

Warszawa, kwiecień 2013 r.

**Informacja sygnalna**

**WYNIKI BADAŃ GUS**

## **Gospodarka morska w Polsce w 2012 r.**

### [Podstawowe informacje o gospodarce morskiej](#)

Morska i przybrzeżna flota transportowa Polski w 2012 r. liczyła 138 statków, o łącznej nośności 3046,0 tys. ton oraz o pojemności brutto GT 2132,2. Morską flotę transportową stanowiło 110 jednostek o nośności 3044,8 tys. ton i pojemności brutto GT 2126,8 tys. Flota przybrzeżna liczyła 28 statków pasażerskich o pojemności brutto GT 5,4 tys.

W 2012 r. statki morskiej floty transportowej, należące do polskich przedsiębiorstw przewiozły 7475,9 tys. ton ładunków (spadek o 3,4% w stosunku do 2011 r.). Nie odnotowano natomiast przewozów ładunków statkami floty przybrzeżnej.

Statki polskiej morskiej i przybrzeżnej floty transportowej w 2012 r. przewiozły 1376,4 tys. pasażerów (łącznie z kierowcami samochodów ciężarowych, korzystających z przewozów promowych). W porównaniu z 2011 r. nastąpił spadek przewozów pasażerów o 0,3%. W 2012 r. przewieziono 867,4 tys. osób statkami żeglugi morskiej (wzrost o 0,9%) oraz 508,9 tys. pasażerów statkami floty przybrzeżnej (spadek o 2,3%).

Obroty ładunkowe w portach morskich wyniosły 58,8 mln ton, tj. o 1,9% więcej niż w poprzednim roku. Obroty ładunkowe z krajami Europy stanowiły 80,8% obrotów międzynarodowych (z krajami Unii Europejskiej – 57,2%), z Azją – 6,6%, Afryką – 4,6%, Ameryką Północną – 4,3%, Ameryką Środkową i Południową – 3,6%.

Do polskich portów morskich w 2012 r. zawinęło 18,4 tys. statków transportowych, tj. o 2,3% mniej niż przed rokiem lecz o większej pojemności brutto i nośności (odpowiednio o 1,2% i 2,5%). W polskich portach rozpoczęło lub zakończyło podróż 2358,1 tys. pasażerów (o 6,7% mniej niż w 2011 r.), w tym w ruchu międzynarodowym – 1612,5 tys. pasażerów, tj. o 1,9% więcej niż w 2011 r.

W 2012 r. wyprodukowano 15 jednostek pływających, tj. o 7,1% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim, natomiast liczba jednostek wyremontowanych wyniosła 617, tj. o 1,1% mniej niż w 2011 r.

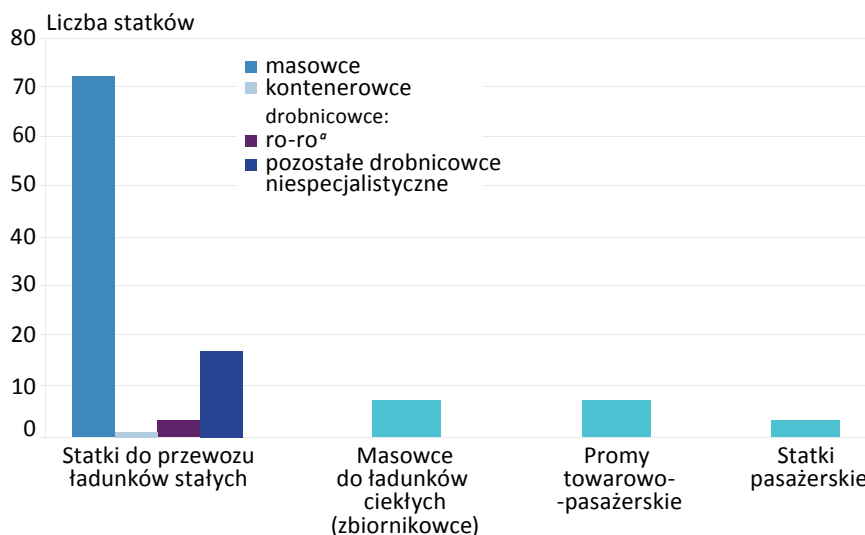
Polska flota rybacka w 2012 r. liczyła 790 jednostek (o 1,0% więcej niż w 2011 r.), o łącznej pojemności brutto GT wynoszącej podobnie jak przed rokiem 33,4 tys. oraz o mocy 81,9 tys. kW (o 1,2% mniejszej).

W 2012 r. połowy ryb wyniosły 179,7 tys. ton, przy czym połowy bałtyckie stanowiły 67,1% połowów ogółem. Polska flota rybacka prowadziła działalność połowową na wodach Atlantyku Północno-Wschodniego, Środkowo-Wschodniego i Południowo-Wschodniego. Zaprzestano natomiast działalności połowowej na Atlantyku Arktycznym i Pacyfiku Południowo-Wschodnim. Podobnie jak w latach ubiegłych nie odnotowano skupu ryb na łowiskach dalekomorskich.

## 1. Żegluga morska i przybrzeżna

Morska flota transportowa polskich armatorów i operatorów na koniec 2012 r. liczyła 110 statków (stanowiących polską własność lub współwłasność) o łącznej nośności 3044,8 tys. ton i pojemności brutto GT 2126,8 tys. (w 2011 r. 108 statków o łącznej nośności 2931,0 tys. ton i pojemności brutto GT 2039,2 tys.).

Wykres 1. Morska flota transportowa w 2012 r.  
Stan w dniu 31 XII

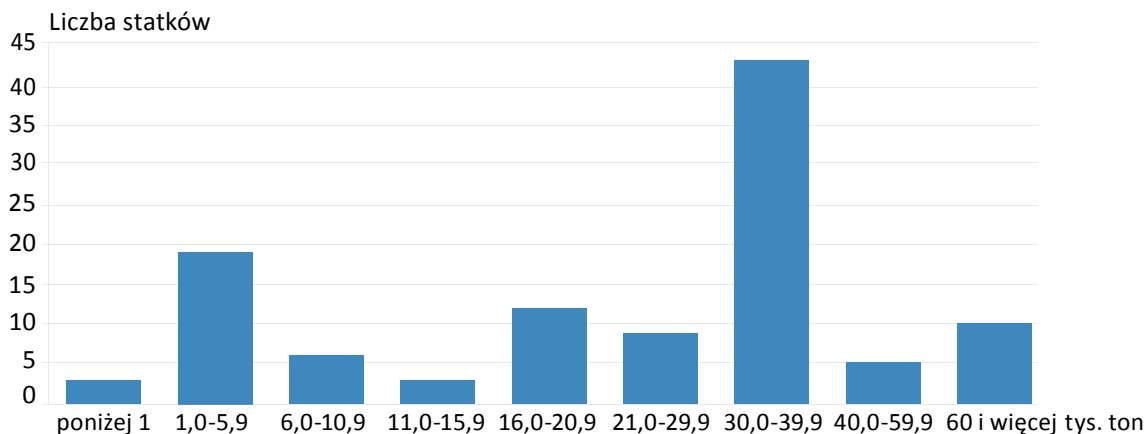


a Z wyłączeniem promów.

W 2012 r. w porównaniu z 2011 r. przybyło 18 statków o łącznej nośności 375,0 tys. ton i pojemności brutto GT 263,6 tys., ubyło natomiast 16 statków o nośności wynoszącej 261,2 tys. ton i pojemności brutto GT 176,0 tys. Liczebność floty morskiej w 2012 r. zwiększyła się o 1,9%, nośność – o 3,9%, pojemność brutto – o 4,3%. Zmiany parametrów w zakresie nośności (DWT) oraz pojemność brutto GT były wynikiem przeklasyfikowań statków.

Na koniec 2012 r. pod polską banderą pływało 15 statków o łącznej nośności 28,3 tys. ton i pojemności brutto GT 21,4 tys. Podobnie jak w 2011 r. statki te stanowiły ponad 13% ogólnej liczby jednostek, 0,9% nośności i 1,0% pojemności brutto morskiej floty transportowej.

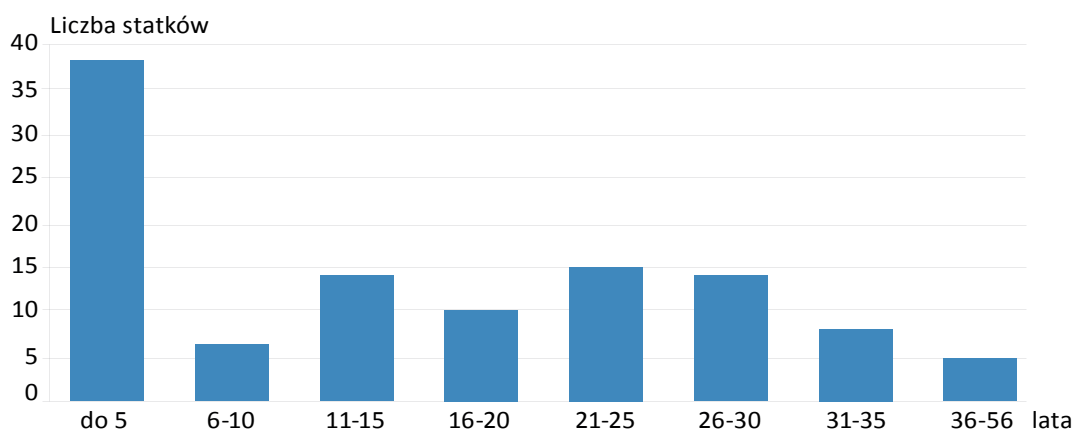
Wykres 2. Rozkład nośności (DWT) statków morskiej floty transportowej w 2012 r.  
Stan w dniu 31 XII



Średni wiek statku wyniósł 15,7 lat (dla statków pływających pod polską banderą – 32,7 lat, natomiast dla statków pływających pod banderą obcą – 13,0 lat).

