

Krzysztof FICOŃ¹
Grzegorz KRASNODEŃBSKI²

DYNAMIKA OBROTÓW PORTOWO- TOWAROWYCH W POLSKICH PORTACH MORSKICH W LATACH 2007/2008

STRESZCZENIE

W pracy przeprowadzono statystyczną analizę porównawczą obrotów portowo-towarowych w polskich portach morskich w latach 2007/2008. We wstępie zostały podane podstawowe informacje o polskim transporcie morskim w badanym czasokresie. W kolejnych punktach rozpatrzono: ruch statków w poszczególnych portach, wyposażenie infrastrukturalne głównych portów polskich, kształtowanie się globalnych obrotów przeładunkowych. Szczegółowej analizie poddano przeładunki w 4 głównych portach polskich, tj. Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Rozpatrzono także obroty ładunków tranzytowych, kontenerów oraz ładunków typu ro-ro, tj. wagonów, przyczep i podwozi ciężarowych. Na zakończenie omówiono międzynarodowy ruch pasażerów w polskich portach morskich.

Słowa kluczowe:

Port morski, flota handlowa, infrastruktura portowa, obroty przeładunkowe, kategorie przeładunkowe, ładunki tranzytowe, ładunki kontenerowe, ruch pasażerski.

PRZEWOZY FLOTĄ TRANSPORTOWĄ

Morska flota transportowa na koniec 2008r. liczyła 123 statki o nośności (DWT) – 2.613,7 tys. ton i pojemności brutto (GT) – 1.930,8 tys. ton. W porównaniu z rokiem 2007 przybyło 8 statków o nośności 166,5 tys. ton i pojemności brutto GT 124,7 tys. ton i jednocześnie ubyło 6 statków o nośności 34,3 tys. ton i pojemności GT – 30,5 tys. ton. Średni wiek statku w 2008r. wynosił 21,2 lat, podczas, gdy w roku poprzednim 20,0 lat. Udział

¹ Krzysztof FICOŃ, prof. dr hab., Akademia Marynarki Wojennej, Wydział Dowodzenia i operacji Morskich.

² Grzegorz KRASNODEŃBSKI, kmr dr, Akademia Marynarki Wojennej, Wydział Dowodzenia i operacji Morskich.

nośności statków w wieku powyżej 20 lat w ogólnej nośności floty transportowej zmniejszył się nieznacznie z 38,3% do 38,1% w roku 2008³.

W roku 2008 morską flotą transportową przewieziono 10,4 mln ton ładunków, tj. o 8,6% mniej niż przed rokiem, przy jednoczesnym wzroście pracy przewozowej floty liczonej tonomilach o 5,9%. W żegludze regularnej (liniowej) przewieziono 7,9 mln ton ładunków, notując spadek przewozów na poziomie 7,1%, przy jednoczesnym spadku zdolności przewozowych o 3,2,1%. Żeglugą nieregularną przewieziono 2,6 mln ton ładunków, czyli o 13% mniej, natomiast praca przewozowa była większa o 29,1% niż w roku ubiegłym.

Odczuwalnie zmały obroty polskiego handlu zagranicznego realizowane drogą morską o 19%, a ich udział w strukturze całości przewozów zmniejszył się z 33,0% w roku 2007 do 29,0% w roku 2008. W relacji z portami polskimi przewieziono 7,5 mln ton ładunków, czyli o 3,6% mniej niż w roku 2007, a pomiędzy portami obcymi wolumen przewozów w wysokości 2,7 mln ton był także mniejszy o 20,7% niż w roku poprzednim. W relacjach przywozowych z polskich portów morskich wywieziono statkami floty transportowej o 6,6% mniej ładunków, a przywieziono o 0,5% także mniej niż w roku 2007. W żegludze kabotażowej między portami polskimi przewieziono 226 tys. ton ładunku, tj. o 4,0% mniej niż w roku poprzednim.

W roku 2008 morską flotą transportową w komunikacji krajowej i międzynarodowej przewieziono 693,1 tys. pasażerów, tj. o 8,1% mniej niż w roku poprzednim. Towarzyszył temu spadek pracy przewozowej rzędu 6,3%, przy czym dotyczy to głównie relacji międzynarodowych. Decydującą większość pasażerów – 97,4% przewieziono w żegludze promowej, której roczna dynamika zanotowała także spadek przewozów o 8,5%.

