



**Gospodarka morską 2014**

**Maritime economy 2014**



Urząd Statystyczny w Szczecinie  
Statistical Office in Szczecin



# Zakres gospodarki morskiej

## Scope of maritime economy

„Gospodarka morska” wg prawa morskiego ujmowana jest jako działalność podejmowana w środowisku morskim przez rozmaite kategorie podmiotów (osoby fizyczne, osoby prawne oraz inne podmioty, w tym państwa i organizacje międzynarodowe).

Za środowisko morskie uznaje się wody morskie, wody połączone z morzem a uczęszczane przez statki morskie, przestrzeń powietrzną nad morzem i tymi wodami, dno morskie oraz wnętrze ziemi pod dnem morskim. Pojęcie środowisko morskie obejmuje również niektóre elementy pasa nadbrzeżnego, np. tereny portów, przystani morskich, stoczni itp.

Do dziedzin tak ujmowanej działalności morskiej zaliczyć należy w szczególności <sup>o</sup>:

- działalność gospodarczą, obejmującą żeglugę morską i związane z nią usługi, eksploatację portów, budownictwo okrętowe i remonty statków, rybołówstwo morskie i pozyskiwanie innych żywych zasobów morza, górnictwo morskie, budownictwo morskie (sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia, podmorskie kable i rurociągi) itp.,
- działalność niektórych służb publicznych, dotycząca między innymi bezpieczeństwa żeglugi i statków, właściwego korzystania z dróg morskich, portów i przystani, ochrony środowiska, ratowania życia, specjalistycznego dozoru technicznego i nadzoru techniczno-budowlanego, ochrony przeciwpożarowej, ochrony brzegów morskich itp.,
- działalność badawczo-naukową, rekreacyjną, militarną itd.

Uchwałą Nr 33/2015 Rady Ministrów z dnia 17 marca 2015 r. w sprawie polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) (PMRP) obejmuje dziedziny życia politycznego, społeczno-gospodarczego, naukowego i kulturalnego kraju. Najważniejsze kierunki rozwoju Polski w zakresie spraw morskich w perspektywie do 2030 roku to: wzmocnienie pozycji polskich portów morskich, zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego oraz zatrudnienia w gospodarce morskiej, zapewnienie bezpieczeństwa na morzu, a także wykorzystanie morskiego potencjału gospodarczego.

Funkcją PMRP jest usystematyzowanie celów i działań służących rozwojowi gospodarki morskiej.

Maritime law defines “maritime economy” as an activity involving marine environment, taken by various entities (i.e. natural or legal persons, other bodies including governments and international organizations).

Marine environment refers to seas, waters interconnected with seas and navigable by seagoing vessels, the air space above them, the seabed and subsoil of these maritime spaces. The notion of marine environment applies also to some elements of the coastal strip such as port areas, havens, yards etc.

Thus maritime economy shall comprise the following <sup>o</sup>:

- business activity including maritime shipping and related services, ports operations, shipbuilding and ship repairs, marine fisheries, offshore mining (man-made islands, structures and appliances, undersea cables and pipelines) etc.,
- activity of some public institutions in the field of shipping and navigation safety, the proper use of sea passages, ports or harbours, environment protection, safety of life at sea, technical and civil engineering supervision, fire prevention, coastal management etc.,
- research and development, recreation, military and other activities.

Resolution No. 33/2015 of the Council of Ministers dated 17 March 2015, on maritime policy of the Republic of Poland until 2020 (with the prospects until 2030) the resolution embraces the fields of political, socio-economic, academic and cultural development of the state. The priority directions of maritime development for Poland until 2030 include strengthening the position of Polish seaports, enhancing the competitiveness of maritime transport and fostering maritime employment, providing for maritime safety as well as ensuring that the maritime economic potential is fulfilled.

The function of the MPRP is to structure the objectives and actions designed for the maritime economy development.

a J. Młynarczyk, Prawo morskie, wyd. Arche, Gdańsk 2002, s. 17.

a J. Młynarczyk, Prawo morskie [MARITIME LAW], Arche, Gdańsk 2002, p. 17.

# Polska gospodarka morska w 2014 roku

## Polish maritime economy in 2014

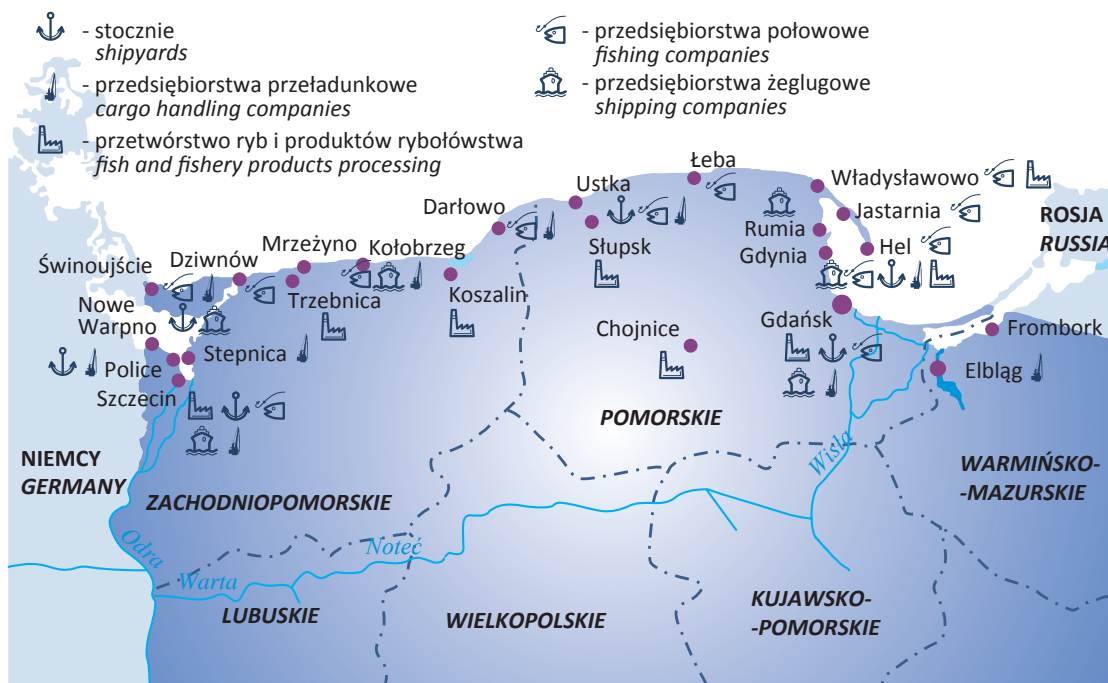
Do najważniejszych segmentów polskiej gospodarki morskiej, można zaliczyć: transport morski, porty morskie, przemysł stoczniowy i rybołówstwo morskie. (rys. 1).

The most important segments of Polish maritime economy may include maritime transport, seaports, shipbuilding and marine fisheries (fig.1).

Rysunek 1. Lokalizacja głównych podmiotów gospodarki morskiej

Figure 1. Location of major maritime economy entities

Legenda: Legend:



Statystyka publiczna gromadzi i publikuje szeroki zakres informacji dotyczący gospodarki morskiej, co jest zgodne z założeniami zintegrowanej polityki morskiej. W niniejszym opracowaniu analizowano część zasobów statystycznych, m. in. działalność eksploatacyjną transportu morskiego i portów morskich, przemysł stoczniowy, rybołówstwo morskie oraz wybrane zagadnienia działalności polskich portów morskich na tle Basenu Morza Bałtyckiego i krajów Unii Europejskiej.

Within Polish public statistics a wide range of information on the maritime sector is released, which is in accordance with the integrated maritime policy. This publication provides analyses of a part of statistics source data concerning functioning of maritime transport and ports, shipbuilding, marine fisheries and other components of Polish seaports against the Baltic Sea Region and the EU.

Transport morski ma zasadnicze znaczenie dla międzynarodowej wymiany handlowej: 90% towarów w handlu z portami spoza Unii jest transportowanych morzem, a w przypadku handlu wewnątrz Unii odsetek ten wynosi ponad 40%. Dominująca pozycja Europy w tej globalnej branży nie ulega żadnej wątpliwości, czego dowodem jest posiadanie przez nią 40% światowej floty.<sup>a</sup>

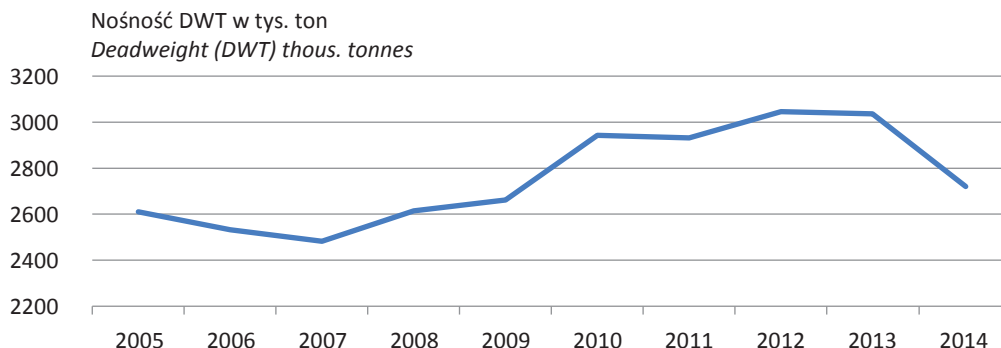
Maritime transport is essential for international trade and commerce. 90% of the EU's external trade and over 40% of its internal trade is transported by sea. Europe's leadership in this global industry is beyond any doubt with 40% of the world fleet.<sup>a</sup>

<sup>a</sup> Zielona Księga, W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz, Bruksela, dnia 7.6.2006 r., COM (2006) 275 wersja ostateczna, s. 8-10.  
<sup>a</sup> Green Paper. Towards a future Maritime Policy for the Union: A European Vision for the oceans and seas, COM (2006) 275 final, Brussels, June 7, 2006, pp. 8-10.

## 1. Transport morski i przybrzeżny

## 1. Maritime and coastal shipping

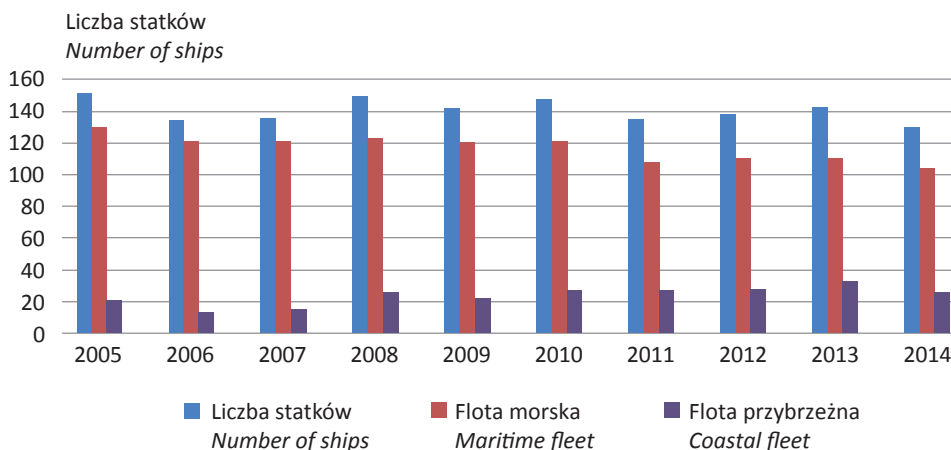
Rysunek 2. Rozkład nośności (DWT) statków morskiej floty transportowej (stan w dniu 31XII)  
 Figure 2. Maritime transport fleet distribution by deadweight (DWT) (as of 31 Dec.)



Morska i przybrzeżna flota transportowa Polski w 2014 r. liczyła 130 statków, o łącznej nośności 2 723,1 tys. ton oraz o pojemności brutto GT 1 899,4 tys., z tego 104 jednostki o nośności 2 721,0 tys. ton i pojemności brutto GT 1 894,0 tys. stanowiły jednostki morskiej floty transportowej i 26 statków o pojemności brutto GT 5,4 tys. morskiej floty przybrzeżnej.

In 2014, Poland's maritime and coastal fleets consisted of 130 ships with a combined deadweight 2,723.1 thousand tonnes and gross tonnage GT 2,721.0 thousand, of which 104 vessels with a combined deadweight 2,721.0 thousand tonnes and gross tonnage 1,894.0 thousand, classified into the maritime fleet, as well as 26 ones with a combined gross tonnage 5.4 thousand classified into the coastal fleet.

Rysunek 3. Morska i przybrzeżna flota transportowa (stan w dniu 31 XII)  
 Figure 3. Maritime and coastal fleets (as of 31 Dec.)



Większość stanowiły statki do przewozu ładunków suchych; ich liczba w 2014 r. wyniosła 84. Strukturę morskiej floty transportowej przedstawia rys.4.

Na koniec 2014 r. pod polską banderą pływały 23 statki (tj. 22,1% ogólnej liczby jednostek morskiej floty transportowej) o łącznej nośności 41,2 tys. ton i pojemności brutto GT 31,7 tys.

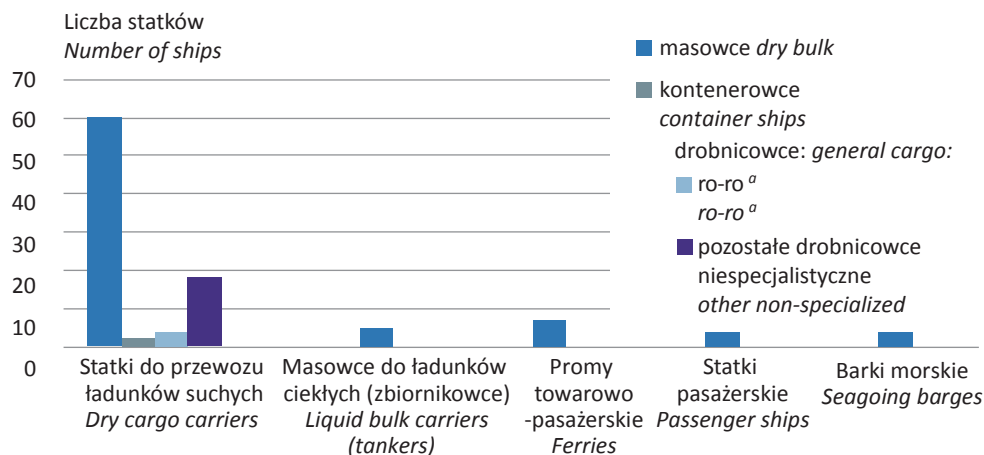
Morską flotą przybrzeżną na koniec 2014 r. pod banderą polską pływało 26 statków (100,0% ogólnej liczby jednostek przybrzeżnej floty transportowej) o pojemności brutto GT 5,4 tys.

Dry bulk carriers prevailed over the fleet, and their number amounted to 84 ships in 2014. Figure 4 shows a breakdown of the maritime transport fleet.

As of the end of 2014, 23 ships (representing 22.1% of the maritime transport fleet in terms of quantity) with deadweight 41.2 thousand tonnes and gross tonnage GT 31.7 thousand, served under the Polish flag.

26 ships (representing 100.0% of the coastal transport fleet in terms of quantity) with gross tonnage GT 5.4 thousand, served under the Polish flag as of the end of 2014.

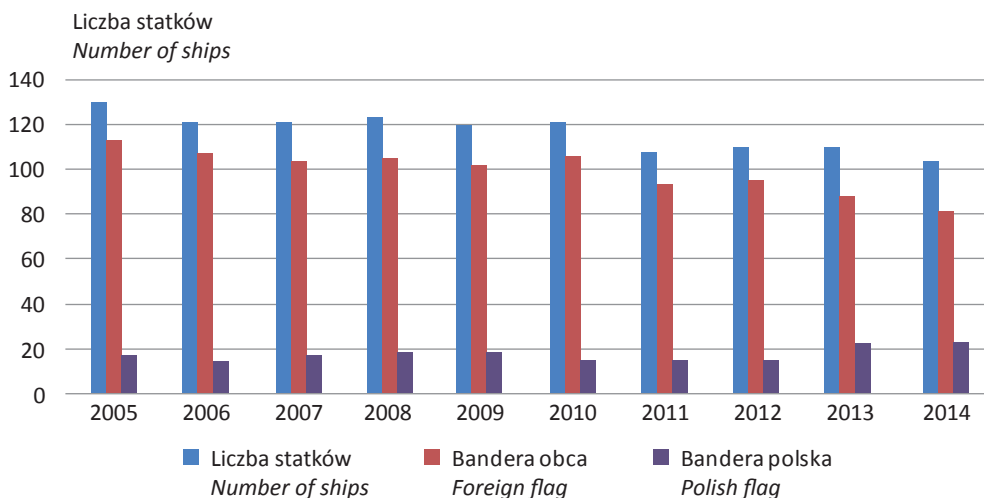
Rysunek 4. Morska flota transportowa w 2014 r. (stan w dniu 31 XII)  
Figure 4. Maritime transport fleet in 2014 (as of 31 Dec.)



<sup>a</sup> Z wyłączeniem promów.

<sup>a</sup> Excluding ferries.

Rysunek 5. Morska flota transportowa według bandery (stan w dniu 31 XII)  
Figure 5. Maritime transport fleet by the flag (as of 31 Dec.)



Liczba dostępnych miejsc pasażerskich na statkach morskiej floty transportowej w 2014 r. wyniosła 6 906, w tym 88,5% to miejsca pasażerskie na statkach pływających pod banderą obcą.

W relacji do roku 2013 przybyły 2 statki o łącznej nośności 4,2 tys. ton i pojemności brutto GT 3,7 tys., ubyło natomiast 8 statków o nośności 319,3 tys. ton i pojemności brutto GT 194,1 tys. (dodatkowe zmiany parametrów statków to efekt przeklasyfikowań).

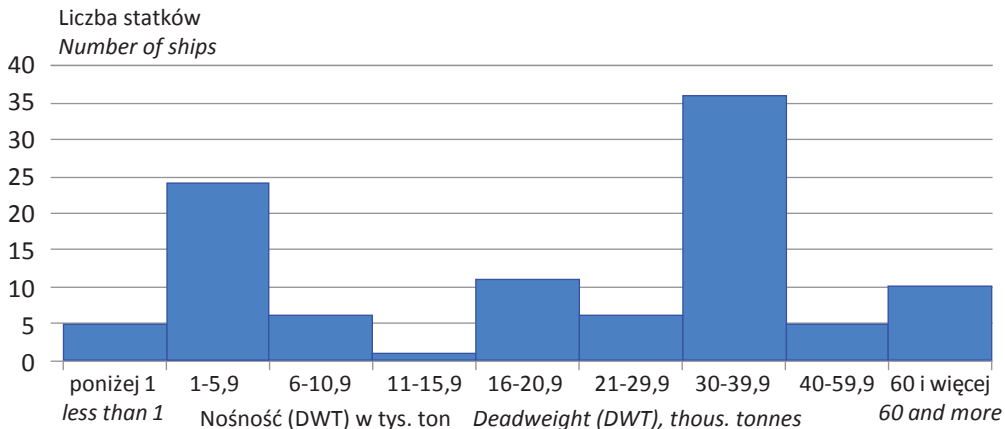
Polscy armatorzy i operatorzy morskiej floty transportowej na koniec 2014 r. nie eksploatowali statków dzierżawionych od armatorów zagranicznych, natomiast w morskiej przybrzeżnej flocie eksploatowano 4 statki o łącznej nośności 6,2 tys. ton i pojemności brutto GT 3,2 tys.

The number of passenger seats on maritime ships amounted to 6,906 at the end of 2014, while the seats on foreign flat ships contributed to 88.5% of the whole fleet.

In comparison to 2013, the reported number of maritime fleet expanded by 2 ships with a combined deadweight 4.2 thousand tonnes and gross tonnage GT 3.7 thousand. At that same period, the fleet declined in number by 8 ships with deadweight 319.3 thousand tonnes and gross tonnage 194.1 thousand (any additional changes to the reported ships' parameters were due to reclassifying).

