roll-on roll-off (self-propelled)</i>	6,2	6,3	6,5	6,4	6,3	6,5
ładunki toczne nie samobieżne <i>roll-on roll-off (non-self-propelled)</i>	4,2	3,7	3,4	3,9	3,6	3,5
pozostałe ładunki..... <i>other cargo</i>	6,8	6,7	6,1	5,8	6,4	7,7
KRAJE BASENU MORZA BAŁTYCKIEGO^b						
<i>BALTIC COUNTRIES^b</i>						
Ogółem..... <i>Total</i>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
ładunki masowe ciekłe <i>liquid bulk</i>	23,9	31,1	32,2	30,5	30,2	29,5
ładunki masowe suche <i>dry bulk</i>	26,3	29,8	29,8	30,6	30,5	31,1
kontenery <i>containers</i>	5,2	5,8	7,2	7,4	8,2	8,7
ładunki toczne samobieżne <i>roll-on roll-off (self-propelled)</i>	18,2	14,4	14,5	14,6	15,1	15,3
ładunki toczne nie samobieżne <i>roll-on roll-off (non-self-propelled)</i>	13,1	6,9	6,7	7,2	7,0	6,6
pozostałe ładunki..... <i>other cargo</i>	13,2	12,0	9,5	9,6	9,1	9,0

a Porty główne krajów członkowskich UE, Norwegii i Turcji; bez nadbałtyckich portów Rosji. *b* Wraz z wszystkimi głównymi portami Danii; bez nadbałtyckich portów Rosji.

Źródło: baza Eurostatu *New Cronos*.

a Main seaports of EU Member States, Norway and Turkey; excluding Baltic seaports of Russia. *b* Including all main Danish seaports; excluding Baltic seaports of Russia.

Source: Eurostat database *New Cronos*.

W ramach żeglugi bliskiego zasięgu, w relacji z portami europejskimi (z wyłączeniem Rosji) w 2013 r. przewieziono 2 607,1 tys. ton ładunków, które stanowiły 65,5% obrotów ładunkowych ogółem. W badanym okresie działalność transportowa w żegludzie bliskiego zasięgu rozwijała się szybciej niż działalność przeładunkowa europejskich portów morskich w ujęciu ogólnym. Średnioroczne tempo wzrostu dla żeglugi bliskiego zasięgu w latach 2000-2013 wyniosło 2,9%, a dla transportu morskiego obsługowanego przez porty Europy – 0,9%.

Tabl. 2 [42]. **Obroty ładunkowe głównych portów morskich krajów europejskich w ramach żeglugi bliskiego zasięgu według akwenów**

Cargo traffic in short-sea shipping in main European seaports by water areas

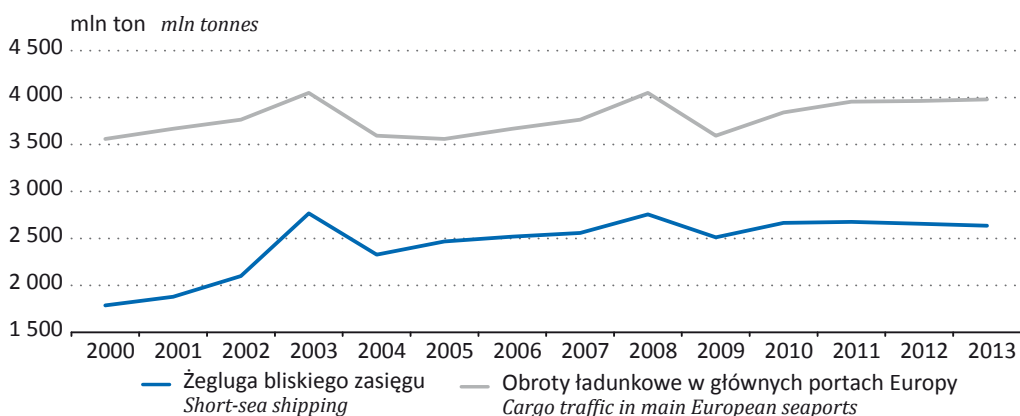
Wyszczególnienie Specification	2005	2010	2011	2012	2013
	w tys. ton in thous. tonnes				
Ogółem..... Total	2 467 415	2 665 719	2 676 036	2 656 198	2 634 780
Morze Bałtyckie..... the Baltic Sea	497 059	508 958	531 906	526 539	531 445
Morze Czarne..... the Black Sea	133 161	207 616	214 527	212 524	215 254
Morze Śródziemne..... the Mediterranean Sea	609 884	749 208	730 408	751 505	746 541
Atlantyk północno-wschodni..... the north east Atlantic	352 622	336 233	332 543	311 009	308 684
Morze Północne..... the North Sea	757 161	753 611	727 647	721 137	709 629
Pozostałe..... Others	117 528	110 093	139 005	133 484	123 227

Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
Source: Eurostat database New Cronos.