W roku 2008 do polskich portów morskich zawinęło ponad 22 tys. statków tj. o 3,5% więcej niż w roku poprzednim, o łącznej pojemności netto (NT) rzędu 63,4 mln ton, także większej o 7,7% niż przed rokiem. Łączna nośność statków, które odwiedziły polskie porty wyniosła 96,9 mln ton, tj. o 2,1% więcej niż w roku 2007. Zmniejszyła się natomiast przeciętna nośność statku goszczącego w portach polskich o 1,3% w stosunku do roku poprzedniego. Najczęściej goszczącą banderą w portach polskich, podobnie

³ Wszystkie dane liczbowe będące przedmiotem analiz porównawczych pochodzą ze źródła: *Transport – Wyniki działalności w 2008r.* Informacje i opracowania statystyczne, GUS Warszawa 2009.

jak poprzednio była bandera polska – 6,2 tys. statków i dalej niemiecka – 3,8 tys. bahamska – 2,8 tys. oraz Antiqua i Barbuda – 1,6 tys. statków.

RUCH STATKÓW W POLSKICH PORTACH MORSKICH

W roku 2008 do polskich portów weszło łącznie 22.219 statków, co oznacza przyrost w stosunku do roku 2007 o 3,5% (Tabela 1.). Implikowany tym trendem był także przyrost łącznej pojemności netto NT rzędu 107,7% oraz przyrost przeciętnej pojemności rzędu – 104,1%. Najwięcej statków przyjął port w Świnoujściu 5.188 szt., co stanowi 23,4% ogólnej liczby i oznacza wzrost rocznej dynamiki na poziomie 109,3%. Kolejne lokaty zajęły porty: Gdynia (4.238 szt.) – 19,1% udziału i 99,4% dynamika roczna, Gdańsk (3.990 szt.) – 13,9% udziału i 76,9% dynamika roczna oraz Szczecin (3.313 szt.) – 14,9% udziału i 1,14% dynamika roczna.

Według kryterium pojemności netto NT wchodzących statków, to pierwszą lokatę zajmuje także Świnoujście z liczbą 21.965 tys. NT, co stanowi 34,7% ogólnej pojemności NT, a roczna dynamika wynosi 126,7%. Analogiczne parametry kolejnych portów kształtują się następująco: Gdynia – 31,7% udziału i 98,5% roczna dynamika, Gdańsk – 24,5% udziału i 101,7% roczna dynamika. Według kryterium przeciętnej pojemności netto pierwszą lokatę zajmuje Gdynia z liczbą 4.741 tys. NT, co stanowi 166,3% globalnej średniej pojemności, a roczna dynamika tego wskaźnika wynosi 99,2%. Na dalszych miejscach w analogicznym układzie odniesienia występują: Świnoujście – 148,5% powyżej wartości średniej i 115,7% dynamika roczna, Gdańsk 136,6% powyżej pojemności średniej i 102,4% dynamika roczna.

Tabela 1.

Ruch statków w polskich portach morskich w latach 2007 i 2008

Port	Rok	Ogółem			Z ładunkiem	
		Statki	Pojemność NT		Statki	NT
			[Tys.]	Przecięt.		
Ogółem	2007	21 477	58 795	2 738	15 609	45 615
	2008	22 219	63 351	2 851	17 149	52 493
Gdańsk	2007	4 014	15 269	3 804	2 680	8 613
	2008	3 090	15 542	3 895	2 685	10 300
Gdynia	2007	4 265	20 384	4 779	3 390	17 405
	2008	4 238	20 090	4 741	3 509	17 491
Szczecin	2007	2 901	4 221	1 458	1 577	2 403
	2008	3 313	4 223	1 275	1 275	2 425
Świnoujście	2007	4 758	17 409	3 659	3 659	16 074
	2008	5 188	21 965	4 234	4 588	21 184
Police	2007	317	812	2 563	198	616
	2008	381	873	2 292	233	594

