

Gospodarka morską w Polsce w 2019 r.

27.04.2020 r.



Wzrost obrotów ładunkowych w stosunku do 2018 r.

W skali roku w portach morskich wzrosły obroty ładunkowe i ruch pasażerów, przy jednoczesnym spadku liczby statków zawijających do polskich portów morskich. Według stanu na koniec 2019 r. morską flotą transportowa liczyła mniej statków niż przed rokiem. W porównaniu z 2018 r. odnotowano spadek ładunków przetransportowanych morską flotą przez polskich przewoźników, natomiast wzrost przewozów pasażerów

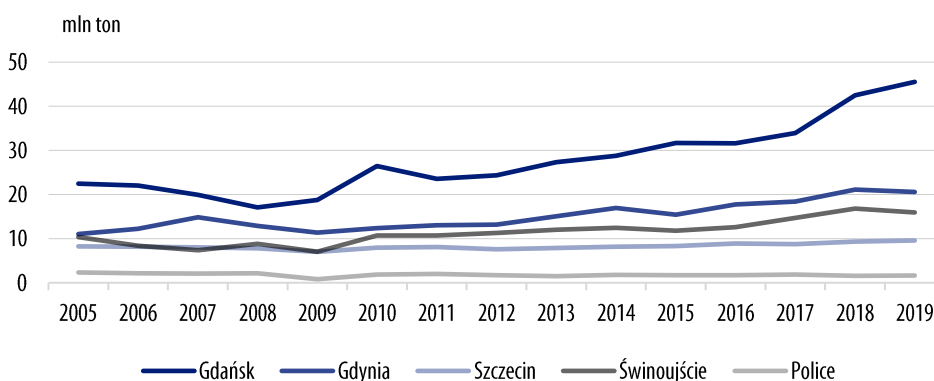
w komunikacji międzynarodowej. W porównaniu z rokiem poprzednim, zarówno łączna liczba polskich jednostek rybackich, jak i łączna moc ich silników nie uległy zmianie, natomiast nieznacznie zmniejszyła się łączna pojemność brutto (GT). Mniejsze były połowy ryb w wodach morskich, przy jednoczesnym wzroście połowów bezkręgowców morskich z uwagi na zmianę dalekomorskich akwenów połowowych.

Porty morskie

Obroty ładunkowe w portach morskich w 2019 r. wyniosły 93,9 mln ton, tj. o 2,3% więcej niż w 2018 r. Wzrost obrotów odnotowano w większości głównych portów, tj.: w Policach (o 8,9%), Gdańsku (o 7,3%) oraz Szczecinie (o 2,3%), natomiast spadek – w Świnoujściu (o 5,2%) i Gdyni (o 2,0%).

Obroty ładunkowe w portach morskich w 2019 r. były o 2,3% większe niż przed rokiem

Wykres 1. Obroty ładunkowe w portach morskich



Udział poszczególnych portów w obrotach ogólnokrajowych w 2019 r. kształtował się następująco: Gdańsk – 48,5%, Gdynia – 21,9%, Świnoujście – 17,0%, Szczecin – 10,2%, Police – 1,8% oraz pozostałe porty – 0,6%.

W strukturze obrotów ładunkowych w 2019 r. największy udział miały ładunki masowe suche – 31,6% (w tym węgiel i koks – 13,6%), ładunki masowe ciekłe – 28,7% (w tym ropa naftowa i produkty z ropy naftowej – 23,6%) oraz ładunki w kontenerach dużych – 24,6%.

