

**PRZEWOZY ŻEGLUGĄ MORSKĄ W POLSCE W DOBIE  
DYNAMICZNEGO ROZWOJU GOSPODARKI NARODOWEJ**

**MARITIME TRANSPORT IN POLAND IN THE AGE  
OF DYNAMIC DEVELOPMENT OF THE NATIONAL ECONOMY**

**Zdzisław KURASIŃSKI**

zdzislaw.kurasinski@wat.edu.pl

Wojskowa Akademia Techniczna  
Wydział Logistyki

*STRESZCZENIE*

*Prezentowany artykuł dotyczy zmian, jakie następowały w procesach przewozowych żeglugą morską w latach 2013 -2016 oraz zmieniających się uwarunkowań wynikających z nowej strategii rozwoju gospodarczego naszego kraju. Prezentuje trendy w zakresie przewozów ładunków i pasażerów morską flotą transportową, infrastruktury transportu morskiego i sytuacji w stocznjach polskich. Szczególną uwagę zwrócono na rozwój portów polskich, ich zadań oraz powiązań z innymi działami dynamicznie rozwijającej się gospodarki narodowej.*

*SUMMARY*

*Presented article is about the changes that were occurring in maritime transport between 2013-2016 and the changing conditions under a new strategy of economic development of our country. Presents the trends in the field of cargo and passengers sea transport fleet, the maritime transport fleet, the maritime transport infrastructure and the situation in the Polish shipyards. Special attention has been paid to the development of Polish ports, their tasks and ties with other departments of the fast-growing national economy.*

*Słowa kluczowe: transport morski, flota, infrastruktura portowa, stocznia*

*Keywords: maritime transport, fleet, port infrastructure, the shipyard*

**WSTĘP**

Współcześnie w czasach globalizacji i dynamicznego rozwoju międzynarodowej wymiany handlowej pojęcie transportu coraz częściej utożsamiane jest z wydajnie funkcjonującym krwioobiegami systemu gospodarczego. Sprawnie funkcjonujące systemy transportowe są dla przedsiębiorców gwarantem sukcesu, o ile oczywiście prowadzą do ograniczenia kosztów i wzrostu zadowolenia klienta. Transport, choć wydaje się być dla przeciętnego konsumenta czymś zupełnie naturalnym, to klient formułuje coraz wyższe oczekiwania co do czasu dostaw, ich kosztów i coraz częściej negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

Specjaliści zajmujący się transportem prezentują pogląd, że ok. 80% globalnej wymiany handlowej odbywa się z wykorzystaniem żeglugi morskiej, a niektóre szacunki mówią nawet o 90% udziale transportu morskiego w całkowitej światowej wymianie handlowo - towarowej. Wynika to (jak zauważa J. Najder 2012 s.33) z wielu zalet żeglugi morskiej, takich jak np. praktycznie nieograniczonej struktury ładunkowej przewozów, łatwego dostępu do głównych, międzynarodowych centrów logistycznych, którymi najczęściej są porty morskie, czy z praktycznie nieograniczonego zasięgu statków.

Najbardziej uzasadnione z ekonomicznego punktu widzenia wykorzystanie żeglugi morskiej ma miejsce przede wszystkim przy przewozach większych partii ładunków odpornych na procesy starzenia, na duże odległości pomiędzy kontynentami. Wynika to z niewielkiej częstotliwości zawijania statków handlowych do portów, ich małej prędkości eksploatacyjnej 15 - 20 węzłów (25 - 40 km/h), czy czasochłonne i pracochłonne operacje przeładunkowe w portach.

W Polsce transport morski podobnie jak i w innych krajach, mających dostęp do morza ma coraz większe znaczenie w przewozach ładunków. Przy wykorzystaniu różnorodnych statków umożliwia, np. transport samochodów ciężarowych i wagonów kolejowych z towarem, ładunków w kontenerach, gazu w różnej postaci, towarów płynnych (głównie produktów przemysłu naftowego), towarów liczonych w sztukach oraz materiałów sypkich. W transporcie morskim nie ma jednak możliwości przewozu ładunków nieodpornych na wilgoć, wymagających szybkiej dostawy oraz niewielkich partii ładunkowych o dużej wartości, w przypadku których ważną rolę odgrywa czas zamrożenia środków obrotowych.

## 1. PRZEWOZY ŁADUNKÓW MORSKĄ FLOTĄ TRANSPORTOWĄ

W Polsce w 2016 roku przewieziono transportem morskim 7 mil 248 tys. ton tj. o 285ton więcej niż przed rokiem i stanowiło przyrost o 4%. Jednakże wykonano znacznie mniejszą pracę przewozową, co wynikało z mniejszej odległości przewozu jednej tony ładunku aż o 692,4 km. Szczegółowe wielkości przewozów ładunków transportem morskim z podziałem na przewozy statkami pod banderą polską i obcą oraz podziałem na przewozy żeglugą regularną i nieregularną przedstawia tabela 1.

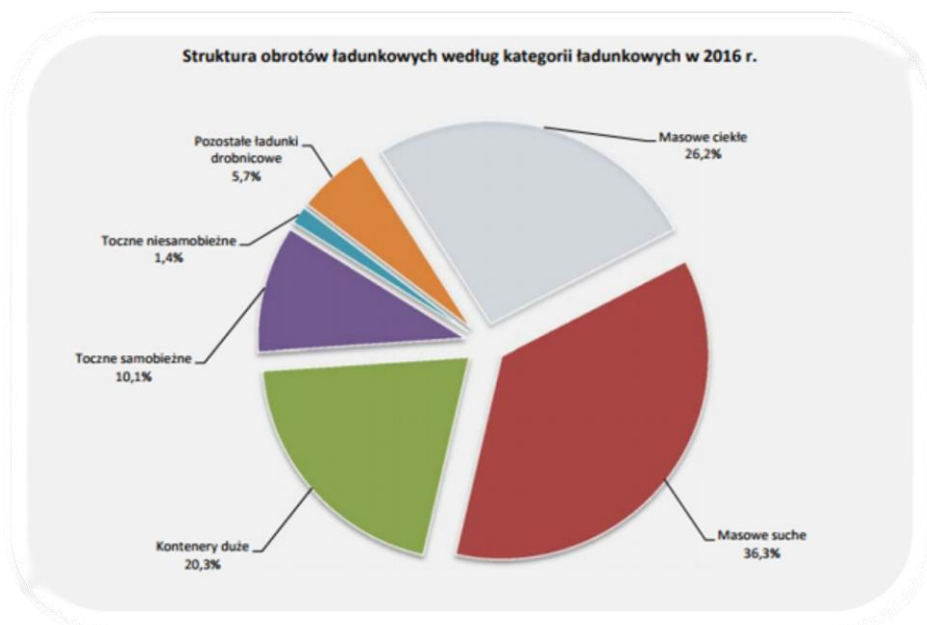
Tabela 1. Przewozy ładunków morską flotą transportową w latach 2013-2016