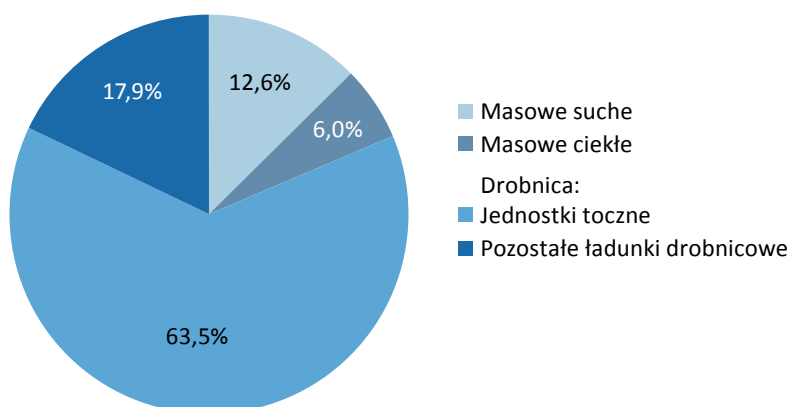
Polscy armatorzy i operatorzy według stanu na koniec grudnia 2012 r. nie eksploatowali statków od armatorów zagranicznych.

Wykres 3. Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej w 2012 r.  
Stan w dniu 31 XII



Morską flotą transportową w 2012 r. polscy przewoźnicy morscy przewieźli 7475,9 tys. ton ładunków (spadek o 3,4% w porównaniu do 2011 r.), wykonując pracę przewozową 21,9 mld tonokilometrów, tj. o 2,5% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim.

Wykres 4. Struktura przewozów ładunków morską flotą transportową według grup ładunkowych w 2012 r.



W żegludze regularnej przewieziono 6081,9 tys. ton ładunków (w tym 89,9% promami w zasięgu bałtyckim), tj. o 1,5% więcej niż w 2011 r.; natomiast w żegludze nieregularnej – 1394,0 tys. ton ładunków, tj. o 20,0% mniej.

W relacji pomiędzy portami obcymi i polskimi przewieziono 5958,0 tys. ton ładunków (o 3,1% więcej niż w 2011 r.), z tego wywóz z portów polskich do portów zagranicznych stanowił 53,5% (3185,9 tys. ton, tj. o 9,0% więcej), a przywóz – 46,5% (2772,0 tys. ton, tj. o 2,9% mniej). Pomędzy portami obcymi przewieziono 1395,5 tys. ton ładunków, tj. o 21,9% mniej w porównaniu z rokiem poprzednim, natomiast pomiędzy portami polskimi – 124,4 tys. ton, tj. o 28,6% mniej.

Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego dokonane przez polskich przewoźników morskich w 2012 r. stanowiły 11,1% przewozów ładunków ogółem żeglugą morską. Odnotowano spadek tych przewozów o 35,2% w porównaniu z rokiem poprzednim, gdzie udział ładunków polskiego handlu zagranicznego w przewozach ogółem wyniósł 16,6%.

W 2012 r. morską flotą transportową polscy armatorzy i operatorzy przewieźli w komunikacji krajowej i międzynarodowej 867,4 tys. osób (wzrost o 0,9% w stosunku do roku poprzedniego). Liczba kierowców samochodów ciężarowych, korzystających z przewozów promowych w 2012 r. zwiększyła się o 1,0% wobec roku poprzedniego i stanowiła 26,0% pasażerów morskiej floty transportowej ogółem. W komunikacji międzynarodowej przewieziono 865,9 tys. pasażerów (99,8% liczby pasażerów przewiezionych statkami morskiej floty transportowej), tj. o 1,0% więcej niż przed rokiem.

Praca przewozowa ogółem (łącznie z pracą zrealizowaną przy przewozach promowych kierowców samochodów ciężarowych) w 2012 r. wyniosła 203,0 mln pasażerokilometrów (więcej o 0,3% niż przed rokiem), z tego na rejsy międzynarodowe przypadło 202,9 mln pasażerokilometrów (wzrost o 0,3%).

W morskich rejsach pomiędzy portami polskimi przewieziono 1,5 tys. pasażerów (mniej o 27,8% niż w roku poprzednim), wykonując pracę przewozową 123,1 tys. pasażerokilometrów (o 3,9% większą). Przewozy promowe pasażerów (łącznie z kierowcami samochodów ciężarowych) wzrosły o 1,0%, natomiast przewozy pozostałymi statkami zmniejszyły się o 4,7%.

Morska przybrzeżna flota transportowa na koniec 2012 r. liczyła 28 statków pasażerskich (o jeden więcej niż w roku poprzednim), o łącznej nośności 1,2 tys. ton i pojemności brutto GT 5,4 tys. Wszystkie statki pasażerskie przybrzeżnej floty morskiej pływały pod banderą polską. Średni wiek statków przybrzeżnej floty morskiej wyniósł 37,9 lat.

Statkami pasażerskimi morskiej przybrzeżnej floty transportowej w 2012 r. przewieziono 508,9 tys. pasażerów (o 2,3% mniej niż w poprzednim roku), w tym 505,3 tys. pasażerów pomiędzy portami polskimi, co stanowiło 99,3% przewozów pasażerskich dla tej floty.

Przewozy pasażerskie statkami żeglugi przybrzeżnej w komunikacji międzynarodowej w 2012 r. wyniosły 3,6 tys. pasażerów (spadek o 11,7%), co stanowiło 0,7% liczby pasażerów przewiezionych statkami morskiej floty przybrzeżnej.

Wykonana praca przewozowa w rejsach przybrzeżnych ogółem w 2012 r. wyniosła 9412,7 tys. pasażerokilometrów i była mniejsza o 9,1% w porównaniu do 2011 r., w tym w przewozach pasażerskich pomiędzy polskimi portami morskimi wyniosła 8831,2 tys. pasażerokilometrów (93,8% pracy przewozowej ogółem) i zmniejszyła się o 9,0%.

Praca przewozowa wykonana w rejsach przybrzeżnych w komunikacji międzynarodowej wyniosła 581,5 tys. pasażerokilometrów, co stanowiło 6,2% pracy przewozowej ogółem i była mniejsza niż w roku poprzednim o 11,7%.

Stan załogi morskiej i przybrzeżnej floty transportowej na koniec 2012 r. liczył 2418 osób (więcej o 3,2% niż w roku poprzednim), z tego 2300 osób – w morskiej flocie transportowej (wzrost o 2,9%) oraz 118 osób – w morskiej flocie przybrzeżnej (wzrost 8,3%).

## 2. Przemysł stoczniowy

W Polsce w 2011 r. działało 4659 podmiotów zajmujących się produkcją i naprawą statków i łodzi oraz pozostałą działalnością stoczniową; najwięcej znajdowało się w województwie pomorskim – 3322, natomiast w województwie zachodniopomorskim – 1097. Liczba pracujących w tych podmiotach wynosiła ponad 29,6 tys. (w województwie pomorskim – 15,8 tys., natomiast w województwie zachodniopomorskim – 6,8 tys.).

W 2012 r. wyprodukowano 15 jednostek pływających, tj. o 7,1% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim. Pojemność brutto (GT) tych statków wyniosła 84,8 tys. i była wyższa o 18,0% w porównaniu z rokiem poprzednim.

Miernik produktywności stoczni – skompensowana pojemność rejestrowa brutto statków zbudowanych w 2012 r. wyniosła 133,7 tys. CGT i była większa o 42,4% od uzyskanej w 2011 r.

W 2012 r. inne statki nietowarowe stanowiły 60,0% całkowitej produkcji stoczniowej, a 26,4% – promy. Pod względem nośności wśród wyprodukowanych statków również dominowały inne statki nietowarowe (66,7%).

Portfel zamówień liczył tyle samo jednostek co w roku poprzednim, natomiast wzrost odnotowano w pojemności brutto (GT) – o 14,6%, oraz skompensowanej pojemności brutto CGT – o 13,4%. W całkowitej liczbie jednostek zamówionych w polskich stoczniach największy udział stanowiły inne statki nietowarowe (59,1%) oraz promy i statki rybackie (po 18,2%). Pod względem nośności wśród zamówionych statków dominowały inne statki nietowarowe (61,9%).