W 2013 r. w ramach żeglugi bliskiego zasięgu w relacji z portami Morza Śródziemnego najwyższe obroty ładunkowe miały główne porty morskie krajów członkowskich UE, Islandii, Norwegii i Turcji. W 2013 r. obroty te wyniosły 746,5 mln ton, tj. 28,3% obrotów głównych morskich portów europejskich. Najmniejszy udział w obrotach ładunkowych morskich portów europejskich w ramach żeglugi bliskiego zasięgu odnotowano w relacji z portami zlokalizowanymi nad Morzem Czarnym (8,2%).

Wykres 3 [82]. **Obroty ładunkowe w ramach żeglugi bliskiego zasięgu na tle obrotów ładunkowych głównych portów morskich Europy**

Cargo traffic in short-sea shipping compared to cargo traffic in main European seaports



Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
Source: Eurostat database New Cronos.

Obroty ładunkowe głównych morskich portów europejskich w relacji z portami UE zlokalizowanymi nad Morzem Bałtyckim w żegludze bliskiego zasięgu stanowiły 20,4% europejskiego wolumenu obrotów ładunkowych głównych portów morskich.

Wśród morskich portów europejskich, z perspektywy żeglugi bliskiego zasięgu najistotniejszą rolę odegrały porty Wielkiej Brytanii, z udziałem w obrotach żeglugi bliskiego zasięgu wynoszącym w 2000 r. 15,2%, a w 2013 r. – 12,0%. Duże znaczenie miały również główne porty morskie Holandii, których udział w ogólnych obrotach ładunkowych w żegludze w 2000 r. sięgał 10,3%, a w 2013 r. – 10,0%. Od 2008 r. zyskują na znaczeniu porty Norwegii, których udział w żegludze bliskiego zasięgu wzrósł z 8,0% w 2008 r. do 10,3% w 2013 r. Równie ważną rolę odgrywały porty Włoch, gdzie w 2000 r. obsłużono 13,1% ładunków żeglugi bliskiego zasięgu, a w 2013 r. – 10,3%. Udział Polski w obrotach ładunkowych w ramach żeglugi bliskiego zasięgu zwiększył się z 1,7% w 2005 r. do 2,0% w 2013 r.

Obroty kontenerowe w ramach żeglugi bliskiego zasięgu wzrastały w latach 2000-2013 średniorocznie o 6,7% i w 2013 r. wyniosły 44 653 tys. TEU. Na przestrzeni opisywanych lat stanowiły one blisko połowę obrotów kontenerowych w głównych portach morskich Europy (z wyłączeniem Rosji). Najniższy udział ruchu kontenerowego w ramach żeglugi bliskiego zasięgu (44,7% morskich obrotów kontenerowych Europy ogółem) odnotowano w 2007 r., najwyższy (49,1%) – w 2003 r. W 2013 r. najwięcej kontenerów w ramach żeglugi bliskiego zasięgu obsłużyły porty Turcji i Niemiec (odpowiednio 14,6% i 13,2% obrotów kontenerowych żeglugi bliskiego zasięgu).

Wraz z dynamicznym rozwojem ruchu kontenerowego w badanym okresie obserwowano wzrost zainteresowania eksploatacją floty wyspecjalizowanych kontenerowców. Liczebność kontenerowców na świecie wzrastała w latach 2000-2013 w tempie średnio o 50,6% rocznie. Tempo to było nieco niższe niż tempo zmian światowych obrotów kontenerowych w TEU, gdzie zanotowano średnioroczny wzrost o 54,3%.

Według danych Lloyd's Fairplay, w 2013 r. najwięcej kontenerowców pływało pod banderą liberyjską (945 jednostek, o tonażu brutto GT 38 700,4 tys.) i panamską (684 jednostek, o tonażu brutto GT 34 234,1 tys.). Najwięcej kontenerowców o GT 1 000 i więcej należało do właścicieli niemieckich (1 595 jednostek, o GT 54 417,2 tys.) i chińskich (326 jednostek, o GT 11 219,3 tys.).