Darłowo	2007	46	25	536	30	17
	2008	19	7	370	17	6
Kołobrzeg	2007	218	77	355	153	43
	2008	177	65	370	137	45
Nowe Warpno	2007	1 852	261	142	990	142
	2008	1 895	269	141	1 001	157
Trzebież	2007	133	19	142	4	-
	2008	88	15	167	1	-
Ustka	2007	13	4	337	3	1
	2008	21	7	323	9	3
Władysław.	2007	226	17	155	155	12
	2008	154	11	116	116	8
Międzyzdroje	2007	657	132	561	561	127
	2008	568	108	526	526	107
Hel	2007	973	129	132	973	129
	2008	1 066	143	135	1 066	143
Frombork	2007	200	10	48	190	10
	2008	156	-	-	159	-
Krynica Morska	2007	181	8	46	171	8
	2008	156	-	-	156	-
Sopot	2007	697	15	21	629	15
	2008	794	31	38	784	10

Źródło: Transport – Wyniki działalności w 2008r. GUS Warszawa 2009.

DLUGOŚĆ NABRZEŻY W POLSKICH PORTACH MORSKICH

Liniowa, łączna długość nabrzeży w polskich portach morskich wynosząca 81,473 km wzrosła w roku 2008 o 7,6% w stosunku do roku porównawczego (75,691km) (Tabela 2.). Spośród wszystkich portów polskich największą długością nabrzeży dysponuje port w Gdańsku 28,111 km, co stanowi 34,5% sumarycznej długości. Kolejne pozycje zajmują Szczecin 28,2% i Gdynia 16,1%. Długość nabrzeży w tych trzech portach absorbuje aż 78,8% linii nabrzeży wszystkich portów polskich. Stosunkowo długim nabrzeżem dysponuje Darłowo (5,738 km) – 7,1% i Elbląg (3,666 km) – 5,2%. Zwraca uwagę krótkie nabrzeże portu w Świnoujściu – 3,052 km, co stanowi 3,7%.

Tabela 2.

Łączna długość nabrzeży w polskich portach morskich

Port	Ogółem [m]		W eksploatacji [m]	
	2007	2008	2007	2008
Ogółem	75 691	81 473	66 087	66 606
Darłowo	5 739	5 739	3 426	3 426
Elbląg	2 680	3 666	2 680	3 666
Gdańsk	21 409	28 111	19 396	20 292
Gdynia	13 070	13 071	12 963	13 071

Kołobrzeg	786	1 170	786	1 030
Police	1 000	1 000	1 000	1 000
Stepnica	376	376	225	225
Świnoujście	3 101	3 052	2 871	2 761
Szczecin	22 957	22 966	19 054	18 833
Ustka	4 232	1 981	3 372	1 961
Władysławowo	341	341	341	341

W dynamice rocznej ogólna długość nabrzeży portowych wzrosła o 7,6% w stosunku do roku 2007. Rekordowym, rocznym wskaźnikiem rozbudowy nabrzeży legitymuje się Kołobrzeg – 48,8%. Równie wysoką dynamikę wykazuje port w Elblągu – 36,8% oraz port w Gdańsku – rzędu 31,3%. Dobrze świadczy to o zrealizowanych inwestycjach portowych w tym miastach. Znaczący regres odnotował port w Ustce, który ze względu na prowadzone inwestycje portowe skurczył się aż o 46,8% długości swoich nabrzeży w stosunku do roku 2007.

Interesująca jest analiza długości nabrzeży portowych, będących aktualnie w eksploatacji, czyli w codziennym użytkowaniu, których sumaryczna długość wynosi 66,606 km, co stanowi 81,75% ogólnej długości nabrzeży. Oznacza to, że potencjał nabrzeżowy polskich portów jest wykorzystywany tylko w 82% do bieżącej eksploatacji portowej, na pozostałych długościach nabrzeży (14,867 km) trwają różnego rodzaju prace remontowo-budowlane lub modernizacyjne. Czołówkę tej klasyfikacji otwiera tradycyjnie Gdańsk – 30,4 %, Szczecin – 28,3% i Gdynia – 19,6%. Spośród wszystkich klasyfikowanych portów jedynie Gdynia w 100% wykorzystwała w roku 2008 swój potencjał nabrzeżowy do obsługi portowej. W grupie dużych portów największe rezerwy w wykorzystaniu nabrzeży mają Gdańsk – 72,2%, Szczecin – 82,0% oraz Darłowo – 59,7%.