Wykres 5. Produkcja statków i portfel zamówień w 2012 r. <sup>a</sup>

<sup>a</sup> Statki o GT 100 i więcej.

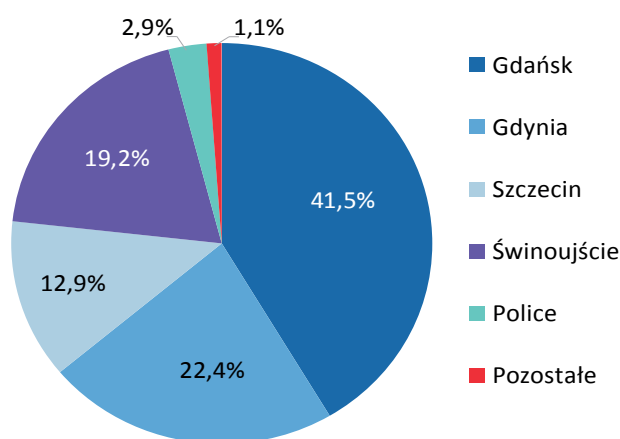
Źródło: materiały Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.

Liczba jednostek wyremontowanych w polskich stoczniach w 2012 r. wyniosła 617 sztuk, o łącznym tonażu 4873,8 tys. BRT, natomiast portfel zamówień na remonty wyniósł 202 jednostki o łącznym tonażu 975,2 tys. BRT.

### 3. Porty morskie

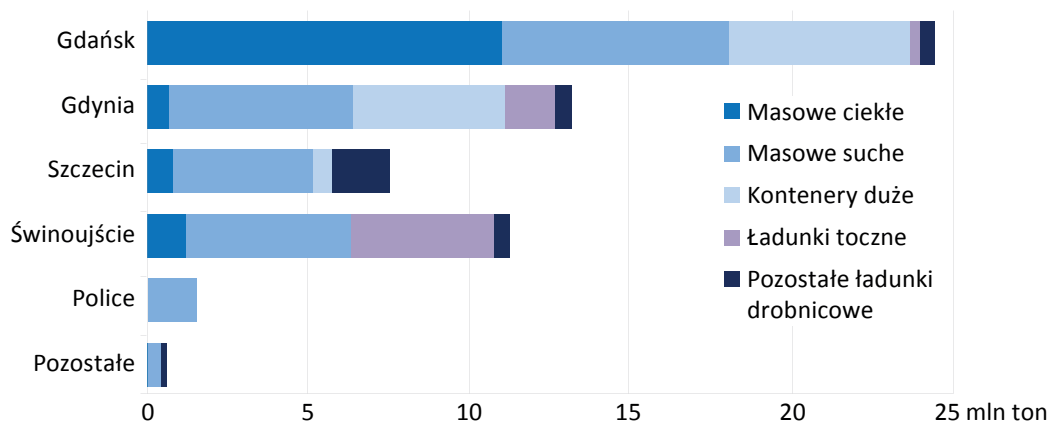
Obroty ładunkowe w portach morskich w 2012 r. wyniosły 58,8 mln ton, tj. o 1,9% więcej niż w 2011 r. Wzrost obrotów odnotowano w następujących portach: Ustka – 8-krotny, Darłowo – o 95,7%, Elbląg – o 49,9%, Kołobrzeg – o 18,1%, Świnoujście – o 5,6%, Gdańsk – o 3,7% oraz Gdynia – o 1,5%, natomiast spadek obrotów ładunkowych nastąpił we Władysławowie – o 76,4%, Policach – o 15,0% i Szczecinie – o 5,9%.

Wykres 6. Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich w 2012 r.



W strukturze obrotów ładunkowych w 2012 r. największy udział miały ładunki masowe suche – 41,1% (w tym węgiel i koks – 14,4%), ładunki masowe ciekłe – 23,7% (w tym ropa naftowa i produkty z ropy naftowej – 21,0%) oraz ładunki w kontenerach dużych – 18,3%. W 2012 r. w porównaniu z 2011 r. odnotowano wzrost obrotów następujących grup ładunkowych: kontenery duże – o 14,4% (o 23,9% TEU), pozostałe ładunki drobnicowe – o 8,8%, toczne samobieżne – o 1,9%, masowe suche – o 0,3%, natomiast spadek nastąpił w obrotach ładunków tocznych niesamobieżnych – o 6,1% i masowych ciekłych – o 4,5%.

Wykres 7. Struktura obrotów ładunkowych według grup ładunkowych w 2012 r.



Wśród towarów transportowanych statkami w relacji z polskimi portami morskimi w 2012 r. dominowały: węgiel kamienny i brunatny (13,6%), ropa naftowa (12,8%) oraz kamienie, piasek, żwir, glina, torf i inne produkty górnictwa i kopalnictwa (9,2%).

W 2012 r. krajowy obrót morski wyniósł 1,1 mln ton (o 2,8% mniej niż w roku poprzednim) i stanowił 1,9% obrotów ogółem. W międzynarodowym obrocie morskim przeładowano łącznie 57,7 mln ton ładunków (98,1% obrotów ogółem), tj. o 2,0% więcej niż w 2011 r. Szacuje się, że około 11% ładunków międzynarodowego obrotu morskiego było transportowanych promami w relacji z portami w Świnoujściu (70% ładunków transportowanych promami), Gdyni (odpowiednio – 23%) oraz Gdańsku (7%).

Międzynarodowy obrót morski był realizowany w 84,2% w ramach żeglugi bliskiego zasięgu, a 15,8% – przypadało na żeglugę dalekiego zasięgu. Obroty z krajami europejskimi stanowiły 80,8% międzynarodowych obrotów (w tym z krajami Unii Europejskiej – 57,2%), Azją – 6,6%, Afryką – 4,6%, Ameryką Północną – 4,3%, Ameryką Środkową i Południową – 3,6%. Największy udział w międzynarodowych obrotach polskich portów miały ładunki transportowane w relacji z następującymi krajami: Rosją – 15,5%, Szwecją – 14,2%, Niemcami – 11,4%, Holandią – 8,3%, Norwegią – 7,5%, Wielką Brytanią – 4,8%, Stanami Zjednoczonymi – 3,6%.

W 2012 r. udział ładunków przywożonych z zagranicy w obrotach międzynarodowych osiągnął poziom 58,5%, a udział ładunków wywożonych – 41,5%.

Najwięcej ładunków przywieziono z Rosji (23,1% ładunków przywiezionych z zagranicy), Szwecji (13,4%), Norwegii (11,0%) i Niemiec (7,6%), natomiast wywieziono – do Szwecji (odpowiednio 15,3%, w tym do Ystad – 5,7%), Niemiec (16,7%), Holandii (13,0%) i Wielkiej Brytanii (6,9%). Ładunki masowe ciekłe przywożono głównie z Rosji (69,6%) i Norwegii (9,8%), ładunki masowe suche – z Norwegii (19,0%), Rosji (10,6%), Stanów Zjednoczonych (10,4%), kontenery – z Niemiec (43,6%) oraz Chin (19,7%), ładunki toczne – ze Szwecji (89,8%) i Finlandii (8,7%), a pozostałe ładunki drobnicowe – z Rosji (26,8%) i Finlandii (20,5%). Najwięcej ładunków masowych ciekłych wywieziono do Holandii (39,8% ładunków masowych ciekłych wywiezionych za granicę), ładunków masowych suchych i kontenerów dużych – do Niemiec (odpowiednio 16,4% i 44,4%), ładunków tocznych – do Szwecji (95,6%), pozostałych ładunków drobnicowych – do Stanów Zjednoczonych (21,2%) oraz Wielkiej Brytanii (15,8%).

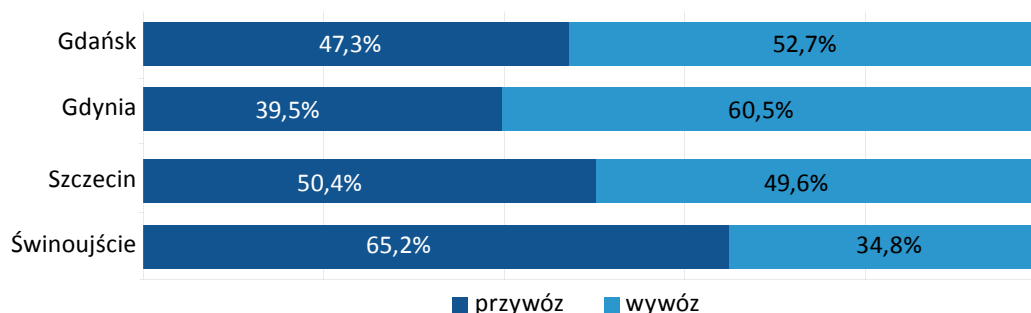
Obrót ładunków tranzytowych w 2012 r. wyniósł 6,8 mln ton i zwiększył się w porównaniu z rokiem poprzednim o 21,2%. Najwięcej ładunków tranzytowych przeładowano w portach: Gdańsk (50,4%), Świnoujście (31,5%) oraz Szczecin (17,8%). Wzrost obrotów ładunków tranzytowych odnotowano w porcie Gdańsk (o 74,4%), natomiast spadek – w Gdyni (o 48,5%), Świnoujściu (o 7,5%) oraz Szczecinie (o 6,0%). Przywóz ładunków tranzytowych wzrósł o 15,0% w porównaniu z 2011 r., a wywóz – o 29,2%.

