

WYBRANE ASPEKTY W ZAKRESIE TRANSPORTU MORSKIEGO W POLSCE

W niniejszym artykule przedstawiono sytuację transportu morskiego w Polsce na przestrzeni lat 2013-2015. Charakterystyce poddano cztery najważniejsze porty morskie w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i w Świnoujściu w zakresie, m.in. ilości przewożonych ładunków oraz ilości statków wpływających do nich. Wymieniono typy statków, które wykorzystywane są w Polsce do przewozów ładunków i pasażerów, podano ich wiek oraz przeznaczenie. Przedstawiono również dane dotyczące ilości przewiezionych ładunków i osób w krajach UE, które są najbardziej rozwinięte w zakresie żegluga morskiej i porównano z sytuacją w Polsce.

WSTĘP

Transport morski w przewozach ładunków i osób odgrywał istotną rolę od bardzo dawna. Umożliwił w starożytności rozwój wielu krajów, tj. Egipt, Grecja, Imperium Rzymskie czy Bizancjum oraz przyczynił się do wielkich odkryć geograficznych dokonywanych przez europejskich żeglarzy na przełomie XV i XVI wieku, w szczególności opłynięcia Przylądka Dobrej Nadziei przez Diasa (1488 r.), odkrycia Ameryki przez Kolumba (1492 r.), a następnie jej podboju, podróży Vasco da Gamy do Indii (1498 r.) oraz pierwszej podróży dookoła świata Magellana (1519-1522 r.). Do ery wielkich odkryć dokonanych dzięki dostępowi do transportu morskiego należy także zaliczyć odkrycie Australii, prawdopodobnie dokonane przez Portugalczyków już w XVI w.

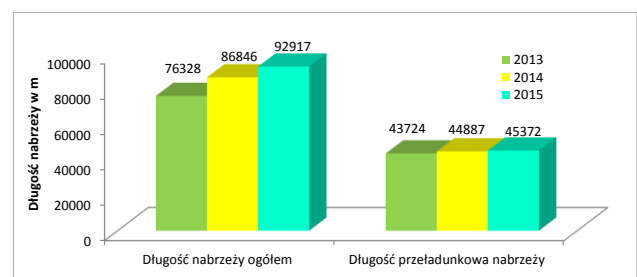
W Polsce transport morski obecnie, podobnie jak i w innych krajach, ma największe znaczenie w przewozach ładunków. Przy wykorzystaniu różnorodnych statków umożliwia, np. transport samochodów ciężarowych i wagonów kolejowych z towarami, ładunków w kontenerach, gazu w różnej postaci, towarów płynnych (głównie 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. Transport morski jest tanią formą przewozu ładunków, bezpieczną, jego środki transportowe charakteryzują się dużą pojemnością ładunkową, ale niestety także niewielką prędkością eksploatacyjną statków, małą częstotliwością ich kursowania oraz czasochłonnymi operacjami portowymi [2,4].

1. NAJWAŻNIEJSZE POLSKIE PORTY MORSKIE

Port morski jest niezbędnym elementem umożliwiającym żeglugę oraz transport ładunków i osób. Musi dysponować odpowiednio głębokim kanałem wodnym, miejscami postojowymi dla statków oraz miejscami do składowania przetransportowanych towarów, np. magazynami, placami składowymi. Powinien umożliwiać dostęp do innych środków transportu, tj. pociągi, samochody ciężarowe, barki oraz zapewniać ochronę przed wiatrem, falowaniem oraz prądami [5,7].