<b>WYSZCZEGÓLNIENIE</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<i>a</i> – przewozy w tys. ton				
<i>b</i> – praca przewozowa w mln tonokilometrów				
<i>c</i> – średnia odległość przewozu jednej tony ładunku w kilometrach				

OGÓŁEM	a	6965,4	6780,5	6963,2	7248,2
	b	16298,6	13621,4	12739,2	8242
	c	2339,9	2008,9	1829,5	1137,1
- statkami pod banderą polską	a	249,3	355,1	501,5	648
- statkami pod banderą obcą	a	6716,1	6425,4	6461,7	6600,2
Żegluga regularna w tym:	a	6191,3	5941,4	6212,5	6595,6
- daleki zasięg (oceaniczny)	a	594,3	632,7	598	407,2
- bliski zasięg	a	5597	5308,7	5614,5	6188,4
- bałtycki (promy)	a	5597	5308,7	5614,5	6188,4
Żegluga nieregularna, w tym:	a	774,1	839,1	750,6	652,6
- daleki zasięg (oceaniczny)	a	32,4	57	44,2	4,6
- bliski zasięg	a	741,7	782,2	706,4	648
- bałtycki	a	129,3	139,1	242,5	279,7

Źródło: Opracowano na podstawie, Gospodarka morska w Polsce w latach 2015 i 2016. GUS Warszawa, US Szczecin 2017. Tabela 5.6.

W strukturze obrotów ładunkowych nadal największy udział miały ładunki masowe suche – 36,3% (w 2015 r. – 37,1%) oraz ładunki masowe ciekłe – 26,2% (w 2015 r. – 27,1%), a także kontenery duże – 20,3%, (w 2015 r. – 19,5%). Strukturę obrotów ładunkowych w przewozach transportem morskim w 2016 roku prezentuje rysunek 1.



Rys. 1. Struktura obrotów ładunkowych w przewozach transportem morskim w 2016 roku

Źródło: Transport wyniki działalności w 2016 r. GUS Warszawa 2017 r. s. 80.

Niewielkie, chociaż rosnące z każdym rokiem przewozy transportem morskim są także pochodną stanu morskiej polskiej floty transportowej, która w dalszym stopniu ulega

zmniejszeniu. Jak oceniają znawcy tego obszaru gospodarki jest to wyraźny efekt polityki polskiego państwa, zamykania i wyprzedazy stoczni jako nieopłacalnego obszaru gospodarki narodowej. Stan i zmiany w morskiej flocie transportowej w latach 2013 – 2016 prezentuje tabela 2.

Tabela 2. Stan i zmiany w morskiej flocie transportowej

Lata	Przybyło			Ubyło			Stan na 31 XII.		
	liczba statków	nośność (DWT) w tys. T	pojemność brutto (GT) w tys..	liczba statków	nośność (DWT) w tys. T	pojemność brutto (GT) w tys.	liczba statków	nośność <sup>a</sup> (DWT) w tys. T	pojemność brutto (GT) w tys.
2013	14	345,1	184,2	15	354	227,2	110	3036,1	2084,4
2014	2	4,2	3,7	8	319,3	194	104	2721	1894
2015	5	4,2	3	7	210,6	145,8	102	2514,7	1778,3
2016	6	146,9	103	12	276,4	183,4	96	2385,1	1697,9

Źródło: Opracowano na podstawie, *Gospodarka morską w Polsce w latach 2015 i 2016*. GUS Warszawa, US Szczecin 2017. Tabela 5.1 .

Prowadzone w tym zakresie analizy wykazały także postępującą dekapitalizację morskiej floty transportowej. Bowiern o ile, jako zadawalający można uznać stan techniczny statków pływających pod obcą banderą i wiek nieprzekraczający 14 lat, to już statki pływające pod naszą banderą są trzykrotnie starsze. Ich średni wiek wynosi już prawie 40 lat, a co się z tym wiąże koszty eksploatacji są znacznie większe. Ponadto pod obcą banderą pływa prawie 80 % naszego taboru, w tym: 67 statków do przewozu ładunków stałych i 7 promów. Pod banderą Polską na koniec 2016 roku pozostawało, dziewięć statków do przewozu ładunków stałych, cztery zbiornikowce, cztery statki pasażerskie i pięć jachtów. Moską flotę transportową według rodzajów statków i średniego wieku prezentuje tabela 3.