Największą część ładunków tranzytowych stanowiły kontenery duże (46,2%) oraz ładunki masowe suche (17,5%, w tym węgiel i koks – 11,6%). Podobnie jak w 2011 r. ładunki masowe ciekłe miały niewielki wpływ na wielkość ładunków tranzytowych (0,3%). Największy wzrost przeładunku ładunków tranzytowych w 2012 r. w porównaniu z rokiem poprzednim dotyczył produktów rolniczych, w tym zboża (o 69,9%), kontenerów dużych (o 62,6%) oraz wyrobów z żelaza i stali (o 58,6%), natomiast spadek ładunków tranzytowych odnotowano m.in. w masowych ciekłych (o 8,8%, w tym ropy naftowej – o 49,2%) i masowych suchych (o 23,5%, w tym węgla i koksu – o 25,8%).

Tranzyt morsko-ładowy w 2012 r. stanowił 29,5% obrotu ładunków tranzytowych (wobec – 37,1% przed rokiem), tranzyt łądowo-morski – 23,2% (wobec 26,8%), tranzyt morski – 47,4% (wobec 36,1%).

W tranzycie morsko-ładowym i łądowo-morskim głównymi krajami tranzytującymi były: Czechy (35,6%), Słowacja (30,4%), Niemcy (11,6%), Węgry (5,6%) i Austria (3,5%).

Wykres 8. Struktura obrotu ładunków tranzytowych według portów morskich w 2012 r.



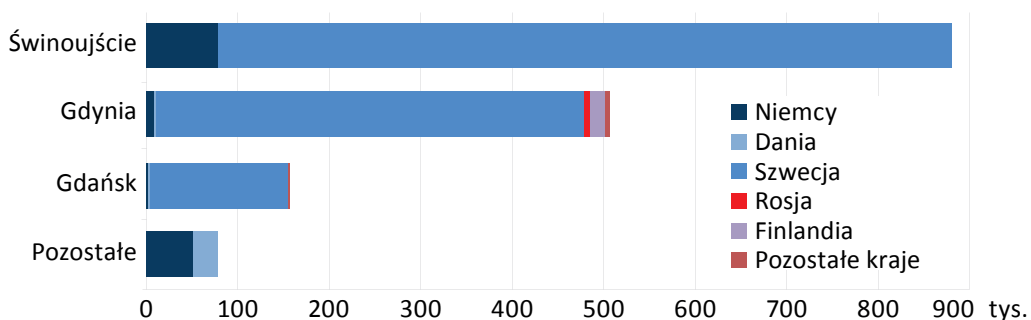
W 2012 r. w polskich portach rozpoczęło lub zakończyło podróż morską 2358,1 tys. pasażerów statków, tj. o 6,7% mniej niż w 2011 r. Statkami w ruchu krajowym pływało 745,6 tys. osób (31,6%), a w ruchu międzynarodowym – 1612,5 tys. pasażerów (68,4%).

W 2012 r. około 92% międzynarodowych przewozów pasażerskich dokonano promami w relacji z portami w Świnoujściu (54% promowych przewozów pasażerskich), Gdyni (odpowiednio 34%) oraz Gdańsku (12%).

Wszystkie międzynarodowe przewozy pasażerów zrealizowano w ramach żeglugi bliskiego zasięgu, w tym 87,8% w relacji z portami szwedzkimi (w tym 40,7% – Ystad, 29,2% – Karlskrona, 9,0% – Nynasham), 9,0% – niemieckimi, 1,7% – duńskimi oraz 1,1% – fińskimi.

Do polskich portów morskich przyplłynęły na wycieczkowcach w celach turystycznych 110,2 tys. osób (o 41,2% więcej niż rok wcześniej), które po zwiedzeniu atrakcji turystycznych w porcie lub okolicy, kontynuowały swoją zagraniczną podróż. Większość tych pasażerów odwiedziła Gdynię (83,6%), a także Gdańsk (7,2%) oraz Szczecin (6,4%).

Wykres 9. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich w 2012 r.



Do polskich portów w 2012 r. zawinęło 18429 statków (o 2,3% mniej niż rok wcześniej) o pojemności brutto 171,7 mln i nośności 111,1 mln ton. Zwiększyła się w porównaniu z 2011 r. średnia wielkość statków: pojemność brutto – o 3,6%, pojemność netto – o 4,9%, nośność statków – o 3,0%.

Większość statków stanowiły drobnicowce niespecjalistyczne (7183 statki o pojemności brutto 109,4 mln i nośności 33,8 mln ton), statki pasażerskie (5616 statków o pojemności brutto 2,0 mln i nośności 0,4 mln ton, w tym 199 wycieczkowców o pojemności brutto 4,5 mln i nośności 0,7 mln ton), statki do przewozu ładunków masowych ciekłych (1495 statków o pojemności brutto 13,2 mln i nośności 21,5 mln ton), statki do transportu ładunków masowych suchych (1847 statków o pojemności brutto 16,1 mln i nośności 26,2 mln ton). Najwięcej statków przyplływających do polskich portów to statki, których przewoźnik pochodził z Polski (7793 statki o pojemności brutto 64,4 mln i nośności 18,0 mln ton), Niemiec (2908 statków o pojemności brutto 10,3 mln i nośności 10,5 mln ton), Szwecji (1319 statków o pojemności brutto 29,0 mln i nośności 6,5 mln ton) oraz Danii (1125 statków o pojemności brutto 16,8 mln i nośności 19,0 mln ton).

W 2012 r. w ruchu międzynarodowym pływało 73,8% statków, które zawinęły do polskich portów, a ich pojemność brutto stanowiła 97,2% statków wchodzących do polskich portów, pojemność netto i nośność – odpowiednio 97,2% oraz 95,5%.

#### 4. Rybołówstwo morskie

W 2012 r. polska flota rybacka liczyła 790 jednostek (o 1,0% więcej niż w 2011 r.), o łącznej pojemności brutto GT wynoszącej podobnie jak przed rokiem 33,4 tys. oraz o mocy 81,9 tys. kW (o 1,2% mniejszej). Podobnie jak w 2011 r. w polskiej flocie rybackiej eksploatowano 3 trawlerzy dalekomorskie o łącznej pojemności brutto GT 15,2 tys. Portem macierzystym dla wszystkich trawlerów dalekomorskich jest Gdynia. Polską flotę rybacką tworzyło ponadto 140 kutrów (o 2,1% mniej niż w 2011 r.), o pojemności brutto GT 11,6 tys. (jak przed rokiem) i mocy 36,2 tys. kW (o 2,2% mniejszej). Obecność floty kutrowej jest charakterystyczna dla morskich portów rybackich województw pomorskiego i zachodniopomorskiego.

Liczebność floty łodziowej na koniec 2012 r. wynosiła 655 jednostek (o 1,7% więcej niż w 2011 r.), o łącznej pojemności brutto GT wynoszącej podobnie jak przed rokiem 4,3 i mocy 30,5 kW (o 17,6% mniejszej). Łodzie rybackie stacjonują we wszystkich województwach nadmorskich: pomorskim, zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim.

Połowry ryb i innych organizmów morskich w 2012 r. wyniosły 179,7 tys. ton i były mniejsze o 0,1% niż w 2011 r. Na Morzu Bałtyckim złowiono 120,6 tys. ton ryb, tj. o 8,8% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim. Połowry dalekomorskie, które osiągnęły poziom 59,1 tys. ton w 2012 r., zmalały w skali roku o 14,5%. Wzrost w badanym okresie dotyczył połowów dokonanych na Atlantyku Północno-Wschodnim (o 15,9%), przy czym w 2012 r. połowry te stanowiły 9,0% połowów polskiej floty dalekomorskiej. Połowry na Atlantyku spadły o 51,5%, zaś udział tych połowów w polskich połowach dalekomorskich wyniósł 49,3%.