Status portu morskiego w Polsce jest uregulowany prawnie. Granice portów morskich określa obecnie Minister Infrastruktury wydając stosowne rozporządzenia. Odpowiedzialnym za nadzór portu jest właściwy mu dyrektor urzędu morskiego, który swoje

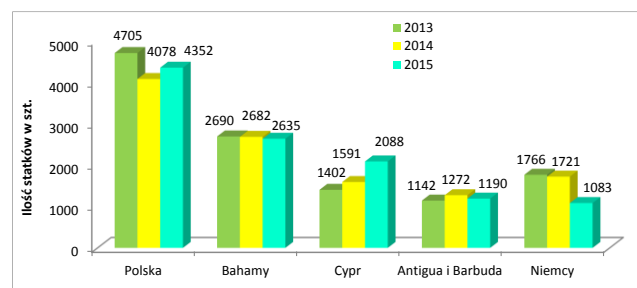
zadania realizuje przy pomocy kapitanatów i bosmanatów. Natomiast za budowę i utrzymanie obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów odpowiadają urzędy morskie. Długości nabrzeży w polskich portach morskich oraz długości przeladunkowe tych nabrzeży pokazano na rys. 1 [8].



Rys. 1. Długość nabrzeży w polskich portach morskich w latach 2013-2015

Z rys. 1 wynika, że w ostatnich latach zarówno długość wybrzeży w polskich portach wzrosła z 76328 m w 2013 r. do 92917 m w 2015 r. Podobnie wzrosła długość przeladunkowa polskich portów z 43724 m w roku 2013 do 45372 m w roku 2015.

Do polskich portów morskich wpływają statki pływające pod różnymi banderami, np. bahamskimi czy cypryjskimi. Na rys. 2 pokazano skąd najczęściej przyływały statki do polskich portów w latach 2013-2015 [8].

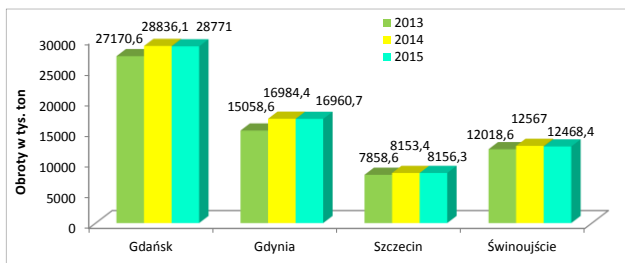


Rys. 2. Najpopularniejsze bandery statków wpływających do polskich portów w latach 2013-2015

W latach 2013-2015 najczęściej do polskich portów morskich wpływały statki pływające pod banderą polską, bahamską i cypryjską. Największy wzrost wpływających w roku 2015 do Polski odnotowały w porównaniu do roku 2013 statki cypryjskie. Największy spadek, spośród pokazanych na wykresie państw, odnotowały Niemcy,

w 2013 r. aż 1766 statków wpłynęło do Polski a w roku 2015 już tylko 1083.

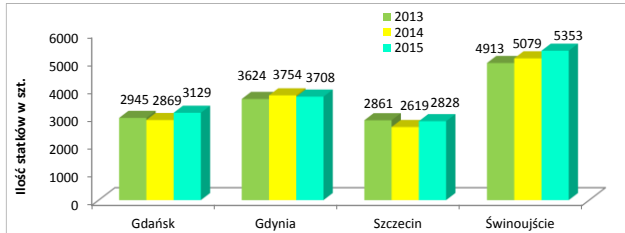
W Polsce wyróżnia się cztery porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. port w Gdańsku, port w Gdyni, port w Szczecinie i port w Świnoujściu. Podmiotami zarządzającymi tymi portami są trzy spółki akcyjne: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, Zarząd Morskiego Portu Gdynia i Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Na rys. 3 przedstawiono obroty ładunków w tys. ton osiągnięte w najważniejszych polskich portach.



Rys. 3. Obroty ładunków w najważniejszych polskich portach morskich w latach 2013-2015

Największe obroty ładunków osiągnął port w Gdańsku, w 2013 r. przetransportowano 27170,6 tys. ton ładunków natomiast w 2015 r. ta ilość wzrosła już do 28771 tys. ton. Wzrost przewozów ładunków zanotowano także w pozostałych portach. Najmniej ładunków przetransportowano w porcie w Szczecinie, w 2013 r. – 7858, 6 tys. ton a w roku 2015 – 8156,3 tys. ton [8].