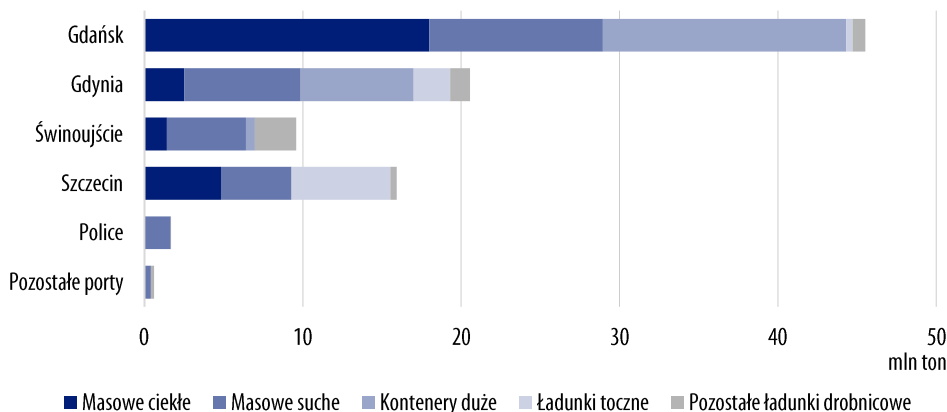
W strukturze obrotów ładunkowych w 2019 r. dominowały ładunki masowe suche (31,6%)

W 2019 r. w porównaniu z rokiem poprzednim wzrost obrotów odnotowano w kategoriach ładunkowych – masowe ciekłe (o 12,8%) i kontenery duże (o 4,3%), natomiast zmniejszyły się obroty pozostałych ładunków drobnicowych (o 18,2%), ładunków tocznych (o 3,2%) oraz masowych suchych (o 1,5%).

Tablica 1. Obroty ładunkowe w portach morskich według relacji, wybranych portów i kategorii ładunkowych w 2019 r.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Ogółem			W tym międzynarodowy obrót morski w tys. ton		
	w tys. ton	w %	2018=100	razem	wyładunek (przywóz)	załadunek (wywóz)
OGÓŁEM	93864,4	100,0	102,3	91783,0	61892,5	29890,5
w tym:						
Gdańsk	45521,9	48,5	107,3	45075,5	32298,2	12777,3
Gdynia	20547,7	21,9	98,0	20291,2	11570,9	8720,3
Szczecin	9581,9	10,2	102,3	8870,8	6068,9	2801,9
Świnoujście	15936,2	17,0	94,8	15294,1	10142,1	5152,0
Police	1671,3	1,8	108,9	1659,0	1506,5	152,5
Z ogółem:						
masowe ciekłe	26844,3	28,7	112,8	25048,7	20678,4	4370,3
w tym ropa naftowa i produkty z ropy naftowej	22108,1	23,6	110,0	20361,3	17057,1	3304,1
masowe suche	29708,1	31,7	98,5	29477,3	22502,3	6975,0
w tym:						
rudy i złom	2854,9	3,0	76,9	2853,7	2295,1	558,6
węgiel i koks	12757,7	13,6	97,9	12692,5	10181,0	2511,5
kontenery duże	23085,2	24,6	104,3	23070,2	10976,2	12094,1
ładunki toczne	8925,9	9,5	96,8	8925,9	4491,4	4434,4
samobieżne	7867,6	8,4	98,5	7867,6	3982,6	3885,0
niesamobieżne	1058,3	1,1	85,8	1058,3	508,8	549,4
pozostałe ładunki drobnicowe	5301,0	5,6	81,8	5260,8	3244,2	2016,6

Wykres 2. Obroty ładunkowe według portów i kategorii ładunkowych w 2019 r.