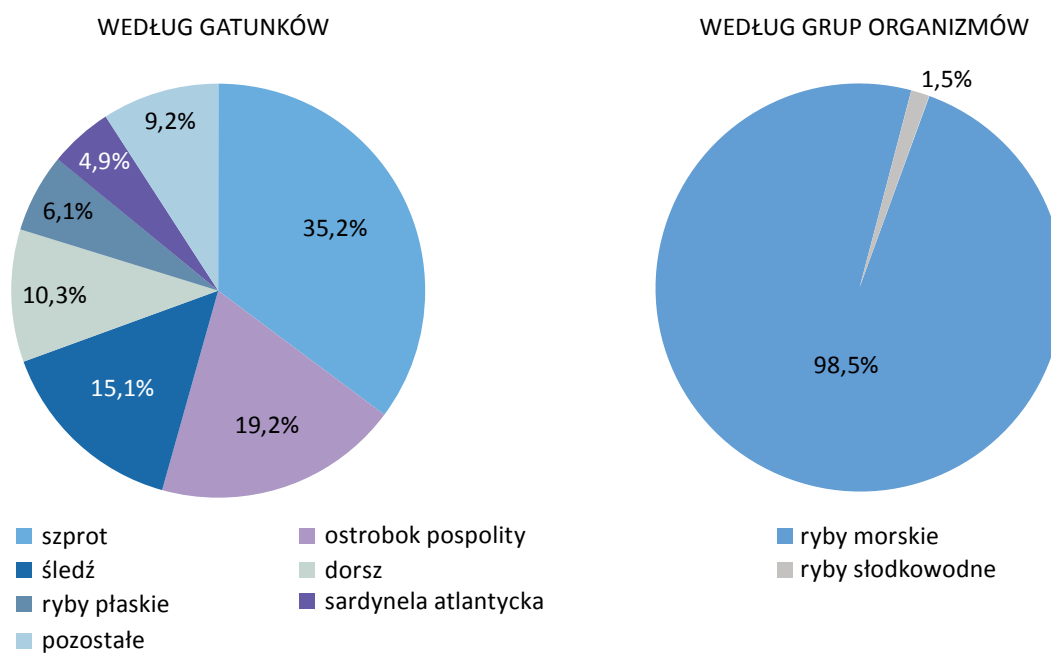
W strukturze gatunkowej połowów, podobnie jak w roku poprzednim, dominowały szproty, poławiane wyłącznie na Morzu Bałtyckim. W 2012 r. złowiono 63,1 tys. ton tej ryby, co stanowiło 35,1% wielkości polskich połowów ogółem. Połowry szprota wzrosły w porównaniu do uzyskanych w roku poprzednim o 11,7%. Drugim co do znaczenia gatunkiem w strukturze połowów był ostrobok pozyskiwany z łowisk Atlantyku Środkowo-Wschodniego i Południowo-Wschodniego; w 2012 r. złowiono 34,5 tys. ton tej ryby. Połowry ostroboka stanowiły 34,5% polskich połowów ogółem i wzrosły w porównaniu z rokiem poprzednim o 67,6%. Trzecim co do znaczenia gatunkiem poławianym przez polską flotę rybacką był śledź pochodzący z łowisk bałtyckich. W 2012 r. złowiono 27,1 ton śledzi (15,1% polskich połowów ogółem) i spadły o 9,3% w porównaniu do poziomu z 2011 r.

Połowry ryb płaskich w 2012 r. wyniosły 11,0 tys. ton, tj. o 10,0% więcej w stosunku do roku poprzedniego, a ich udział w polskich połowach ogółem zwiększył się o 0,5 p. proc. Znaczną część połowów ryb płaskich (92,7%) pozyskano z łowisk bałtyckich.

W skład ryb poławianych na Bałtyku i zalewach wchodzi również gatunki typowe dla wód słodkich i słonawych, których połowry w 2012 r. wyniosły 2,6 tys. ton. Połowry te stanowiły 1,5% połowów ogółem i były o 13,0% wyższe od wielkości odnotowanych w poprzednim roku. Nadal dominującym gatunkiem w tej grupie były okonie – 1,0 tys. ton (co stanowiło 38,0% połowów zalewowych).



Wykres 10. Struktura połowów ryb i innych organizmów morskich w 2012 r.



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

## UWAGI METODYCZNE

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

**Pojemność brutto (GT)**<sup>1</sup> – jest to miara całkowitej pojemności zamkniętych pomieszczeń statku wewnątrz kadłuba i nadbudówek.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>1</sup> Zgodnie z Międzynarodową Konwencją o Pomierzaniu Pojemności statków z 1969 r.

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

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

Kryterium klasyfikacji ładunków tocznych do poszczególnych grup ładunkowych jest „najbardziej zewnętrzna” jednostka ładunkowa; np. kontener wjeżdżający na statek na wagonie kolejowym jest wykazywany jako wagon, a nie jako kontener.

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

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

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

# TABLICE

Tabl. 1. MORSKA FLOTA TRANSPORTOWA <sup>a</sup> W 2012 R.  
Stan w dniu 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE		Ogółem	Statki do przewozu ładunków stałych	Zbiornikowce	Promy	Statki pasażerskie	Średni wiek statku w latach
a – liczba statków	b – nośność (DWT) w tys. ton						
<b>OGÓŁEM</b>		<b>110</b>	<b>93</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>15,7</b>
	<b>b</b>	<b>3044,8</b>	<b>2965,5</b>	<b>41,7</b>	<b>37,4</b>	<b>0,2</b>	<b>x</b>
	<b>c</b>	<b>2126,8</b>	<b>1933,0</b>	<b>31,1</b>	<b>162,0</b>	<b>0,6</b>	<b>x</b>
Statki pływające pod banderą polską	a	15	7	5	–	3	32,7
	b	28,3	17,6	10,5	–	0,2	x
	c	21,4	13,0	7,8	–	0,6	x
Statki pływające pod banderą obcą	a	95	86	2	7	–	13,0
	b	3016,5	2947,9	31,2	37,4	–	x
	c	2105,4	1920,0	23,4	162,0	–	x

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

Tabl. 2. MORSKA FLOTA TRANSPORTOWA <sup>a</sup> WEDŁUG BANDER W 2012 R.  
Stan w dniu 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	Ogółem	Kraj bandery						
		Bahamy	Cypr	Korea Północna	Liberia	Malta	Polska	Vanuatu
<b>Liczba statków</b>	<b>110</b>	<b>39</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>6</b>
Nośność (DWT) w tys. ton	3044,8	1314,6	530,7	19,2	403,1	308,0	28,3	441,0
Pojemność brutto (GT) w tys.	2126,8	958,1	358,3	12,0	280,3	249,3	21,4	247,4

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

Tabl. 3. PRZEWOZY ŁADUNKÓW MORSKĄ FLOTĄ TRANSPORTOWĄ WEDŁUG RODZAJÓW ŻEGLUGI I ZASIĘGÓW PŁYWANIA W 2012 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Przewozy w tys. ton	Praca przewozowa w mln tonokilometrów	Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w kilometrach
<b>OGÓŁEM</b>	<b>7475,9</b>	<b>21867,3</b>	<b>2925,0</b>
Żegluga regularna	6081,9	15547,4	2556,3
bliskiego zasięgu	5468,7	1117,4	204,3
zasięg: europejski	–	–	–
bałtycki (promy)	5468,7	1117,4	204,3
zasięgu oceanicznego	613,2	14430,0	23533,7
Żegluga nieregularna	1394,0	6319,9	4533,6
bliskiego zasięgu	1289,7	5181,3	4017,5
zasięg: europejski	1140,8	3563,6	3123,9
bałtycki (promy)	148,9	1617,7	10861,2
zasięgu oceanicznego	104,3	1138,6	10915,1

Tabl. 4. PRZEWOZY PASAŻERÓW STATKAMI PASAŻERSKIMI MORSKIEJ PRZYBRZEŻNEJ FLOTY TRANSPORTOWEJ W 2012 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Liczba przewiezionych pasażerów	Praca przewozowa w pasażerokilometrach	Średnia odległość przewozu 1 pasażera w kilometrach
	w tysiącach		
<b>OGÓŁEM</b>	<b>508,9</b>	<b>9412,7</b>	<b>18,5</b>
W komunikacji międzynarodowej	3,6	581,5	163,0
Pomiędzy portami polskimi	505,3	8831,2	17,5

Tabl. 5. PRODUKCJA I SZACUNKOWY PORTFEL ZAMÓWIEŃ W POLSKICH STOCZNIACH<sup>1</sup> W 2012 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE a – produkcja b – szacunkowy portfel zamówień (stan w dniu 31 XII)		Liczba statków	Pojemność brutto (GT)	Skompensowana pojemność brutto (CGT)
	<b>b</b>	<b>22</b>	<b>89318</b>	<b>166547</b>
Drobnicowce/Statki wielozadaniowe	a	1	2768	4309
	b	–	–	–
Gazowce LPG	a	–	–	–
	b	1	7512	1036
Promy	a	4	22780	37108
	b	4	20406	34154
Statki rybackie	a	1	2700	6554
	b	4	6100	16312
Statki nietowarowe	a	9	56600	85682
	b	13	55300	106045

1 Statki o GT 100 i więcej.

Źródło: materiały Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.

Tabl. 6. OBROTY ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG GRUP ŁADUNKÓW I PORTÓW W 2012 R.