Na kolejnym wykresie (rys. 4) przedstawiono dane dotyczące ilości statków, które wpłynęły do najważniejszych polskich portów w latach 2013-2015 [8].



Rys. 4. Ilość statków zawijających do polskich portów morskich w latach 2013-2015

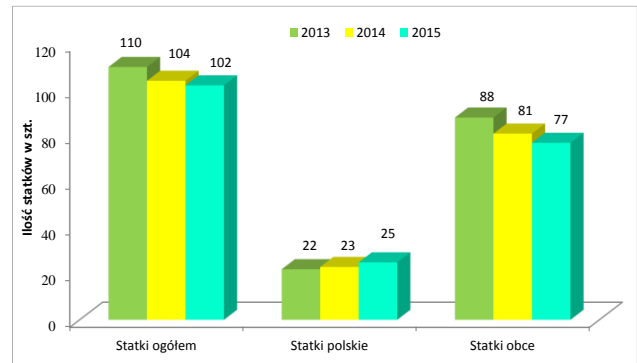
Z powyższego wykresu wynika, że najwięcej statków w latach 2013-2015 wpływało do portu w Świnoujściu a najmniej do portu w Szczecinie. Można zauważyć także, że w roku 2015 odnotowano wzrost wpływów statków w porównaniu do 2013r. do portów w Gdańsku, Gdyni i w Świnoujściu, jedynie w porcie w Szczecinie ilość ta spadła z 2861 statków w 2013 r. do 2828 w roku 2015.

2. FLOTA POLSKIEGO TRANSPORTU MORSKIEGO

Środkami transportu morskiego są przede wszystkim statki, czyli urządzenia pływające, które są przeznaczone lub używane do żeglugi na morzu i wodach z nim połączonych. Statki, których używa się w celach zarobkowych, są określane mianem statków handlowych, wśród nich wyróżnić można środki transportu służące do przewozu ładunków oraz pasażerów (morskie statki transportowe), rybolówstwa morskiego, eksploatacji podmorskich bogactw naturalnych oraz świadczenia różnego rodzaju usług pomocniczych.

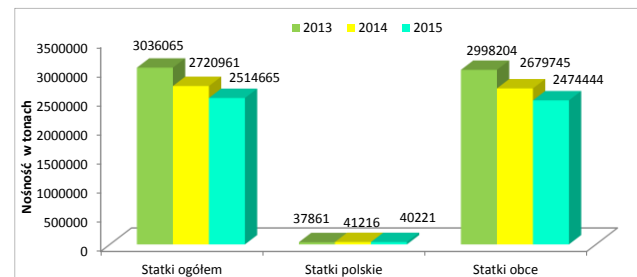
Ilości statków wchodzących w skład floty polskiego transportu morskiego zostały pokazane na rys. 5, natomiast na rys. 6 przedstawiono dane dotyczące ich nośności, czyli podstawowego parametru określającego wielkość statku. Nośność oznacza zdolność

przewozić statku, łączną masę ładunku, załogi, zapasów paliwa, wody pitnej i technicznej, prowiantu, części zamiennych itp. jaką statek może przyjąć na pokład, nie przekraczając dopuszczalnego zanurzenia (przy zanurzeniu do znaku wolnej burty) [6].



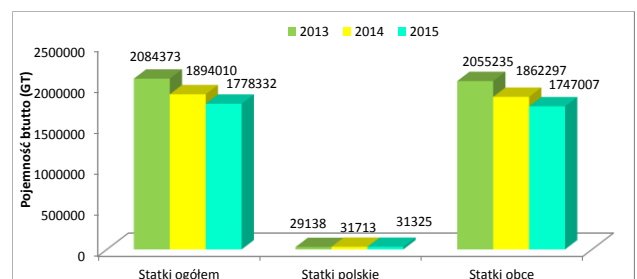
Rys. 5. Morska flota transportowa wykorzystywana w Polsce w latach 2013-2015

Z przedstawionych danych na rys. 5 wynika, że ilość statków wykorzystywanych w Polsce do transportu morskiego spada, w roku 2013 było 110 tego typu środków transportowych, a w 2015r. już zaledwie 102. Zwiększyła się jednak ilość statków polskich z 22 w 2013r. do 25 w roku 2015. Zmniejszyła się nie tylko ilość statków stanowiących flotę polskiego transportu morskiego, ale także nośność statków, co przedstawiono na rys. 6 [8].