As of the end of 2014, Polish ship owners and maritime fleet operators did not use any ships leased from abroad while, as far as the coastal fleet is concerned, 4 ships having 6.2 thousand tonnes and GT 3.2 thousand, were exploited.

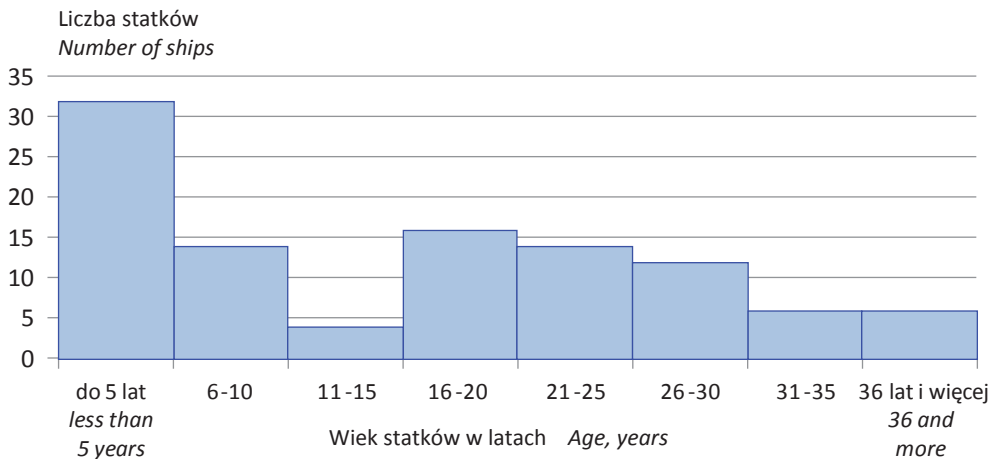
Rysunek 6. Rozkład nośności (DWT) statków morskiej floty transportowej w 2014 r. (stan w dniu 31 XII)  
 Figure 6. Maritime transport fleet distribution by deadweight (DWT) in 2014 (as of 31 Dec.)



W 2014 r. średni wiek statku wyniósł 16,0 lat (dla statków pływających pod polską banderą – 31,3 lat, natomiast dla statków pływających pod banderą obcą – 11,7 lat). Rozkład wieku statków przedstawiono na rysunek 7.

In 2014, the average age of the ships was 16.0 years (31.3 years – for ships under the Polish flag, 11.7 years – for those under foreign flags). For distribution of maritime transport fleet by age, see Figure 7.

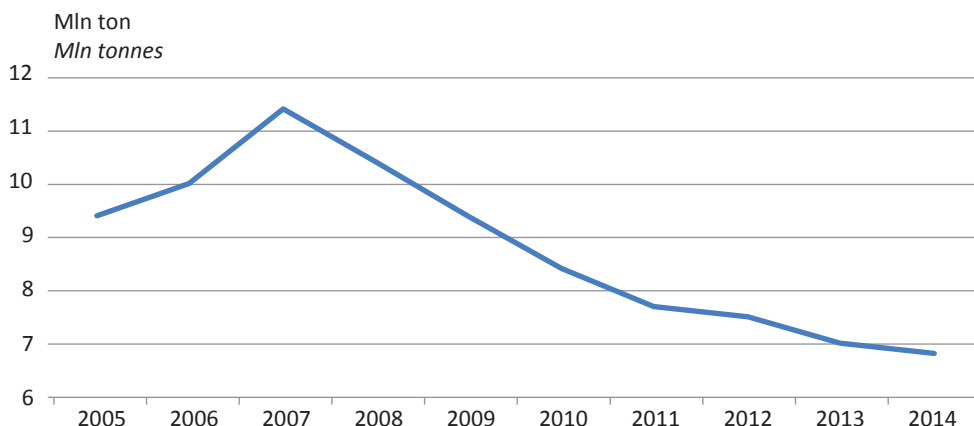
Rysunek 7. Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej w 2014 r. (stan w dniu 31 XII)  
 Figure 7. Maritime transport fleet distribution by age in 2014 (as of 31 Dec.)



W 2014 r., morską flotą transportową polscy armatorzy przewieźli 6 780,5 tys. ton ładunków (tj. o 2,7% mniej niż w 2013 r.). W żegludze regularnej przewieziono 5 941,4 tys. ton ładunków (w tym 89,4% promami w zasięgu bałtyckim), natomiast w żegludze nieregularnej przewieziono 839,1 tys. ton ładunków.

In 2014, Polish maritime operators transported 6,780.5 thousand tonnes of freight (i.e. 2.7% less than 2013). The freight on liner shipping services reached 5,941.4 thousand tonnes (of which 89.4% were ferries operating the Baltic Sea routes), while the volume of tramping was 839.1 thousand tonnes.

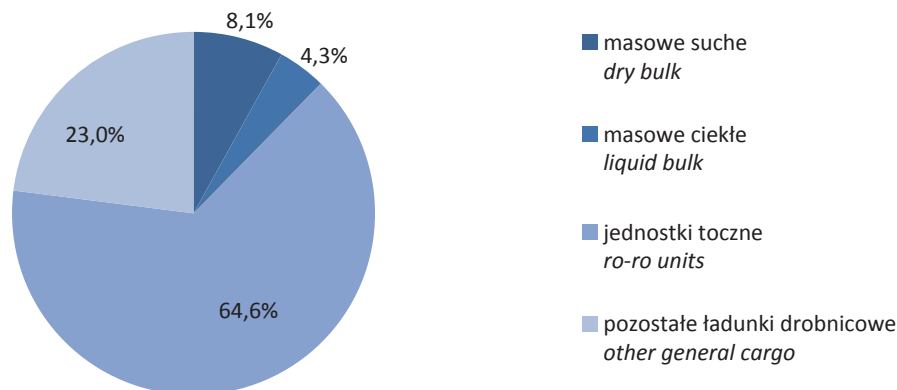
Rysunek 8. Przewozy ładunków morską flotą transportową  
Figure 8. Cargo transport by cargo-carrying sea fleet



W relacji z portami obcymi i polskimi przewieziono 5 791,0 tys. ton ładunków (5,4% mniej niż w 2013 r.), a pomiędzy portami obcymi – 899,7 tys. ton ładunków, tj. o 18,2% więcej niż w 2013 r. W porównaniu z rokiem poprzednim z polskich portów morskich wywieziono statkami morskiej floty transportowej o 4,6% mniej ładunków, a przywieziono – o 6,2% mniej. Pomiedzy portami polskimi przewieziono 89,8 tys. ton, co stanowi wzrost o 5,5% w porównaniu z 2013 r. Strukturę przewozów ładunków przedstawia rys. 9.

The freight volume transported on the routes from/to Polish ports totalled 5,791.0 thousand tonnes (i.e. 5.4% less than 2013) and the respective volume of 899.7 thousand tonnes was shipped on routes outside Poland (i.e. a growth of 18.2% from 2013 to 2014). Regarding the preceding year's results, the volume of exports through Polish ports using the maritime transport fleet decreased by 4.6%, while the volume of imports fell by 6.2%. 89.8 thousand tonnes of cargo was shipped between Polish ports that constituted an increase by 5.5% from 2013 to 2014. For maritime cargo transport distribution see Figure 9.

Rysunek 9. Struktura przewozów ładunków morską flotą transportową według grup ładunkowych w 2014 r.  
Figure 9. Maritime cargo transport distribution by type of cargo in 2014

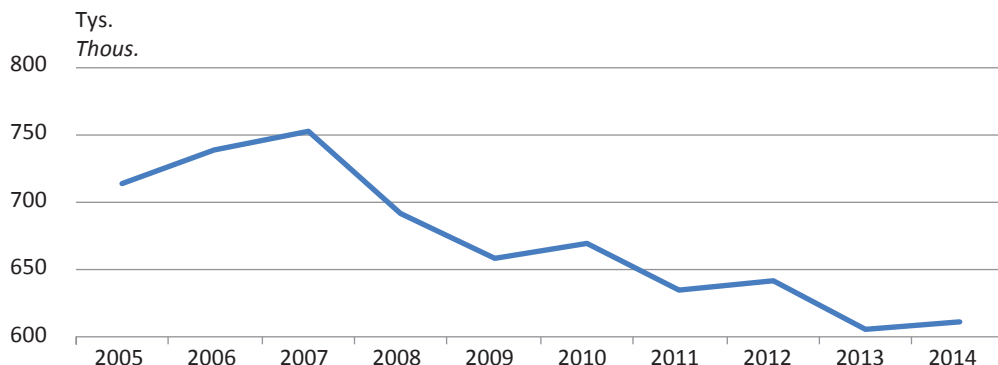


W 2014 r. przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego dokonane przez polskich przewoźników morskich wyniosły 1 024,0 tys. ton (o 3,7% mniej niż w 2013 r.) i stanowiły 15,1% przewozów ładunków ogółem żeglugą morską. Wywóz ładunków eksportowanych w relacji z portami polskimi wyniósł 413,8 tys. ton (o 3,0% mniej w stosunku do roku poprzedniego), natomiast przywóz ładunków importowanych wyniósł 520,4 tys. ton (spadek o 5,7%).

Polish shipping operators' freight as part of Poland's foreign trade, amounted to 1,024,0 thousand tonnes (decreasing by 3.7% from 2013 to 2014) and represented 15.1% of the aggregate maritime freight level. Exports of goods shipped to/from Polish ports were 413.8 thousand tonnes in 2014, which meant a decrease of 3.0% against the preceding year. Imports of goods shipped to/from Polish ports took the total to 520.4 thousand tonnes in 2014 (less by 5.7% against the preceding year).



Rysunek 10. Przewozy pasażerów<sup>a</sup> morską flotą transportową  
 Figure 10. Passengers<sup>a</sup> transport by cargo-carrying sea fleet



<sup>a</sup> Wraz z kierowcami samochodów ciężarowych.  
<sup>a</sup> Including truck drivers onboard.

W komunikacji międzynarodowej w 2014 r. przewieziono 833,4 tys. pasażerów (wraz z kierowcami samochodów ciężarowych), tj. spadek o 0,6% w stosunku do roku 2013.

In 2014 the number of passengers that travelled to international destinations amounted to 833.4 thousand people (including truck drivers onboard), i.e. a fall of 0.6% against 2013.

## 2. Porty morskie

Porty morskie są szczególnie ważnymi elementami łańcuchów logistycznych, które łączą jednolity rynek z gospodarką światową.

Na polskim wybrzeżu są aktualnie zlokalizowane cztery porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin oraz kilkanaście mniejszych portów uczestniczących w przeładunkach towarów i obsłudze pasażerów.

Ocena realizacji głównych zadań portów morskich wynika z analizy obrotów ładunkowych, obsługi pasażerów oraz statków zawijających do poszczególnych portów.

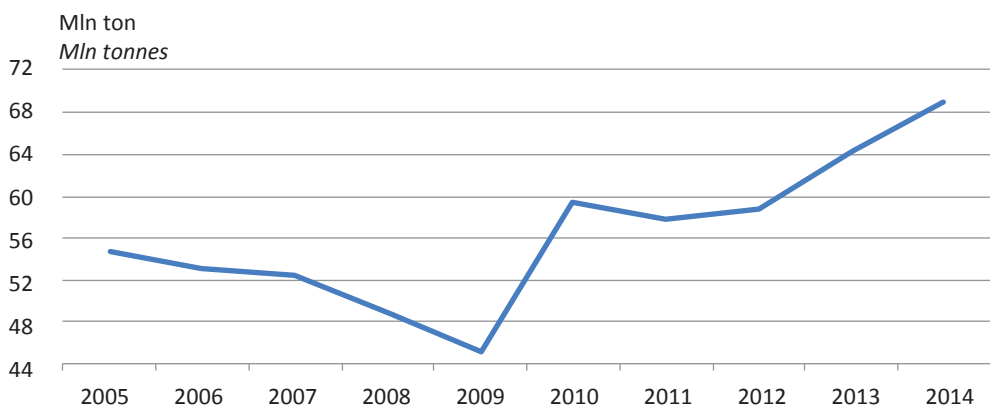
## 2. Seaports

Seaports are key components of the logistics chains which link the European single market with the global economy.

There are four ports of great economic significance at the Polish seaside: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście, Szczecin. There are also between ten and twenty smaller cargo and/or passenger ports.

An overall assessment of general tasks carried out by seaports results from analyses of cargo throughput, number of passengers and ship calls.

Rysunek 11. Obroty ładunkowe w portach morskich  
 Figure 11. Cargo traffic in seaports



Obroty ładunkowe w polskich portach morskich w 2014 r. wyniosły 68,9 mln ton, tj. o 7,2% więcej niż w poprzednim roku. Największy udział w obrotach ładunkowych miały cztery porty: Gdańsk (41,9%), Gdynia (24,7%), Świnoujście (18,2%) oraz Szczecin (11,8%). Obroty ładunkowe portu w Policach stanowiły 2,5%, a udział pozostałych portów wyniósł 0,9%. Strukturę obrotów ładunkowych według portów przedstawia rysunek 12.

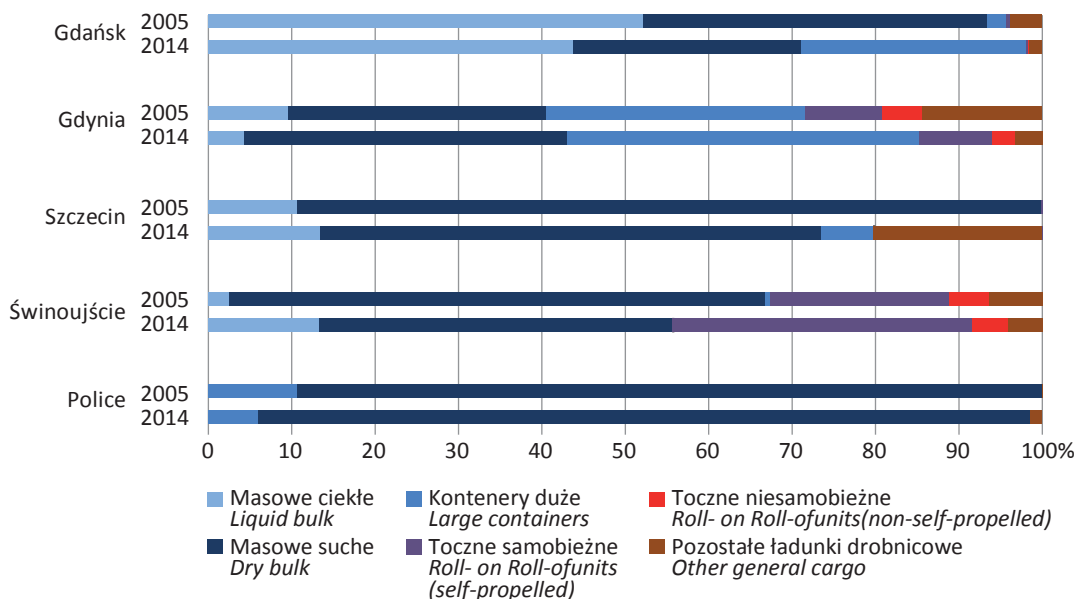
In 2014, Polish seaports' cargo throughput was 68.9 million tonnes, i.e. by 7.2% more than the preceding year. Cargo traffic clustered around the four ports of: Gdańsk (41.9% of the aggregate throughput), Gdynia (24.7%), Świnoujście (18.2%), Szczecin (11.8%). Cargo traffic through the port of Police represented 2.5%, while the others' results contributed to 0.9% of the respective aggregate volume. Figure 12 shows distribution of cargo traffic by seaport.

Największy udział w strukturze obrotów ładunkowych miały ładunki masowe suche – 38,6% (węgiel i koks – 14,3%), ładunki masowe ciekłe – 23,6% (w tym ropa naftowa i produkty naftowe – 20,7%) oraz ładunki w kontenerach dużych – 22,4%.

The structure of cargo traffic was dominated by dry bulk that reached 38.6% (inclusive of coal & coke contributed to 14.3%) of the respective aggregate volume, liquid bulk – 23.6% (inclusive of crude oil & oil products – 20.7%), large containers – 22.4%.

Rysunek 12. Struktura obrotów ładunkowych w głównych portach morskich

Figure 12. Structure of cargo traffic in major seaports



W 2014 r. wzrost obrotów ładunkowych odnotowano w portach: w Elblągu – 25,9%, Policach – 19,5%, Kołobrzegu – 19,4%, Gdyni – 12,8%, Darłowie – 8,1%, Gdańsku – 5,5%, Świnoujściu – 4,5% i Szczecinie – 3,4%. Spadek obrotów ładunkowych nastąpił w Ustce – 50,5%.

A growth in cargo throughput in 2014 was reported by the ports of: Elbląg – 25.9%, Police – 19.5%, Kołobrzeg – 19.4%, Gdynia – 12.8%, Darłowo – 8.1%, Gdańsk – 5.5%, Świnoujście – 4.5%, Szczecin – 3.4%. On the other hand, Ustka saw a cargo throughput drop by 50.5% against the preceding year.

W międzynarodowym obrocie morskim przeładowano łącznie 67,8 mln ton ładunków, tj. o 7,6% więcej niż w 2013 r. W 2014 r. w ruchu międzynarodowym udział w łącznych obrotach ładunkowych polskich portów przedstawiał się następująco: z krajami europejskimi – 75,8% (w tym z krajami Unii Europejskiej – 55,1%), z Azją – 8,4%, Afryką – 7,8%, Ameryką Środkową i Południową – 3,6%, Ameryką Północną – 3,0%.

In 2014, 67.8 million tonnes of freight was handled as part of the international maritime traffic, and grew by 7.6% against 2013. The 2014 structure of Polish seaports' cargo throughput within the international traffic, was as follows: on the routes to/from Europe – 75.8% (including the EU – 55.1%), Asia – 8.4%, Africa – 7.8%, Central and South America – 3.6%, North America – 3.0%.

W 2014 r. udział ładunków wywożonych za granicę w obrotach międzynarodowych osiągnął poziom 43,1%, a udział ładunków przywożonych – 56,9%.

In 2014, exports represented 43.1% of Poland's international cargo traffic, and the imports – 56.9%, respectively.

Najwięcej ładunków wywieziono do Niemiec (17,2%), Szwecji (15,2%), Holandii (8,8%), Wielkiej Brytanii (5,6%), natomiast przywieziono z Rosji (24,0%), Szwecji (10,8%), Niemiec (10,4%), Norwegii (6,9%) i Holandii (3,8%).

Goods were shipped mainly to Germany (17.2%), Sweden (15.2%), the Netherlands (8.8%), the UK (5.6%), whereas the most goods were shipped from Russia (24.0%), Sweden (10.8%), Germany (10.4%), Norway (6.9%), the Netherlands (3.8%).

Obrotów ładunków tranzytowych w 2014 r. wyniósł 12 897,2 tys. ton i zwiększył się w porównaniu z rokiem poprzednim o 11,1%. Największy wzrost ładunków tranzytowych w porównaniu do roku poprzedniego wystąpił w Gdyni (ośmiokrotny) i Szczecinie (o 86,2%). Spadek odnotowano w Świnoujściu – o 2,0%.