PORTY	Ogółem	Masowe ciekłe (niezjednostkowane)	Masowe suche (niezjednostkowane)	Kontenery	Toczne samobieżne	Toczne niesamobieżne	Pozostałe ładunki drobnicowe
<b>OGÓŁEM</b>	<b>58825,2</b>	<b>13968,2</b>	<b>24194,0</b>	<b>10781,4</b>	<b>5238,1</b>	<b>995,4</b>	<b>3648,1</b>
Gdańsk	24379,4	11016,2	6973,3	5600,4	263,4	31,1	495,0
Gdynia	13186,9	708,0	5638,9	4757,0	1079,8	455,8	547,4
Szczecin	7590,1	885,2	4373,8	424,0	0,5	–	1906,7
Świnoujście	11279,9	1287,1	5114,5	0,1	3894,5	508,4	475,3
Police	1718,3	43,0	1627,7	–	–	–	47,7
Darłowo	157,2	–	151,8	–	–	–	5,4
Elbląg	167,8	–	47,8	–	–	–	120,0
Hel	10,1	–	10,1	–	–	–	–
Kołobrzeg	312,0	26,6	236,2	–	–	–	49,1
Trzebież	8,9	–	8,9	–	–	–	–
Ustka	12,4	–	10,8	–	–	–	1,6
Władysławowo	2,2	2,2	–	–	–	–	–

Tabl. 7. OBROTY ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG RELACJI, WYBRANYCH PORTÓW I GRUP ŁADUNKOWYCH W 2012 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Ogółem	Międzynarodowy obrót morski		
		razem	przywóz (wyładunek)	wywóz (załadunek)
	w tysiącach ton			
<b>OGÓŁEM</b>	<b>58825,2</b>	<b>57727,6</b>	<b>33745,3</b>	<b>23982,2</b>
w tym:				
Gdańsk	24379,4	23757,4	13758,5	9998,9
Gdynia	13186,9	12961,0	6953,2	6007,8
Szczecin	7590,1	7483,7	4444,3	3039,4
Świnoujście	11279,9	11159,4	6832,9	4326,5
Police	1718,3	1710,1	1333,3	376,8
Masowe ciekłe	13968,2	13563,1	7745,0	5818,1
w tym ropa naftowa i produkty	12303,7	11900,3	7109,7	4790,6
Masowe suche	24194,0	23520,2	15240,5	8279,7
w tym:				
rudy i złom	1038,9	1038,8	794,0	244,8
węgiel i koks	8476,4	8178,5	4098,1	4080,4
Kontenery duże	10781,4	10772,6	5392,1	5380,5
ładunki toczne	6233,5	6233,5	3401,5	2832,0
ładunki toczne samobieżne	5238,1	5238,1	2823,7	2414,4
ładunki toczne niesamobieżne	995,4	995,4	577,8	417,6
Pozostałe ładunki drobnicowe	3648,1	3638,3	1966,3	1672,0

Tabl. 8. OBROTY ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG RELACJI, KATEGORII I GRUP TOWAROWYCH ORAZ PORTÓW W 2012 R.

KATEGORIE I GRUPY TOWAROWE	Ogółem	Wyładunek	Załadunek	W tym porty				
				Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
	w tysiącach ton							
<b>OGÓŁEM</b>	<b>58825,2</b>	<b>34543,7</b>	<b>24281,5</b>	<b>24379,4</b>	<b>13186,9</b>	<b>7590,1</b>	<b>11279,9</b>	<b>1718,3</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa	3525,0	1679,9	1845,1	962,6	1271,8	1054,3	164,0	3,1
w tym zboża	2494,6	956,5	1538,1	832,9	1016,8	614,0	13,4	3,1
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny	15754,4	11183,2	4571,1	9495,1	2125,2	988,6	3101,1	4,1
w tym węgiel kamienny	7982,6	4251,5	3731,1	1847,6	2074,7	929,6	3088,5	4,1
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i torf	8269,9	8021,7	248,2	2801,1	822,7	1455,1	1624,4	1247,5
w tym:								
minerały chemiczne i do produkcji nawozów (naturalne)	1993,8	1879,3	114,5	375,9	51,3	460,3	14,3	1073,7
kamienie, piasek, żwir, gliny	5386,2	5277,5	108,8	2322,8	769,9	563,8	1313,5	115,5
Produkty spożywcze, napoje i tytoń	1731,9	1288,4	443,5	334,1	654,9	407,9	327,2	–
Wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty skórzane	4,4	4,3	0,1	–	0,1	4,3	0,0	–

Tabl. 8. OBROT Y ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH WEDŁUG RELACJI, KATEGORII I GRUP TOWAROWYCH ORAZ PORTÓW W 2012 R. (cd.)

KATEGORIE I GRUPY TOWAROWE	Ogółem	Wyładunek	Załadunek	W tym porty				
				Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
				w tysiącach ton				
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włókniasta, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji	950,9	776,0	174,9	2,9	348,3	459,3	137,6	–
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej	5563,6	838,4	4725,2	3201,2	525,4	463,4	1298,9	13,6
w tym ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej	4676,8	651,7	4025,1	2976,6	186,9	214,7	1270,1	1,8
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych. Paliwo jądrowe	3232,0	887,2	2344,8	894,6	902,6	968,1	0,6	447,3
Inne niemetaliczne wyroby mineralne	434,2	172,6	261,7	77,9	77,2	113,3	19,4	–
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia	2139,9	900,3	1239,7	521,2	207,9	1215,2	189,8	2,3
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary	8,5	2,0	6,5	3,2	4,3	0,5	0,5	–
Sprzęt transportowy	548,6	297,6	251,0	46,1	34,6	2,4	463,5	0,4
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane	8,1	4,5	3,6	–	–	2,1	6,1	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady	248,8	57,2	191,6	171,7	52,0	20,5	4,6	–
Listy, paczki	0,2	0,1	0,1	–	0,2	–	–	–
Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów	7164,7	3464,5	3700,2	5439,6	1724,9	0,1	0,2	–
Towary przewożone w ramach przeprowadzek mieszkaniowych i biurowych; bagaż i artykuły przewożone przez podróżnych; pojazdy silnikowe przewożone do naprawy; inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane	1,0	1,0	–	–	1,0	–	–	–
Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem	4890,0	2592,7	2297,3	253,9	651,8	43,0	3941,4	–
Towary, których nie można zidentyfikować	2350,7	1179,7	1171,0	159,3	1979,5	211,8	0,0	–
Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane	22,0	16,6	5,4	15,0	0,7	5,7	0,6	–
Nieznane	1976,6	1176,0	800,6	–	1801,9	174,6	0,0	–
<b>W TYM MIĘDZYNARODOWY OBRÓT MORSKI</b>								
<b>OGÓŁEM</b>	<b>57727,6</b>	<b>33745,3</b>	<b>23982,2</b>	<b>23757,4</b>	<b>12961,0</b>	<b>7483,7</b>	<b>11159,4</b>	<b>1710,1</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa;	3503,4	1669,8	1833,6	951,8	1271,8	1044,3	163,2	3,1
w tym zboża	2479,5	946,5	1532,9	827,7	1016,8	604,0	13,4	3,1
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny	15274,2	10842,7	4431,5	9242,9	1950,1	988,6	3050,4	4,1
w tym węgiel kamienny i brunatny	7684,7	4092,3	3592,4	1775,5	1899,6	929,6	3037,8	4,1
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i torf	7971,6	7734,0	237,7	2504,2	822,7	1455,1	1624,4	1246,2

Tabl. 8. OBROTÓW ŁADUNKOWYCH W PORTACH MORSKICH WEDŁUG RELACJI, KATEGORII I GRUP TOWAROWYCH ORAZ PORTÓW W 2012 R. (dok.)

KATEGORIE I GRUPY TOWAROWE	Ogółem	Wyładunek	Załadunek	W tym porty				
				Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
				w tysiącach ton				
w tym:								
minerały chemiczne i do produkcji nawozów (naturalne)	1974,9	1870,9	104,0	358,4	51,3	460,3	14,3	1072,4
kamień, piasek, żwir, gliny	5106,9	4998,1	108,8	2043,5	769,9	563,8	1313,5	115,5
Produkty spożywcze, napoje i tytoń	1705,3	1261,8	443,5	334,1	654,9	381,3	327,2	–
Wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty skórzane	4,4	4,3	0,1	–	0,1	4,3	0,0	–
Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji	950,9	776,0	174,9	2,9	348,3	459,3	137,6	–
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej	5340,6	732,0	4608,6	3140,6	510,3	395,9	1231,8	11,6
w tym ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej	4464,1	551,3	3912,9	2917,6	171,8	151,4	1207,4	0,0
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych. Paliwo jądrowe	3201,7	862,6	2339,1	894,6	876,8	968,1	0,6	442,9
Inne niemetaliczne wyroby mineralne	434,2	172,6	261,7	77,9	77,2	113,3	19,4	–
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia	2132,5	897,7	1234,8	519,5	207,0	1212,9	187,9	1,8
Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane, urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary	8,5	2,0	6,5	3,2	4,3	0,5	0,5	–
Sprzęt transportowy	547,0	297,6	249,4	46,1	34,6	2,4	463,5	0,4
Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane	8,1	4,5	3,6	–	–	2,1	6,1	–
Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady	248,8	57,2	191,6	171,7	52,0	20,5	4,6	–
Listy, paczki	0,2	0,1	0,1	–	0,2	–	–	–
Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów	7164,7	3464,5	3700,2	5439,6	1724,9	0,1	0,2	–
Towary przewożone w ramach przewozów mieszkaniowych i biurowych; bagaż i artykuły przewożone przez podróżnych; pojazdy silnikowe przewożone do naprawy; inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane	1,0	1,0	–	–	1,0	–	–	–
Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem	4881,2	2592,7	2288,4	253,9	642,9	43,0	3941,4	–
Towary, których nie można zidentyfikować	2350,7	1179,7	1171,0	159,3	1979,5	211,8	0,0	–
Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane	22,0	16,6	5,4	15,0	0,7	5,7	0,6	–
Nieznane	1976,6	1176,0	800,6	–	1801,9	174,6	0,0	–



Tabl. 9. KONTENERY W MIĘDZYNARODOWYM OBROTCIE MORSKIM W 2012 R.