Rys. 6. Nośność morskiej floty transportowej wykorzystywanej w Polsce w latach 2013-2015

W celu dokładniejszej charakterystyki floty morskiej wykorzystywanej w Polsce na rys. 7 zaprezentowano dane w zakresie pojemności brutto statków, czyli objętości wszystkich przestrzeni wewnątrz kadłuba i nadbudówek statku, z wyłączeniem zbiorników balastowych [8].

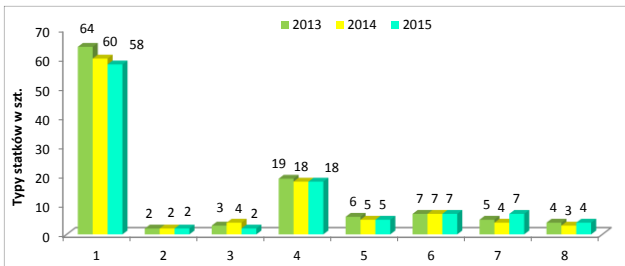


Rys. 7. Pojemność brutto morskiej floty transportowej wykorzystywanej w Polsce w latach 2013-2015

Z powyższego wykresu wynika, że zmniejszyła się także objętość wszystkich przestrzeni wewnątrz kadłuba i nadbudówek statków stanowiących flotę polskiego transportu morskiego.

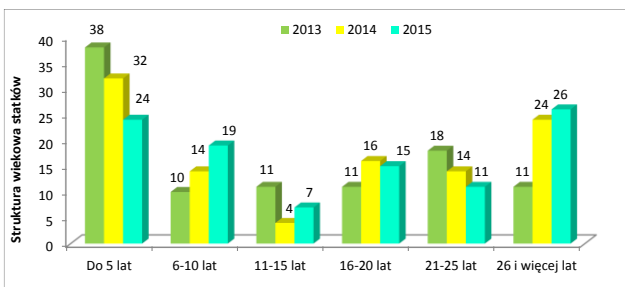
Na kolejnym rys. 8 pokazano jakie typy statków wykorzystywane są w polskim transporcie morskim. Najwięcej jest masowców,

choć ich liczba zmniejszyła się z 64 w roku 2013 do 58 w 2015 r. Zmniejszyła się także liczba statków typu ro-ro, drobnicowców i zbiornikowców, natomiast przybyło statków pasażerskich, w roku 2013 było ich 5, a 2 lata później 7 [8].



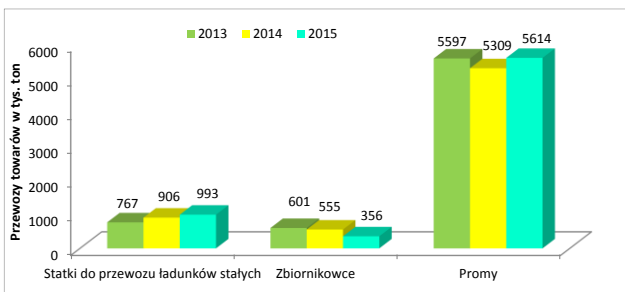
Rys. 8. Typy statków transportowych wykorzystywanych w Polsce w latach 2013-2015: 1 – masowce, 2 – kontenerowce, 3 – ro-ro, 4 – pozostałe drobnicowce, 5 – zbiornikowce, 6 – promy, 7 – statki pasażerskie, 8 – barki morskie

Na rys. 9 pokazano wiek statków towarowych wykorzystywanych w Polsce do przewozu osób i ładunków [8]. Obecnie w skład polskiej floty transportowej wchodzi najwięcej, bo aż 26 statków, które mają przynajmniej 26 lat, dużo jest też statków w miarę nowych do 10 lat – 43. Porównując strukturę wiekową statków transportowych w Polsce w roku 2013 i w 2015 można wyciągnąć wniosek, że sytuacja w tym względzie uległa pogorszeniu.