Liniowa długość nabrzeży portowych kwalifikujących się do prowadzenia przeładunków w polskich portach wynosi aktualnie 44,688 km i w stosunku do minionego roku zmalała do poziomu 98,4%. (Tabela 3.). Analityczny wskaźnik długości nabrzeży przeładunkowych (44,688 km) w stosunku do całkowitej długości wszystkich nabrzeży w portach polskich (81,473 km) wynosi aktualnie 54,8%. Podobny wskaźnik, ale odniesiony do długości nabrzeży będących aktualnie w eksploatacji portowej (43,924 km) oraz (66,606 km) wynosi 65,9%. Największą długość nabrzeży przeładunkowych posiada port Szczecin (15,736 km) – 35,2% i dalej wybitnie drobnicowa Gdynia (9,544 km) – 21,4% oraz wielki Gdańsk (8,595 km) – 19,2%. Tradycyjnie najmniejsze możliwości przeładunkowe posiadają małe

porty Stepnica (0,294 km) – 0,65%, Władysławowo (0,341 km) – 0,76% i Police (1,0 km) – 2,2%.

Tabela 3.

Długość nabrzeży przeładunkowych w polskich portach morskich

Port	Ogółem [m]		W eksploatacji [m]	
	2007	2008	2007	2008
Ogółem	45 393	44 688	43 618	43 924
Darłowo	1 875	1 875	1 612	1 612
Elbląg	2 680	2 240	2 680	2 240
Gdańsk	8 421	8 495	7 318	8 422
Gdynia	9 544	9 544	9 544	9 544
Kołobrzeg	786	1 006	786	1 006
Police	1 000	1 000	1 000	1 000
Stepnica	294	294	145	145
Świnoujście	3 041	2 931	2 821	2 711
Szczecin	14 275	15 736	14 235	15 696
Ustka	3 136	1 226	3 136	1 207
Władysławowo	341	341	341	341

W przypadku nabrzeży przeładunkowych, czyli takich które są uzbrojone albo wyposażone w odpowiednie urządzenia przeładunkowe dysproporcje między długością wszystkich nabrzeży ogółem, a długością nabrzeży będących rzeczywiście w eksploatacji portowej są niewielkie. Większość portów morskich prawie w 100% wykorzystuje potencjał przeładunkowy tych nabrzeży. Do takich portów należą: Elbląg, Gdynia, Kołobrzeg, Police i Szczecin. Dynamika rocznych zmian w porównaniach długości nabrzeży będących w eksploatacji – rok do roku jest zróżnicowana. Znaczący przyrost odnotował Kołobrzeg – 127,9%, Gdańsk – 115%, Szczecin – 110,2%. Mocny spadek odczuła Ustka – 38,4% oraz Elbląg – 83,6% i Świnoujście – 96,1%, w których w roku 2008 prowadzone były prace remontowo-modernizacyjne.

GLOBALNE OBROTY ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH

Globalne obroty ładunkowe w portach morskich według kategorii i relacji przeładunkowych kształtowały się na poziomie 48.832 tys. ton, co w stosunku do roku 2007 oznacza spadek przeładunków do poziomu 93,1% (Tabela 4.). Zasadniczym stymulatorem tych obrotów są potrzeby handlu zagranicznego i wymiany międzynarodowej, na którą przypada wielkość

47.805 tys. ton, co stanowi 97,9% ogólnej masy towarowej. Dynamika wymiany międzynarodowej prowadzona drogą morską w roku 2008 w stosunku do roku poprzedniego wynosiła 92,6%. Znaczną tendencją spadkową cechuje się globalny załadunek 78,5%, natomiast obroty wyładunkowe były wyraźnie wyższe – 107,1% niż w roku poprzednim.

Tabela 4.

Obroty ładunkowe w portach morskich według kategorii i relacji przeładunkowych [tys. ton]

Kategorie przeładunkowe	Rok	Ogółem	W tym obrót międzynarodowy		
			Razem	Załadunek	Wyładunek
Ogółem	2007	52 433	51 603	26 029	25 574
	2008	48 832	47 805	20 433	27 372
Masowe ciekłe	2007	15 665	15 067	9 865	5 202
	2008	13 670	12 963	7 553	5 410
Masowe suche	2007	20 412	20 202	8 607	11 594
	2008	19 993	19 742	5 856	13 886
Kontenery duże	2007	5 900	5 899	2 364	3 534
	2008	5 609	5 607	2 295	3 312
Tocznice samobieżne	2007	4 178	4 178	1 940	2 238
	2008	4 394	4 346	1 966	2 379
Tocznice niesamobieżne	2007	1 677	1 677	686	990
	2008	1 320	1 320	554	765
Pozostałe drobnicowe	2007	4 599	4 579	2 565	2 013
	2008	3 844	3 825	2 208	1 617