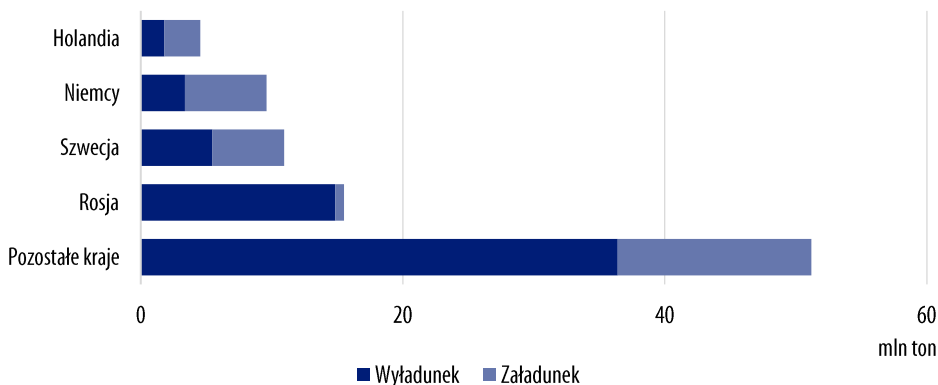


W 2019 r. krajowy obrót morski wyniósł 2,1 mln ton (o 21,7% więcej niż w roku poprzednim) i stanowił 2,2% obrotów ogółem. W międzynarodowym obrocie morskim przeładowano łącznie 91,8 mln ton ładunków (97,8% obrotów ogółem), tj. o 1,9% więcej niż w 2018 r.

W 2019 r. ładunki przewożone statkami w relacji z portami Europy stanowiły 67,9% międzynarodowych obrotów ładunkowych polskich portów, Afryki – 11,7%, Azji – 9,2%, Ameryki Północnej – 4,6%, Ameryki Środkowej i Południowej – 4,4% oraz Australii i Oceanii – 2,2%.

W 2019 r. większość międzynarodowych obrotów ładunkowych (67,9%) była zrealizowana w relacji z portami europejskimi

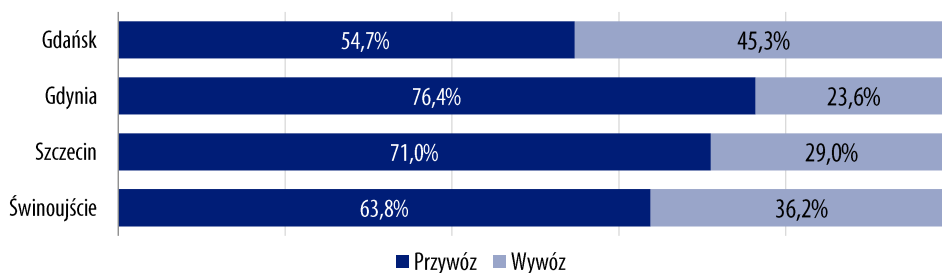
Wykres 3. Międzynarodowe obroty ładunkowe w portach morskich według krajów załadunku (przywóz) i wyładunku (wywóz) w 2019 r.



Obrót ładunków tranzytowych w 2019 r. wyniósł 15,3 mln ton i zwiększył się w porównaniu z rokiem poprzednim o 2,6%. Najwięcej ładunków tranzytowych przeładowano w porcie Gdańsk (69,7%), następnie w portach Szczecin (13,1%) oraz Świnoujście (9,3%). Wzrost obrotów ładunków tranzytowych nastąpił w portach: Gdyni (o 28,2%), Szczecinie (o 13,8%) oraz Gdańsku (o 5,4%), natomiast spadek – w Elblągu (o 39,1%) oraz Świnoujściu (o 30,8%). W porównaniu z rokiem poprzednim wzrost obrotów ładunków tranzytowych odnotowano zarówno w przywozie (o 1,6%), jak i w wywozie (o 4,0%).

W 2019 r. głównymi krajami w transzycie morsko-ładowym i lądowo-morskim dla polskich portów były Niemcy (37,6%), Czechy (27,9%) i Słowacja (23,6%)