Rys. 9. Struktura wiekowa statków wykorzystywanych w Polsce w latach 2013-2015

Na rys. 10 pokazano jakimi statkami najczęściej w Polsce przewożone są ładunki. Można stwierdzić, że w latach 2013-2015 najbardziej w przewozach ładunków liczyły się promy. Należy również zauważyć wzrost tego typu przewozów, w 2013r. przewieziono 5597 tys. ton ładunków a w 2015 r. – 5614 tys. ton [8].

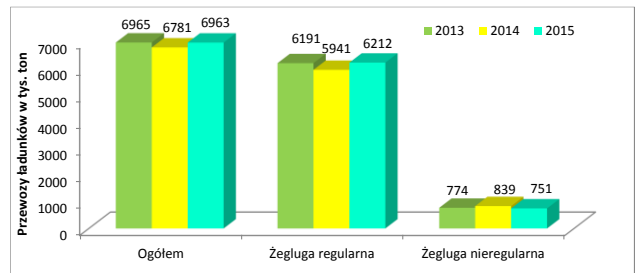


Rys. 10. Przewozy ładunków żeglugą morską w Polsce w latach 2013-2015 według rodzaju statków

3. PRZEWOZY MORSKIE TOWARÓW I OSÓB W POLSCE

W Polsce przy użyciu środków transportu morskiego przewozi się przede wszystkim ładunki. Przewóz ten odbywa się regularnie

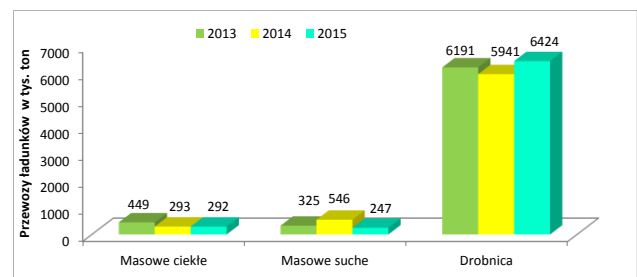
zgodnie z obowiązującym rozkładem rejsów lub nieregularnie, czyli okazjonalnie, od czasu do czasu, wtedy kiedy jest popyt na tego typu usługi. Na rys. 11 pokazano ile tys. ton ładunków przewieziono w Polsce przy pomocy statków w latach 2013-2015 [8].



Rys. 11. Przewozy ładunków żeglugą morską w Polsce w latach 2013-2015

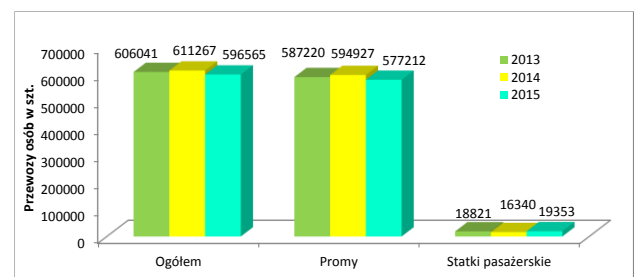
ilości przewiezionych towarów zaprezentowane na rys. 11 pozwalają stwierdzić, że w ostatnich latach wzrosło zapotrzebowanie na transport morski. W 2013r. przewieziono 6965 tys. ton ładunków statkami, natomiast w 2015r. – 6963 tys. ton. Wzrosło także znaczenie żeglugi regularnej, w 2013r. przewieziono w taki sposób 6191 tys. ton ładunków a w roku 2015 – 6212 tys. ton.