Tabl. 3 [43]. Światowa flota wyspecjalizowanych statków pełnokontenerowych oraz światowe obroty kontenerowe

World fleet of specialised full container ships and world container traffic

Lata Years	Statki pełnokontenerowe <i>Full container ships</i>		Obroty kontenerowe <i>Container traffic</i>	
	liczba <i>number</i>	pojemność statków <i>tonnage of ships</i>		
			w TEU	in TEU
2000.....	2 433	4 297 874	231 689 448	
2005.....	3 206	7 165 352	390 875 566	
2010.....	4 677	12 824 648	540 816 751	
2011.....	4 868	14 081 957	587 484 148	
2012 ^a	5 017	.	616 675 181	
2013 ^a	4 989	.	651 099 413	

^a Dane z *Lloyd's Register of Shipping*.

Źródło: *review of Maritime Transport, UNCTAD*.

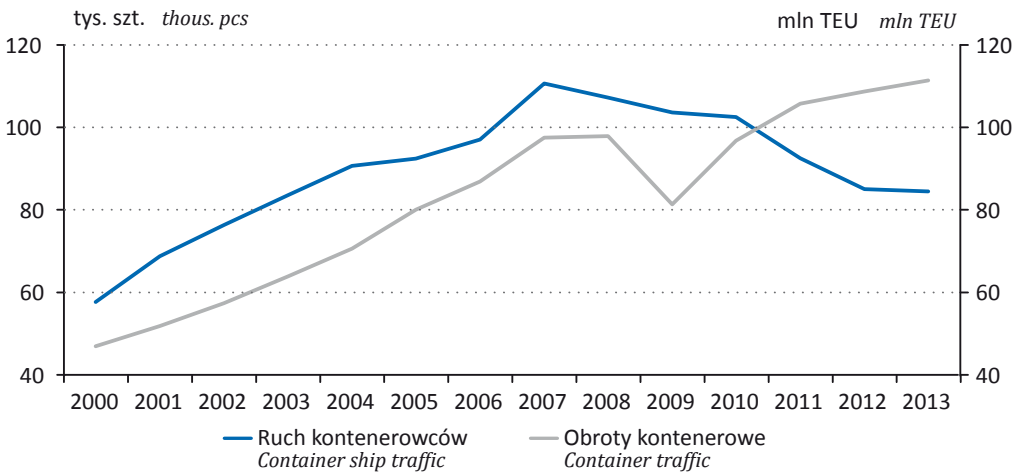
^a Data from *Lloyd's Register of Shipping*.

Source: *review of Maritime Transport, UNCTAD*.

W latach 2000-2007 na poziomie głównych portów morskich Europy (z wyłączeniem Rosji) zaznacza się wzrost ruchu statków pełnokontenerowych w tempie średnio o 9,8% rocznie, osiągając poziom maksymalny, czyli 110 664 zawinięć. Natomiast po 2008 r. ruch kontenerowców zmniejszał się średniorocznie o 4,7%, osiągając w 2013 r. liczbę zawinięć wynoszącą 84 493.

Europejskie morskie obroty kontenerowe, po okresie systematycznego wzrostu w latach 2000-2008 w tempie (9,6%) zbliżonym do tempa wzrostu liczby wejść kontenerowców, doświadczyły w 2009 r. gwałtownego spadku w stosunku do roku poprzedniego o 16,9%, a w kolejnych latach wzrastały w tempie 11,1% rocznie, osiągając w 2013 r. poziom 111 381 tys. TEU.

Wykres 4 [83]. Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich Europy (z wyłączeniem Rosji)
Full container ship and container traffic in main European seaports (excl. Russia)