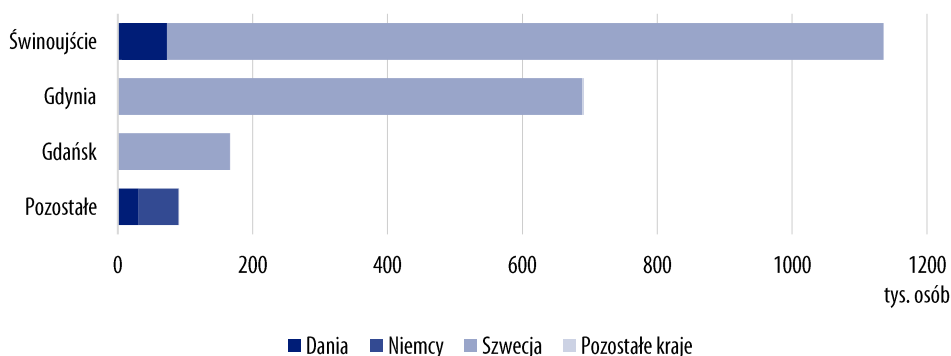
Wykres 4. Struktura obrotów ładunków tranzytowych w portach morskich w 2019 r.



W 2019 r. w portach morskich podróz na statkach rozpoczęło lub zakończyło 2787,2 tys. pasażerów, tj. o 2,5% więcej niż w 2018 r. W ruchu krajowym przewieziono 703,5 tys. osób (25,2%), a w ruchu międzynarodowym – 2083,7 tys. osób (74,8%).

Krajem, do którego wypłynęło lub z którego przyłynęło do polskich portów morskich najwięcej pasażerów była Szwecja (udział w międzynarodowym ruchu pasażerów wyniósł 92,0%).

Wykres 5. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich według miejsca rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2019 r.



Do polskich portów w 2019 r. zawinęło 20,8 tys. statków o pojemności brutto (GT) 249,6 mln (o 6,0% mniejszej niż w roku poprzednim) i nośności (DWT) – 174,8 mln ton (o 0,5% większej niż w 2018 r.).

W porównaniu z 2018 r. nieznacznie zmniejszyła się średnia wielkość statków – pojemność brutto (o 1,6%) i pojemność netto (o 0,1%), zwiększyła się natomiast nośność statków (o 5,1%).

Żegluga morska i przybrzeżna

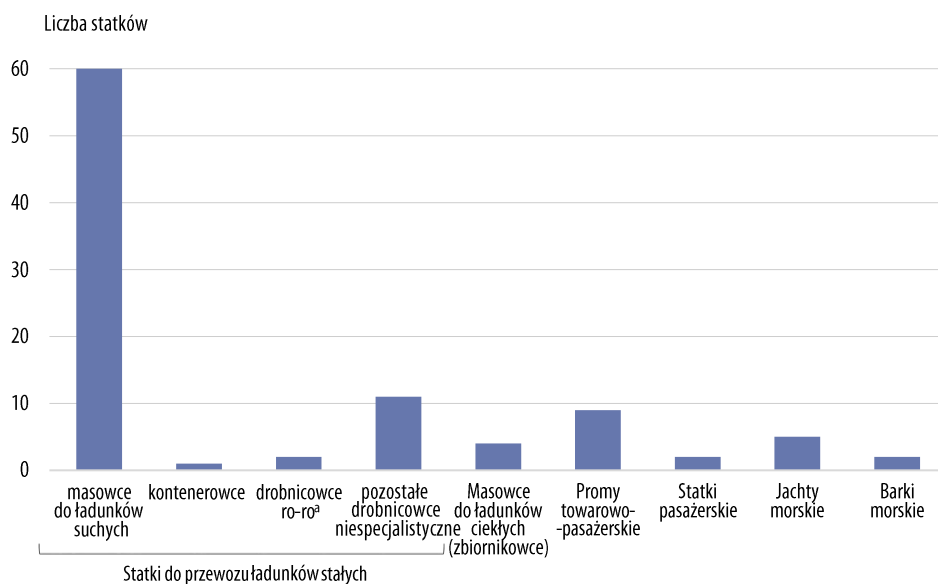
Na koniec 2019 r. morską flotę transportową stanowiło 96 statków (o 1 mniej niż w 2018 r.) będących własnością lub współwłasnością polskich armatorów i operatorów. Łączna nośność (DWT) statków morskiej floty wyniosła 2656,0 tys. ton, natomiast pojemność brutto (GT) – 1908,1 tys. (wobec odpowiednio 2602,1 tys. ton i 1852,8 tys. w 2018 r.).