Na kolejnym rys. 12 pokazano jakie ładunki w Polsce najczęściej przewozi się przy wykorzystaniu żeglugi morskiej. Najwięcej w latach 2013-2015 przetransportowano statkami ładunków drobnicowych (produktów przetworzonych i wyrobów gotowych), które przemieszczane są w opakowaniach jednostkowych lub zbiorczych. Można zauważyć wzrost tego typu przewozów w 2015 r. (6424 tys. ton) w stosunku do roku 2013 (6191 tys. ton) [8].



Rys. 12. Przewozy ładunków żeglugą morską w Polsce w latach 2013-2015 według asortymentu

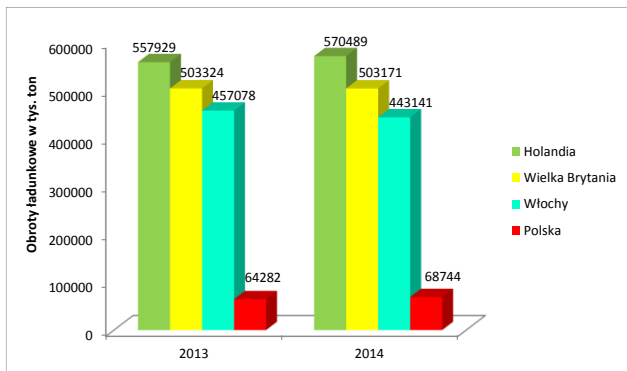
Na rys. 13 zaprezentowano dane dotyczące przewozów osób w latach 2013, 2014 oraz 2015. Można zauważyć, że ilość przewożonych osób za pomocą statków zmniejszyła się, ponieważ w roku 2013 przemieszczono ponad 600 tys. pasażerów a w roku 2015 596565 osób [8].



Rys. 13. Przewozy pasażerów żeglugą morską w Polsce w latach 2013-2015

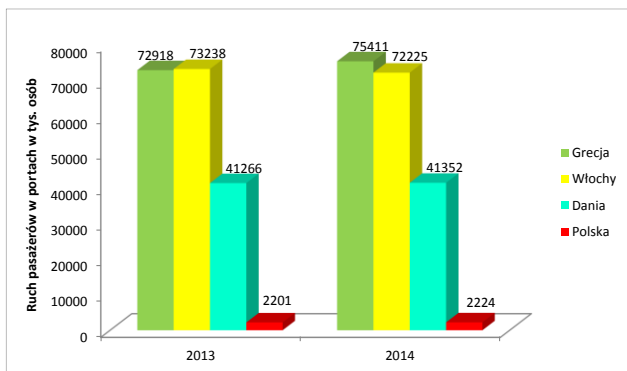
Na kolejnych wykresach pokazano, w których trzech krajach Unii Europejskiej najbardziej rozwinięty jest transport morski ładun-

ków (rys. 14), a w których transport morski osób (rys. 15). Pokazano także dane dotyczące polskiego transportu morskiego ładunków oraz osób w celu ukazania różnic [8].



Rys. 14. Obroty w portach morskich w wybranych krajach UE w latach 2013-2014

Z powyższego wykresu wynika, że największe ilości ładunków, przy wykorzystaniu żeglugi morskiej, przewozi Holandia, potem Wielka Brytania oraz Włochy. Przy czym tylko Holandia spośród wymienionych państwa zanotowała w latach 2013-2014 wzrost przewozów.



Rys. 15. Ruch pasażerów w portach morskich w wybranych krajach UE w latach 2013-2014