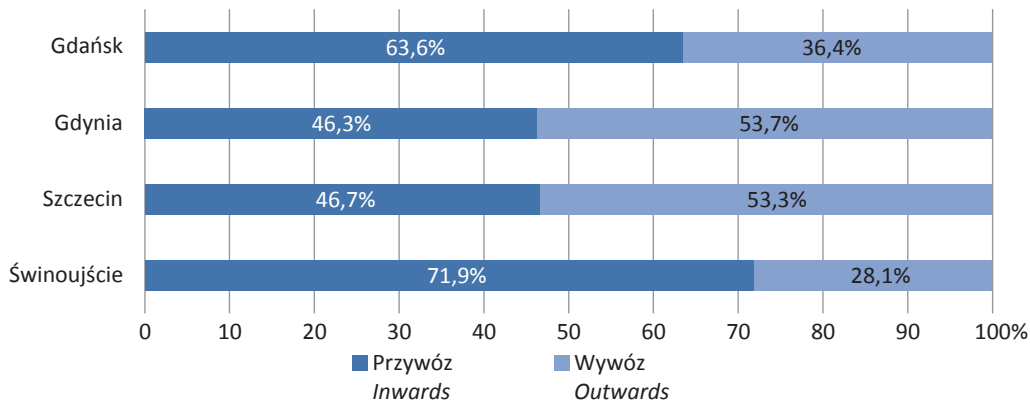
Transit cargo traffic in 2014 amounted to 12,897.2 thousand tonnes, and grew by 11.1%, in comparison to the preceding year. The most significant growth in the transit cargo volume against the preceding year was reported in Gdynia (eight-fold) and Szczecin (86.2%). A decrease in the subject volume was reported in Świnoujście – 0.2%.

Największy spadek przeładunku ładunków tranzytowych dotyczył rudy i złomu (o 62,0%), wyrobów z żelaza i stali (o 13,5%) oraz kontenerów dużych (o 2,7%), a największy wzrost odnotowano dla węgla i koksu (2,5 krotny), innych ładunków drobnicowych (2,5 krotny), innych suchych ładunków masowych (o 40,1%).

The heaviest slump in the transit cargo traffic concerned ores and scrap (by 62.0%), iron and steel products (by 13.5%), large containers (by 2.7%), whereas the highest growth was reported in coal and coke (two and a half times), other general cargo (two and a half times) and other dry bulk (by 40.1%).

Rysunek 13. Struktura obrotów ładunków tranzytowych według portów morskich w 2014 r.

Figure 13. Transit cargo distribution by seaports in 2014



W 2014 r. do polskich portów przyłynęło w ruchu międzynarodowym 875,5 tys. pasażerów, tj. o 11,2% więcej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku; wypłynęło 878,0 tys. pasażerów, tj. o 8,4% więcej niż przed rokiem. Najwięcej pasażerów przewieziono w relacji z portami szwedzkimi – 90,4%, niemieckimi – 7,6%, duńskimi – 1,7%.

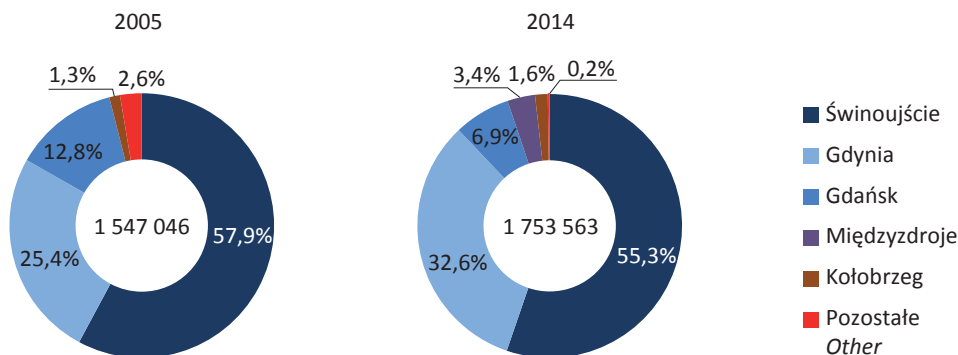
In 2014, 875.5 thousand passengers arrived at Polish seaports as part of international traffic, i.e. by 11.2% more than the preceding year. The volume of departures was 878.0 thousand passengers, i.e. by 8.4% more than in the preceding year. Considerable volumes of passenger movements were reported in the partner ports of: Sweden – 90.4%, Germany – 7.6%, Denmark – 1.7%.

Do polskich portów morskich przyłynęło na wycieczkowcach w celach turystycznych 116,5 tys. osób (o 20,1% więcej niż w poprzednim roku), które po zwiedzeniu atrakcji turystycznych w porcie lub okolicy, kontynuowały swoją zagraniczną podróż. Większość tych pasażerów odwiedziła Gdynię (82,1%), Gdańsk (10,5%) oraz Szczecin (4,9%).

116.5 thousand cruise passengers arrived at Polish seaports in 2014 that constituted a growth of 20.1% against the preceding year. They carried on their voyages after visiting tourist attractions at the ports or in the vicinity thereof. Majority of those passengers visited Gdynia (82.1%), Gdańsk (10.5%), Szczecin (4.9% of cruise passenger traffic volume).

Rysunek 14. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich

Figure 14. International passenger movements at seaports



### 3. Przemysł stoczniowy

W Polsce funkcjonują stocznie produkcyjne i remontowe o różnym potencjale. Największe to Stocznia Gdańska S.A, Gdańska Stocznia Remontowa S.A. Poza nimi działają m.in. Stocznia Północna S.A. w Gdańsku, Morska Stocznia Remontowa Gryfia S.A., Stocznia Remontowa Nauta S.A. w Gdyni, Finomar Sp. z o.o. w Szczecinie, Muehlhan Polska Sp. z o.o. w Szczecinie, Stalkon Sp. z o.o. w Policach oraz Partner Stocznia Sp. z o.o. w Policach.

Polskie stocznie zajmują się budową statków, montażem elementów kadłubów i nadbudówek oraz różnych konstrukcji stalowych i aluminiowych, remontami i przebudowami.

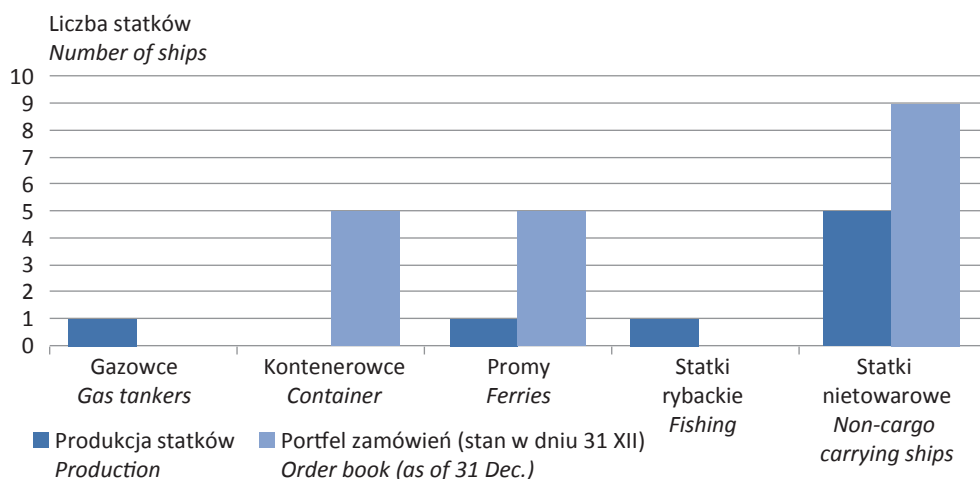
### 3. Shipbuilding and shiprepair industry

Presently in Poland operate both newbuilding and ship repair yards of various productive capacity. Presently in Poland operate both newbuilding and ship repair yards of various productive capacity. Stocznia Gdańska S.A., Gdańska Stocznia Remontowa S.A are among those in the lead. In addition, there are Stocznia Północna S.A. in Gdańsk, Morska Stocznia Remontowa Gryfia S.A., Stocznia Remontowa Nauta S.A. in Gdynia, Finomar Sp. z o.o. in Szczecin, Muehlhan Polska Sp. z o.o. in Szczecin, Stalkon Sp. z o.o. in Police and Partner Stocznia Sp. z o.o. in Police.

Polish yards' profile covers shipbuilding, constructing partially outfitted hulls, assembling hull components, superstructures, various steel and aluminium structures, as well as repairs and conversions.

Rysunek 15. Produkcja statków i portfel zamówień w 2014 r.

Figure 15. Shipbuilding production and order book in 2014



Źródło: Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.

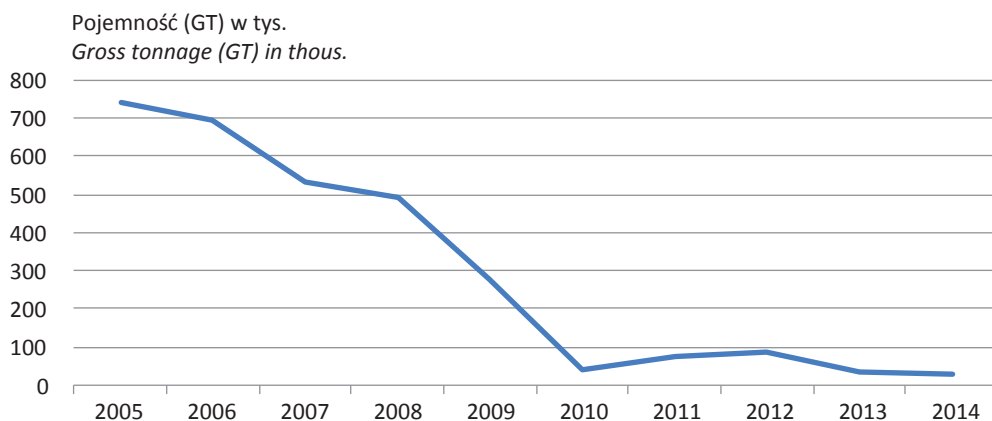
Source: Ship Design and Research Centre in Gdansk.

Liczba jednostek pływających wyprodukowanych w roku 2014 wyniosła 8 i była o 33,3% mniejsza w porównaniu z rokiem poprzednim. Całkowita pojemność brutto GT statków, których produkcję sfinalizowano w 2014 r. wyniosła 25,6 tys. i była mniejsza niż w roku poprzednim o 26,2%.

The number of vessels built in 2014 amounted to 8, decreasing by 33.3% against the preceding year. The combined gross tonnage of ships completed in 2014 was 25.6 thousand, and fell by 26.2% as compared with the preceding year.

Rysunek 16. Statki morskie oddane do eksploatacji (GT 100 i więcej)

Figure 16. Sea-going vessels completed (GT 100 and more)



Miernik produktywności stoczni, tj. skompensowana pojemność rejestrowa brutto zbudowanych w 2014 r. statków wyniosła 47,1 tys. CGT i była o 31,5% mniejsza od uzyskanej w 2013 r.

Najliczniejszą grupę wyprodukowanych statków w 2014 r. stanowiły inne statki nietowarowe – 62,5%. Pod względem nośności również przeważały inne statki nietowarowe (46,8% ogólnej nośności wyprodukowanych statków).

W całkowitej liczbie jednostek zamówionych w polskich stocznjach największy udział stanowiły inne statki nietowarowe – 47,4%.

Liczba jednostek wyremontowanych w polskich stocznjach w 2014 r. wyniosła 599 o łącznym tonażu 5,5 mln BRT, natomiast portfel zamówień na remonty wyniósł 68 jednostek o łącznym tonażu 1,6 mln BRT.

Najwięcej jednostek (405) wyremontowały stocznie w województwie pomorskim.

W 2013 r. wyprodukowano 591 sztuk łodzi żeglujących, wypoczynkowych lub sportowych pełnomorskich (z czego 496 sztuk w województwie zachodniopomorskim), 589 sztuk – motorówek wypoczynkowych lub sportowych pełnomorskich (z czego 566 sztuk w województwie podlaskim), 31 sztuk – kadłubów statków pełnomorskich (z czego 21 sztuk w województwie pomorskim).

## 4. Rybołówstwo morskie

Pod koniec 2014 r. Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy o rybołówstwie morskim, która ma zastąpić ustawę z dnia 19 lutego 2004 r. o rybołówstwie (Dz. U. Nr 62, poz. 574, z późn. zm.).

Nowa ustawa w kompleksowy sposób określa zasady wykonywania rybołówstwa morskiego oraz tryb postępowania, jak również zakres zadań i właściwość organów w odniesieniu do nadawania, cofania i zawieszania uprawnień do wykonywania rybołówstwa morskiego, racjonalnego wykonywania rybołówstwa morskiego, w tym ochrony żywych zasobów morza, nadzoru nad wykonywaniem rybołówstwa morskiego oraz nad wyładunkiem i przetadunkiem organizmów morskich.

Celem jej powstania jest zapewnienie ram prawnych dla efektywnego funkcjonowania sektora rybołówstwa morskiego dzięki dostosowaniu polskich przepisów do wymogów unijnych.

Zasadnicze zmiany dotyczą samego pojęcia rybołówstwa morskiego, które w nowej ustawie oznacza zarobkowe prowadzenie połowów, czyli wykonywanie rybołówstwa komercyjnego. Rybołówstwo morskie obejmuje natomiast szerszy zakres działalności, tzn. rybołówstwo komercyjne, rybołówstwo rekreacyjne, połowy organizmów morskich prowadzone w celach badań naukowych lub prac rozwojowych albo w celu kształcenia, w zakresie rybołówstwa morskiego, zarybianie oraz chów lub hodowlę organizmów morskich, wprowadzanie do obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej lub przenoszenie w tych obszarach morskich organizmów morskich gatunków obcych lub organizmów morskich niewystępujących miejscowo.

A measure of shipyard activity, i.e. the compensated gross tonnes amounted to CGT 47.1 thousand for the ships built in 2014, which meant a decrease of 31.5% in comparison to the respective value for 2013.

The most numerous group of ships built in 2014 was other non-cargo vessels – 62.5%. The non-cargo ships prevailed also in terms of deadweight, contributing to 46.8% of the newbuildings' combined deadweight.

The order book in the 2014 was predominated by non-cargo ships, with their respective shares of other non-cargo ships – 47.4%.

Over the year 2014, Polish yards repaired 599 ships with a combined tonnage GRT 5.5 million, while the repair order books comprised 68 vessels with a combined tonnage GRT 1.6 million.

The most vessels, i.e. 405, were repaired in yards based in the pomorskie voivodeship.

In 2013 the industry supplied 591 sailing, pleasure or sporting seagoing boats (of which 496 built in the Zachodniopomorskie), 589 pleasure or sporting motor boats (of which 566 built in the Podlaskie), and 31 hulls for seagoing ships (of which 21 built in the Pomorskie).

## 4. Marine fisheries

At the end of 2014. Council of Ministers adopted the draft Law on Maritime Fisheries, which is to replace the Law on Fisheries of 19 Feb 2004. (Journal of Laws No. 62, item 574, with further amendments).

The new law in a comprehensive manner lays down rules for the exercise of marine fisheries and procedures, as well as a range of tasks and competences to confer, revoke or suspend the right to exercise (harmonized) marine fisheries, including protection of living marine resources, supervision over marine fisheries as well as the landing and handling of marine creatures.

The new law has been designed to provide a legal framework for the marine fisheries branch to operate efficiently through adapting Polish regulations to EU requirements.

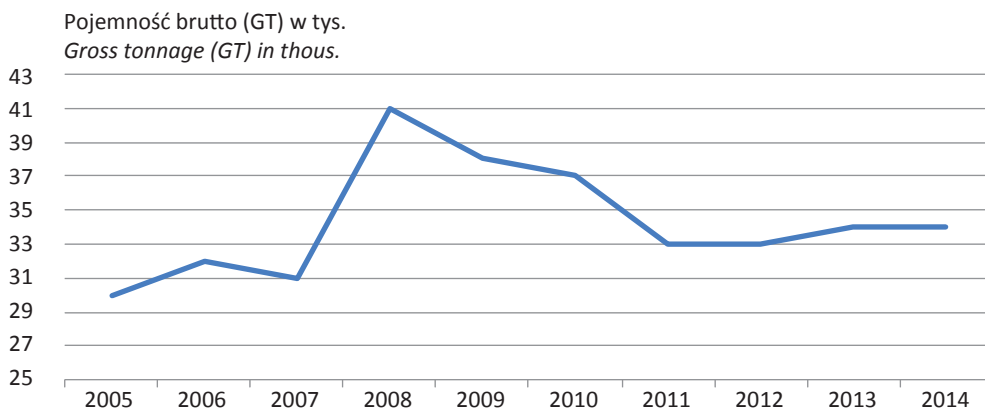
The main changes concern the very concept of marine fisheries defined by the new law as commercial fishing or commercial fisheries operations. On the other hand sea fishing comprises a wider range of activities including commercial fishing, recreational fishing, marine creatures catches for scientific, R&D, or educational purposes, as well as stocking, husbandry, introducing alien species into marine areas of the Republic of Poland or translocating the alien or locally absent species within those areas.

Zmiany w polskiej flocie rybackiej w latach 2013-2014 dotyczyły zwiększenia liczebności floty łodziowej. Liczebność floty kutrowej nie zmieniła się w porównaniu z rokiem poprzednim. Wzrosły natomiast pojemność i moc silników jednostek. Stan floty dalekomorskiej pozostał bez zmian. Portem macierzystym dla wszystkich trawlerów dalekomorskich była Gdynia, natomiast obecność floty kutrowej jest charakterystyczna dla morskich portów rybackich województw pomorskiego i zachodniopomorskiego.

Wzrost odnotowano jedynie w zakresie liczebności floty łodziowej, która jest stałym elementem krajobrazu gospodarczego wszystkich województw nadmorskich, tzn. stacjonują w województwie pomorskim, zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim.

Rysunek 17. Flota rybacka (stan w dniu 31 XII)

Figure 17. Fishing fleet (as of 31 Dec.)



Źródło: materiały Morskiego Instytutu Rybackiego – PIB, Gdynia.

Source: National Maritime Fisheries Research Institute, Gdynia.

W 2014 r. polska flota rybacka liczyła 873 jednostek (o 4,2% więcej niż w 2013 r.), o łącznej pojemności brutto GT 34,0 tys. (o 0,4% większej w stosunku do 2013 r.) oraz o mocy 81,5 tys. kW (o 0,2% większej niż w 2013 r.). Do floty rybackiej zaliczono: 731 łodzi rybackich, 139 kutrów oraz 3 trawlerzy dalekomorskie.

Liczebność i jakość zasobów morza zależą w dużej mierze od warunków naturalnych oferowanych przez sam Bałtyk. Z punktu widzenia ekologii, wody Bałtyku nie stwarzają zbyt korzystnych warunków dla bytowania organizmów typowo morskich, natomiast w skład jego fauny i flory wchodzi wiele gatunków typowych dla wód słonawych i słodkich. Wynika to z niskiego zasolenia (ok. 7,8‰) i znacznego poziomu eutrofizacji. Do najbardziej znanych gatunków bytujących w wodach Bałtyku zalicza się dorsze, śledzie, szproty, przedstawiciele rodziny flądrowatych, makrele, łososie i węgorze. Stan zasobów dorsza na Bałtyku jest szczególnie silnie uzależniony od wlewów zasolonych i natlenionych wód atlantyckich.

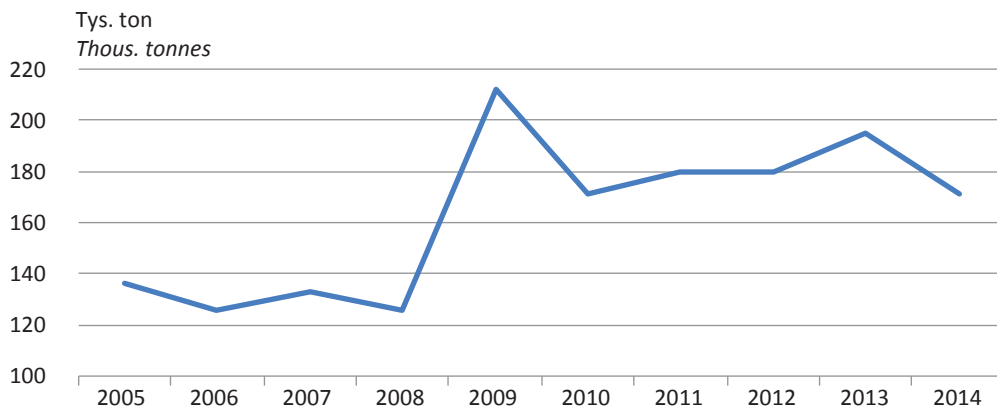
Changes to Polish fishing fleet involved an increase in the number of fishing boats over the 2013-2014 period. The number of the cutters is not changed in comparison with the preceding year. At the same time grew both the gross tonnage and engine power of that fleet. In addition, the number of deep-sea vessels remained unchanged. Gdynia was the port of registry for all the deep-sea trawlers, and the cutter fleet is a feature of fishery harbours in both the pomorskie and zachodniopomorskie voivodships.