W 2019 r. do polskich portów morskich zawinęło o 4,4% mniej statków niż przed rokiem

W stosunku do 2018 r. odnotowano wzrost nośności (DWT) statków o 2,1% oraz pojemności brutto (GT) – o 3,0%

Wykres 6. Morska flota transportowa w 2019 r.

Stan w dniu 31 grudnia



^a Z wyłączeniem promów.

Na koniec 2019 r. statki pod polską banderą stanowiły 16,7% ogólnej liczby jednostek morskiej floty transportowej. Łączna nośność (DWT) statków pod polską banderą (16 statków) wyniosła 17,1 tys. ton (0,6% ogółu nośności statków morskiej floty), a pojemność brutto (GT) – 13,5 tys. (0,7% ogółu pojemności brutto).

Tablica 2. Morska flota transportowa ^a według bander w 2019 r.

Stan w dniu 31 grudnia

WYSZCZEGÓLNIENIE	Ogółem	Kraj bandery				
		Bahamy	Cypr	Liberia	Malta	Polska
Liczba statków	96	42	11	20	7	16
Nośność (DWT) w tys. ton	2656,0	1405,4	276,1	777,6	179,8	17,1
Pojemność brutto (GT) w tys.	1908,1	1062,5	186,5	483,0	162,6	13,5

^a Dane obejmują statki będące własnością lub współwłasnością polskich armatorów i operatorów.

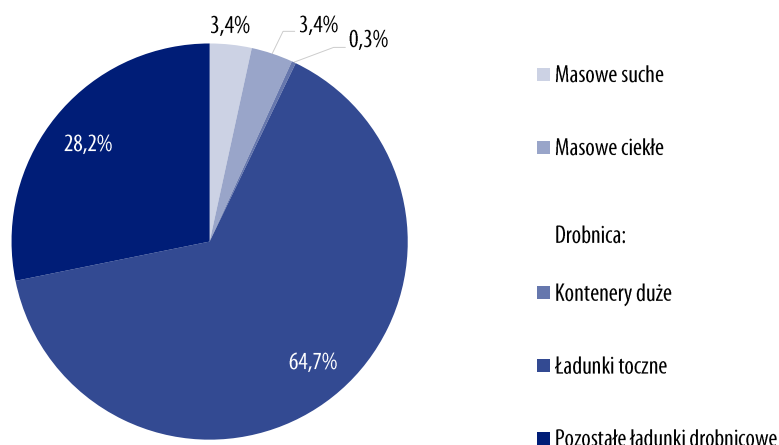
Średni wiek statku w morskiej flocie transportowej wyniósł 17,4 lat (dla statków pływających pod polską banderą – 39,9 lat, natomiast dla statków pływających pod banderą obcą – 12,9 lat). Morską flotą transportową polscy przewoźnicy przewieźli 9148,7 tys. ton ładunków.

Morską flotą transportową polscy przewoźnicy przetransportowali o 4,6% mniej ładunków niż w 2018 r.

Tablica 3. Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi i zasięgów pływania w 2019 r.