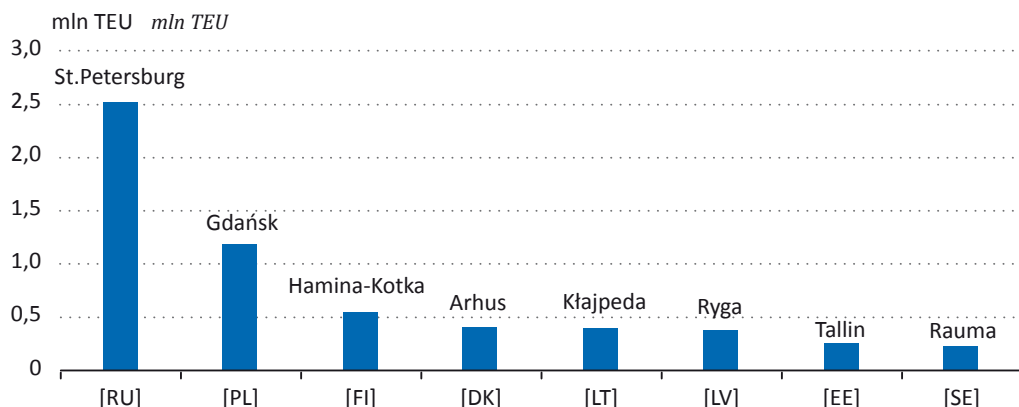


Źródło: baza Eurostatu *New Cronos*.
 Source: Eurostat database *New Cronos*.

Obroty kontenerowe w głównych portach basenu Morza Bałtyckiego (z portami Rosji) wyniosły 8 583,2 tys. TEU w 2013 r. i stanowiły 9,0% obrotów kontenerowych głównych portów Unii Europejskiej, Norwegii, Turcji i Rosji. W 2013 r. miał miejsce dynamiczny rozwój ruchu kontenerowego w obrębie Bałtyku, w tempie średnio o 12,5% rocznie. W 2013 r. ruch kontenerowy w rejonie basenu Morza Bałtyckiego koncentrował się wokół portów Rosji i Polski (odpowiednio 33,8% i 23,0% obrotów kontenerowych głównych portów basenu Morza Bałtyckiego). Dla porównania, w 2005 r. najczęściej kontenerów obsłużono w morskich portach Finlandii (37,3% obrotów kontenerowych głównych portów basenu Morza Bałtyckiego) i Danii (17,3%).

W 2013 r. liderem w obsłudze ruchu kontenerowego na Bałtyku był port Sankt Petersburg (29,3% bałtyckich obrotów kontenerowych). Kolejnymi czołowymi portami w ruchu kontenerowym były Gdańsk, (13,9% obrotów) oraz fiński zespół portów Hamina Kotka (6,4% obrotów).

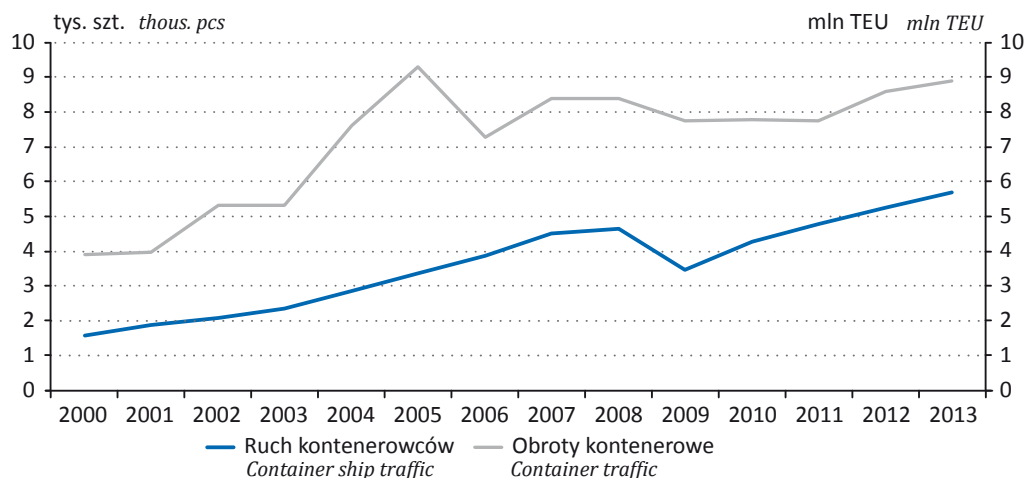
Wykres 5 [84]. Porty morskie o największych obrotach kontenerowych w poszczególnych krajach Basenu Morza Bałtyckiego w 2013 r.
Seaports with the largest container traffic in countries of the Baltic Sea basin in 2013



Źródło: baza Eurostatu *New Cronos* i publikacja *Baltic Port List* Uniwersytetu w Turku.
Source: Eurostat database *New Cronos* and publication *Baltic Port List*, the University of Turku.