Tabela 3. Morska flota transportowa według rodzajów statków

WYSZCZEGÓLNIENIE <i>a</i> – liczba statków <i>b</i> – nośność (DWT) w tys. Ton <i>c</i> – pojemność brutto (GT) w tys.	Ogółem	W tym					Średni wiek statków w latach	
		statki do przewozu ładunków stałych	zbiornikowce	promy	statki pasażerskie	jachty		
STATKI PŁYWAJĄCE POD BANDERĄ POLSKĄ								
2013	<i>a</i>	22	10	4	–	5	-	-
	<i>b</i>	37,9	30	4,6	–	0,2	-	-
	<i>c</i>	29,1	22,7	3,4	–	1,6	-	-
2014	<i>a</i>	23	11	4	–	5	-	-
	<i>b</i>	41,2	32,3	4,6	–	0,2	-	-
	<i>c</i>	31,7	24,8	3,4	–	1,5	-	-
	<i>a</i>	25	11	4	–	7	-	17,4
	<i>b</i>	40,2	32,3	4,6	–	0,3	-	-

2015	c	31,3	24,8	3,4	-	1,6	-	-
2016	a	22	9	4	-	4	5	17,3
	b	35	28	4,6	-	0,2	0,2	-
	c	26,2	20,2	3,4	-	1,4	0,2	-
<b>STATKI PŁYWAJĄCE POD BANDERĄ OBCĄ</b>								
2013	a	88	78	2	8	-	-	11,6
	b	2998,2	2928,6	31,2	37,4	-	-	-
	c	2055,2	1869,3	23,4	162	-	-	-
2014	a	81	73	1	7	-	-	11,7
	b	2679,7	2626,5	15,9	37,4	-	-	-
	c	1862,3	1688,8	11,5	162	-	.	-
2015	a	77	69	1	7	-	.	11,8
	b	2474,4	2419,6	15,9	39	-	.	-
	c	1747	1567,4	11,5	168,1	-	.	-
2016	a	74	67	-	7	-	-	11,8
	b	2350,2	2311,2	-	39	-	-	-
	c	1671,7	1503,6	-	168,1	-	-	-

Źródło: Opracowano na podstawie, *Gospodarka morską w Polsce w latach 2015 i 2016. GUS Warszawa, US Szczecin 2017, tabele 5.4 i 5.5 - wersja tabelaryczna oraz tabela 3 (18) s.69 – wersja PDF.*

## 2. PRZEWOZY PASAŻERÓW MORSKĄ FLOTĄ TRANSPORTOWĄ

Przewozy pasażerów morską flotą transportową wykazują także tendencję zwyżkową. W 2016 roku przewieziono w komunikacji międzynarodowej ogółem 625 371 pasażerów w tym promami 604 985 i statkami pasażerskimi 20386. Przewozy pasażerów a morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej w latach 2013-2016 prezentuje tabela 4.

Tabela 4. Przewozy pasażerów<sup>1</sup> morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej

<b>Wyszczególnienie</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Liczba pasażerów				
<b>Ogółem</b>	<b>606 041</b>	<b>611 267</b>	<b>592 965</b>	<b>625 371</b>
Promy	587 220	594 927	577 212	604 985
Statki pasażerskie	18 821	16 340	15753	20 386
Praca przewozowa w tys. pasażerokilometrów				
<b>Ogółem</b>	<b>147 761,7</b>	<b>147 877,0</b>	<b>138 786,4</b>	<b>143 088,3</b>
Promy	143 959,5	144 520,5	135 445,3	138755,7
Statki pasażerskie	3 802,3	3 356,5	3 341,1	4332,6
Średnia odległość przewozu jednego pasażera w kilometrach				
<b>Ogółem</b>	<b>243,8</b>	<b>241,9</b>	<b>234,0</b>	<b>228,1</b>
Promy	245,2	242,9	234,7	229,4
Statki pasażerskie	202,0	205,4	212,1	212,5

<sup>1</sup>Bez kierowców samochodów ciężarowych przewożonych promami.

Źródło: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2017, GUS Warszawa - Szczecin 2017 r. s. 238.

O stałym wzroście wymiany handlowej świadczy także zwiększająca się liczba przewożonych kierowców samochodów ciężarowych promami, co obrazuje tabela 5.

Tabela 5. Przewozy kierowców samochodów ciężarowych promami<sup>1</sup>

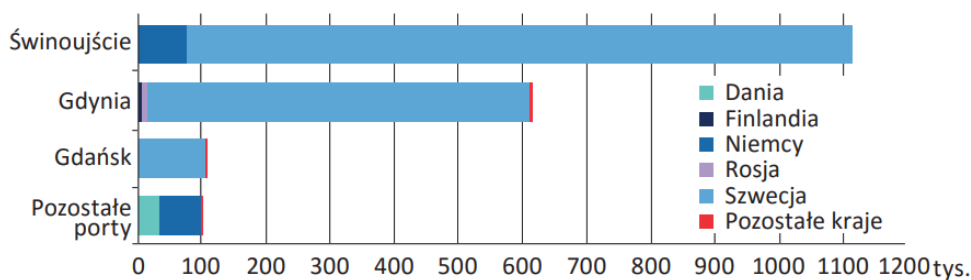
Wyszczególnienie	2013	2014	2015	2016
Liczba przewiezionych osób	232 198	222 176	233 152	259 519
Praca przewozowa w tys. pasażero-kilometrów	43 206,4	41 117,5	43 861,1	48 954,5
Średnia odległość przewozu jednej osoby w kilometrach	186,1	185,1	188,1	188,6

<sup>1</sup>Towarzyszących przewożonym pojazdom.

Źródło: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2017, GUS Warszawa - Szczecin 2017 r. s. 238.

Według opracowania sygnałnego GUS (Gospodarka morska w Polsce w 2016 r. s.7), w 2016 r. w polskich portach rozpoczęło lub zakończyło podróż morską na statkach 2601,6 tys. pasażerów, tj. o 7,4% więcej niż w 2015 r. Statkami w ruchu krajowym pływało 668,1 tys. osób (25,7%), a w ruchu międzynarodowym – 1933,5 tys. pasażerów (74,3%). Na żeglugę promową przypadło 90,5% pasażerów pływających w ruchu międzynarodowym w relacji z polskimi portami morskimi (w 2015 r. odpowiednio 90,7%). W porcie w Świnoujściu rozpoczęło lub zakończyło podróż morską 59,4% pasażerów promów, w Gdyni – 34,7%, a w Gdańsku – 5,9%. Przewozy promowe zrealizowano w relacji z następującymi szwedzkimi portami: Karlskrona (34,7%), Ystad (40,7%), Trelleborg (18,7%) i Nynäshamn (5,9%). Do polskich portów morskich przyплыnęło na wycieczkowcach w celach turystycznych 100,5 tys. osób (o 12,4% więcej niż rok wcześniej), które po zwiedzeniu atrakcji turystycznych w porcie lub okolicy, kontynuowały swoją zagraniczną podróż. Większość tych pasażerów odwiedziła Gdynię (80,9%), a także Gdańsk (10,5%) oraz Szczecin (5,9%).

Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich według miejsca rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2016 r. prezentuje rysunek 2.



Rys. 2. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich według miejsca rozpoczęcia lub zakończenia podróży

Źródło: Gospodarka morska w Polsce w 2016 r. – opracowanie sygnałne, GUS Warszawa 27.04. 2017, s. 7.

Ponadto (wg Gazety wyborczej 2018) w 2017 r. morską flotą transportową polscy armatorzy i operatorzy przewieźli w komunikacji międzynarodowej 627,8 tys. pasażerów, Natomiast promami przewieziono 295,7 tys. kierowców samochodów ciężarowych tj. o 13,9% więcej niż w roku 2016. Liczba przewiezionych pasażerów w komunikacji międzynarodowej w porównaniu z 2016 r. wzrosła o 0,4%. "Statkami pasażerskimi przybrzeżnej floty transportowej w komunikacji pomiędzy portami polskimi w 2017 r. przewieziono 294,3 tys. pasażerów tj. o 4,5% więcej niż w poprzednim roku, a praca przewozowa wyniosła 4 989,2 tys. pasażerokilometrów tj. o 11,4% mniej w porównaniu z 2016 r. Wewnątrzportowe przewozy pasażerów statkami żegluga przybrzeżnej w 2017 r. wyniosły 520,3 tys. osób (wzrost o 12% w skali roku), a średnia odległość przewozu jednego pasażera - 5,4 km.

### 3. INFRASTRUKTURA TRANSPORTU MORSKIEGO

W transporcie morskim zdecydowanie większą rolę odgrywa infrastruktura punktowa czyli porty niż liniowa, której znaczenie jest relatywnie mniejsze. Przy czym porty są z reguły postrzegane jako węzłowe punkty transportowe funkcjonujące właśnie na styku środowisk morskiego i lądowego. Porty polskie obsługują potrzeby dynamicznie rozwijającej się gospodarki, rosnącej wymiany towarowej, w tym eksportu. Infrastruktura portowa wymaga ciągłego inwestowania, doceniają to polskie porty, które dziś czerpią korzyści ze zrealizowanych od początku dekady inwestycji. Inwestycji pochodzących nie tylko ze środków publicznych ale i od operatorów, dzierżawiących nabrzeża, terminale i magazyny. Nakłady inwestycyjne na rozwój infrastruktury portowej w Polsce w latach 2013-2016 prezentuje tabela 6.

Tabela 6. Nakłady inwestycyjne na rozwój infrastruktury portowej w Polsce

WYSZCZEGÓLNIENIE		Ogółem	Nowe obiekty majątkowe oraz ulepszenie istniejących		Zakup używanych środków trwałych
			Razem	w tym z importu	
w mln zł					
OGÓŁEM	2013	2111,7	1984,1	159,9	127,6
	2014	3547,1	3440,9	274,5	106,2
	2015	2951,7	2729,9	333,8	221,8
	2016	2082,3	1941,9	364,7	140,4
w tym:					
budynki i budowle	2016	948	912,3	–	35,7
maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia	2016	813	791,5	260,4	21,5
środki transportu	2016	262,5	225,1	104,3	37,5
WEDŁUG RODZAJÓW DZIAŁALNOŚCI					
Przeładunek, magazynowanie i przechowywa-	2016	671,2	667,5	225,4	3,6

nie towarów w portach morskich					
Pozostała działalność wspomagająca transport morski	2016	82,6	70,2	23,2	12,4
Działalność morskich agencji transportowych	2016	60,6	54,5	0,4	6,1
Zarządy portów morskich	2016	118	114	–	4
Morski i przybrzeżny transport wodny	2016	64,6	15,5	0,2	49,1
Produkcja i naprawa statków i łodzi	2016	354	339,4	14,7	14,5
Urzędy morskie	2016	168,3	168,3	1,6	–
Pozostałe rodzaje działalności	2016	175,0	164,4	81,3	10,6

Źródło: Opracowano na podstawie, *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2017, Warszawa- Szczecin*, Tab. 2.1, s. 62-63.

W najbliższych latach zaplanowano w portach wiele inwestycji, poprawiających dostęp zarówno od strony morza i lądu, zapewniające między innymi; szybszy przeładunek towarów przewożnych drogą morską. Postrzegając porty jako węzły logistyczne sprzyjające rozwojowi gospodarki w systemie handlu globalnego i potrzeb wymiany towarowej o silnym morskim zabarwieniu. Zarządy portów, które od kilku już lat znajdują się na wznoszącym trendzie doskonale zdają sobie sprawę z tego, że tylko znaczna poprawa ofert operatorów w portach, usprawnienie i konkurencyjne warunki odpraw zachęcą spedytorów do odprawiania towarów w polskich portach. Przy czym oferta ta nie jest kierowana wyłącznie na Polski rynek ale również i do naszych sąsiadów i Państw Europy środkowowschodniej nie mających bezpośredniego dostępu do morza. O trafności takiego podejścia zdecydowanie świadczą osiągnięte rezultaty takie jak np. obroty ładunkowe w wybranych portach zaprezentowane w tabeli 7.