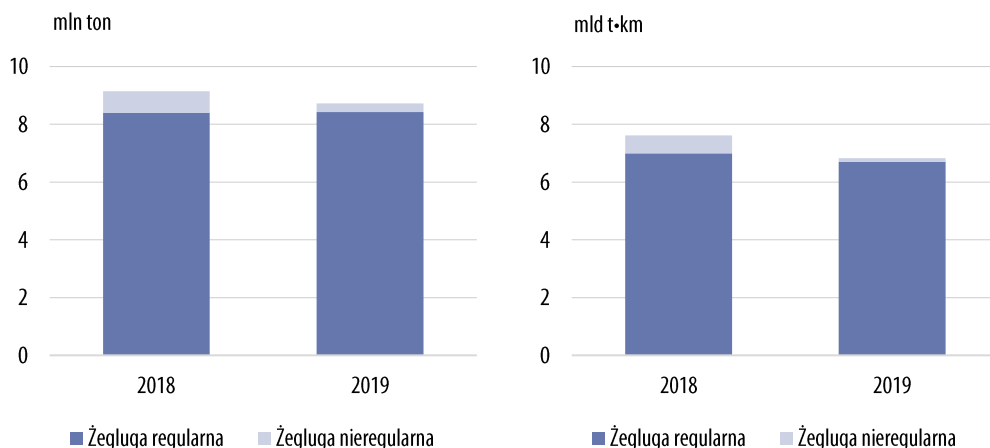
WYSZCZEGÓLNIENIE	Przewozy ładunków w tys. ton		Praca przewozowa w mln tonokilometrów		Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w kilometrach
		2018 = 100		2018 = 100	
OGÓŁEM	8727,3	95,4	6830,4	89,7	782,6
Żegluga regularna	8430,2	100,3	6700,5	95,8	794,8
zasięg oceaniczny	582,0	92,6	5016,8	93,2	8620,3
zasięg bliski	7848,3	101,0	1683,8	104,8	214,5
w tym bałtycki	7712,9	102,1	1591,0	108,5	206,3
Żegluga nieregularna	297,0	39,8	129,8	20,7	437,1
zasięg bliski	297,0	39,8	129,8	20,7	437,1
bałtycki	297,0	64,6	129,8	45,7	437,1

Wykres 7. Struktura przewozów morską flotą transportową według kategorii ładunkowych w 2019 r.



W relacji z portami polskimi morską flotą transportową przewieziono 7864,2 tys. ton ładunków (o 2,7% więcej niż w 2018 r.), z czego wywóz z portów polskich do portów zagranicznych stanowił 50,4% (był on o 2,4% większy niż przed rokiem), a przywóz – 49,6% (o 2,9% większy). Pomiędzy portami obcymi przewieziono 692,2 tys. ton ładunków, tj. o 44,3% mniej w porównaniu z rokiem poprzednim, natomiast pomiędzy portami polskimi – 104,2 tys. ton, tj. o 47,5% mniej. Przewozy wewnątrzportowe stanowiły 0,8% ogółu przewiezionych ładunków morską flotą transportową i wyniosły 66,8 tys. ton.

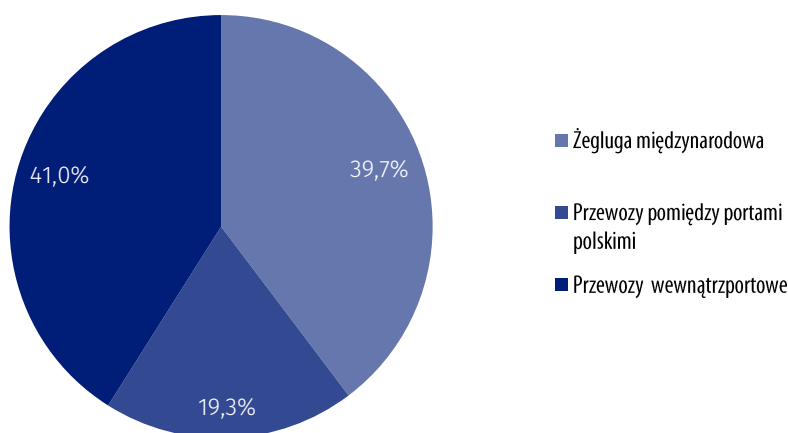
Wykres 8. Przewozy ładunków oraz wykonana praca przewozowa według rodzajów żeglugi



W 2019 r. morską flotą transportową polscy armatorzy i operatorzy przewieźli w komunikacji międzynarodowej 665,7 tys. pasażerów, ponadto promami przetransportowano 319,1 tys. kierowców samochodów ciężarowych (o 0,1% więcej niż w roku poprzednim).