Najwyższe obroty w kategoriach przeładunkowych wystąpiły w towarach masowe suche 19.993 tys. ton, co stanowi 40,9% masy przeładunkowej z roczną tendencją spadkową rzędu 97,9%. Roczna dynamika obrotów wykazała tendencję spadkową także w wymianie międzynarodowej 97,7% oraz w załadunku 68,1%, a jedynie wyładunki utrzymały trend wzrostowy – 119,7%. Znaczący potencjał przeładunkowy był też zaangażowany przy kategorii masowe ciekłe 13.670 tys. ton, stanowiący 27,9% masy ogólnej, przy ostrej tendencji spadkowej rzędu 87,3%. Również masowe suche odznaczają się trendem spadkowym w wymianie międzynarodowej – 86,1%, w załadunku – 76,6% i nieznacznym wzrostem w wyładunku – 103,9%. Na trzeciej pozycji znalazły się przeładunki kontenerowe w łącznej ilości 5.609 tys. ton, stanowiące 11,5% ogólnej masy, przy minimalnej tendencji spadkowej rzędu 95,1%. Ładunki kontenerowe cechuje także tendencja spadkowa w obrotach międzynarodowych – 95,1% w załadunkach – 97,1% oraz w wyładunkach – 93,7%.

Obroty ładunkowe w porcie Gdańsk

W roku 2008 globalne obroty ładunkowe w porcie Gdańsk zamknęły się wielkością 17.072 tys. ton, co oznacza spadek dynamiki rzędu 85,6% w stosunku do roku 2007 (Tabela 5.). W obrotach portowych dominował handel międzynarodowy w wysokości – 16.597 tys. ton przy spadkowym trendzie rocznym na poziomie 84,5%. W strukturze obrotów międzynarodowych z liczbą 9.367 tys. ton przeważał eksport – 56,4%, a wielkość importu na poziomie 7.230 tys. ton stanowiła 43,6% obrotów międzynarodowych. Dynamika przeładunków eksportowych – 75,3% była spadkowa, a importowych – 100,4% wzrostowa.

Tabela 5.

Obroty ładunkowe w porcie Gdańsk [tys. ton]

Kategorie przeładunkowe	Rok	Ogółem	W tym obrót międzynarodowy		
			Razem	Załadunek	Wyładunek
Ogółem	2007	19 944	19 648	12 447	7 201
	2008	17 072	16 597	9 367	7 230
Masowe ciekłe	2007	12 058	11 817	8 405	3 411
	2008	10 608	10 291	6 324	3 966
Masowe suche	2007	5 735	5 731	2 869	2 862
	2008	4 037	3 888	1 540	2 348
Kontenery duże	2007	600	600	376	224
	2008	954	953	583	370
Toczne samobieżne	2007	427	427	133	294
	2008	592	592	186	406
Toczne niesamobieżne	2007	8	8	6	2
	2008	9	9	7	2
Pozostałe drobnicowe	2007	1 068	1 064	656	407
	2008	870	862	726	136

Dominującą kategorią przeładunkową w porcie Gdańsk były ładunki masowe ciekłe, w tym przypadku eksportowana rosyjska ropa naftowa i produkty ropopochodne na poziomie 10.608 tys. ton, co stanowi 60,1% globalnej wielkości rocznych przeładunków portowych. Roczna dynamika przeładunku masowych ciekłych była spadkowa rzędu – 87,9%, podobnie jak pozostałych przeładunków: międzynarodowych – 87,1% oraz eksportu – 75,2%. Jedynie wskaźnik importu – 116,3% był rosnący. Załadunek eksportowy (6.324 tys. ton), czyli 61,4% prawie dwukrotnie przewyższał wielkość wyładunku (3.966 tys. ton), stanowiącego 38,6% i procentowo wyraża się za pomocą wskaźnika 159,4%.

Na drugiej pozycji (4.037 tys. ton) występują przeładunki masowe suche, których roczna dynamika we wszystkich kierunkach jest spadkowa: globalnie 70,1%, w obrocie międzynarodowym 67,8%, w tym załadunek – 53,6%, wyładunek – 82,1%. W obrotach międzynarodowych dominuje import (2.348 tys. ton) nad eksportem (1.540 tys. ton) ze wskaźnikiem rządu 1,91.