Do portów bałtyckich Unii Europejskiej w 2013 r. zawinęło 8,9 tys. wyspecjalizowanych statków pełnokontenerowych, których liczba stanowiła 3,6% jednostek wchodzących do bałtyckich portów UE. Na przestrzeni lat 2000-2013 średnioroczne tempo wzrostu obrotów kontenerowych w głównych portach basenu Morza Bałtyckiego krajów członkowskich Unii Europejskiej wyniosło 10,4% i przewyższało tempo wzrostu liczby zawinięć do tychże portów, które wyniosło 6,6%.

Wykres 6 [85]. Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich UE w rejonie basenu Morza Bałtyckiego
Full container ship and container traffic in main EU seaports in the Baltic Sea basin

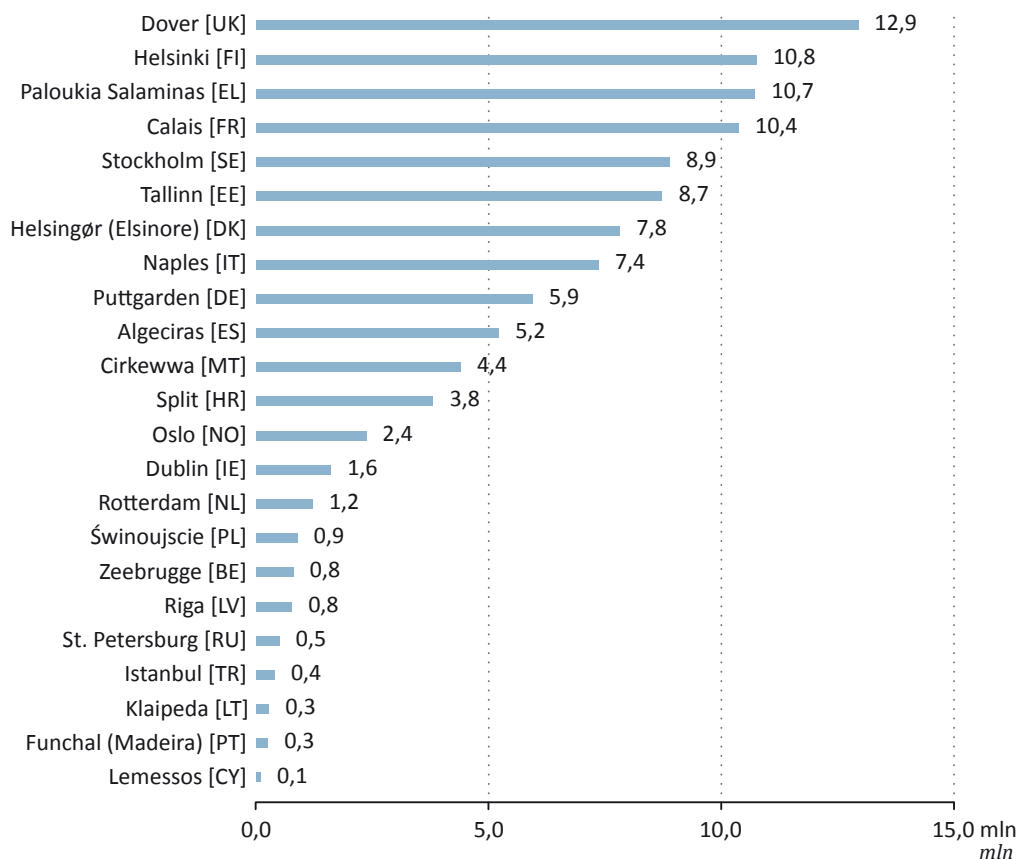


Źródło: baza Eurostatu *New Cronos*.
Source: Eurostat database *New Cronos*.

Ruch pasażerów w latach 2000-2013 w portach krajów UE, Islandii, Norwegii, nadbałtyckiej części Rosji i Turcji zwiększał się średniorocznie o 1,2%. W okresie tym wiodącą rolę odgrywały Włochy (z udziałem w ruchu pasażerskim wynoszącym w 2000 r. – 24,7%, w 2013 r. – 17,9%), Niemcy (odpowiednio 9,0% i 7,3%) oraz Dania (odpowiednio 14,8% i 10,0%).

Wykres 7 [86]. Ruch pasażerów w wybranych portach europejskich w 2013 r.