PORTY	a – szt. b – TEU	Ogółem		Wyładunek (przywóz)		Załadunek (wywóz)	
		z ładunkami	puste	z ładunkami	puste	z ładunkami	puste
<b>OGÓŁEM</b>	<b>a</b>	<b>727821</b>	<b>247151</b>	<b>375005</b>	<b>109544</b>	<b>352816</b>	<b>137607</b>
	<b>b</b>	<b>1205518</b>	<b>441612</b>	<b>606369</b>	<b>211040</b>	<b>599150</b>	<b>230572</b>
Gdańsk	a	397129	147811	208250	63042	188879	84769
	b	658261	275132	344690	119609	313571	155523
Gdynia	a	306983	90947	151757	45456	155226	45491
	b	505399	152150	235277	89350	270121	62801
Szczecin	a	23697	8281	14991	1046	8706	7235
	b	41840	14168	26387	2082	15453	12086
Świnoujście	a	12	112	7	–	5	112
	b	19	162	14	–	5	162

Tabl. 10. OBRÓT ŁADUNKÓW TRANZYTOWYCH WEDŁUG RELACJI, PORTÓW I GRUP ŁADUNKOWYCH W 2012 R.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Tranzyt ogółem			Tranzyt morsko-ładowy i łądowo-morski			Tranzyt morski		
	razem	wyładunek (przywóz)	załadunek (wywóz)	razem	morsko-ładowy przywóz	łądowo-morski wywóz	razem	wyładunek (przywóz)	załadunek (wywóz)
	w tysiącach ton								
<b>OGÓŁEM</b>	<b>6797,6</b>	<b>3635,1</b>	<b>3162,5</b>	<b>3577,6</b>	<b>2003,4</b>	<b>1574,1</b>	<b>3220,0</b>	<b>1631,7</b>	<b>1588,3</b>
Gdańsk	3424,7	1620,7	1804,0	260,4	30,9	229,6	3164,3	1589,9	1574,4
Gdynia	24,1	9,5	14,6	17,2	5,8	11,4	6,9	3,7	3,1
Szczecin	1209,2	609,4	599,9	1168,4	575,3	593,1	40,9	34,1	6,8
Świnoujście	2139,6	1395,5	744,1	2131,5	1391,5	740,0	8,0	4,0	4,0
Masowe ciekłe	18,6	1,7	16,9	18,6	1,7	16,9	–	–	–
ciekłe ładunki masowe	16,4	0,4	16,0	16,4	0,4	16,0	–	–	–
Masowe suche	1187,6	1013,8	173,7	1171,2	1005,7	165,6	16,4	8,2	8,2
w tym:									
rudy i złom	295,1	295,1	–	295,1	295,1	–	–	–	–
węgiel i koks	786,1	649,1	137,1	775,7	643,8	131,8	10,4	5,2	5,2
Kontenery duże	3143,5	1582,2	1561,3	5,3	5,1	0,2	3138,2	1577,1	1561,0
ładunki toczne	1341,5	655,6	685,9	1340,6	655,2	685,4	0,9	0,4	0,4
ładunki toczne samobieżne	1128,1	478,0	650,1	1127,2	477,5	649,7	0,9	0,4	0,4
ładunki toczne niesamobieżne	213,4	177,7	35,7	213,4	177,7	35,7	–	–	–
Pozostałe ładunki drobnicowe	1106,4	381,7	724,7	1041,8	335,8	706,1	64,6	45,9	18,7
w tym wyroby z żelaza i stali	931,1	215,8	715,2	901,1	200,8	700,3	30,0	15,0	15,0

Tabl. 11. STATKI TRANSPORTOWE WCHODZĄCE DO PORTÓW MORSKICH W 2012 R.

KRAJ BANDERY		Ogółem	W tym porty				
a – liczba statków b – pojemność netto (NT) w tys.	Gdańsk		Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police	
<b>OGÓŁEM</b>	<b>a</b>	<b>18429</b>	<b>3130</b>	<b>3583</b>	<b>2827</b>	<b>5118</b>	<b>276</b>
	<b>b</b>	<b>73720,0</b>	<b>17837,1</b>	<b>26920,4</b>	<b>4670,6</b>	<b>22867,3</b>	<b>753,5</b>
W TYM RUCH MIĘDZYNARODOWY							
<b>RAZEM</b>	<b>a</b>	<b>13602</b>	<b>2428</b>	<b>2889</b>	<b>2417</b>	<b>4686</b>	<b>243</b>
	<b>b</b>	<b>71655,5</b>	<b>17148,3</b>	<b>26400,2</b>	<b>4381,1</b>	<b>22604,8</b>	<b>729,8</b>
Polska	a	866	73	65	79	341	4
	b	1655,8	29,1	28,4	33,9	1435,8	1,8
Obce	a	12736	2355	2824	2338	4345	239
	b	69999,6	17119,3	26371,8	4347,2	21169,0	728,1
w tym:							
Antigua i Barbuda	a	1381	309	414	488	111	10
	b	3485,3	1021,6	1171,7	976,3	260,7	10,2
Bahamy	a	2565	376	377	79	1713	12
	b	25080,0	3535,4	5965,3	148,0	15351,8	73,1
Barbados	a	93	9	30	40	6	7
	b	162,5	16,4	66,1	56,8	9,6	12,8
Cypr	a	1130	82	204	147	694	2
	b	4434,5	322,6	668,7	391,4	3048,0	3,0
Dania	a	350	128	41	51	127	1
	b	2656,6	2204,0	134,5	84,5	232,2	0,2
Finlandia	a	331	53	237	27	1	1
	b	2995,4	268,1	2687,4	32,9	0,4	0,8
Gibraltar	a	420	150	77	108	59	17
	b	1307,4	792,5	164,0	198,6	108,2	35,4
Holandia	a	1032	223	274	409	97	14
	b	2612,8	467,8	1182,6	724,2	208,5	17,3
Liberia	a	260	115	87	34	15	9
	b	2713,6	1481,7	742,8	136,9	258,5	93,7
Malta	a	581	182	94	154	121	17
	b	2410,0	990,0	556,9	371,2	324,8	151,2
Niemcy	a	1737	40	85	98	1161	–
	b	980,7	103,8	581,1	88,1	134,7	–
Norwegia	a	327	98	44	89	77	2
	b	1047,1	595,1	111,1	109,4	216,1	2,1
Panama	a	156	42	51	37	19	2
	b	2100,1	490,8	974,2	209,8	410,4	12,0
Rosja	a	260	32	15	48	1	115
	b	327,9	101,4	15,9	74,2	2,2	114,6
Singapur	a	107	39	52	12	1	3
	b	918,7	328,5	504,4	31,4	27,0	27,5
St. Vincent i Grenadyny	a	221	54	51	92	8	3
	b	189,3	47,8	59,5	65,6	8,0	1,5

Tabl. 11. STATKI TRANSPORTOWE WCHODZĄCE DO PORTÓW MORSKICH W 2012 R. (dok.)

KRAJ BANDERY		Ogółem	W tym porty				
a – liczba statków b – pojemność netto (NT) w tys.	Gdańsk		Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police	
Szwecja	a	513	41	385	36	39	–
	b	7861,5	304,2	7428,0	60,8	62,8	–
Wielka Brytania	a	286	136	103	40	5	1
	b	1704,0	1057,3	520,7	115,8	7,5	1,6
Wyspy Marshalla	a	98	47	31	9	7	4
	b	1715,3	1098,1	391,7	52,9	133,1	39,6

Tabl. 12. RUCH PASAŻERÓW W WYBRANYCH PORTACH MORSKICH WEDŁUG KRAJU ROZPOCZĘCIA LUB ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY W 2012 R.

KRAJ ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY	Ogółem	Przyjazdy	Wyjazdy
<b>OGÓŁEM</b>	<b>2358140</b>	<b>1175536</b>	<b>1182604</b>
Ruch krajowy	745602	372834	372768
Ruch międzynarodowy	1612538	802702	809836
Afryka	21	12	9
Ameryka	191	191	–
w tym:			
Argentyna	88	88	–
Jamajka	25	25	–
Stany Zjednoczone	33	33	–
Azja	46	46	–
w tym Turcja	23	23	–
Europa	1612268	802453	809815
kraje Unii Europejskiej	1604922	798717	806205
w tym:			
Dania	26681	13311	13370
Finlandia	17944	9503	8441
Francja	29	–	29
Hiszpania	46	36	10
Holandia	125	75	50
Irlandia	62	1	61
Niemcy	144587	77670	66917
Szwecja	1415079	697867	717212
Wielka Brytania	296	191	105
pozostałe kraje europejskie	7346	3736	3610
w tym:			
Norwegia	150	142	8
Rosja	7192	3593	3599

Tabl. 12. RUCH PASAŻERÓW W WYBRANYCH PORTACH MORSKICH WEDŁUG KRAJU ROZPOCZĘCIA LUB ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY W 2012 R. (cd.)