An increase was reported only in the number of fishing boats being the constant component of all the seaside voivodships, eg. the pomorskie, zachodniopomorskie and warmińsko-mazurskie.

In 2014 the Polish fishing fleet stood at 873 vessels (4.2% vessels more than in 2013) with a combined gross tonnage 34.0 thousand (0.4% more than in 2013), and engine power of 81.5 thousand kW (0.2% more than in 2013). The fishing fleet comprised: 731 fishing boats, 139 cutters, 3 deep-sea trawlers.

Natural environment of the Baltic Sea significantly affects both quality and quantity of its natural resources. From ecological point of view, the Baltic does not facilitate living conditions for species typical for marine waters. On the other hand the Baltic Sea's flora and fauna consists of many brackish and freshwater species. The reasons are considerably low salinity (abt. 7.8‰) and high eutrofication. The most popular Baltic species are cod, herring, sprat, Pleuronectidae, mackerel, salmon, and eel. The level of cod population in the Baltic is substantiated particularly by inflows of saturated with oxygen and salty Atlantic water into the Baltic Sea.

Rysunek 18. Połowy ryb i innych organizmów morskich  
Figure 18. Fish and shellfish catches



Połowy ryb i innych organizmów morskich w 2014 r. wyniosły 170,5 tys. ton i były one o 12,8% niższe od połowów uzyskanych w 2013 r. Na Morzu Bałtyckim złowiono 118,5 tys. ton ryb, czyli o 11,6% mniej w porównaniu z rokiem poprzednim.

Połowy dalekomorskie w 2014 r. osiągnęły poziom 52,1 tys. ton, i były mniejsze o 15,2% w porównaniu z danymi za rok poprzedni. Realizowano je na łowiskach Atlantyku Północno-Wschodniego (3,7% połowów ogółem), Północno-Zachodniego (0,2% połowów ogółem), Środkowo-Wschodniego (11,7% połowów ogółem) i Południowo-Wschodniego (14,9% połowów ogółem). Połowy na tych akwenach zmniejszyły się w skali roku odpowiednio – dla Atlantyku Północno-Wschodniego – o 12,2%, a dla Atlantyku Środkowo-Wschodniego – o 63,2%.

W porównaniu z rokiem poprzednim zainicjowano natomiast aktywność łowczą na Atlantyku Północno-Zachodnim, a wznowiono (po dwóch latach) na Atlantyku Południowo-Wschodnim.

W 2014 r. połowy ryb morskich osiągnęły poziom 167,3 tys. ton (o 12,9% mniej niż w 2013 r.) i stanowiły 98,1% połowów ogółem, natomiast połowy ryb słodkowodnych wyniosły 3,2 tys. ton i były o 3,3% mniejsze niż przed rokiem.

W strukturze gatunkowej połowów, podobnie jak w dwóch poprzednich latach, dominowały szproty, ostroboki i śledzie. Szprota pozyskiwano wyłącznie z Morza Bałtyckiego. W 2014 r. złowiono 58,6 tys. ton tej ryby, co stanowiło 34,4% wielkości polskich połowów ogółem. Połowy szprota zmniejszyły się w porównaniu do uzyskanych w roku poprzednim o 27,7%.

Drugim co do znaczenia gatunkiem w strukturze połowów był ostrobok pozyskiwany z łowisk Atlantyku Środkowo-Wschodniego oraz Południowo-Wschodniego, przy czym w 2014 r. złowiono 35,0 tys. ton tej ryby, co stanowiło 20,5% polskich połowów ogółem (o 25,9% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim).

Trzecim co do znaczenia gatunkiem poławianym przez polską flotę rybacką był śledź pochodzący wyłącznie z łowisk bałtyckich. W 2014 r. złowiono 28,1 tys. ton śledzi, co stanowiło 16,5% polskich połowów ogółem. Połowy tego gatunku wzrosły o 19,3% w porównaniu do roku 2013.

In 2014 the fish capture volume amounted to 170.5 thousand tonnes, which meant a decrease of 12.8% against 2013. The Baltic catches of fish reached the level of 118.5 thousand tonnes, and fell by 11.6% against the preceding year.

The deep-sea catches amounting to 52.1 thousand tonnes in 2014, and were lower by 15.2% compared with those of the preceding year. In 2014 the deep-sea fisheries were carried out in the areas of the North East Atlantic (3.7% of the total catches volume), North West Atlantic (0.2% of the total catches volume), East Central Atlantic (11.7% of the total catches volume), East South Atlantic (14.9% of the total catches volume). Fishing in these areas decreased per annum respectively – for the North East Atlantic – by 12.2%, and – for the East Central Atlantic – by 63.2%.

As compared to the preceding year, the fishing activity started in the West North Atlantic, and was resumed, after two years, in the East South Atlantic.

In 2014, the marine fish catches reached the level of 167.3 thousand tonnes (lower by 12.9% against 2013) and contributed to 98.1% of the total catches volume, whereas the volume of freshwater fishes amounted to 3.2 thousand tonnes that decreased by 3.3% against the preceding year.

As in the two preceding years, the species structure of catches was predominated by sprats, horse mackerels and herrings. The sprats were harvested exclusively from the Baltic Sea. The volume of the sprat catches in 2014 was 58.6 thousand tonnes that represented 34.4% of the total capture volume for Poland. The sprat catches were lower by 27.7% against 2013.

Horse mackerels were the second most important species harvested from the East Central and East South Atlantic. Their catches volume amounted to 35.0 thousand tonnes, in 2014. The horse mackerel catches represented 20.5% of the total Polish volume, and grew by 25.9% against the previous year.

Among the fish cached by the Polish fishing fleet, the third ranked species were herrings harvested exclusively from the Baltic. In 2014 the herring catches amounted to 28.1 thousand tonnes representing 16.5% of the total Polish capture production, with the growth of 19.3% against the previous year.

Połów ryb płaskich w 2014 r. wyniósł 12,8 tys. ton, czyli o 6,3% więcej w stosunku do roku poprzedniego. Znaczną część połówów ryb płaskich (99,7%) pozyskano z łowisk bałtyckich. Odnotowano zwiększenie się udziału ryb płaskich w polskich połowach ogółem – z 6,2% w 2013 r. do 7,5% w 2014 r.

The volume of flatfishes catches was 12.8 thousand tonnes in 2014, which meant a growth of 6.3% against the preceding year. The flatfishes were predominantly harvested predominantly from the Baltic, with the share of 99.7% in Poland's total catches volume. The share of flatfishes in the Polish catches grew from 6.2% in 2013 to 7.5% in 2014.

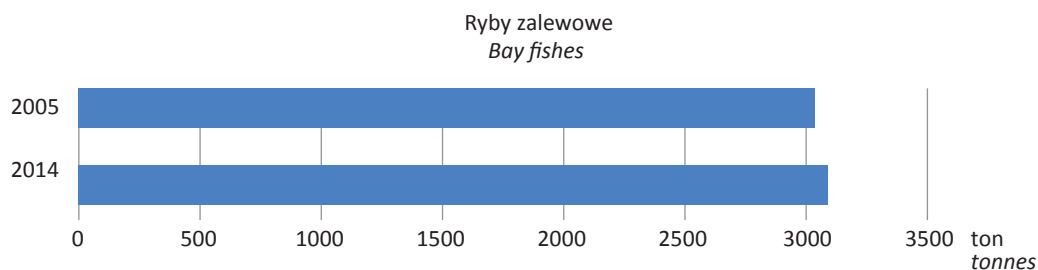
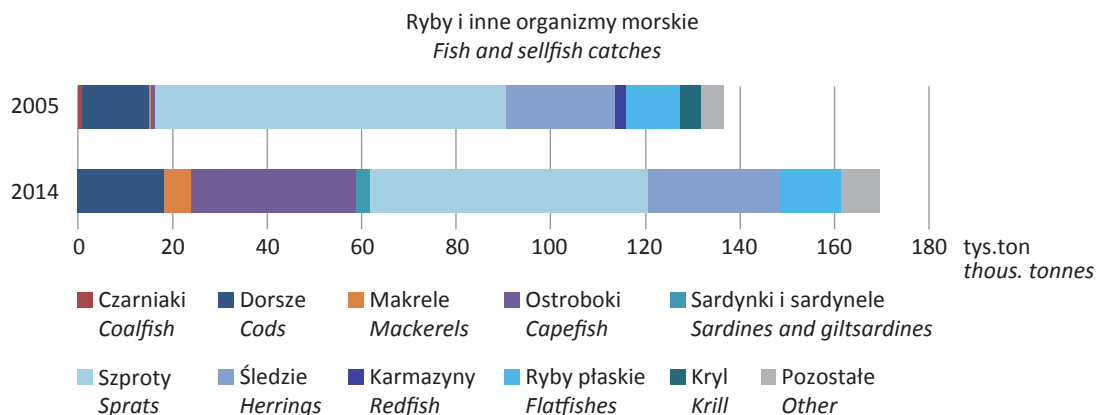
W 2014 r. w dalszym ciągu nie prowadzono połówów kryla i innych bezkręgowców morskich.

As previously, no catching activity regarding krill or other marine invertebrates was carried out in 2014.

Na terenie Polski działa ok. 600 podmiotów zajmujących się przetwarzaniem i konserwowaniem ryb i produktów rybołówstwa, z czego większość w województwie zachodniopomorskim.

There are approximately 600 entities acting in the field of processing fish and fishery products in Poland, the majority of which operates in the zachodniopomorskie voivodship.

Rysunek 19. Struktura połówów ryb i innych organizmów morskich w 2014 r.  
Figure 19. Distribution of capture production, by species of fish and shellfish in 2014



Źródło: materiały Morskiego Instytutu Rybackiego – PIB, Gdynia  
Source: National Marine Fisheries Research Institute, Gdynia.



# Wybrane zagadnienia działalności polskich portów morskich na tle Basenu Morza Bałtyckiego

## Selected aspects of Polish seaports' activity against the background of the Baltic Sea Region (BSR)

Unia Europejska w swoim Programie dla Basenu Morza Bałtyckiego na lata 2007-2013 szczególną wagę przywiązała do poprawy dostępności, gospodarowania naturalnymi zasobami Bałtyku i wzrostem konkurencyjności rejonów przybrzeżnych.

Dobra dostępność jest istotnym warunkiem transferu wiedzy i informacji. Cechą rejonu BSR jest pewna peryferyczność w stosunku do głównych obszarów gospodarczych UE, przy jednocześniej specyfice sieci połączeń transportowych, gdzie wszystkie gałęzie transportu lądowego (kolejowego i drogowego), morskiego i powietrznego odgrywają rolę w niemal równym stopniu.

Dynamicznie rozwijające się połączenia na osi wschód-zachód w obrębie BSR – przy uwzględnieniu i tak znaczącego udziału transportu w kierunkach północ-południe – stanowią istotny potencjał dla przekształcenia rejonu BSR w „bramę” dla obsługi transportu towarów i ruchu pasażerskiego.

Z uwagi na rosnącą liczbę rodzajów działalności gospodarczej oddziaływujących na zasoby Morza Bałtyckiego, należy podjąć kroki mające na celu zapewnienie zrównoważonego korzystania z tychże zasobów i nie dopuszczenie do ich zanieczyszczenia (Baltic Sea Region Programme 2007-2013; 5 Jan. 2012).

W niniejszym opracowaniu wykorzystano informacje Eurostatu oraz dostępne statystyki zamieszczone na stronach internetowych wybranych portów rosyjskich – Szt. Petersburg, Primorsk, Ust-Luga, Wyborg i Kaliningrad (dane dotyczące obrotów ładunkowych i kontenerowych). W przypadku Niemiec, Danii i Szwecji uwzględniono wyłącznie porty zlokalizowane na linii brzegowej Bałtyku. Duńskie porty bałtyckie zostały wybrane na podstawie ubiegłorocznej edycji publikacji. Może mieć to wpływ na porównywalność danych z wcześniejszymi edycjami opracowania, gdzie wszystkie porty Danii były zaliczone do Basenu Morza Bałtyckiego. Dane Eurostatu są aktualne na dzień 30 IV 2015 r.

W 2013 r. do głównych portów nadbałtyckich UE oraz Kaliningradu zawinęło 328,3 tys. statków, tj. o 0,4% mniej w stosunku do roku poprzedniego. Ruch żeglugowy w relacji portów polskich z portami pozostałych nadbałtyckich portów UE i Kaliningradem stanowił 10,8% liczby zawinięć statków w Rejonie Basenu Morza Bałtyckiego.

W 2013 r. łączny tonaż statków zawijających do głównych bałtyckich portów UE (brak danych dla Kaliningradu) wyniósł 3 716,0 mln GT i wzrósł o 1,3% w stosunku do roku poprzedniego.

Natężenie ruchu statków w obrębie głównych bałtyckich portów UE i Kaliningradu wyrażone liczbą zawinięć w 2013 r. stanowiło 14,9% analogicznej wartości dla ruchu statków w relacji z głównymi portami UE, Turcji i Kaliningradu (wzrost w badanym okresie o 0,6 p.proc.).

In the Baltic Sea Region Programme for 2007-2013 by the European Union, particular importance is attached to improvements in accessibility, management of natural resources of the Baltic, as well as competitiveness of the coastal regions.

Good accessibility is an important precondition for the transfer of knowledge and information. The BSR demonstrates certain peripherality towards the main economic areas of EU and at the same time certain specificity of a transport system where all land (rail and road), sea and air modes have almost equal importance.

Fast growing east-west flows in the BSR – when added to already voluminous north-south figures – constitute a high potential to transform the BSR to a gateway region in serving commodities and passengers traffic.

Because of a growing number of commercial activities affecting the Baltic Sea resources, efforts are needed to ensure sustainable use of those resources and to prevent them against pollution (Baltic Sea Region Programme 2007-2013; 5 Jan. 2012).

This booklet includes the information from the web-sites of Eurostat and the selected Russian ports, i.e. St. Petersburg, Primorsk, Ust-Luga, Vyborg, Kaliningrad, and the data for Russia concern cargo and container traffic only. In case of Germany, Denmark or Sweden, the ports located along the Baltic coastline. It is worth noting that the Denmark's Baltic ports have been marked off from the whole group of the seaports of Denmark, basing on the previous edition. This distinction may affect however the comparability against the previous editions where all Danish ports were ascribed to the Baltic. The Eurostat data are revised as of 30 Apr. 2015.

In 2013, 328.3 thousand ships called at the Baltic main ports and Kaliningrad, which was 0.4% less compared to the preceding year. The shipping between Poland and other Baltic EU ports and Kaliningrad contributed to 10.8% of the ship calls within the Baltic Sea Region.

In 2013, the combined gross tonnage of ships calling at the main EU ports (no data available for Kaliningrad) was 3,716.0 million which meant a decrease of 1.3% against the preceding year.

The traffic volume among the Baltic main EU ports and Kaliningrad, in terms of the amount of the ship calls, represented 14.9% of the respective value for shipping on the routes to/from the main ports of the EU, Turkey and Kaliningrad, and increased by 0.6 pp. In the subject period.

W kategoriach wielkości jednostek, do bałtyckich portów UE (brak danych dla Kaliningradu) zawinęły statki, których łączny tonaż w badanym okresie odpowiadał 24,3% tonażu statków odwiedzających główne porty UE i Turcji, przy czym udział ten wzrósł o 0,7 p.proc. w stosunku do roku poprzedniego.

Podobnie jak w latach wcześniejszych, ruch statków na Bałtyku w 2013 r. koncentrował się wokół głównych portów Danii (42,2% liczby statków zawijających do głównych portów bałtyckich UE i Kaliningradu) oraz Szwecji (18,8%). Najmniej jednostek (1,3% liczby wejść) odwiedziło porty Litwy.

W kategoriach pojemności brutto, w 2013 r. największej dużej jednostek przyjęły nadbałtyckie porty Szwecji (24,1% tonażu brutto statków zawijających do głównych portów UE w rejonie Morza Bałtyckiego) oraz Danii (23,5%). Podobnie jak w przypadku liczebności zawijających jednostek, statki o najmniejszym tonażu brutto zawinęły do portów Litwy (1,6% pojemności brutto ogółu statków, które odwiedziły porty bałtyckie państw członkowskich UE).

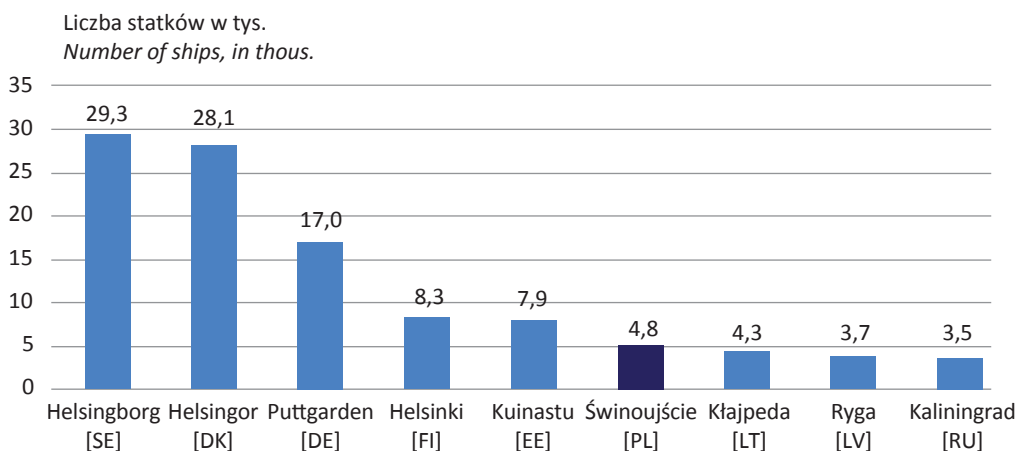
As far as the ship size is concerned, the Baltic sea ports in the EU (no data available for Kaliningrad) were reached by ships of their combined gross tonnage contributing to 24.3% of the fleets that called at the main ports of the EU and Turkey. In addition, that share was larger by 0.7 p.p. against the preceding year.

As in the previous years, the Baltic ship traffic concentrated predominantly in the main ports of Denmark (42.2% of the ship calls at the Baltic EU main ports and Kaliningrad) and Sweden (18,8%) in 2013. On the other hand, the least visited ports, representing 1.3% of the number of ship calls, were the ports of Lithuania.

In 2013, the Swedish and Danish Baltic ports hosted the largest number of fleets in terms of GT (contributing, respectively to 24.1% and 23.5% of GT of ships that called at the main Baltic ports). Analogically to the number of ship calls, the ships of the lowest GT arrived at the ports of Lithuania (1.6% of GT of the fleets that visited the Baltic EU member states).

Rysunek 20. Ruch statków (wejścia) w krajach Basenu Morza Bałtyckiego według portów o największej liczbie zawinięć w 2013 r.

Figure 20. Vessel traffic (inwards only) in the Baltic Sea Region countries by the most visited seaports in 2013



Łączne obroty ładunkowe głównych portów Morza Bałtyckiego (w tym Rosji) wyniosły w 2013 r. 718,2 mln ton, co stanowiło wzrost o 1,9% w porównaniu z rokiem poprzednim.

Podobnie jak w poprzednich latach, w 2013 r. portami o największych obrotach ładunkowych na Bałtyku były główne porty Rosji, których obrót stanowił 30,0% obrotów ładunkowych portów bałtyckich oraz Finlandii i Szwecji (odpowiednio 13,7% i 11,5%).

Pod względem udziału obrotów ładunkowych nadbałtyckich krajów członkowskich UE w relacji z krajami spoza Unii, w 2013 r. dominującą rolę odegrały porty Finlandii (20,7% udziału ładunków przewożonych w relacji z krajami spoza Unii w obrotach ładunkowych ogółem) i Polski (19,8%). Najmniejszy udział w obrotach ładunkowych w relacji z państwami spoza UE miały nadbałtyckie porty Szwecji (9,7%).