Passenger traffic in selected European seaports in 2013



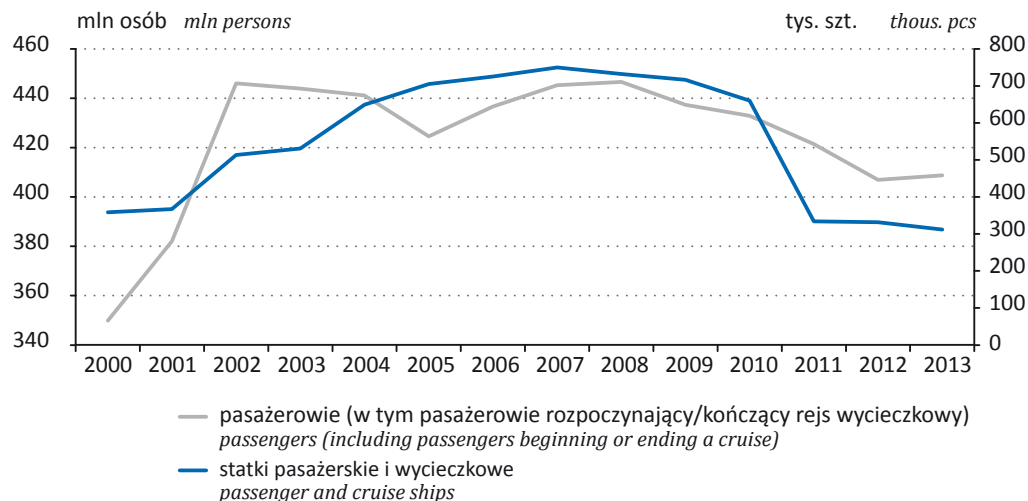
Źródło: baza Eurostatu *New Cronos* i publikacja *Baltic Port List* Uniwersytetu w Turku.

Source: Eurostat database *New Cronos* and publication *Baltic Port List*, the University of Turku.

Liczba zawinięć statków pasażerskich do europejskich portów morskich wzrastała w latach 2000-2007 średnio o 10,8% rocznie, osiągając poziom maksymalny w 2007 r. – 738,6 tys. wejść do portu. W latach 2008-2013 obserwowano zmniejszenie ruchu statków pasażerskich średnio o 16,4% rocznie.

Wykres 8 [87]. Ruch pasażerów i liczba zawinięć statków pasażerskich w portach morskich Europy

Passenger traffic and number of calls of passenger ships at European seaports



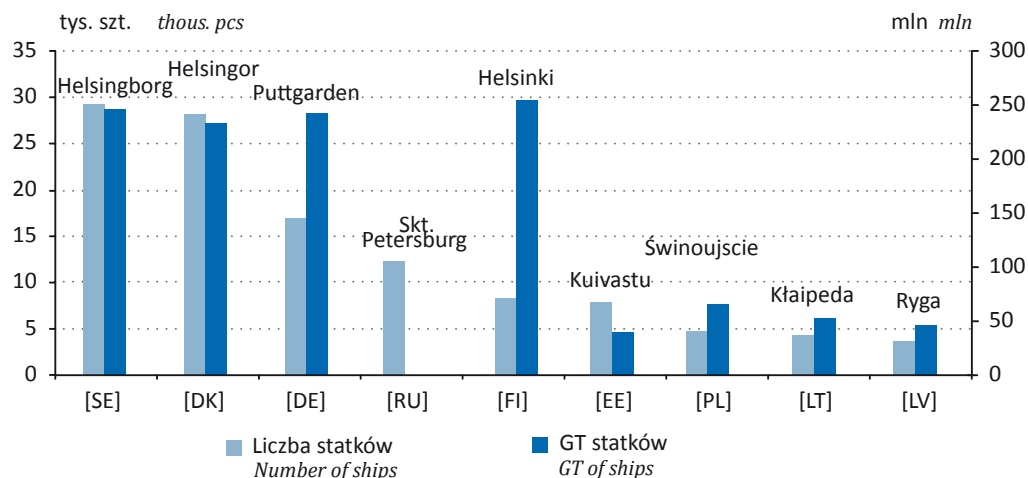
Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
Source: Eurostat database New Cronos.

Ruch statków w głównych portach Unii Europejskiej, Norwegii, Rosji nadbałtyckiej i Turcji w latach 2000-2013 wyrażony liczbą zawinięć do portów wzrastał średniorocznie o 1,9%, a pod względem GT tych jednostek – o 3,2%. W 2013 r. najczęściej statków zawinęło do głównych portów Grecji (20,8% zawinięć do głównych portów Europy) i Włoch (18,3%); udział polskich portów wyniósł 0,7%.