Obroty ładunkowe w porcie Gdynia

W roku 2008 globalne obroty ładunkowe w porcie Gdynia zamknęły się wielkością 12.859 tys. ton, co oznacza spadek dynamiki do poziomu 85,6% w stosunku do roku 2007 (Tabela 6.). W obrotach portowych dominował handel międzynarodowy w wysokości 12.832 tys. ton, przy spadkowym trendzie rocznym na poziomie 86,5%. W strukturze obrotów międzynarodowych załadunek (eksport) w wysokości 33,9% był prawie 2-krotnie mniejszy od wyładunku (importu) na poziomie 66,1%. Roczna dynamika globalnych przeładunków eksportowych – 77,8% oraz importowych – 91,8% była spadkowa. Drobnicowy charakter portu Gdynia ma potwierdzenie w strukturze przeładunków, w której dominowały przeładunki masowe suche (4.779 tys. ton) i kontenerowe (4.121 tys. ton).

Tabela 6.

Obroty ładunkowe w porcie Gdynia [tys. ton]

Kategorie przeładunkowe	Rok	Ogółem	W tym obrót międzynarodowy		
			Razem	Załadunek	Wyładunek
Ogółem	2007	14 849	14 837	5 597	9 239
	2008	12 859	12 832	4 354	8 477
Masowe ciekłe	2007	2 023	2 021	712	1 309
	2008	1 331	1 308	386	921
Masowe suche	2007	4 744	4 743	1 707	3 035
	2008	4 779	4 779	1 405	3 374
Kontenery duże	2007	4 806	4 805	1 755	3 050
	2008	4 121	4 120	1 446	2 673
Toczne samobieżne	2007	1 242	1 242	566	676
	2008	1 152	1 151	511	640
Toczne niesamobieżne	2007	989	989	313	676
	2008	739	739	264	475
Pozostałe drobnicowe	2007	1 043	1 035	543	492
	2008	735	732	341	391

Przeładunki masowe suche stanowią 37,2% globalnej wielkości przeładunków, a roczna dynamika przeładunku była stabilna na poziomie – 100,7%. Natomiast roczna dynamika obrotów międzynarodowych wynosiła

100,6%, w tym eksport – 82,3% i import – 111,1%. Wielkość załadunku w obrocie międzynarodowym stanowiła 29,4%, wyładunku – 70,6%, co oznacza przewagę importu nad eksportem rzędu 240,1%.

Na drugiej pozycji (4.121 tys. ton) występują przeładunki kontenerowe, które stanowią 32,1% przeładunków globalnych, a ich roczna dynamika – 85,7% ma charakter spadkowy. Dynamika obrotów między-narodowych ładunków kontenerowych w roku 2008 wynosiła 85,7%, w tym eksportu – 82,4% i importu – 87,6%. W obrocie międzynarodowym wielkość załadunku kontenerów stanowiła 35,2%, a wyładunku 64,8%, co oznacza przewagę importu nad eksportem rzędu 185,1%.

Obroty ładunkowe w porcie Szczecin

W roku 2008 globalne obroty przeładunkowe w porcie Szczecin zamknęły się wielkością 7.787 tys. ton, co oznacza spadek dynamiki do poziomu 97,2% w stosunku do roku 2007 (*Tabela 7.*). W obrotach portowych dominował handel międzynarodowy w wysokości 7.531 tys. ton, przy minimalnie spadkowym trendzie rocznym na poziomie 98,2%. W strukturze obrotów międzynarodowych załadunek (eksport) stanowił 45,1%, a rozładunek (import) – 54,9%, co oznacza przewagę importu nad eksportem rzędu 121,8%. Strukturę przeładunków w porcie Szczecin wyraźnie dominują ładunki masowe suche (4.678 tys. ton) oraz pozostałe drobnicowe (1,770 tys. ton).

Tabela 7.