Tabela 7. Obroty ładunkowe w wybranych portach w latach 2013 – 2016

Lp.	WYSZCZEGÓLNIENIE	2013	2014	2015	2016
1.	Ogółem	17816	17384	18169	18928
w tym: <b>PORTY MORSKIE</b>					
2.	Gdańsk	2948	2869	3106	3274
3.	Gdynia	3618	3754	3678	3956
4.	Szczecin	2872	2619	2823	2939
5.	Świnoujście	4913	5079	5354	5548
6.	Police	220	264	275	323
7.	Kołobrzeg	241	173	188	165

Źródło: Opracowano na podstawie, *Gospodarka morska w Polsce w latach 2015 i 2016. GUS Warszawa, US Szczecin 2017, tabela 3.1* - wersja tabelaryczna.

W głównych portach: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin w 2016 r. (wg opracowania *Gospodarka morska w Polsce 2017* s.38) zrealizowano, podobnie jak w latach poprzednich ponad 90% obrotów ładunkowych w polskich portach morskich.



Największe znaczenie pod względem wielkości obrotów ładunkowych ma port w Gdańsku. W 2016 r. udział obrotów dokonywanych w tym porcie w obrotach polskich portów wyniósł 43,3% (w 2015 r. – 45,6%, a w 2005 r. – 41,0%). Ważną rolę odgrywa również port w Gdyni; udział obrotów tego portu w 2016 r. wyniósł 24,3% (w 2015 r. – 22,1%, a w 2005 r. – 20,2%).

Liczbę statków wchodzących do polskich portów w latach 2013 – 2016 zaprezentowano w tabeli 8.

Tabela 8. Liczba statków wchodzących do portów w latach 2013 - 2016

Lp.	WYSZCZEGÓLNIENIE	2013	2014	2015	2016
1.	Ogółem	17816	17384	1869	18928
<b>w tym: PORTY MORSKIE</b>					
2.	Gdańsk	2948	2869	3106	3274
3.	Gdynia	3618	3754	3678	3956
4.	Szczecin	2872	2619	2823	1939
5.	Świnoujście	4913	5079	5354	5548
6.	Police	220	264	275	323
7.	Kołobrzeg	173	188	165	188

Źródło: Opracowano na podstawie, *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2017, Warszawa- Szczecin*, Tab. 4.13, s. 203-204.

W ocenie profesjonalistów rynku morskiego coraz większego znaczenia w obrocie ładunków nabierają kontenery. Potwierdzają to również statystyki a ich udział w międzynarodowym obrocie morskim stale rośnie. Z prowadzonych analiz wynika, że jednym z ważniejszych problemów w obrocie morskim kontenerami duża liczba pustych zarówno wyładowywanych jak załadowywanych na statki. Jest to duże wyzwanie dla spedytorów bowiem paleta jest już wliczana w cenę towaru, natomiast kontener podlega zwrotowi do właściciela. Ogółem w polskich portach w 2016 roku wyładowano 82 387 pustych kontenerów, z czego najwięcej w Gdyni 38 886 szt. i w Gdańsku - 36 548 szt. Co stanowiło odpowiednio 22% i 45% wszystkich, Załadowano natomiast pustych najwięcej w Gdańsku 116 839 szt. i w Gdyni 57 875 szt. co stanowiło odpowiednio 25% i 27% wszystkich. Udział kontenerów międzynarodowym obrocie morskim według relacji polskich portów prezentuje tabela 9.

Tabela 9. Kontenery w międzynarodowym obrocie morskim w latach 2013 - 2016

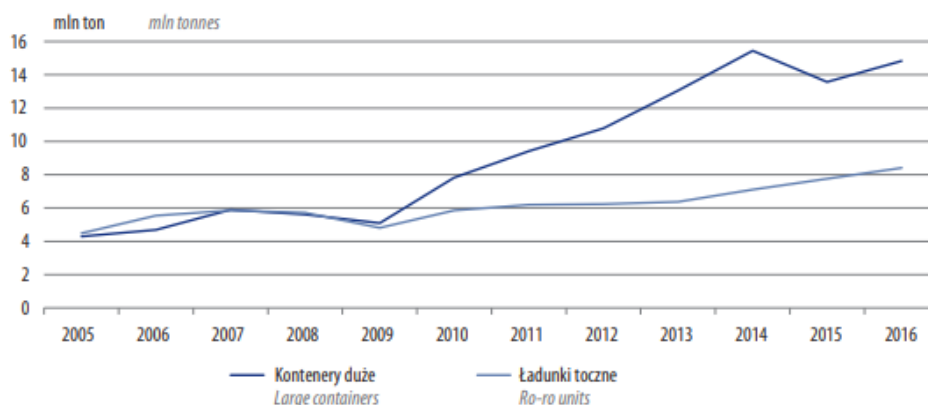
PORTY	Ogółem	Wyładunek			Załadunek		
		razem	w tym		razem	w tym	
			z ładunkiem	puste		z ładunkiem	puste

w sztukach								
OGÓŁEM	2013	1166620	584883	466607	118276	581737	428178	153559
	2014	1347734	671627	562024	109603	676107	480028	196079
	2015	1095939	532678	452806	79872	563261	410462	152799
	2016	1384166	668373	585986	82387	715793	531987	183806
Gdańsk	2013	690574	344028	270110	73918	346546	251521	95025
	2014	718020	356661	288529	68132	361359	258911	102448
	2015	636637	312207	267452	44755	324430	240130	84300
	2016	937832	462403	425855	36548	475429	358590	116839
Gdynia	2013	440338	222859	179260	43599	217479	167582	49897
	2014	580745	294743	253440	41303	286002	203077	82925
	2015	415263	200217	167358	32859	215046	155159	59887
	2016	396627	180245	141359	38886	216382	158597	57785
Szczecin	2013	35333	17785	17110	675	17548	9007	8541
	2014	48920	20223	20055	168	28697	18002	10695
	2015	43724	20087	17856	2231	23637	15089	8548
	2016	47182	24594	18249	6345	22588	13808	8780
Świnoujście	2013	375	211	127	84	164	68	96
	2014	49	–	–	–	49	38	11
	2015	315	167	140	27	148	84	64
	2016	2525	1131	523	608	1394	992	402

Źródło: Opracowano na podstawie, *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2017, Warszawa- Szczecin*, s. 121.