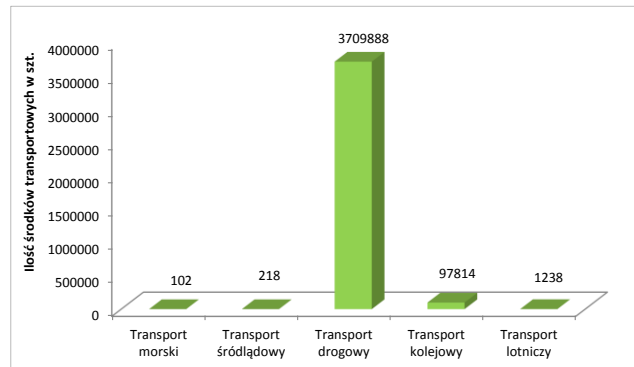
Najwięcej pasażerów transportem morskim, jak wynika z rys. 15, w ostatnich latach przewieziono w Grecji, we Włoszech i Danii. W zakresie przewozów osób żegluga morską liderem w 2014 r. była Grecja, w której przetransportowano 75411 pasażerów, więcej o 2493 osoby niż w roku 2013 [8].

4. TRANSPORT MORSKI W POLSCE NA TLE INNYCH GAŁĘZI

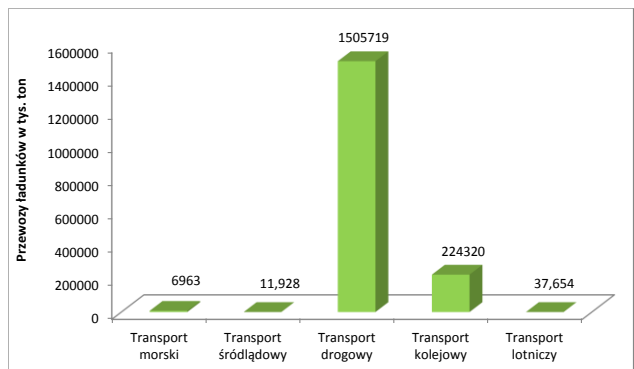
W celu pokazania roli transportu morskiego w Polsce w 2015 r. porównano go do innych rodzajów transportu. Na rys. 16 przedstawiono ilość środków transportowych, niezbędnych do realizowania usług w zakresie przewozu ładunków i pasażerów, posiadanych przez funkcjonujących w Polsce przewoźników morskich, śródlądowych, drogowych, kolejowych i lotniczych. Z danych przedstawionych na rys. 16 wynika, że przewoźnicy transportu morskiego dysponują najmniejszą ilością środków transportowych w porównaniu do innych gałęzi, najczęściej pojazdów posiadają przedsiębiorstwa transportu drogowego [3,8].

Na kolejnym wykresie (rys. 17) pokazano ile ładunków w roku 2015 przewieziono za pomocą środków transportu morskiego, śródlądowego, drogowego, kolejowego i lotniczego. W tym zestawieniu transport morski, który przewiózł 6963 tys. ton ładunków,

znalazł się na trzeciej pozycji za transportem drogowym i kolejowym. Wynik uzyskany przez przewoźników morskich jest znacznie lepszy od przedsiębiorstw lotniczych i śródlądowych transportujących ładunki [8].

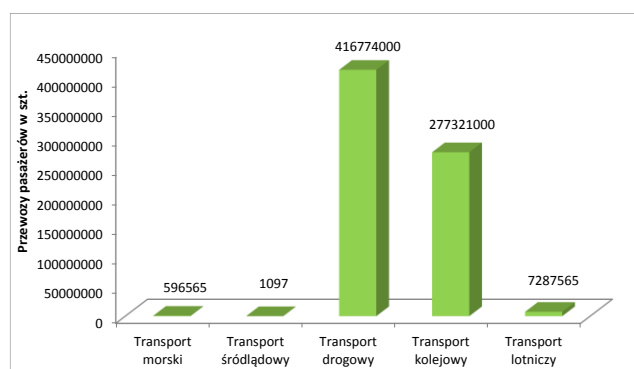


Rys. 16. Ilość środków transportowych przeznaczonych do przemieszczania pasażerów i ładunków w 2015 r.



Rys. 17. Ilość przewiezionych ładunków w 2015 r. przy wykorzystaniu różnych gałęzi transportowych

Znaczenie transportu morskiego w Polsce pokazano także w oparciu o dane dotyczące przewiezionych pasażerów w 2015 r. przy wykorzystaniu różnych gałęzi transportowych [8].