Liczba pasażerów przewiezionych w komunikacji międzynarodowej zwiększyła się o 8,0% w porównaniu z 2018 r.

Wykres 9. Struktura przewozów pasażerów morską i przybrzeżną flotą transportową w 2019 r. (bez kierowców samochodów ciężarowych)



Przybrzeżna flota transportowa na koniec 2019 r. liczyła 42 statki o łącznej nośności (DWT) 12,6 tys. ton i pojemności brutto (GT) – 10,4 tys. Wszystkie statki morskiej przybrzeżnej floty transportowej pływały pod banderą polską. Średni wiek statku wyniósł 44,4 lata.

W porównaniu z 2018 r. liczba statków przybrzeżnej floty nie uległa zmianie, natomiast zmniejszyła się ich nośność – o 8,5% i pojemność brutto (GT) – o 6,1%

Statkami pasażerskimi przybrzeżnej floty transportowej w komunikacji pomiędzy portami polskimi w 2019 r. przewieziono 251,6 tys. pasażerów (o 22,6% mniej niż w poprzednim roku), a praca przewozowa wyniosła 5082,4 tys. pasażerokilometrów (o 10,1% mniej w porównaniu z 2018 r.). Wewnątrzportowe przewozy pasażerów statkami żeglugi przybrzeżnej w 2019 r. wyniosły 670,8 tys. osób (wzrost o 16,0% w skali roku), a średnia odległość przewozu jednego pasażera – 5,7 km.

Stan załóg morskiej i przybrzeżnej floty transportowej na koniec 2019 r. wynosił 2053 osoby (o 32 osoby mniej niż w 2018 r.), z tego w morskiej flocie transportowej – 1885 osób (o 37 osób mniej), a we flocie przybrzeżnej – 168 osób (o 5 więcej).

Przemysł stoczniowy¹

W 2019 r. zbudowano 5 jednostek pływających o łącznej pojemności brutto (GT) – 10,0 tys. i skompensowanej pojemności rejestrowej brutto (CGT), będącej miernikiem produktywności stoczni, wynoszącej 28,2 tys.

Na koniec 2019 r. portfel zamówień obejmował 24 statki o łącznej pojemności (GT) 76,4 tys. i skompensowanej pojemności (CGT) – 75,9 tys.

Liczba jednostek wyremontowanych w polskich stoczniach w 2019 r. wyniosła 504 sztuki o łącznej pojemności brutto (GT) 1,1 mln.

Rybołówstwo morskie

Według stanu na koniec 2019 r. polska flota rybacka liczyła, tak jak przed rokiem 827 jednostek, o łącznej pojemności brutto (GT) 32,3 tys. (o 0,1% niższej niż w 2018 r.) oraz o mocy wynoszącej tyle samo, jak w roku poprzednim – 80,2 tys. kW.

W skład polskiej floty rybackiej na koniec 2019 r. wchodziły 2 trawlerzy, 124 kutry oraz 701 łodzi. Dla wszystkich trawlerów portem macierzystym pozostała Gdynia. Większość kutrów (72,6%) stacjonowała w województwie pomorskim, a pozostałe – w zachodniopomorskim.

Łodzie rybackie stacjonowały we wszystkich województwach nadmorskich: pomorskim (47,1%), zachodniopomorskim (43,3%) oraz warmińsko-mazurskim (9,6% łącznej liczby polskich łodzi rybackich).

W 2019 r. z łowisk bałtyckich pozyskano 146,0 tys. ton ryb (stanowiących 73,9% łącznej masy połowów), czyli o 6,4% mniej w porównaniu z 2018 r. Połowy dalekomorskie, których wielkość ukształtowała się na poziomie 51,6 tys. ton były o 4,1% wyższe niż przed rokiem.

Polscy rybacy w 2019 r. wycofali się z działalności na łowiskach w rejonach Atlantyku południowo-wschodniego na rzecz powrotu na akweny na Oceanie Spokojnym (ostatnie połowy na tych wodach realizowano w 2016 r.).