W ładunkach drobnicowych stopniowo rosło znaczenie kontenerów i jednostek tocznych (np.: samochodów ciężarowych, przyczep towarowych, wagonów, rolltrailerów pokładowych). Ich udział zwiększył się z 62,0% w 2005 r. do 85,0% w 2016 r., przy czym udział ładunków skonteneryzowanych w obrotach drobnicy był wyższy niż ładunków tocznych i w 2016 r. wyniósł 54,3%, wobec 30,4% – w 2005 r.

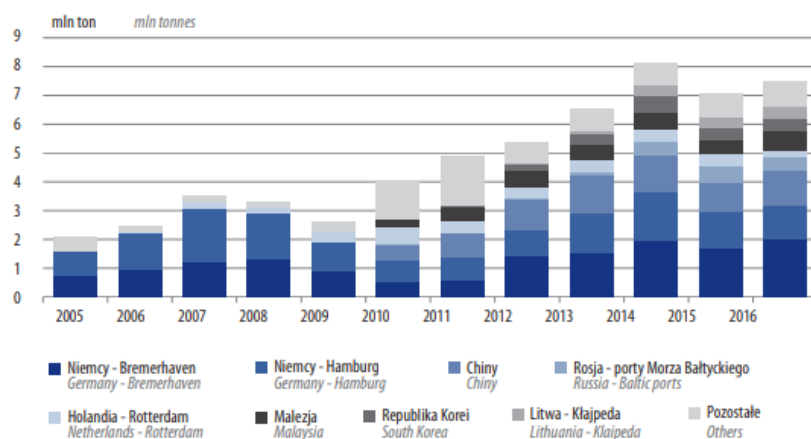
Obroty ładunków w kontenerach dużych i jednostkach tocznych w portach morskich prezentuje rysunek 3.



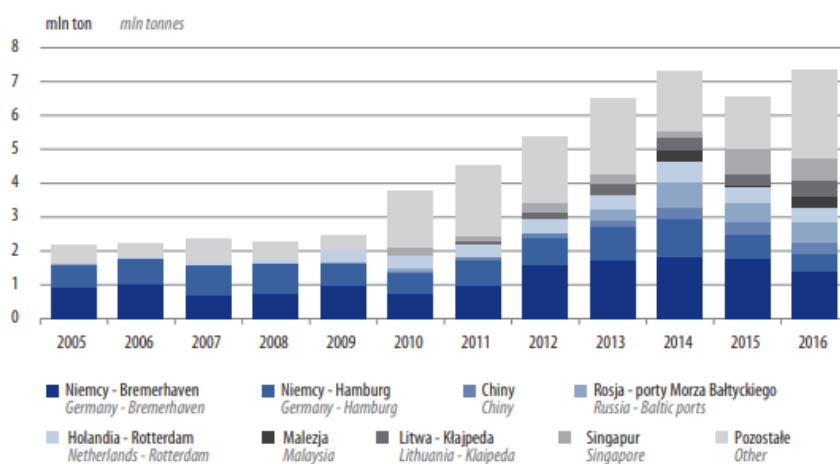
Rys. 3. Obroty ładunków w kontenerach dużych i jednostkach tocznych w portach morskich  
Źródło: *Gospodarka morska w Polsce w latach 2015 i 2016. GUS Warszawa, US Szczecin 201*, s.41 – wersja PDF.

W 2016 r. 34,6% obrotów ładunkowych w kontenerach dużych zrealizowano w relacji z Niemcami, podczas gdy w 2005 r. – 83,0%. Do głównych portów niemieckich uczestniczących w tym obrocie należały Bremerhaven (udział w obrotach kontenerowych w relacji z polskimi portami wyniósł w 2016 r. - 22,9%, w 2005 r. – 38,5%) oraz Hamburg (odpowiednio 11,3% i 35,2%). Kolejnymi kierunkami transportu kontenerów w relacji z polskimi portami były Chiny (ich udział w 2016 r. wyniósł 10,5%, wobec braku obrotów w 2005 r.) i Rosja (w 2016 r.-7,4%, w 2005 r. - 1,5%, w tym porty Morza Bałtyckiego odpowiednio 7,4% i 1,3%).

Wyładunek (przywóz) ładunków w kontenerach w polskich portach morskich według miejsca załadunku prezentuje rysunek 4. Natomiast załadunek (wywóz) ładunków w kontenerach z polskich portów morskich według miejsca wyładunku prezentuje rysunek 5.



Rys. 4. Wyładunek (przywóz) ładunków w kontenerach w polskich portach morskich według miejsca załadunku



Rys. 5. Załadunek (wywóz) ładunków w kontenerach z polskich portów morskich według miejsca wyładunku

Źródło: *Gospodarka morska w Polsce w latach 2015 i 2016*. GUS Warszawa, US Szczecin 2017, s. 4w – wersja PDF.

Zdaniem ekspertów o atrakcyjności portu stanowią jego nabrzeża w tym szczególnie ich długość i wyposażenie w nowoczesne urządzenia przeładunkowe oraz głębokości torów wodnych, Przykładem niespotykanego w ostatnich latach sukcesu jest działalność DCT Gdańsk. To jedyny nad Bałtykiem głębokowodny terminal morski, odprawiający towary drobnicowe w kontenerach, dla potrzeb polskiego handlu zagranicznego i krajów sąsiednich. Docierają do niego w bezpośrednich połączeniach kontenerowce oceaniczne w stałych połączeniach z portów Dalekiego Wschodu, skąd towary są rozwożone, także transportem morskim do innych portów bałtyckich. Dlatego stał się on niezależnym hubem.

W ocenie Camerona Thorpe Prezesa Zarządu DCT Gdańsk (debata IX Europejskiego Kongresu Gospodarczego w Katowicach „Polskie porty na globalnym rynku i w systemie europejskich korytarzy transportowych.” Katowice 14-16 maja 2018 r.) w latach 2015-2016 przejął od portu w Hamburgu nieodprawionych ponad 450 tys. TEU (kontenerów dwudziestostopowych). Długość nabrzeży w polskich portach morskich w 2016 r. prezentuje tabela 10.