Rys. 18. Ilość przewiezionych pasażerów w 2015 r. przy wykorzystaniu różnych gałęzi transportowych

Pokazane na powyższym wykresie dane pozwalają na stwierdzenie, że w 2015r. najczęściej osób skorzystało z usług przewoźników drogowych, którzy są dostępni dla wszystkich osób we wszystkich regionach kraju. W tym zakresie transport morski znalazł się na czwartym miejscu przed transportem śródlądowym.

PODSUMOWANIE

Transport morski w Polsce traci ostatnio na popularności, o czym świadczy fakt, że spośród czterech najważniejszych krajowych portów w trzech obrotach wynikające z przemieszczania ładunków spadły w 2015 r. w porównaniu do roku 2014 i tylko w porcie w Szczecinie odnotowano niewielki wzrost przewozów z 8153,4 tys. ton w 2014 r. do 8156,3 tys. ton w roku 2015. Zmniejszyła się także ilość statków transportowych wykorzystywanych w Polsce ze 110 w 2013 r. do 102 w roku 2015 oraz ograniczona została także ich nośność i pojemność. Problemem jest również wiek floty wykorzystywanej do transportu ładunków oraz pasażerów, w 2015 r. najczęściej było statków, które posiadały 26 i więcej lat. Spadek zainteresowania przewozami morskimi można odnotować także w transporcie osób, w 2013 r. przemieszczono w taki sposób 606041 pasażerów a dwa lata później już tylko 596565 pasażerów.

Transport morski w Polsce ma niewielkie znaczenie także w porównaniu z innymi krajami Unii Europejskiej [1]. Najwięcej przewozów ładunków w 2014 r. statkami morskimi zrealizowała Holandia – 570489 tys. ton a Polska – 68744 tys. ton. W zakresie przewozów osób w 2014r. najlepsza była Grecja, ponieważ przemieściła 75411 tys. pasażerów a Polska 2224 tys. pasażerów.

BIBLIOGRAFIA

1. Grzelakowski A., *Porty morskie wobec wyzwań ładu zintegrowanego Unii Europejskiej*. Instytut Transportu i Handlu Morskiego, Gdańsk 2014.
2. Kotowska I., *Żegluga morska bliskiego zasięgu w świetle idei zrównoważonego rozwoju transportu*. Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2014.
3. Kotowska I., Mańkowska M., Pluciński M., *Morsko-ładowe łączuchy transportowe*. Wyd. Difin, Warszawa 2016.
4. Miler R. K., *Bezpieczeństwo transportu morskiego*. PWN, Warszawa 2015.
5. Zboiński K., *Systemy, podsystemy i środki w transporcie drogowym, morskim i śródlądowym*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2012.
6. Zboiński K., *Badania elementów systemów gospodarki zasobami oraz transportu kolejowego i morskiego*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2016.
7. Zielińska E., Konieczny D., Mądziel M., *Analiza systemu transportu morskiego w Polsce*. Monografia, Seria: TRANSPORT N° 4, Systemy i środki transportu samochodowego”, Rzeszów 2013.
8. GUS, *Transport*. Wyniki działalności w latach 2013-2015.

Chosen aspects of maritime transport in Poland

This article described the situation of maritime transport in Poland over the years from 2013 to 2015. The description covered four most significant seaports, i.e. in Gdansk, Gdynia, Szczecin, and in Swinoujscie in respect of, among others, the share of freight transported and the number of ships entering the ports. Types of ships which are used in Poland for carrying freight and passengers were listed, and ships' age and purpose were provided. The data on the share of freight and passengers carried in the EU countries which are the most developed in terms of sea transport were presented and compared to the situation in Poland.

Autorzy:

dr inż. **Edyta Zielińska** – Politechnika Rzeszowska, Wydział Budowy Maszyn i Lotnictwa; 35-959 Rzeszów, Tel. 17 743-23-58, ezielins@prz.edu.pl