In 2013 the combined freight through the Baltic main ports (including Russia) amounted to 718.2 million tonnes, which constituted a growth of 1.9% against the preceding year.

As in previous years, the Baltic cargo traffic leaders were the main ports of Russia with their share of 30.0% in the combined Baltic cargo traffic volume, and the ports of Finland and Sweden with their respective shares of 13.7% and 11.5%, in 2013.

The ports of Finland (with the share of 20.7% of freight carried among non-EU countries to the total throughput) and Poland (19.8%), took the lead in the Baltic EU countries cargo throughput in the extra-EU traffic, in 2013. On the other hand, the Baltic ports of Sweden had the lowest share (9.7%) in the cargo throughput the with extra-EU countries.

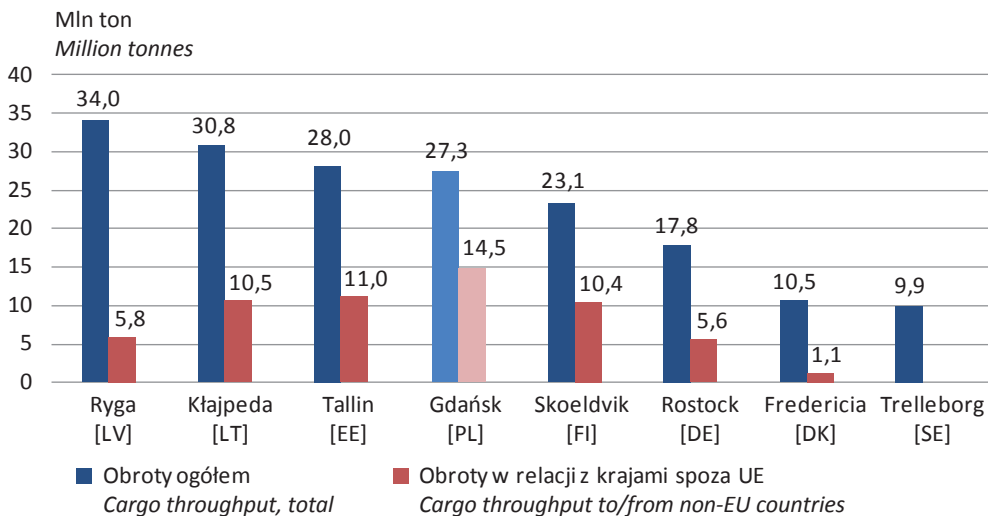
Łączne obroty ładunkowe głównych portów Basenu Morza Bałtyckiego w 2013 r. stanowiły 17,7% obrotów dokonanych w głównych portach morskich UE, Turcji, Norwegii, Islandii i Rosji. Udział ten wzrósł o 0,2 p. proc. w stosunku do roku poprzedniego.

The total cargo traffic through the main Baltic ports represented 17.7% of the respective throughput of the main seaports of the EU, Turkey, Norway, Iceland and Russia, in 2013. That share increased by 0.2 pp against the preceding year.

Wybrane porty bałtyckie o największych obrotach ładunkowych w 2013 r. przedstawia poniższy rysunek:

For selected top cargo Baltic seaports in 2013, see the figure below:

Rysunek 21. Obroty ładunkowe wybranych portów morskich rejonu Basenu Morza Bałtyckiego w 2013 r.  
Figure 21. Cargo throughput in selected ports of the Baltic Sea Region in 2013



Obroty kontenerowe, w głównych morskich portach Basenu Morza Bałtyckiego (włącznie z portami Szt. Petersburg i Ust-Ługa) wyniosły w 2013 r. 8 260,6 tys. TEU i były wyższe o 1,1% w stosunku do roku poprzedniego. Udział kontenerów o wymiarach 40 stóp i większych w ruchu kontenerowym w portach krajów członkowskich BSR utrzymywał się w latach 2012-2013 na poziomie 4,0%. Spośród państw unijnych, w obrębie Bałtyku, najwięcej kontenerów o wymiarach 40 stóp i większych obsłużyły porty: Helsinki (23,8%), Lubeka (21,9%) i Gdynia (14,1%), a najmniej (udział bliski 0%) – porty w Tornio, Kopenhadze i Turku.

In 2013 the container throughput of the Baltic main ports, including St. Petersburg and Ust-Luga, reached 8,260.6 thousand TEU, showing a growth of 1.1% against the previous year.

As in the years 2012-2013, the containers having a length of 40 feet or more, handled in the EU member Baltic states remained at the level of 4.0%. Among the EU BSR states the highest share in the traffic of containers 40-feet and larger, had the seaports of Helsinki (23.8%), Lübeck (21.9%), and Gdynia (14.1%), while the smallest figures (0% approx) reported ports of Tornio, Copenhagen and Turku.

Podobnie, jak w latach poprzednich, w 2013 r. liderem w obsłudze ruchu kontenerowego na Bałtyku był port Szt. Petersburg (30,4% bałtyckich obrotów kontenerowych). Kolejnymi czołowymi portami w ruchu kontenerowym okazały się polskie porty – Gdańsk i Gdynia, które obsłużyły odpowiednio 14,4% i 8,8% obrotów kontenerowych na Bałtyku oraz fiński zespół portów Hamina Kotka – 6,6% bałtyckich obrotów kontenerowych. Najniższą aktywność w zakresie obsługi ruchu kontenerowego (0,1% ruchu kontenerowego portów BSR, Szt. Petersburga i Ust-Ługi) odnotowano w 2013 r. w portach: Kalundborg, Kemi, Oxelosund i Karlskrona.

As in the previous years, the port of St. Petersburg maintained its leadership, with the share of 30.4% of the Baltic maritime container transport in 2013. Other container league members were Polish ports of Gdansk and Gdynia that handled 14.4% and 8.8% respectively, of the Baltic container traffic, followed by Hamina-Kotka port complex that contributed to 6.6% of the Baltic container traffic. The lowest container handling activity (0.1% of container traffic through the BSR, St. Petersburg, Ust-Luga) reported the ports of Kalundborg, Kemi, Oxelosund, Karlskrona.

W 2013 r. w głównych portach bałtyckich skupiało się 8,7% obrotów kontenerowych Europy (UE, Norwegii, Turcji i Rosji), przy czym udział ten zmniejszył się w porównaniu z rokiem 2012 o 0,2 p.proc.

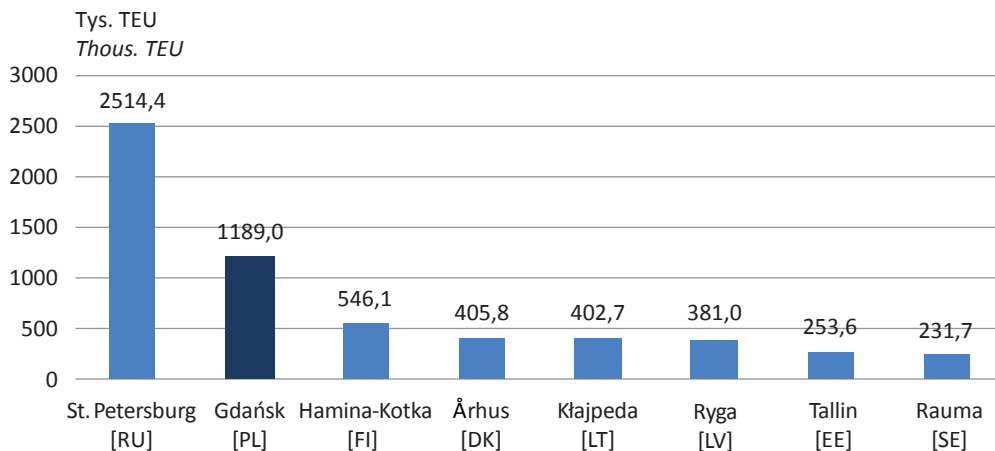
In 2013, 8.7% of the total European maritime container traffic volume (including the EU, Norway, Turkey, Russia) clustered around the Baltic main seaports, which grew by 0.2 pp against the 2012 value.

Obroty kontenerowe głównych portów bałtyckich krajów członkowskich Unii w relacji z portami europejskimi stanowiły w 2013 r. 88,4% (z czego największy udział – 42,6% – stanowiły obroty kontenerowe z niemieckimi portami), a w relacji z portami pozostałych kontynentów – 11,6% (z czego prawie w połowie – 52,0% w relacji z Chinami).

Wielkość obrotów kontenerowych w wiodących portach w poszczególnych krajach Basenu Morza Bałtyckiego przedstawia następujący rysunek:

Rysunek 22. Porty morskie o największych obrotach kontenerowych w poszczególnych krajach Basenu Morza Bałtyckiego w 2013 r.

Figure 22. Top container seaports in respective states in the BSR in 2013



Do portów bałtyckich Unii Europejskiej w 2013 r. zawinęło 8,9 tys. wyspecjalizowanych statków pełnokontenerowych (o 3,4% więcej niż w roku poprzednim), których liczba stanowiła 2,8% jednostek wchodzących do bałtyckich portów UE. W kategoriach wielkości jednostek, GT ogółem kontenerowców wynosiło GT 148,4 mln (o 5,4% więcej niż w 2012 r.), przy czym tonaż brutto tych statków stanowił 3,1% tonażu brutto wszystkich statków zawijających do portów bałtyckich Unii Europejskiej.

W 2013 r. główne porty bałtyckie UE obsłużyły 92,0 mln pasażerów (bez pasażerów wycieczkowców), czyli o 0,7% mniej niż w roku poprzednim. Podobnie jak w latach poprzednich, w 2013 r. większość strumieni ruchu pasażerskiego na Bałtyku kumulowało się w portach Danii oraz Szwecji – odpowiednio 27,6% i 26,5%.

Najmniej popularnymi wśród pasażerów portami głównymi UE na Bałtyku były w 2013 r. porty Litwy (0,3% ruchu pasażerskiego na Bałtyku w relacji z portami państw członkowskich), Łotwy (0,8%) i Polski (1,9%).

Ruch pasażerski w relacjach krajowych stanowił 11,7% liczby pasażerów odwiedzających główne porty morskie UE (o 5,5% więcej niż w 2012 r.).

W 2013 r. ruch pasażerski w głównych portach krajów członkowskich UE stanowił 33,3% liczby pasażerów odwiedzających główne porty Unii, Norwegii i Turcji. Udział ten zmniejszył się o 0,4 p.proc. w porównaniu z rokiem 2012.

The EU and Russian Baltic main ports contributed to 88.4% of containerized transport to/from other European seaports, the prevalent of which was the German ports' share of 42.6%. On top of that, the container throughput directed to/from other continents amounted to 11.6% (with a nearly a half – 52.0% contribution of container freight to/from China).

For selected top cargo Baltic seaports in 2013, see the figure below:

In 2013, 8.9 thousands of full-container ships called at the EU Baltic Sea ports, which meant a growth of 3.4% against the preceding year. That container fleet contributed to 2.8% of vessels that called at the EU seaports in the Baltic Sea. In terms of size of the vessels, the combined gross tonnage of the full container ships amounted to GT 148.4 million, and saw a 5.4% growth against the 2012 value. Their gross tonnage represented 3.1% the whole fleets calling at the EU seaports in the Baltic.

In 2013 the Baltic main ports handled 92.0 million passenger movements (excluding cruise passengers) which meant a decrease by 0.7% against the previous year. As in the previous years, the majority of passenger Baltic traffic flows in 2013 clustered around Denmark and Sweden – 27.6% and 26.5%, respectively.

On the routes to/from the UE member states, the ports of Lithuania (0.3% of the EU Baltic passenger traffic), Latvia (0.8%) and Poland (1.9%) were the least popular Baltic passenger destinations in 2013.

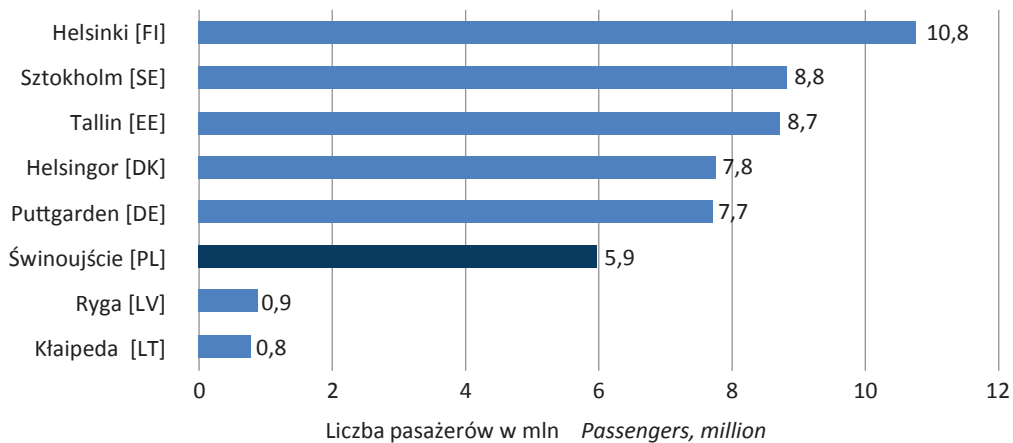
The national passenger flows contributed to the 11.7% of passengers who visited the main seaports of the EU (an increase by 5.5% against 2012).

In 2013 the share of passengers embarked/disembarked at the EU Baltic main ports constituted 33.3% of passenger movements handled at the main seaports of the EU, Norway and Turkey. That contribution decreased by 0.4 pp against 2012.

Wybrane porty bałtyckie o największym ruchu pasażerów w poszczególnych krajach w 2013 r. przedstawia poniższy wykres:

The top passenger movements Baltic ports in 2013 are presented in the following figure:

Rysunek 23. Ruch pasażerów<sup>a</sup> w wybranych portach morskich krajów Basenu Morza Bałtyckiego w 2013 r.  
Figure 23. Passenger<sup>a</sup> movements at selected ports of the Baltic Sea Region in 2013



<sup>a</sup> Bez pasażerów wycieczkowców.  
<sup>a</sup> Excluding cruise passengers.

Udział pasażerów podróżujących na wycieczkach liniowych po Bałtyku w 2013 r. wynosił 1,2% ruchu pasażerów ogółem we wszystkich portach państw członkowskich z dostępnymi danymi do Bałtyku i pozostał na tym samym poziomie co w poprzednim roku. W 2013 r. nadbałtyckie porty krajów członkowskich UE odnotowały spadek liczby pasażerów rozpoczynających i kończących rejs wycieczkowy o 1,2% w porównaniu z rokiem 2012.

W 2013 r. do nadbałtyckich głównych portów krajów członkowskich UE (brak danych dla Rosji) zawinęło łącznie 44,1 tys. statków pasażerskich i wycieczkowców (o 9,3% więcej niż w 2012 r.) o łącznej pojemności brutto GT 439,7 tys. (o 5,8% więcej niż w 2012 r.). W badanym okresie statki te stanowiły łącznie 13,8% liczby i 11,8% tonażu brutto wszystkich jednostek, które weszły do portów krajów członkowskich Basenu Morza Bałtyckiego. Z kolei, w odniesieniu do ruchu statków pasażerskich i wycieczkowych w relacji z portami UE, Norwegii i Turcji, nadbałtyckie porty Unii Europejskiej przyjęły 14,2% ogólnej liczby statków pasażerskich i wycieczkowców, które w tym czasie weszły do portów, co oznacza wzrost o 2,0 p. proc. w stosunku do 2012 r.

W 2013 r. wycieczkowce stanowiły pod względem liczby wejść do portów 0,6%, a pod względem tonażu brutto 2,7% wszystkich statków, które odwiedziły główne porty krajów członkowskich nad Bałtykiem. Z kolei statki pasażerskie nie będące wycieczkowcami stanowiły 13,2% liczby zawinięć i 9,1% tonażu brutto jednostek, które odwiedziły główne porty krajów członkowskich nad Bałtykiem.

Najwięcej wycieczkowców przyjęły główne porty Estonii i Danii (po 344 jednostek), a najwięcej statków pasażerskich niebędących wycieczkowcami – porty Estonii (26,3 tys. jednostek). Polskie porty główne obsłużyły w 2013 r. 1,0% łącznej liczby statków pasażerskich i wycieczkowców, które zawinęły do głównych portów krajów w UE Basenu Morza Bałtyckiego.

The share of cruise passengers on journey within the BSR constituted 1.2% of the combined passenger traffic through all of the EU Baltic seaports, and remained at the previous years' level. In 2013, the EU Baltic seaports noticed a decrease by 1.2% in the number of passengers starting/ending their cruise journey, compared to 2012.

In 2013, 44.1 thousands of passenger ships and cruise liners called at the EU Baltic main ports (no data available for Russia) i.e. by 9.3% more than in 2012. Gross tonnage of those ships totalled up to GT 439.7 thousand and represented an increase by 5.8% against 2012. Within the subject period those ships contributed to 13.8% in the number and 11.8% in the tonnage of the fleets that called at the EU member countries ports in the Baltic. In turn, the Baltic EU ports absorbed 14.2% of the combined passenger and cruise ship flows regarding the passenger ships and cruise liner traffic to/from the ports of the European Union, Norway and Turkey, which grew by 2.0 pp against 2012.

In 2013 the cruisers represented 0.6% of ship calls number and 2.7% of the total gross tonnage of ships that entered main EU seaports in the BSR. In turn, the non-cruise passenger ships represented 13.2% of ship calls number and 9.1% of gross tonnage of the fleet that visited the main EU seaports on the Baltic coast.

Most of cruise liners were hosted by the main ports of Estonia and Denmark (344 vessels, each), while most of non-cruise passenger ships called at Estonian ports (26.3 thousands of vessels). Poland's seaports handled in 2013 1.0% of the combined number of passenger ships and cruise liners that called at the main EU seaports in the Baltic.

Rysunek 24. Mapa Basenu Morza Bałtyckiego  
Figure 24. A map of the Baltic Sea Region



# Wybrane zagadnienia działalności polskich portów morskich na tle krajów członkowskich i kandydujących do UE oraz krajów Europejskiego Obszaru Gospodarczego

## Selected aspects of Polish seaports' activity against the background of member and candidate states of the EU and the European Economic Area (EEA)

Zgodnie z Komunikatem prasowym Komisji Europejskiej z maja 2013 r., w Europie było łącznie 1 200 portów morskich. Grupą docelową wniosku było 319 kluczowych portów europejskich, które łącznie mogłyby stworzyć prawdziwą sieć portów europejskich zdolną do wspierania europejskiego rynku wewnętrznego. Tym 319 portom nadano już znaczenie priorytetowe we wnioskach Komisji dotyczących TEN-T (transeuropejskiej sieci transportowej) – 83 porty należały do sieci bazowej, a 236 do sieci kompleksowej.

O przewadze konkurencyjnej portu w coraz większym stopniu decyduje wiele czynników fizycznych, tj. dostępność dla żeglugi, potencjał przeladunkowy i wydajna multimodalna infrastruktura lądowa. Ponadto równie decydujący wpływ na przyciągnięcie przewoźników i właścicieli ładunków są place do składowania ładunków i magazyny, które odgrywają pomocną rolę w realizacji usług tworzących wartość dodaną w bezpośrednim zapleczu portu.

Obecnie między portami nasila się konkurencja w pozyskiwaniu firm żeglugowych i armatorów.

Podobnie, jak przed rokiem, niniejsze wydanie publikacji zawiera dane Eurostatu dotyczące żeglugi bliskiego zasięgu oraz dane z Portalu UNCTAD-stat dotyczące wskaźnika Liner Shipping Connectivity Index. Dane Eurostatu są aktualne na dzień 30 IV 2015 r.

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);
- kraje kandydujące na koniec 2013 r. (Albania, Czarnogóra, Turcja);
- rejon Morza Bałtyckiego (Rosja);
- rejon Morza Śródziemnego (Albania, Algieria, Bośnia i Hercegowina, Egipt, Izrael, Liban, Libia, Maroko, Okupowane Terytorium Palestyny, Syria, Tunezja);
- rejon 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.