Tabela 10. Długość nabrzeży w polskich portach morskich w 2016 r.

PORTY	Ogółem	W tym nadające się do eksploatacji	Z liczby ogółem		
			nabrzeża głębokości powyżej 10,9 m nadające się do eksploatacji	nabrzeża przeładunkowe	
				razem	w tym nadające się do eksploatacji
w metrach					
OGÓŁEM	<b>94468</b>	<b>77900</b>	<b>11228</b>	<b>46213</b>	<b>44371</b>
Gdańsk	30079	20434	5546	10200	9301
Gdynia	14329	13393	3901	10844	10844
Szczecin	20153	15049	–	11719	10826
Świnoujście	8025	7924	1781	6818	6768
Police	1000	1000	–	1000	1000
Darłowo	5734	5734	-	452	452
Dziwnów	1536	1432	-	232	232
Elbląg	4001	4001		2555	2555
Kołobrzeg	3123	3070	-	719	719

Źródło: Opracowano na podstawie, *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2017, Warszawa- Szczecin*, Tab. 4.1, s. 99.

Na podobne sukcesy, uwarunkowania i problemy wskazał Dariusz Słaboszewski, prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście uważając, że najważniejszą dla portu Szczecin inwestycją, zatwierdzoną już przez Radę Ministrów, jest pogłębienie

i przebudowa toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 metra (obecnie 9,15 metra).

W jego ocenie jest to jedna z kluczowych decyzji ponieważ armatorzy wprowadzają do eksploatacji coraz większe statki, mając na uwadze ekonomikę skali, a obecnie do Szczecina zawijają albo mniejsze jednostki, albo większe, ale nie w pełni załadowane. Przewiduje się, że po pogłębieniu toru wodnego, zespół portowy Szczecin-Świnoujście będzie obsługiwał niemal w pełni załadowane statki o pojemności do 40 tys. DWT.

Z kolei dyrektor Dywizji Portowej OT Logistics Karol Bowżyk przewiduje w najbliższej przyszłości duży wzrost obsługi transportu morskiego towarów rolnych. A na podstawie prowadzonych analiz planuje się budowę w ciągu dwu lat największego terminalu agro nad Bałtykiem w Porcie Północnym.

#### 4. POLSKIE STOCZNIE NA FALI ROZWOJU

Trudna jak się powszechnie ocenia sytuacja na światowym rynku produkcji i napraw statków jakby nie dotyczyła polskich stoczni, które w ostatnich latach podjęły z powodzeniem walkę o powrót na nie i radzą sobie nieźle, choć jak się uważa wciąż nie wykorzystują w pełni swojego potencjału (<http://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/36884-przemysl-stoczniowy-w-polsce-w-2016-roku-10-6-miliarda-zlotych-przychodow> [21.06.2018]). Wielkość produkcji statków w Polsce w latach 2014-2016 przedstawia tabela 11.

Tabela 11. Wielkość produkcji statków w Polsce w latach 2014-2016

WYSZCZEGÓLNIENIE	2014	2015	2016
<b>OGÓŁEM</b>			
Liczba statków	8	7	12
Pojemność brutto (GT) w tys.	25,6	18,9	38,9
CGT w tys.	47,1	33,6	68
<b>WOJEWÓDZTWO POMORSKIE</b>			
Liczba statków	6	3	7
Pojemność brutto (GT) w tys.	25	11,5	31,2
CGT w tys.	43,9	21,1	51,6
<b>WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE</b>			
Liczba statków	2	4	5
Pojemność brutto (GT) w tys.	0,6	7,3	7,7
CGT w tys.	3,1	12,4	16,4

Źródło: Dane Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku i Związku Pracodawców Forum Okrętowe w Gdańsku.

Produkcja statków według typów przedstawiała się jak wskazano w tabeli 12.

Tabela 12. Produkcja statków według typów w latach 2014-2016

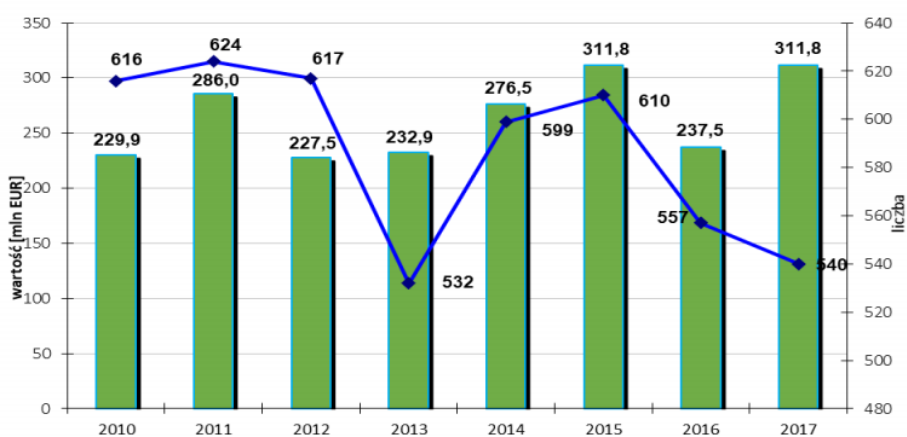
<b>TYPY STATKÓW</b> a – liczba statków b – pojemność brutto (GT) w tys.		<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
OGÓŁEM	a	8	7	12
	b	25,6	18,9	38,9
Masowce	a	–	–	1
	b	–	–	1,9
Drobnicowce	a	–	2	2
	b	–	6	2,4
Gazowce	a	1	–	–
	b	7,5	–	–
Promy	a	1	1	–
	b	5,7	5,5	–
Statki pasażerskie	a	–	–	1
	b	–	–	0,1
Statki rybackie	a	1	1	1
	b	0,4	0,4	0,5
Statki nietowarowe	a	5	3	7
	b	12	7	33,9

Źródło: Dane Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku i Związku Pracodawców Forum Okrętowe w Gdańsku.