W strukturze gatunkowej połowów, podobnie jak w latach poprzednich, dominowały szproty, poławiane wyłącznie na łowiskach bałtyckich. W 2019 r. złowiono 74,5 tys. ton tej ryby, co stanowiło 37,7% łącznej masy pozyskanych organizmów.

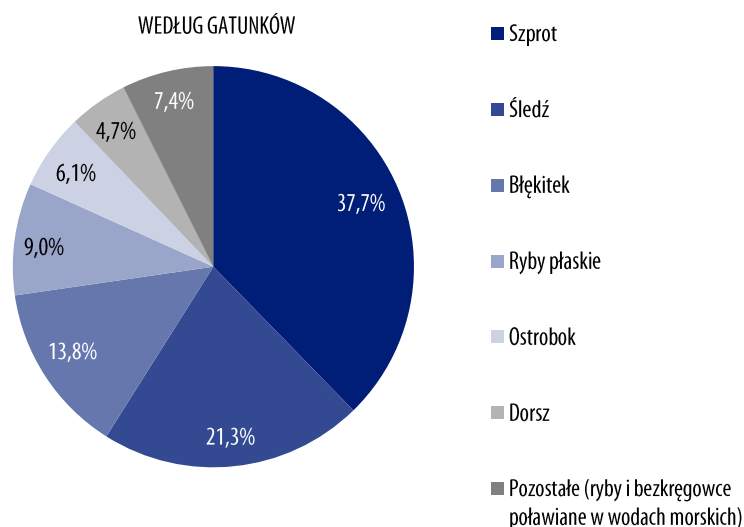
Wśród poławianych na Bałtyku i zalewach organizmów, oprócz ryb morskich, pozyskiwano również gatunki typowe dla wód słodkich i słonawych (ryby słodkowodne i dwuśrodowiskowe), których łączna masa w 2019 r. wyniosła 4,3 tys. ton. Najliczniejszym reprezentantem w tej grupie był leszcz, którego połowy stanowiły blisko jedną trzecią łącznej masy ryb dwuśrodowiskowych i słodkowodnych.

W 2019 r. polska flota rybacka pozyskała 617,5 ton bezkręgowców morskich (kalmary, krewetki). Połowy tych organizmów prowadzone były wyłącznie na Atlantyku północno-wschodnim i stanowiły one 1,6% łącznych połowów z tego akwenu. Dla porównania, w 2018 r. bezkręgowce morskie (kalmary) pochodziły wyłącznie z Atlantyku południowo-wschodniego i stanowiły 0,1% masy polskich połowów z tego akwenu.

Połowy ryb i bezkręgowców pozyskane w wodach morskich w 2019 r. wyniosły 197,6 tys. ton i były o 3,8% niższe niż przed rokiem

¹ Na podstawie danych Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.

Wykres 10. Struktura połowów ryb i innych organizmów morskich w 2019 r.



Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego w Gdyni.

Uwagi metodologiczne

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

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

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

Opracowanie merytoryczne:
Urząd Statystyczny w Szczecinie
Katarzyna Dmitrowicz-Życka
Tel: 91 459 77 00

Rozpowszechnianie:
Rzecznik Prasowy Prezesa GUS
Karolina Banaszek
Tel: 695 255 011

Wydział Współpracy z Mediami

Tel: 22 608 34 91, 22 608 38 04

e-mail: obslugaprasowa@stat.gov.pl



www.stat.gov.pl



[@GUS_STAT](https://twitter.com/GUS_STAT)



[@GlownyUrzadStatystyczny](https://www.facebook.com/GlownyUrzadStatystyczny)

Powiązane opracowania

[Gospodarka morska w Polsce w latach 2017-2018](#)

[Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2019](#)

Ważniejsze pojęcia dostępne w słowniku

[Port morski](#)

[Statek morski](#)

[Przybrzeżna flota transportowa](#)

[Obroty ładunkowe w portach morskich](#)