According to an EC Press Release released in May 2013, there are in total 1,200 seaports in Europe. This proposal targets the 319 key European ports which together can create a real European ports network capable of supporting Europe's internal market. These 319 ports are already prioritised in the Commission's TEN-T (trans-European transport network) proposals – 83 ports in the core network; 236 in the comprehensive network.

The competitive advantage of a port is increasingly determined by a number of physical conditions: nautical accessibility, cargo handling capacity and efficient multi-modal hinterland infrastructure. In addition, warehouse real estate that supports the provision of value-adding services and economic growth in a port's direct hinterland is often a decisive factor in attracting shipping lines and cargo owners.

The competition between ports is intensifying as they strive to attract shipping lines and cargo owners.

Similarly to the previous year, this edition comprises the Eurostat data on the short sea shipping from Eurostat as well as data on the Liner Shipping Connectivity Index out of the UNCTAD-stat Portal. The Eurostat data are revised as of 30 Apr. 2015.

Short sea shipping, abbreviated as 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 countries (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 countries;
- EEA countries (Iceland and Norway);
- candidate countries as of the end of 2013 (Albania, Montenegro and Turkey);
- the Baltic Sea area (Russia);
- the Mediterranean Sea area (Albania, Algeria, Bosnia and 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.

Wskaźnik Liner Shipping Connectivity Index – LSCI, wskazuje stopień integracji określonego kraju z funkcjonującą siecią liniowych połączeń żeglugowych. Indeks LSCI uznaje się jako miernik umiędzynarodowienia systemów transportowych i gospodarki poszczególnych państw. Uwzględnia on: liczbę kontenerowców zawijających do portów danego kraju, całkowitą pojemność floty przewozowej na jednego mieszkańca, liczbę przewoźników oraz połączeń liniowych realizowanych w portach danego kraju, średnią oraz maksymalną wielkość kontenerowców obsługiwanych w portach danego kraju.

W 2013 r. do głównych portów Unii Europejskiej (brak danych dla Francji) i Turcji zawinęło 2 151,5 tys. statków (o 3,5% mniej niż w 2012 r.).

Najbardziej uczęszczanymi portami morskimi były w 2013 r. porty Grecji (o liczbie zawinięć stanowiących 21,7% łącznej liczby wejść do głównych portów UE i Turcji), Włoch (19,1% liczby zawinięć) oraz Danii (16,0% liczby zawinięć). Podobnie, jak rok wcześniej, udział liczby zawinięć do głównych polskich portów w badanym okresie wyniósł 0,7%.

Z kolei ruch statków w portach europejskich (UE i Turcji) wyrażony wielkością tonażu brutto GT statków zawijających do portów wyniósł w 2013 r. GT 15 300,2 mln i zmniejszył się o 1,3% w stosunku do roku poprzedniego. Krajami, do których zawinęła flota o największym tonażu brutto ogółem w 2013 r. były Włochy i Wielka Brytania – wejścia statków w przeliczeniu na łączny tonaż brutto stanowiły odpowiednio 16,1% oraz 14,2% tonażu floty zawijającej do portów Europy.

The Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) reflects the transport connectivity of a country with the existing shipping network. The LSCI is regarded a measure of the internationalisation of transportation and economies of particular countries. It includes the number of container ships calling at ports in a country, the total capacity of the fleet per inhabitant, the number of fleet operators and liner shipping connections through the ports of a country, the average and the maximum size of container ships handled at the ports of a country.

In 2013, 2,151.5 thousands of vessels called at the main ports of the EU (no data available for France) and Turkey (3.5% less than in 2012).

The most popular shipping destinations in 2013 were the ports of Greece (21.7% of the total ship calls number for the main EU and Turkey's ports), Italy (19.1% of ship calls), and Denmark (16.0% of ship calls). As in the previous year, the number of ships docked at the main ports of Poland contributed to 0.7% to the abovementioned total number, in the subject period.

On the other hand, the traffic through the main European ports (EU, Turkey) in terms of ship size amounted to GT 15,300.2 millions in 2013, and fell by 1.3% against the previous year. Fleets with largest gross tonnage in 2013 were handled in Italia and the United Kingdom. The number of ship calls in terms of gross tonnage represented respectively 16.1% and 14.2% of the tonnage of fleet that docked at the European ports.

Tablica 1. Statki wchodzące do głównych portów morskich krajów Europy  
Table 1. Ships calling at major seaports of Europe

KRAJ	COUNTRY	Liczba statków w tys. Number of ships, thousand		Pojemność brutto (GT) w mln Gross tonnage (GT), million	
		2012	2013	2012	2013
Belgia	Belgium	26,8	25,0	554,0	564,1
Bułgaria	Bulgaria	3,6	3,6	28,7	31,7
Chorwacja	Croatia	205,0	202,5	263,6	272,5
Cypr	Cyprus	2,3	2,4	32,8	32,3
Dania	Denmark	348,4	344,2	1 072,4	1 074,8
Estonia	Estonia	28,5	30,5	311,0	338,5
Finlandia	Finland	33,8	32,7	710,9	740,7
Francja	France	.	.	.	.
Grecja	Greece	512,0	466,7	1 101,6	1 125,2
Hiszpania	Spain	149,0	141,2	1 884,4	1 775,7
w tym:	of which:				
M. Śródziemne i Płd. Atlantyck	Mediterranean & South Atlantic	12,4	11,8	164,3	158,1
Płn. Atlantyck	North Atlantic	35,6	33,8	707,7	694,9
Holandia	Netherlands	11,4	11,7	223,2	208,8
Irlandia	Ireland	4,9	4,4	60,3	57,8
Litwa	Lithuania	26,8	25,0	554,0	564,1
Łotwa	Latvia	7,4	6,6	90,1	85,3
Malta	Malta	22,6	22,9	197,3	216,0
Niemcy	Germany	112,0	118,6	1 172,1	1 169,5
w tym:	of which:				
M. Bałtyckie	Baltic Sea	32,6	35,4	571,5	557,2
M. Północne	North Sea	79,1	80,9	600,4	610,8
Norwegia	Norway	.	.	.	.
<b>Polska</b>	<b>Poland</b>	<b>15,3</b>	<b>14,7</b>	<b>164,4</b>	<b>165,8</b>
Portugalia	Portugal	11,1	12,4	177,3	199,0
Rumunia	Romania	4,7	4,6	50,2	51,9



Tablica 1. Statki wchodzące do głównych portów morskich krajów Europy (dok.)  
Table 1. Ships calling at major seaports of Europe (cont.)

KRAJ	COUNTRY	Liczba statków w tys. Number of ships, thousand		Pojemność brutto (GT) w mln Gross tonnage (GT), million	
		2012	2013	2012	2013
Słowenia	<i>Slovenia</i>	2,0	1,9	39,4	38,9
Szwecja	<i>Sweden</i>	77,3	78,3	1 132,3	1 134,7
w tym:	<i>of which:</i>				
M. Bałtyckie	<i>Baltic Sea</i>	62,4	61,8	885,5	896,6
M. Północne	<i>North Sea</i>	11,7	11,0	196,2	173,3
Turcja	<i>Turkey</i>	65,0	65,8	658,7	682,4
w tym:	<i>of which:</i>				
M. Czarne	<i>Black Sea</i>	12,2	12,1	116,8	117,0
M. Śródziemne	<i>Mediterranean</i>	48,3	49,0	510,3	533,3
Wielka Brytania	<i>United Kingdom</i>	114,1	115,8	2 110,4	2 169,7
Włochy	<i>Italy</i>	437,1	411,2	2 765,2	2 469,8

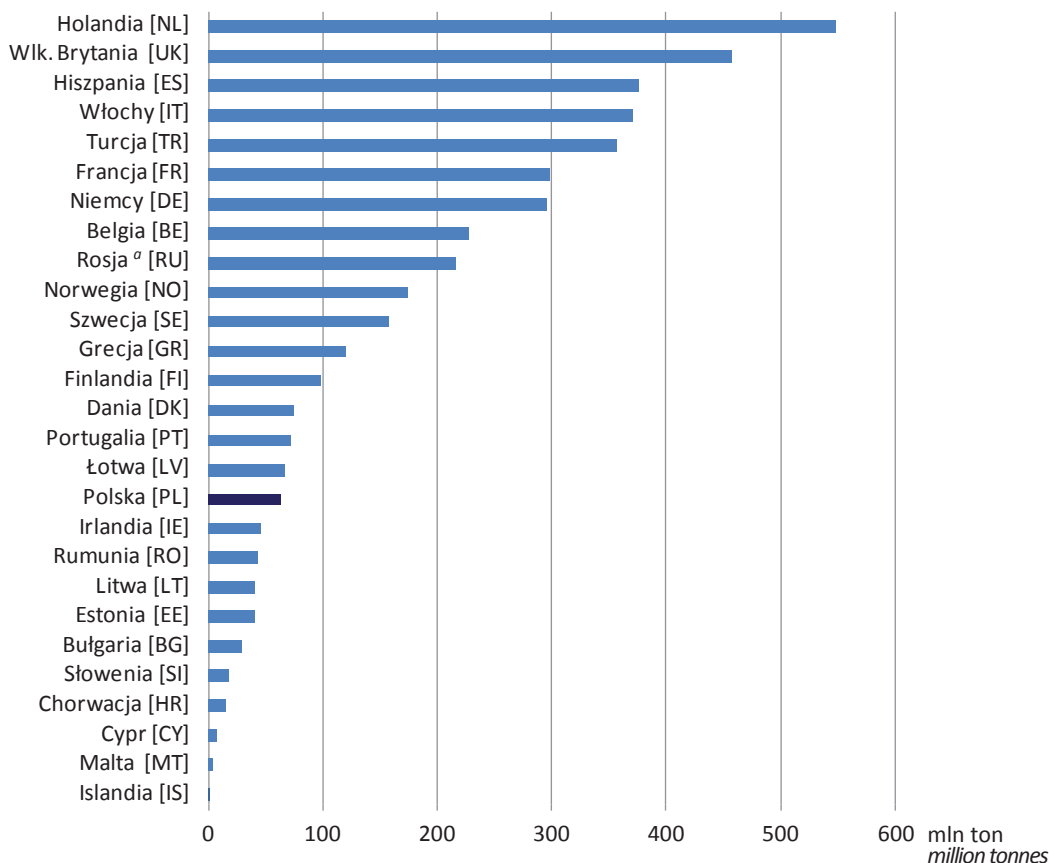
W 2013 r. łączne obroty ładunkowe głównych portów morskich UE, Islandii, Norwegii, Turcji i Rosji (port nadbałtyckie) wyniosły 4 208,1 mln ton i były wyższe o 0,6% w porównaniu z rokiem poprzednim.

Rysunek 25 przedstawia dane dotyczące krajów o największych obrotach ładunkowych.

In 2013, the total cargo throughput in the main ports of the EU, Iceland, Norway, Turkey, and Russia (Baltic) amounted to 4,208.1 million tonnes, and grew by 0.6% against the preceding year.

Figure 25 shows detailed information on cargo throughput league.

Rysunek 25. Obroty ładunkowe w głównych portach morskich Europy w 2013 r.  
Figure 25. Cargo throughput in main seaports of Europe, in 2013



<sup>a</sup> Porty nadbałtyckie Rosji: Kaliningrad, Primorsk, Skt. Petersburg, Ust-Ługa, Wysock.  
<sup>a</sup> Baltic Russia: Kaliningrad, Primorsk, St. Petersburg, Ust-Luga, Vyborg, Vysotsk.

W 2013 r. obroty ładunkowe uzyskane przez kraje UE, Islandię, Norwegię i Turcję, w ramach żeglugi bliskiego zasięgu (SSS) stanowiły 65,5% obrotów tych krajów ogółem. Udział SSS w tych obrotach zmniejszył się o 0,8 p. proc. w stosunku do roku poprzedniego.

W ramach żeglugi bliskiego zasięgu w 2013 r. główne porty morskie krajów członkowskich UE, Islandii, Norwegii i Turcji najwięcej obrotów ładunkowych dokonały w relacji z portami Morza Śródziemnego. Obroty te wyniosły 746,5 mln ton (czyli 28,6% obrotów głównych portów europejskich), co oznacza spadek o 0,7% w porównaniu z analogiczną wartością za rok 2012. Najmniejszy udział w obrotach ładunkowych portów europejskich w ramach żeglugi bliskiego zasięgu odnotowano w relacji z portami zlokalizowanymi nad Morzem Czarnym – 215,3 mln ton (czyli 8,3%), przy czym przewozy SSS w relacji z portami czarnomorskimi wzrosły o 1,3% w porównaniu z rokiem poprzednim. Obroty ładunkowe głównych portów europejskich w relacji z portami UE zlokalizowanymi nad Morzem Bałtyckim w żegludze bliskiego zasięgu stanowiły 20,4% europejskiego wolumenu obrotów ładunkowych w głównych portach morskich, przy czym udział ten wzrósł 0,4 p. proc. w porównaniu z rokiem poprzednim.

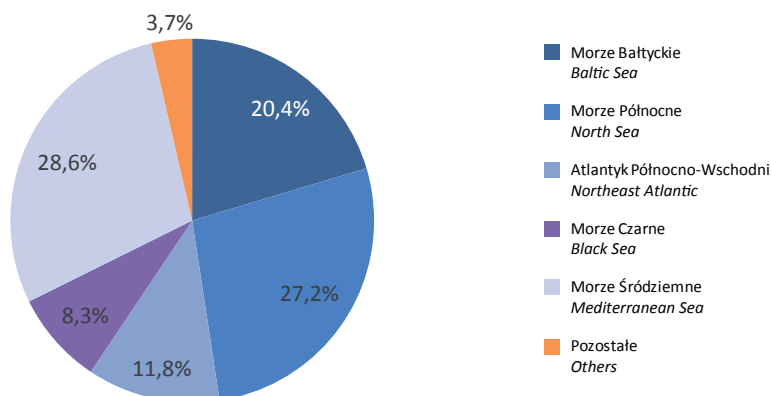
Udział poszczególnych akwenów w obrotach ładunkowych w ramach żeglugi bliskiego zasięgu przedstawia rysunek 26:

In 2013, the cargo throughput within SSS, achieved by seaports of the EU, Iceland, Norway and Turkey, represented 65.5% of their total freight. The share of SSS in the total freight decreased by 0.8 pp against the previous year.

In 2013, the main ports of the EU, Iceland, Norway and Turkey achieved the largest freight within SSS, as transport to/ from the Mediterranean. That throughput amounted to 746.5 million tonnes representing 28.6% of the total result by the main European seaports, and was by 0.7% lower than the preceding year. The lowest contribution of the European ports' freight within SSS was reported for the Black Sea ports (215.3 million tonnes (or 8.3%). In addition the transport between SSS and Black Sea grew by 1.3% against the preceding year. The main European ports' freight directed to/ from the Baltic ports within SSS represented 20.4% of the European freight through the main seaports. That share grew by 0.4 pp in comparison with the preceding year.

Figure 26 shows the SSS breakdown by maritime areas as:

Rysunek 26. Struktura procentowa obrotów ładunkowych SSS według akwenów w 2013 r.  
Figure 26. Distribution of SSS by maritime areas, in 2013



Podobnie, jak przed rokiem, największe obroty ładunkowe w żegludze bliskiego zasięgu w 2013 r. odnotowały porty Wielkiej Brytanii (11,8% obrotów UE, Norwegii, Islandii i Turcji) oraz Włoch (10,4%). Najmniejszą rolę w transporcie ładunków w żegludze bliskiego zasięgu odegrały porty Malty i Cypru z udziałem odpowiednio 0,1% i 0,3% łącznego wolumenu obrotów UE, Norwegii, Islandii i Turcji. Udział polskich portów w SSS w 2013 r. wyniósł 2,0% opisywanych wartości.

Podobnie jak rok wcześniej, najliczniejszą grupę ładunkową w ramach żeglugi bliskiego zasięgu krajów UE, Norwegii, Islandii i Turcji w 2013 r. stanowiły ładunki masowe ciekłe (40,7% obrotów ładunkowych SSS), a najmniej liczną – ładunki toczne niesamobieżne (5,5% obrotów ładunkowych SSS). W 2013 r. najwięcej ładunków masowych ciekłych obsłużono w głównych portach Holandii i Włoch – odpowiednio 14,0% i 12,5% łącznych obrotów ładunków masowych ciekłych w ramach SSS.

Similarly to the previous year, the largest shares within SSS were reported by the UK (11.8% of the total SSS declared by the EU, Norway, Iceland, Turkey), and Italy (10.4%). At the same time Malta and Cyprus played the most limited role in the SSS, contributing to 0.1% and 0.3% of the total result by EU, Norway, Iceland and Turkey, respectively. Poland's SSS in 2013 accounted for 0.2% of the subject freight volume.

Similarly to the previous year, the most voluminous cargo group in SSS by the EU, Norway, Iceland and Turkey were liquid bulk goods (with the share of 40.7% of SSS), while the least numerous ones were ro-ro non-self-propelled units (5.5% of the SSS cargo weight). The majority of the liquid bulk was handled in the main ports of the Netherlands (14.0%) and Italy 12.5% of the total liquid bulk throughput within SSS).

Przeładunki ładunków masowych suchych zrealizowane w żegludze bliskiego zasięgu w 2013 r. koncentrowały się głównie w morskich portach Turcji (16,8%) i Wielkiej Brytanii (11,1%).

Najwięcej kontenerów w 2013 r. obsłużono w ramach SSS w portach Turcji (16,4%) i Niemiec (12,2%).

Liderami w przeładunkach ładunków tocznych były w 2013 r. główne porty morskie Włoch (14,0% obrotów ładunków tocznych w ramach SSS) i Szwecji (11,3%).

W 2013 r. do głównych portów Unii Europejskiej i Turcji zawinęło 81,1 tys. wyspecjalizowanych jednostek pełnokontenerowych o pojemności brutto GT 2 346,0 mln. Pod względem liczebności statki te stanowiły w 2013 r. 3,8% liczby wszystkich jednostek, a pod względem wielkości statków – 15,3% pojemności brutto jednostek, które odwiedziły w/w porty w badanym okresie. Najwięcej kontenerowców przyplęnęło do głównych portów Hiszpanii (13,3% zawinięć statków pełnokontenerowych w Europie) i Włoch (12,7% zawinięć); najmniej – w portach Estonii, Bułgarii i Chorwacji – po 0,5% liczby pełnokontenerowców odwiedzających porty europejskie.

Rysunek 27 przedstawia dane dotyczące krajów o największych obrotach kontenerowych.

In 2013, the SSS dry bulk freight clustered around the ports of Turkey (16.8%) and the UK (11.1%).