Według (A. Jędrzejewska, K. Wasiniewska-Krupa - 2017) prognozowano, że na koniec 2017 roku ankietowane polskie stocznie będą dysponowały zamówieniami na 13 statków o łącznej pojemności 57,4 tys. GT oraz 72,4 tys. CGT. Prowadzone analizy wykazywały, że na koniec 2016 roku wielkość pod względem liczby statków jest na porównywalnym poziomie, natomiast nastąpił wzrost pod względem łącznej pojemności – o 9,4 tys. GT oraz spadek o 17,7 tys. pod względem pojemności CGT.

Polskie stocznie od wielu lat specjalizują się w budowie kadłubów całkowicie lub częściowo wyposażonych. Realizują także budowę jednostek „pod klucz”. Kadłuby wykonywane są m.in. na zamówienie stoczni norweskich, francuskich i duńskich. Prognozowano, że w ciągu 2017 roku, zleceniodawcom przekazano 15 kadłubów – jedenaście rybackich, trzy dla jednostek rzecznych oraz jeden dla jednostki nietowarowej. Ponadto z prowadzonych badań wynikało, że na koniec 2017 roku polskie stocznie dysponowały zamówieniami na 20 kadłubów - dla jednostek rybackich, promów i jednostki wielozadaniowej.

Według prowadzonych badań wynikało, że polskie stocznie w rok 2017 powinny wyremontować 540 jednostek o łącznym tonażu ponad 4,9 mln ton i wartości 311,8 mln EUR, z czego, pod względem liczby, 82,5% to remonty eksportowe. Główne prace, jakie przeprowadza się na statkach to: przegląd armatury zaburtowej, wymiana uszczelnień, mycie kadłubów i nadbudówek, piaskowanie oraz malowanie, przeróbki systemu olejowego, wymiana skorodowanych włazów, remonty pędników. Prognozowano, że na koniec 2017 roku, portfel zamówień remontów statków powinien zawierać 99 statków o łącznym tonażu 987,6 tys. ton i wartości 211,6 mln EUR, z czego, pod względem liczby, blisko 85% stanowią remonty eksportowe. Trendy zmian w ilości i wartości remontów wykonanych w ciągu ostatnich siedmiu latach w polskich stoczniach prezentuje rysunek 6.



Rys. 6. Remonty statków w polskich stoczniach (wg liczby i wartości)

Źródło: A. Jędrzejewska, K. Wasiniewska-Krupa. Raport. Specjalistyczne badania statystyczne w przemyśle stoczniowym – prognoza na 31.12.2017r. CTO grudzień 2017, s. 31.

Transport morski w Polsce coraz bardziej zyskuje na popularności, o czym świadczą coraz większe obroty polskich. Problemów jednakże do rozwiązania jest jeszcze bardzo wiele. Choćby wiek floty wykorzystywanej do transportu ładunków oraz pasażerów. Zaniedbywany w Polsce w ostatnich latach transport morski nabiera większego znaczenia także w porównaniu z innymi krajami Unii Europejskiej przejmując do obsługi coraz więcej ładunków z portów Europy zachodniej.

## 5. PODSUMOWANIE

Potwierdzenie znajduje także wiekowe już stwierdzenie, że handel morski i porty morskie to okno na świat. Nie można za tym mówić o dynamicznie rozwijającej się gospodarce kraju nie zauważając tego warunku sinea quanon. Świadczy o tym także odrodzenie w strukturach rządowych państwa Ministerstwa Gospodarki Morskiej i przyjęcie programu Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 z perspektywą do roku

2030. Chociaż jak zauważa K. Skrzyszewska jako priorytetowe dla rozwoju gospodarki morskiej w programie tym wskazano porty, konkurencyjny transport morski oraz bezpieczeństwo żeglugi. A w jej ocenie znacznie większym mankamentem wydaje się jednak fakt, że gospodarki morskiej jeszcze nie w pełni traktuje się jako fragmentu gospodarki narodowej, który ze względu na swą specyfikę oraz potencjał powinien być ujęty w strategiach rozwoju kraju. Trudno także nie zgodzić się z poglądami J. Neidera, że transport morski jest tanią, bezpieczną formą, a jego środki transportowe charakteryzują się dużą pojemnością ładunkową. Niestety ma także wady takie jak niewielką prędkością eksploatacyjną statków, małą częstotliwością ich kursowania oraz czasochłonne operacje portowe.

## LITERATURA

Dane Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku i Związku Pracodawców Forum Okrętowe w Gdańsku. Gospodarka morska w Polsce w latach 2015 i 2016. GUS Warszawa, US Szczecin 2017 – wersja pdf. Gospodarka morska w Polsce w latach 2015 i 2016. GUS Warszawa, US Szczecin 2017- wersja tabelaryczna.

Gospodarka morska w Polsce w 2016 r. – opracowanie sygnałowe, GUS Warszawa (27.04. 2017).

Jędrzejewska, K. Wasiniewska-Krupa, K., Raport. Specjalistyczne badania statystyczne w przemyśle stoczniowym – prognoza na 31.12.2017 r. CTO grudzień 2017.

Materiały debaty IX Europejskiego Kongresu Gospodarczego w Katowicach] „Polskie porty na globalnym rynku i w systemie europejskich korytarzy transportowych.” Katowice 14-16 maja 2018 r.

Neider, J. (2012). *Transport Międzynarodowy*. Wydanie 2. Warszawa: PWE.

Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2017, GUS Warszawa - Szczecin 2017.

Skrzyszewska, K. (2014). Kierunki ekspansji gospodarki morskiej - polska perspektywa. *Logistyka*, 6/2014. ILog Poznań.

Transport wyniki działalności w 2016 r. GUS Warszawa 2017.

<http://wyborcza.biz/Giedy/1,132329,23329498,gus-przewozy-morskiej-floty-transportowej>  
(24.07.2018).