W 2013 r. biorąc pod uwagę tonaż brutto statków zawijających do głównych portów Europy, największy ruch dotyczył portów Włoch (15,8% ruchu statków w Europie wyrażonego w GT) i Wielkiej Brytanii (13,9%). Statki przyjęte przez polskie porty stanowiły 1,1% tonażu brutto wszystkich statków, które zawinęły w tym czasie do głównych portów Europy.

Wykres 9 [88]. Ruch statków w basenie Morza Bałtyckiego w 2013 r.

Ship traffic in the Baltic Sea Region in 2013



Źródło: baza Eurostatu New Cronos i publikacja *Baltic Port List* Uniwersytetu w Turku.
Source: Eurostat database New Cronos and publication *Baltic Port List*, the University of Turku.

W 2013 r. statki zawijające do portów rejonu basenu Morza Bałtyckiego stanowiły 12,8% liczby jednostek, które odwiedziły porty europejskie (z wyłączeniem Rosji), natomiast pod względem tonażu brutto stanowiły one 23,0% GT statków, które zawinęły do portów Europy.

Flota handlowa świata w 2013 r. składała się ze statków o łącznej liczebności 106 833 jednostek i pojemności brutto GT – 1 122,6 tys. Flotę handlową tworzą dwie podstawowe grupy – flota transportowa i pozatransportowa. W 2013 r. flota transportowa stanowiła 52,1% liczebności i 95,0% tonażu brutto.

Największy udział w liczebności floty transportowej wykazały w 2013 r. drobnicowce niespecjalistyczne, które stanowiły 27,3% światowej floty transportowej, natomiast największy udział pod względem tonażu brutto wyróżniał gazowce (35,1% łącznego GT floty transportowej).

W strukturze floty pozatransportowej w 2013 r. największy odsetek stanowiły statki łowcze (40,8%) oraz pchacze/ holowniki (30,5% liczebności jednostek floty), natomiast pod względem pojemności brutto największy udział miały pozostałe statki pozatransportowe (39,7%) oraz statki łowcze (16,1% łącznego tonażu brutto statków pozatransportowych).

Na przestrzeni lat 2000-2013 liczebność floty handlowej świata wzrastała w tempie średnio o 1,5% rocznie, a łączna pojemność brutto tych statków – w tempie 5,5%.

Najwięcej spośród statków handlowych o łącznej pojemności brutto GT powyżej 1 miliona pływało w 2013 r. pod banderą panamską (7,6%) i indonezyjską (7,3% liczebności floty handlowej o GT powyżej 1 miliona). Statki o największym tonażu brutto pływały pod banderą panamską (19,4%) i liberyjską (11,3% łącznego tonażu floty handlowej o GT powyżej 1 miliona). Najstarsze statki pływały pod banderą szwedzką (średnio miały 36 lat) i fińską (34 lata), natomiast najnowsze – pod banderą Luksemburga (6 lat) oraz Hongkongu i Wysp Marshalla (po 7 lat).

W 2013 r. w grupie statków handlowych o tonażu brutto GT 1 000 i wyższym dominowały statki o przynależności chińskiej i niemieckiej (odpowiednio po 7,6%) oraz greckiej (7,1% liczebności floty handlowej o $GT \geq 1$ tys.). Statkami o największym tonażu brutto były jednostki o przynależności japońskiej (13,7%) i greckiej (13,1% łącznego tonażu floty handlowej o $GT \geq 1$ tysiąca). Do najstarszych należały statki o przynależności filipińskiej i ukraińskiej (średnio miały 27 lat) oraz wenezuelskiej (25 lat), natomiast do najmłodszych – statki o przynależności omańskiej (6 lat) i japońskiej (7 lat).