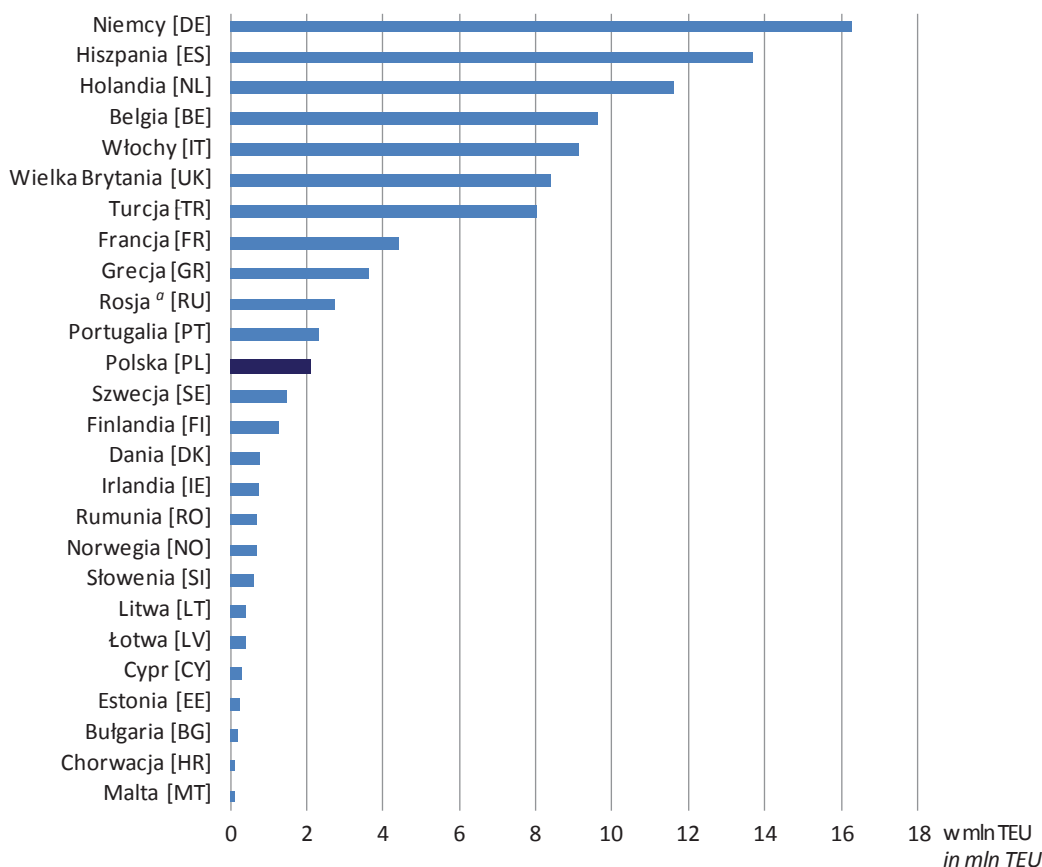
The majority of the SSS container traffic was handled in Turkey (16.4%) and Germany (12.2%).

The main seaports of Italy (14.0% of the total SSS ro-ro throughput) and Sweden (11.3%) become the leaders in ro-ro cargo handling in 2013.

In 2013 the main ports of the EU, Croatia, Norway and Turkey handled 81.1 thousands of full-container ships with GT 2,346.0 million. Those vessels represented 3.8% of the number of ship calls, and 15.3% in terms of ship size as GT volume, against the total number of ships that arrived to the abovementioned ports in the subject period. The majority of container ships entered the ports of Spain (13.3% of the number of full-container ships calling at the European ports) and Italy (12.7% of the ship calls). The most limited share reported seaports of Estonia, Bulgaria and Croatia, i.e. 0.5% of the number of full-container ships calling at the European ports, each.

Figure 27 shows detailed information on container throughput league.

Rysunek 27. Obroty kontenerowe w głównych portach morskich Europy w 2013 r.  
Figure 27. Container throughput in main seaports of Europe in 2013



<sup>a</sup> Porty nadbałtyckie Rosji: Skt. Petersburg, Ust-Luga.  
<sup>a</sup> Russian Baltic ports including: St. Petersburg, Ust-Luga.

Najlepszy w Europie dostęp do morskiego transportu kontenerowego, definiowany wskaźnikiem LSCI, odnotowano w 2013 r. w Niemczech (88,6), Holandii (87,5) i Belgii (82,2). Najstabilniej zintegrowane z siecią połączeń żeglugowych w zakresie obrotów kontenerowych w Europie w 2013 r. były Czarnogóra (2,4) i Łotwa (4,1). Wskaźnik LSCI dla Polski wyniósł w 2013 r. 38,0.

Obroty kontenerowe w głównych morskich portach Europy (UE, Norwegii, Turcji i Rosji) wyniosły w 2013 r. 95 242,3 tys. TEU i były wyższe o 2,3% w stosunku do roku poprzedniego. Podobnie, jak rok wcześniej, w 2013 r. ruch kontenerów koncentrował się przede wszystkim w głównych portach Niemiec (16,3% kontenerów w transporcie morskim przez porty Europy) i Hiszpanii (13,7% obrotów kontenerowych). Najmniej aktywne w obsłudze ruchu kontenerowego okazały się porty Malty i Chorwacji (po 0,1% obrotów kontenerowych) i Chorwacji oraz Bułgarii (po 0,2%). Obroty kontenerowe Polski stanowiły 2,1% europejskich obrotów kontenerowych w portach morskich.

W 2013 r. w ramach żeglugi bliskiego zasięgu w 2013 r. zrealizowano 48,2% europejskich obrotów kontenerowych mierzonych w TEU, czyli o 0,6 p.proc. więcej niż przed rokiem.

W 2013 r. do głównych portów Unii Europejskiej i Turcji zawinęło łącznie 310,5 tys. statków pasażerskich i wycieczkowców liniowych (z czego 6,4% stanowiły wycieczkowce), przy czym łączna liczba zwinięć statków pasażerskich i wycieczkowców spadła o 6,4% w porównaniu z poprzednim rokiem. Tonaż brutto statków pasażerskich i wycieczkowców, które w 2013 r. odwiedziły badane porty wyniósł GT 1 964,6 mln i zmniejszył się o 0,8% w stosunku do roku poprzedniego. Ruch floty pasażerskiej i wycieczkowców w głównych portach UE i Turcji stanowił w 2013 r. 14,4% łącznej liczby zwinięć wszystkich statków tych portów, a w ujęciu tonażowym – 12,8%.

W 2013 r. najwięcej statków pasażerskich (nie będących wycieczkowcami) zawinęło do portów Chorwacji (29,3% liczby wejść floty pasażerskiej do głównych portów Europy), przy czym pod względem tonażu brutto statki te stanowiły jedynie 1,6% łącznego tonażu floty pasażerskiej zawijającej do tychże portów.

Najmniej statków pasażerskich weszło do portów Słowenii, Belgii, Wielkiej Brytanii, Irlandii i Cypru – wszystkie z udziałem procentowym bliskim 0%.

Natomiast pod względem tonażu zawijających statków pasażerskich do głównych portów UE i Turcji zdecydowanym liderem okazała się Estonia (29,0% tonażu brutto floty pasażerskiej).

Liniowce wycieczkowe w 2013 r. najczęściej odwiedzały porty Włoch (30,8% liczby zwinięć wycieczkowców do głównych portów UE i Turcji) i Grecji (19,4%). Podobnie pod względem tonażu wycieczkowców zawijających do w/w portów liderami okazały się porty Włoch (40,0% GT wycieczkowców zawijających do głównych portów UE i Turcji) i Grecji (18,3%). W 2013 r. wycieczkowce najrzadziej gościły w portach Holandii (0,1% liczby wejść floty wycieczkowej do głównych portów Europy) i Litwy (0,2%). Analogicznie, pod względem tonażu brutto zwinięcia wycieczkowców do portów Holandii i Litwy stanowiły odpowiednio po 0,1% GT wycieczkowców zawijających do głównych portów UE i Turcji.

In 2013 Germany, the Netherlands and Belgium had the highest levels of the LSCI (or the accessibility to the seaborne container transport), i.e. 88.6 for Germany, 87.5 for the Netherlands, 82.2 for Belgium. At the same time Montenegro (LSCI 2.4) and Latvia (4.1) had the lowest levels of container traffic connectivity in Europe. In case of Poland that index amounted to 38.0 in 2013.

Container traffic through the major European ports (the EU, Norway, Turkey and Russia) amounted to 95,242.3 thousand TEUs, and was by 2.3% larger than the previous year, in 2013. As in the previous year, the container traffic clustered basically around Germany (16.3% of the total value for Europe), Spain (13.7%). Malta and Croatia (0.1% each), Bulgaria (0.2% of the container traffic) continued to be the least active in the maritime container handling in 2013. The container traffic of Poland accounted for 2.1% of that declared by the European seaports.

In 2013, the SSS container traffic represented 48.2% of the European containerized maritime trade measured in TEUs, and grew by 0.6 pp against the previous year.

In 2013, 310.5 thousands of passenger ships and cruise liners (where the liners contributed to 6.4% of the total number of those vessels) docked at the main ports of the EU and Turkey. Moreover the total number of calls by the passenger and cruise ships decreased by 6.4% against the preceding year.

The combined tonnage of passenger ships and cruise liners that called at the subject ports in 2013, amounted to GT 1,964.6, and was by 0.8% lower than the preceding year. The passenger and cruiser traffic volume in the main ports of the EU and Turkey constituted 14.4% of the number of the whole fleet that called at those ports, and 12.8% in terms of gross tonnage.

In 2013, the majority of non-cruise passenger ships called at the ports of Croatia (29.3% of ship calls at the main European ports), whereas those ships contributed to only 1.6% of the total gross tonnage of the fleet that called at the main ports of Europe.

The lowest number of calls by passenger ships was reported by the ports of Slovenia, Belgium, the UK, Ireland and Cyprus, with the contribution of approximately 0,0% each.

However, Estonia (29.0% of the passenger fleet's GT) proved to be the leader in terms of size of passenger ships docking at the main seaports of the EU and Turkey.

Cruise liners in 2013 visited mainly the ports of Italy (30.8% of the number of cruiser calls at the main ports of the EU and Turkey) and Greece (19.4%). Similarly, Italy (40.0% of GT of cruisers that visited the main ports of the EU and Turkey) and Greece (18.3%) proved to be the leaders in the size of cruise liners that called at the abovementioned ports. The lowest numbers of cruise ship calls in 2013 were reported in the ports of the Netherlands (0.1% of the cruise fleet calls at the main European ports) and Lithuania (0.2%). Likewise, the share of the Netherlands and Lithuania in the gross tonnage of cruisers that called at the main ports of the EU and Turkey, accounted for 0.1% each.

W 2013 r. główne porty morskie krajów członkowskich UE, Turcji i Norwegii odwiedziło 276,1 mln pasażerów (statków pasażerskich nie będących wycieczkowcami), czyli o 1,9% więcej w porównaniu do poprzedniego roku. W komunikacji krajowej obsłużono 44,7% łącznej liczby pasażerów, czyli o 0,4 p.proc. mniej niż w roku poprzednim.

Podobnie, jak rok wcześniej, najwięcej pasażerów odwiedziło główne porty morskie Włoch (13,2% pasażerów zaokrętowanych i wyokrętowanych w głównych portach UE, Turcji i Norwegii) oraz Grecji (12,9%).

Pasażerowie wycieczkowców stanowili w 2013 r. 3,5% liczby pasażerów przybywających i opuszczających wszystkie morskie porty UE, Turcji i Norwegii, co wskazuje na spadek o 1,0% w porównaniu z 2012 r.

Polskie porty obsłużyły 0,5% liczby pasażerów odwiedzających główne porty Europy w badanym okresie.

In 2013, 276.1 million (non-cruise) passengers visited the main ports of the EU, Turkey and Norway. That reported number increased by 1.9% compared to the previous year. 44.7% of those passengers benefited from domestic shipping, which was by 0.4 pp lower than the preceding year.

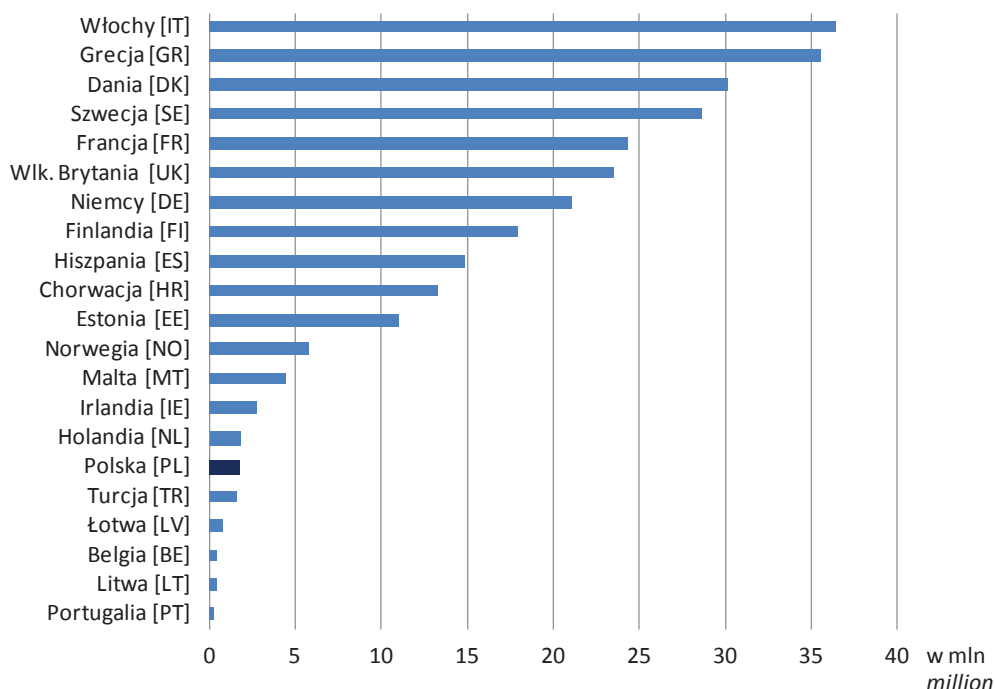
Following the past year pattern, the largest number of passenger flows was reported by main ports of Italy (13.2% of passengers embarked/diseembarked at the main ports of the EU, Turkey, Norway) and Greece (12.9%).

Cruise passengers represented in 2013 represented 3.5% of passengers arriving to or leaving all the seaports of the EU, Turkey and Norway, which entails a fall by 1.0% compared to 2012.

Poland's seaports attended 0.5% of passengers visiting the main European ports in the subject period.

Rysunek 28. Ruch pasażerów w głównych portach morskich Europy w 2013 r.

Figure 28. Passenger movements at main seaports of Europe in 2013



Tablica 2. Ważniejsze dane o gospodarce morskiej  
Table 2. Major data on maritime economy

Lp. No.	WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2005	2006	2007	2008
PORTY MORSKIE					
1	Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton <i>Cargo traffic total in thous. tonnes</i>	54 769	53 131	52 434	48 833
	w tym: <i>of which:</i>				
2	Gdańsk	22 478	22 034	19 944	17 072
3	Gdynia	11 038	12 218	14 849	12 860
4	Szczecin	8 246	8 159	8 008	7 787
5	Świnoujście	10 373	8 393	7 385	8 843
6	Police	2 334	2 110	2 055	2 159
7	Kołobrzeg	154	154	117	102
8	Międzynarodowy obrót morski razem w tys. ton <i>International maritime traffic total, in thous. tonnes</i>	53 748	52 041	51 604	47 805
9	wyładunek w tys. ton <i>unloading in thous. tonnes</i>	15 796	19 308	25 574	27 372
10	załadunek w tys. ton <i>loading in thous. tonnes</i>	37 953	32 733	26 029	20 433
11	Liczba statków wchodzących do portów ogółem <i>Ships arrivals at ports total</i>	17 133	17 326	21 477	22 269
	w tym: <i>of which:</i>				
12	Gdańsk	2 641	2 947	4 014	3 990
13	Gdynia	3 427	3 619	4 265	4 238
14	Szczecin	3 121	2 929	2 901	3 313
15	Świnoujście	4 459	4 739	4 758	5 238
16	Police	340	286	317	381
17	Kołobrzeg	206	237	218	177
18	Pojemność netto statków wchodzących do portów w tys. <i>Net tonnage capacity of ships arriving at ports in thous.</i>	51 580	53 786	58 795	63 390
	w tym: <i>of which:</i>				
19	Gdańsk	14 221	14 315	15 269	15 552
20	Gdynia	15 110	17 584	20 384	20 096
21	Szczecin	4 451	4 333	4 221	4 250
22	Świnoujście	16 299	16 220	17 409	21 954
23	Police	955	872	812	877
24	Kołobrzeg	82	83	77	65

2009	2010	2011	2012	2013	2014	Lp. No.
<i>SEAPORTS</i>						
45 079	59 507	57 738	58 825	64 104	68 935	1
18 758	26 421	23 513	24 379	27 171	28 836	2
11 361	12 346	12 992	13 187	15 059	16 984	3
6 992	7 969	8 064	7 590	7 858	8 153	4
7 038	10 683	10 680	11 280	12 019	12 567	5
802	1 829	2 023	1 718	1 465	1 751	6
97	147	264	312	129	154	7
44 250	58 613	56 609	57 728	62 898	67 776	8
22 558	28 113	32 664	33 745	34 245	38 558	9
21 693	30 500	23 946	23 982	28 653	29 218	10
20 094	19 710	18 864	18 416	17 808	17 478	11
3 361	3 299	3 252	3 127	2 945	2 900	12
4 046	4 175	3 864	3 578	3 624	3 793	13
2 775	3 185	3 084	2 822	2 861	2 638	14
5 018	4 887	4 904	5 118	4 913	5 084	15
173	349	306	276	220	265	16
151	195	228	241	173	187	17
62 457	69 857	71 905	73 720	75 931	84 271	18
14 958	19 456	16 972	17 833	17 929	19 083	19
20 938	22 421	26 391	26 918	26 438	28 621	20
4 232	5 034	4 690	4 677	4 773	5 095	21
21 377	21 584	22 352	22 868	25 507	30 041	22
332	773	881	754	644	806	23
60	86	129	139	78	92	24

Tablica 2. Ważniejsze dane o gospodarce morskiej (dok.)  
 Table 2. Major data on maritime economy (cont.)

Lp. No.	WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2005	2006	2007	2008
<b>ŻEGLUGA MORSKA</b>					
	Morska flota transportowa <i>Cargo-carrying fleet</i>				
1	liczba statków <i>number of ships</i>	130	121	121	123
2	nośność w tys. ton <i>DWT in thous. tonnes</i>	2 610	2 533	2 482	2 614
3	przeciętna nośność statku w tonach <i>average DWT in tonnes</i>	20 079	20 930	20 509	21 249
	Przewozy ładunków <i>Cargo transport</i>				
4	w tys. ton <i>in thous. tonnes</i>	9 362	10 021	11 432	10 447
5	w mln tonomil <i>in mln tonne-miles</i>	17 134	17 203	15 432	16 349
	Przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej <i>Passenger transport in international traffic</i>				
6	w tys. <i>in thous.</i>	713	739	752	691
7	w tys. pasażeromil <i>in thous. passenger-miles</i>	101 238	101 128	104 324	97 712
<b>BUDOWA STATKÓW</b>					
	Statki morskie oddane do eksploatacji <i>Completed sea-going vessels</i>				
8	liczba statków <i>number of ships</i>	28	24	30	20
9	pojemność brutto (GT) w tys. <i>gross tonnage (GT) in thous.</i>	740	693	531	494
<b>RYBOŁÓWSTWO MORSKIE</b>					
	Flota rybacka ogółem <i>Fishing fleet total</i>				
10	liczba statków <i>number of ships</i>	975	881	867	832
11	pojemność brutto (GT) w tys. <i>gross tonnage (GT) in thous.</i>	30	32	31	41
12	Połowry ryb i bezkręgowców morskich w tys. ton <i>Fish and shellfish catches in thous. tonnes</i>	136	126	133	126



2009	2010	2011	2012	2013	2014	Lp. No.
<i>SEA SHIPPING</i>						
120	121	108	110	110	104	1
2 662	2 942	2 931	3 045	3 036	2 721	2
22 181	24 310	27 139	27 680	27 601	26 163	3
9 378	8 362	7 737	7 476	6 965	6 781	4
12 883	10 676	11 523	10 961	8 801	7 355	5
658	669	635	641	606	611	6
88 950	90 611	84 349	85 282	79 785	79 847	7
<i>SHIPBUILDING</i>						
25	24	14	15	12	8	8
279	39	72	85	35	26	9
<i>SEA FISHING</i>						
806	793	790	798	838	873	10
38	37	33	33	34	34	11
212	171	180	180	195	171	12

Tablica 3. Morska flota transportowa<sup>1</sup> w 2014 r. (stan w dniu 31 XII)

Table 3. Maritime transport fleet<sup>1</sup> in 2014 (as of 31 Dec.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	W tym Of which						
	Ogółem Total	Statki do przewozu ładunków suchych Dry cargo ships	Zbiornikowce Tankers	Promy Ferries	Statki pasażerskie Passenger ships	Średni wiek statku w latach Average age of ships, in years	
a - liczba statków number of ships							
b - nośność (DWT) w tys. ton deadweight (DWT), thousand tonnes							
c - pojemność brutto (GT) w tys. gross tonnage (GT), thousand							
d - stan załogi statków number of crew							
<b>OGÓŁEM</b>	<b>a</b>	<b>104</b>	<b>84</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>16,0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>b</b>	<b>2 721,0</b>	<b>2 658,8</b>	<b>20,5</b>	<b>37,4</b>	<b>0,2</b>	<b>x</b>
	<b>c</b>	<b>1 894,0</b>	<b>1 713,6</b>	<b>14,9</b>	<b>162,0</b>	<b>1,5</b>	<b>x</b>
	<b>d</b>	<b>2 011</b>	<b>1 524</b>	<b>45</b>	<b>419</b>	<b>19</b>	<b>x</b>
w tym: of which:							
Woj. pomorskie	a	26	21	-	-	1	20,6
Pomorskie voivodship	b	319,6	315,4	-	-	0,1	x
	c	273,3	270,6	-	-	0,7	x
	d	341	331	-	-	6	x
Województwo zachodniopomorskie	a	75	63	2	7	3	13,6
Zachodniopomorskie voivodship	b	2 397,8	2 343,4	16,9	37,4	0,1	x
	c	1 618,0	1 442,9	12,2	162,0	0,8	x
	d	1 649	1 193	24	419	13	x

1 Dane obejmują statki o polskiej własności i współwłasności.

1 Data cover ships of Polish exclusive and shared ownership.

Tablica 4. Obroty ładunkowe w portach morskich według grup ładunkowych i województw w 2014 r.