KRAJ ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY	Ogółem	Przyjazdy	Wyjazdy
<b>GDAŃSK</b>			
<b>RAZEM</b>	<b>258280</b>	<b>125613</b>	<b>132667</b>
Ruch krajowy	111559	52300	59259
Ruch międzynarodowy	146721	73313	73408
Afryka	11	10	1
Ameryka	109	109	–
w tym:			
Argentyna	62	62	–
Jamajka	25	25	–
Azja	45	45	–
w tym Turcja	23	23	–
Europa	146556	73149	73407
kraje Unii Europejskiej	146378	73003	73375
w tym:			
Dania	117	34	83
Finlandia	21	13	8
Hiszpania	35	31	4
Holandia	37	18	19
Irlandia	27	–	27
Niemcy	113	51	62
Szwecja	145714	72608	73106
Wielka Brytania	242	190	52
pozostałe kraje europejskie	178	146	32
Norwegia	128	128	–
Rosja	49	18	31
<b>GDYNIA</b>			
<b>RAZEM</b>	<b>640773</b>	<b>319114</b>	<b>321659</b>
Ruch krajowy	135744	63590	72154
Ruch międzynarodowy	505029	255524	249505
Afryka	4	–	4
Ameryka	82	82	–
w tym:			
Argentyna	26	26	–
Stany Zjednoczone	33	33	–
Europa	504932	255442	249490
kraje Unii Europejskiej	497780	251864	245916
w tym:			
Dania	54	12	42
Finlandia	17919	9488	8431
Francja	21	–	21
Holandia	83	56	27
Irlandia	34	–	34
Niemcy	8653	4759	3894

Tabl. 12. RUCH PASAŻERÓW W WYBRANYCH PORTACH MORSKICH WEDŁUG KRAJU ROZPOCZĘCIA LUB ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY W 2012 R. (cd.)

KRAJ ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY	Ogółem	Przyjazdy	Wyjazdy
<b>GDYNIA (dok.)</b>			
Szwecja	470953	237546	233407
Wielka Brytania	52	–	52
pozostałe kraje europejskie	7152	3578	3574
w tym Rosja	7137	3569	3568
<b>SZCZECIN</b>			
<b>Razem</b>	<b>20590</b>	<b>10537</b>	<b>10053</b>
Ruch krajowy	19582	9561	10021
Ruch międzynarodowy	1008	976	32
Afryka	4	–	4
Azja	1	1	–
Europa	1002	975	27
kraje Unii Europejskiej	991	968	23
w tym Niemcy	963	950	13
<b>ŚWINOUJŚCIE</b>			
<b>Razem</b>	<b>900841</b>	<b>444116</b>	<b>456725</b>
Ruch krajowy	20200	10070	10130
Ruch międzynarodowy	880641	434046	446595
Europa	880641	434046	446595
kraje Unii Europejskiej	880636	434041	446595
w tym:			
Niemcy	82221	46327	35894
Szwecja	798409	387710	410699
pozostałe kraje europejskie	5	5	–
<b>POLICE</b>			
<b>Razem</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>9</b>
Ruch krajowy	2	–	2
Ruch międzynarodowy	9	2	7
<b>FROMBORK</b>			
<b>Razem / Ruch krajowy</b>	<b>63661</b>	<b>31770</b>	<b>31891</b>
<b>HEL</b>			
<b>Razem</b>	<b>264164</b>	<b>133205</b>	<b>130959</b>
w tym ruch krajowy	264162	133203	130959
<b>KOŁOBRZEG</b>			
<b>Razem / Ruch międzynarodowy / Dania</b>	<b>26491</b>	<b>13256</b>	<b>13235</b>
<b>KRYNICA MORSKA</b>			
<b>Razem / Ruch krajowy</b>	<b>63661</b>	<b>31891</b>	<b>31770</b>
<b>MIĘDZYDZROJE</b>			
<b>Razem</b>	<b>52342</b>	<b>26159</b>	<b>26183</b>
Ruch krajowy	632	576	56
Ruch międzynarodowy / Niemcy	51710	25583	26127

Tabl. 12. RUCH PASAŻERÓW W WYBRANYCH PORTACH MORSKICH WEDŁUG KRAJU ROZPOCZĘCIA LUB ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY W 2012 R. (dok.)

KRAJ ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY	Ogółem	Przyjazdy	Wyjazdy
<b>SOPOT</b>			
<b>Razem / Ruch krajowy</b>	<b>62633</b>	<b>37956</b>	<b>24677</b>
<b>TRZEBIEŻ</b>			
<b>Razem / Ruch międzynarodowy / Niemcy</b>	<b>927</b>	<b>–</b>	<b>927</b>
<b>WŁADYSŁAWOWO</b>			
<b>Razem / Ruch krajowy</b>	<b>3766</b>	<b>1917</b>	<b>1849</b>

Tabl. 13. MORSKIE ŁODZIE RYBACKIE W POLSCE WEDŁUG WOJEWÓDZTW W 2012 R. <sup>a</sup>  
Stan w dniu 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	Liczba jednostek	Pojemność brutto GT	Moc silnika w kW
<b>OGÓŁEM</b>	<b>655</b>	<b>4340,7</b>	<b>30543,0</b>
<b>Województwo pomorskie</b>	<b>305</b>	<b>1828,0</b>	<b>12918,1</b>
Chałupy	8	13,2	74,6
Chłapowo	4	2,6	9,2
Dębki	5	12,3	66,6
Gdynia	1	15,7	121,0
Górki Wschodnie	1	2,0	11,8
Hel	12	51,1	437,5
Jantar	6	11,3	185,6
Jastarnia	32	153,1	762,9
Jelitkowo	1	3,9	21,3
Kąty Rybackie I	11	33,0	599,9
Kąty Rybackie II	7	22,3	218,4
Krynica Morska I	6	16,4	201,5
Krynica Morska II	8	37,7	362,6
Kuźnica	28	131,3	662,5
Łeba	21	160,7	1004,5
Mechelinki	8	34,1	251,3
Mikoszewo	2	4,2	12,6
Obłuze	6	18,3	145,5
Oksywie	5	12,4	128,8
Orłowo	4	10,7	63,3
Piaski I	12	33,1	875,5
Piaski II	11	41,3	385,9
Puck	3	9,3	72,8
Rewa	3	12,2	99,9
Rowy	6	30,9	215,7
Sopot	6	14,8	148,9
Stegna	3	6,9	35,0
Swarzewo	6	27,0	124,0

<sup>a</sup> Rybackie łodzie motorowe i wiosłowe, z wyłączeniem łodzi pomocniczych.

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

Tabl. 13. MORSKIE ŁODZIE RYBACKIE W POLSCE WEDŁUG WOJEWÓDZTW W 2012 R. <sup>a</sup> (dok.)  
Stan w dniu 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	Liczba jednostek	Pojemność brutto GT	Moc silnika w kW
<b>Województwo pomorskie (dok.)</b>			
Sztutowo	1	4,5	44,0
Świbno	8	43,5	465,7
Ustka	48	639,0	3542,6
Władysławowo	22	219,2	1566,7
<b>Województwo warmińsko-mazurskie</b>	<b>54</b>	<b>126,4</b>	<b>2326,5</b>
Frombork	11	32,0	593,1
Kamienica Elbląska	2	3,3	86,8
Nowa Pasłęka	24	49,1	927,2
Suchacz	9	24,5	426,8
Tolkmicko	8	17,5	292,6
<b>Województwo zachodniopomorskie</b>	<b>296</b>	<b>2386,3</b>	<b>15298,4</b>
Chłopy	12	129,2	1007,0
Darłowo	33	192,2	1435,3
Dąbki	7	17,4	117,5
Dziwnów	14	169,4	1010,1
Dźwirzyno	4	23,3	192,8
Jarosławiec	19	97,0	730,2
Kamień Pomorski	6	17,4	135,7
Kołobrzeg	40	825,8	4199,5
Lubin	8	26,6	210,4
Międzywodzie	3	1,9	26,1
Międzyzdroje	5	49,7	350,0
Mrzeżyno	3	34,1	264,5
Niechorze	5	43,4	264,7
Nowe Warpno	2	4,8	24,2
Rewal	7	35,7	265,4
Stepnica	10	23,3	200,0
Szczecin	1	27,0	70,0
Szczecin-Dąbie	10	26,3	187,8
Szczecin-Stołczyn	5	9,3	153,4
Świnoujście	22	243,9	1785,0
Świnoujście-Karsibór	6	43,4	314,2
Świnoujście-Przytór	4	16,2	169,8
Trzebież	35	113,4	866,3
Unieście	14	128,3	708,6
Ustronie Morskie	8	61,7	407,2
Wolin	13	25,6	202,7

<sup>a</sup> Rybackie łodzie motorowe i wiosłowe, z wyłączeniem łodzi pomocniczych.

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