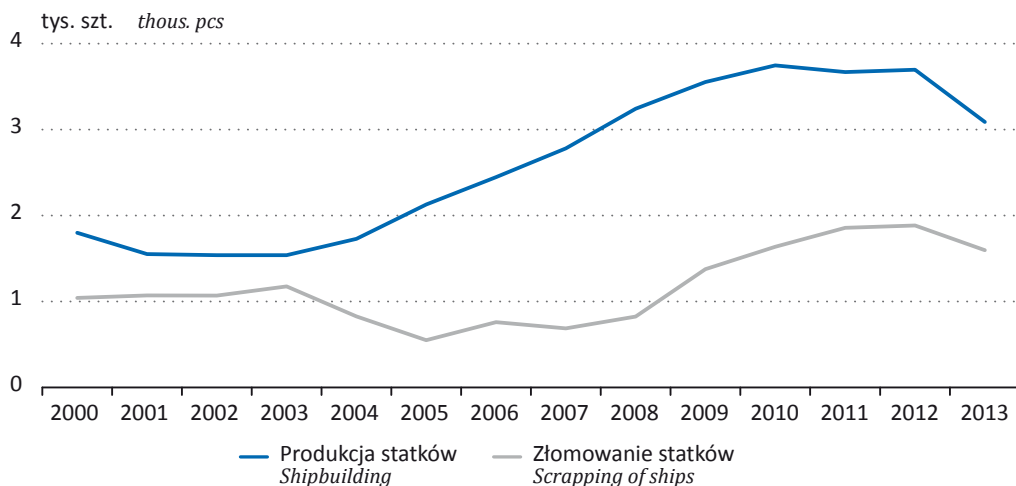
W latach 2000-2013 światowy przemysł okrętowy⁶ w kategorii liczby nowo budowanych statków rozwijał w się w tempie 4,2% z roku na rok, zaś w kategorii pojemności brutto tychże statków – w tempie 6,3%. W 2013 r. zbudowano 3 089 jednostek o pojemności brutto GT 70 480 i CGT 38 136 tys. Najwięcej jednostek zbudowano w Chinach (34,7%) i Japonii (17,5% wszystkich zbudowanych jednostek). Statki o największym tonażu zbudowano w Chinach (36,8%) i Korei Południowej (36,8% łącznego tonażu nowo budowanych jednostek floty handlowej o $GT \geq 10$ tys.). Podobnie, stocznie o najwyższej produktywności w 2013 r. znajdowały się w Chinach (35,3%) i Korei Południowej (31,1% produktywności wyrażonym wskaźnikiem CGT).

Liczba statków zbudowanych w stocznjach europejskich (łącznie z Rosją, Ukrainą i Turcją) w 2013 r. stanowiła 8,9% badanej grupy jednostek. Pod względem pojemności brutto GT udział statków wyprodukowanych w Europie sięgał 2,6% tonażu jednostek zbudowanych na świecie, zaś potencjał produkcyjny stocznjach europejskich stanowił 5,7% światowego CGT.

W 2000 r. polskie stocznie przekazały do eksploatacji 3,3% statków wyprodukowanych na świecie, o pojemności brutto stanowiącej 2,0% ówczesnej produkcji światowego przemysłu okrętowego. W 2013 r. udział statków zbudowanych w polskich stocznjach zmalał do 1,2% liczby jednostek zbudowanych na świecie, a tonaż – do 0,2% tonażu brutto nowo zbudowanych statków na świecie.

⁶ Uwzględniono statki handlowe o GT 10 tys. i więcej.

Wykres 10 [89]. Światowa produkcja statków i złomowanie morskiej floty handlowej
World shipbuilding and scrapping of maritime merchant fleet



Źródło: *World Fleet Statistics, Lloyd's Register Fairplay*, wyd. 2000-2013.
 Source: *World Fleet Statistics, Lloyd's Register Fairplay, 2000-2013.*

Na przestrzeni lat 2000-2013 liczba zezłomowanych statków handlowych (o pojemności brutto GT 10 tys. i większej) w ujęciu światowym wzrastała średniorocznie o 3,5%. Analogicznie wielkość złomowanych statków, wyrażona tonażem brutto, wzrastała średnio o 5,4% z roku na rok.

W 2013 r. na świecie, w grupie jednostek o tonażu brutto 30 tys. i wyższym zezłomowano 1 598 statków o pojemności GT 30 142 i średnim wieku – 30 lat. Najwięcej złomowanych statków (16,0% liczby i 22,2% pojemności brutto zezłomowanych statków o GT 30 tys. i wyższym) pływało wcześniej pod banderą panamską. Statki pod banderami europejskimi (w tym Norwegia NIS, Turcja i Rosja) w 2013 r. stanowiły 11,5% liczebności i 10,5% pojemności złomowanych jednostek. Dla porównania, statki złomowane w 2000 r. stanowiły 23,7% liczebności i 34,0% tonażu brutto zezłomowanych wówczas na świecie statków o łącznym GT równym i większym od 30 tys.