Table 4. Cargo throughput at seaports, by cargo groups and voivodships in 2014

PORT PORTS	Ogółem Total	Masowe ciekłe (niezjednostkowane) Liquid bulk cargo (no cargo unit)	Masowe suche (niezjednostkowane) Dry bulk cargo (no cargo unit)	Kontenery Containers	Tocznice samobieżne Ro-ro self-propelled	Tocznice niesamobieżne Ro-ro non-self-propelled	Pozostałe ładunki drobnicowe Other general cargo
		w tysiącach ton in thousand tonnes					
<b>OGÓŁEM</b>	<b>68 935,7</b>	<b>16 242,3</b>	<b>26 628,8</b>	<b>15 448,0</b>	<b>6 119,6</b>	<b>989,4</b>	<b>3 506,5</b>
<b>TOTAL</b>							
Woj. pomorskie	45 829,1	13 374,4	14 451,1	14 928,5	1 602,3	468,4	1 004,3
Pomorskie voivodship							
Gdańsk	28 836,1	12 633,7	7 856,2	7 776,7	103,3	13,9	452,3
Gdynia	16 984,4	733,4	6 594,9	7 151,7	1 499,0	454,5	550,9
Ustka	1,2	-	-	-	-	-	1,2
Władysławowo	7,3	7,3	-	-	-	-	-
Woj. zachodniopomorskie	22 750,4	2 867,9	12 068,7	519,5	4 517,2	521,0	2 256,1
Zachodniopomorskie voivodship							
Szczecin	8 153,4	1 096,6	4 890,0	519,4	0,1	0,3	1 647,1
Świnoujście	12 567,0	1 662,2	5 332,8	0,1	4 517,2	520,7	534,0
Police	1 750,8	104,3	1 622,5	-	-	-	24,0
Darłowo	116,8	-	115,1	-	-	-	1,7
Kołobrzeg	154,2	4,8	100,1	-	-	-	49,4
Stepnica	8,2	-	8,2	-	-	-	-
Woj. warmińsko-mazurskie	355,2	-	109,1	-	-	-	246,1
Warmia and Masuria voivodship							
Elbląg	355,2	-	109,1	-	-	-	246,1

Tablica 5. Obrót ładunków tranzytowych według relacji, portów i grup ładunkowych w 2014 r.  
Table 5. Transit traffic by direction, seaport and group of cargo in 2014

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Tranzyt ogółem Grand total			Tranzyt morsko-ładowy i lądowo-morski Sea/land and land/sea transit			Tranzyt morski Seaborne transit		
	razem total	wyładunek (przywóz) unloading	załadunek (wywóz) loading	razem total	morsko-ładowy przywóz sea/land unloading	ładowo-morski wywóz land/sea loading	razem total	wyładunek (przywóz) unloading	załadunek (wywóz) loading
	w tysiącach ton in thousand tonnes								
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	<b>12 897,2</b>	<b>8 148,6</b>	<b>4 748,6</b>	<b>6 586,6</b>	<b>4 987,9</b>	<b>1 598,6</b>	<b>6 310,7</b>	<b>3 161</b>	<b>3 149,9</b>
Gdańsk	8 265,5	5 257,4	3 008,1	2 594,4	2 390,0	204,4	5 671,1	2 867,4	2 803,7
Gdynia	178,6	82,7	95,9	93,7	36,6	57,1	84,9	46,1	38,8
Szczecin	1 563,5	729,7	833,8	1 008,8	482,5	526,3	554,7	247,2	307,5
Świnoujście	2 889,6	2 078,8	810,8	2 889,6	2 079,8	810,8	-	-	-
Masowe ciekłe <i>Liquid bulk</i>	2 544,0	2 327,5	216,5	2 544,0	2 327,5	216,5	-	-	-
w tym ropa naftowa i jej produkty <i>of which crude oil and oil products:</i>	2 527,7	2 327,5	200,2	2 527,7	2 327,5	200,2	-	-	-
Masowe suche <i>Dry bulk</i>	2 611,7	2 050,1	261,6	2 073,9	1 823,0	250,9	537,8	227,1	310,8
w tym: <i>of which:</i>									
węgiel i koks <i>coal and coke</i>	1 107,8	1 079,0	28,8	1 107,8	1 079,0	28,8	-	-	-
produkty rolnicze <i>agricultural products</i>	837,7	415,0	423,7	373,9	189,5	184,4	464,8	225,5	239,4
w tym zboża <i>of which grain</i>	837,7	415,0	423,7	373,9	189,5	184,4	464,8	225,5	239,4
Kontenery duże <i>Large containers</i>	5 754,4	2 915,5	2 838,9	7,1	6,3	0,8	5 747,3	2 909,2	2 838,1
Ładunki toczne <i>Ro-ro units</i>	1 390,7	659,3	731,4	1 389,1	659,5	730,6	1,6	0,8	0,8
toczne samobieżne <i>ro-ro units (self-propelled)</i>	1 180,0	488,7	691,3	1 178,4	487,9	690,5	1,6	0,8	0,8
toczne niesamobieżne <i>ro-ro units (non-self-propelled)</i>	210,7	170,6	40,1	210,7	170,6	40,1	-	-	-

Tablica 5. Obrót ładunków tranzytowych według relacji, portów i grup ładunkowych w 2014 r. (dok.)  
Table 5. Transit traffic by direction, seaport and group of cargo in 2014 (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Tranzyt ogółem Grand total			Tranzyt morsko-ładowy i łądowo-morski Sea/land and land/sea transit			Tranzyt morski Seaborne transit		
	razem total	wyładunek (przywóz) unloading	załadunek (wywóz) loading	razem total	morsko- ładowy przywóz sea/land unloading	łądowo- morski wywóz land/sea loading	razem total	wyładunek (przywóz) unloading	załadunek (wywóz) loading
	w tysiącach ton in thousand tonnes								
Pozostałe ładunki drobnicowe Other general cargo	596,4	196,2	400,2	572,4	172,5	399,9	23,9	23,7	0,3
w tym produkty leśne of which forestry products	1390,7	659,3	731,4	1389,1	658,5	730,6	1,6	0,8	0,8

Tablica 6. Międzynarodowy ruch pasażerów w wybranych portach morskich według kraju rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2014 r.

Table 6. International passenger movements at selected seaports by country of departure or destination in 2014

KRAJ / PORT ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY COUNTRY/PORT OF DEPARTURE/ DESTINATION	Ogółem Total	Przyjazdy Arrivals	Wyjazdy Departures
<b>POLSKA OGÓŁEM POLAND TOTAL</b>	<b>1 753 563</b>	<b>875 518</b>	<b>878 045</b>
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	1 585 658	788 191	797 467
Niemcy (Germany)	132 635	69 811	62 824
Dania (Denmark)	29 932	14 807	15 125
Rosja (Russia)	3 655	1 823	1 823
Finlandia (Finland)	1 450	749	701
Wielka Brytania (United Kingdom)	56	39	17
Norwegia (Norway)	33	26	7
Holandia (Netherlands)	24	21	3
Woj. Pomorskie razem Pomorskie voivodship total	692 966	349 778	343 188
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	687 565	347 053	340 512
Niemcy (Germany)	66	18	48
Dania (Denmark)	40	23	17
Rosja (Russia)	3 649	1 823	1 826
Finlandia (Finland)	1 450	749	701
Wielka Brytania (United Kingdom)	53	37	16
Norwegia (Norway)	30	23	7
Holandia (Netherlands)	13	11	2

Tablica 6. Międzynarodowy ruch pasażerów w wybranych portach morskich według kraju rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2014 r. (cd.)

Table 6. International passenger movements at selected seaports by country of departure or destination in 2014 (cont.)

KRAJ / PORT ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY COUNTRY/PORT OF DEPARTURE/ DESTINATION	Ogółem Total	Przyjazdy Arrivals	Wyjazdy Departures
Woj. Zachodniopomorskie razem <i>Zachodniopomorskie voivodship total</i>	1 060 597	525 740	534 857
w tym: <i>of which:</i>			
Szwecja (Sweden)	898 093	441 138	456 955
Niemcy (Germany)	132 569	69 793	62 776
Dania (Denmark)	29 892	14 784	15 108
Rosja (Russian)	6	-	6
Wielka Brytania (United Kingdom)	3	2	1
Norwegia (Norway)	3	3	-
Holandia (Netherlands)	11	10	1
Darłowo RAZEM <i>TOTAL</i>	2 720	1 373	1 347
Dania (Denmark)	2 720	1 373	1 347
Gdańsk RAZEM <i>TOTAL</i>	121 228	60 026	61 202
w tym: <i>of which:</i>			
Szwecja (Sweden)	121 039	59 918	61 121
Niemcy (Germany)	39	13	26
Dania (Denmark)	21	10	11
Rosja (Russia)	12	4	8
Finlandia (Finland)	3	-	3
Wielka Brytania (United Kingdom)	40	37	3
Norwegia (Norway)	25	22	3
Holandia (Netherlands)	8	7	1
Gdynia RAZEM <i>TOTAL</i>	571 736	289 752	281 984
w tym: <i>of which:</i>			
Szwecja (Sweden)	566 526	287 135	279 391
Niemcy (Germany)	27	5	22
Dania (Denmark)	19	13	6
Rosja (Russia)	3 637	1 819	1 818
Finlandia (Finland)	1 447	749	698
Wielka Brytania (United Kingdom)	13	-	13
Norwegia (Norway)	3	1	2
Holandia (Netherlands)	5	4	1
Kołobrzeg RAZEM <i>TOTAL</i>	27 172	13 411	13 761
Dania (Denmark)	27 172	13 11	13 761
Międzyzdroje RAZEM <i>TOTAL</i>	59 770	29 911	29 859
Niemcy (Germany)	59 770	29 911	29 859
Police RAZEM <i>TOTAL</i>	9	4	5

Tablica 6. Międzynarodowy ruch pasażerów w wybranych portach morskich według kraju rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2014 r. (dok.)

Table 6. International passenger movements at selected seaports by country of departure or destination in 2014 (cont.)

KRAJ / PORT ROZPOCZĘCIA / ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY COUNTRY/PORT OF DEPARTURE/ DESTINATION	Ogółem Total	Przyjazdy Arrivals	Wyjazdy Departures
Szczecin RAZEM TOTAL	700	688	12
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	1	1	-
Niemcy (Germany)	676	670	6
Rosja (Russian)	1	-	1
Wielka Brytania (United Kingdom)	3	2	1
Norwegia (Norway)	2	2	-
Holandia (Netherlands)	10	9	1
Świnoujście RAZEM TOTAL	969 512	480 353	489 159
w tym: of which:			
Szwecja (Sweden)	898 092	441 137	456 955
Niemcy (Germany)	71 409	39 212	32 197
Rosja (Russian)	5	-	5
Norwegia (Norway)	1	1	-
Holandia (Netherlands)	1	1	-
Trzebież RAZEM TOTAL	714	7	714
Niemcy (Germany)	714	-	714
Ustka RAZEM TOTAL	2	-	2
Norwegia (Norway)	2	-	2

Tablica 7. Statki transportowe wchodzące do portów morskich w ruchu międzynarodowym w 2014 r.

Table 7. Ships calling at seaports in international traffic in 2014

KRAJ BANDERY FLAG		Ogółem Total	W tym porty Of which				
			Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
a - liczba statków number of ships							
b - pojemność netto (NT) w tys. net tonnage (NT), thousand							
<b>OGÓŁEM TOTAL</b>	a	<b>13 969</b>	<b>2 376</b>	<b>3 094</b>	<b>2 359</b>	<b>4 764</b>	<b>229</b>
	b	<b>82 304,7</b>	<b>18 559,0</b>	<b>28 159,3</b>	<b>4 769,9</b>	<b>29 635,7</b>	<b>749,5</b>
POLSKA (PL)	a	1 226	47	27	59	472	1
	b	4 909,6	20,1	13,7	30,6	4 603,1	0,7
OBCE FOREIGN	a	12 743	2 329	3 067	2 300	4 292	228
	b	77 395,2	18 538,9	28 145,6	4 739,2	25 032,6	748,8
w tym: of which:							
Antigua i Barbuda (AG)	a	1 159	301	363	396	71	12
	b	3 033,3	931,5	1 182,9	748,9	137,7	18,7
Bahamy (BS)	a	2 660	233	359	82	1 962	19
	b	26 284,2	2 666,7	5 650,4	113,5	17 713,7	135,1
Barbados (BB)	a	109	23	34	42	4	3
	b	201,7	74,8	50,0	64,0	4,7	4,5

Tablica 7. Statki transportowe wchodzące do portów morskich w ruchu międzynarodowym w 2014 r. (dok.)  
 Table 7. Ships calling at seaports in international traffic in 2014 (cont.)

KRAJ BANDERY FLAG		Ogółem Total	W tym porty Of which				
			Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
Cypr (CY)	a - liczba statków number of ships	1 538	151	303	153	919	12
	b - pojemność netto (NT) w tys. net tonnage (NT), thousand	6 692,3	743,9	1 212,9	473,9	4 122,5	139,2
Chiny Specjalny Region Administracyjny Hongkong (HK)	a	77	21	32	13	10	1
	b	1 140,9	358,8	444,4	110,5	216,6	10,5
Dania (DK)	a	310	156	47	46	53	3
	b	4 912,0	4 159,3	474,4	73,2	200,4	3,1
Finlandia (FI)	a	186	51	73	32	16	2
	b	583,1	184,7	324,3	38,8	27,6	1,5
Gibraltar (GI)	a	283	77	56	111	29	7
	b	667,5	237,0	127,0	189,9	97,4	13,2
Holandia (NL)	a	1 017	170	256	486	64	28
	b	2 491,5	359,7	1 071,9	823,9	182,3	44,2
Liberia (LR)	a	532	155	291	62	17	7
	b	4 745,0	1 702,4	2 421,7	321,2	221,1	78,6
Malta (MT)	a	526	166	193	98	52	9
	b	3 219,0	1 102,8	1 463,3	264,9	318,3	59,3
Niemcy (DE)	a	1 670	101	158	146	876	2
	b	1 684,5	360,8	740,2	222,5	271,1	1,6
Norwegia (NO)	a	266	54	56	87	44	1
	b	970,3	427,6	217,2	124,9	180,6	0,3
Panama (PA)	a	209	50	97	32	21	9
	b	3 557,6	710,5	2 146,9	249,2	392,3	58,6
Rosja (RU)	a	278	52	18	106	5	97
	b	358,4	64,4	47,9	144,0	5,2	96,9
Singapur (SG)	a	110	37	56	13	4	-
	b	1 094,6	364,9	594,9	53,5	81,7	-
St. Vincent i Grenadyny (VC)	a	224	72	39	67	20	2
	b	226,3	85,5	54,5	59,6	10,4	1,7
Szwecja (SE)	a	419	68	303	23	11	-
	b	6 896,1	384,5	6 427,4	41,0	36,9	-
Wielka Brytania (UK)	a	290	75	169	40	6	-
	b	1 680,8	434,8	1 104,2	132,2	9,7	-
Włochy (IT)	a	45	20	21	1	3	-
	b	1 307,3	180,1	1 047,1	2,5	77,5	-
Wyspy Marshalla (MH)	a	206	137	30	19	20	-
	b	2 342,1	1 325,1	455,2	124,8	436,7	-
Włochy (IT)	a	45	20	21	1	3	-
	b	1 307,3	180,1	1 047,1	2,5	77,5	-
Wyspy Marshalla (MH)	a	206	137	30	19	20	-
	b	2 342,1	1 325,1	455,2	124,8	436,7	-

Tablica 8. Obroty ładunkowe w wybranych portach Europy  
Table 8. Cargo throughput in selected ports of Europe

Port Port	2012		2013	
	Ogółem Total	w tym wyładunek of which unloading	Ogółem Total	w tym wyładunek of which unloading
	w tysiącach ton <i>in thousand tonnes</i>			
Antwerpia <i>Antwerpen</i>	164 548	84 992	171 984	88 967
Primorsk <i>Primorsk</i>	74 769	.	63 822	.
Ust-Ługa <i>Ust-Luga</i>	46 786	.	62 640	.
Zeebrugge <i>Zeebrugge</i>	28 907	14 505	27 355	13 180
Gent <i>Gent (Ghent)</i>	25 972	19 275	25 925	19 262
Wysock <i>Vysotsk</i>	13 634	.	16 157	.
Burgas <i>Burgas</i>	14 869	8 573	15 851	9 010
Kaliningrad <i>Kaliningrad</i>	12 720	.	13 672	.
Warna <i>Varna</i>	11 145	4 151	12 991	3 494
Fredericia <i>Fredericia (Og Shell-Havnen)</i>	10 799	2 146	10 496	2 642
Aarhus <i>Århus</i>	8 268	5 419	8 059	5 367
Statoil-Havnen <i>Statoil-Havnen</i>	7 548	4 725	7 442	4 441
Rodby <i>Rødby (Færgehavn)</i>	6 139	3 070	6 463	3 232
Kopenhaga <i>København Havn</i>	5 364	4 003	5 852	4 583
Brake <i>Brake</i>	6 125	4 273	5 621	3 870
Esbjerg <i>Esbjerg</i>	4 481	2 762	4 696	3 003
Enstedværkets Havn <i>Enstedværkets Havn</i>	5 018	2 397	4 596	2 112
Helsingør <i>Helsingør (Elsinore)</i>	3 978	1 736	3 965	1 710
Aalborg <i>Aalborg</i>	2 506	2 068	2 341	1 927
Frederikshavn <i>Frederikshavn</i>	2 211	1 148	2 207	1 139
Kalundborg <i>Kalundborg</i>	2 027	907	1 951	869
Aalborg Portland <i>Aalborg Portland (Cementfabrikken Rørdal)</i>	1 908	621	1 864	556
Odense <i>Odense</i>	2 075	1 776	1 814	1 251
Køge <i>Køge</i>	1 511	894	1 624	1 027
Ostenda <i>Oostende (Ostend)</i>	3 066	1 934	1 617	1 315
Aabenraa <i>Aabenraa</i>	1 063	816	1 571	1 197
Gedser <i>Gedser</i>	1 507	753	1 529	765
Grena <i>Grenå</i>	1 385	578	1 421	659
Rønne <i>Rønne</i>	1 602	858	1 346	735