Obroty ładunkowe w porcie Szczecin [tys. ton]

Kategorie przeładunkowe	Rok	Ogółem	W tym obrót międzynarodowy		
			Razem	Załadunek	Wyładunek
Ogółem	2007	8 008	7 671	3 650	4 021
	2008	7 787	7 531	3 394	4 136
Masowe ciekłe	2007	738	567	152	415
	2008	817	629	138	490
Masowe suche	2007	4 774	4 611	2 112	2 499
	2008	4 678	4 614	2 050	2 563
Kontenery duże	2007	417	417	162	254
	2008	520	520	253	267
Tocznosamobieżne	2007	1	1	1	-
	2008	-	-	-	-
Tocznosamobieżne	2007	1	1	1	-
	2008	-	-	-	-
Pozostałe drobnicowe	2007	2 076	2 072	1 221	851
	2008	1 770	1 765	952	815

Przeładunki masowe suche stanowią 60,1% globalnej wielkości obrotów, a ich dynamika była niżkowa na poziomie – 97,7%. Roczna dynamika międzynarodowych obrotów materiałów suchych była względnie stabilna i wynosiła 100%, w tym eksportu – 97,6% i importu – 102,2%. Wielkość załadunku w obrocie międzynarodowym stanowiła 45,5%, natomiast wyładunku 55,5%, co oznacza przewagę importu nad eksportem rzędu 125%.

Na drugiej pozycji (1.770tys. ton) występują przeładunki pozostałe drobnicowe, które stanowią 22,7% przeładunków globalnych, a ich roczna dynamika – 85,2% ma charakter spadkowy. Dynamika międzynarodowych obrotów ładunków drobnicowych w roku 2008 wynosiła 85,2%, w tym eksportu – 77,9% oraz importu – 95,8%. W obrocie międzynarodowym wielkość załadunku drobnicy stanowiła 53,9%, natomiast wyładunku – 46,1%, co oznacza przewagę eksportu nad importu rzędu 116,8%.

Obroty ładunkowe w porcie Świnoujście

W roku 2008 globalne obroty przeładunkowe w porcie Świnoujście zamknęły się wielkością 8.843 tys. ton, co oznacza wzrost dynamiki do poziomu 119,7% w stosunku do roku 2007 (Tabela 8.). W obrotach portowych dominował handel międzynarodowy w wysokości 8.654 tys. ton, przy wyraźnym trendzie wzrostowym – 119,8%. W strukturze obrotów międzynarodowych załadunek (eksport) stanowił 29,9%, a rozładunek (import) – 70,1%, co oznacza przewagę importu nad eksportem rzędu 234,0%. Strukturę przeładunków w porcie Świnoujście dominują ładunki masowe suche(4.531 tys. ton) oraz toczne samobieżne (2.648 tys. ton).

Tabela 8.

Obroty ładunkowe w porcie Świnoujście [tys. ton]

Kategorie przeładunkowe	Rok	Ogółem	W tym obrót międzynarodowy		
			Razem	Załadunek	Wyładunek
Ogółem	2007	7 385	7 223	3 745	3 479
	2008	8 843	8 654	2 591	6 063
Masowe ciekłe	2007	732	591	524	66
	2008	658	536	505	30
Masowe suche	2007	3 037	3 017	1 418	1 599
	2008	4 531	4 511	349	4 162
Kontenery duże	2007	76	76	70	6
	2008	13	13	12	1
Toczone samobieżne	2007	2 507	2 507	1 240	1 267
	2008	2 648	2 602	1 269	1 333

Toczne niesamobieżne	2007	679	679	367	313
	2008	571	572	283	288
Pozostałe drobnicowe	2007	354	353	126	228
	2008	420	421	172	248

Przeładunki masowe suche stanowią 51,2% globalnej wielkości obrotów, a ich dynamika była zwykła na poziomie – 149,2%. Roczna dynamika międzynarodowych obrotów materiałów suchych była generalnie zwykła rzędu 149,5%, przy spadkowej tendencji eksportu – 24,6% i bardzo prężnym trendzie importu – 260,3%. Wielkość wyładunku w obrocie międzynarodowym stanowiła 92,7%, natomiast załadunku – 7,8%, co oznacza rekordową, ponad 10-krotną przewagę importu nad eksportem rzędu 1192,5%.

Na drugiej pozycji (2.648 tys. ton) występują toczne samobieżne, które stanowią 29,9% przeładunków globalnych, a ich roczna dynamika – 105,6% ma tendencję wzrostową. Dynamika międzynarodowych obrotów ładunków drobnicowych w roku 2008 wynosiła 103,7%, w tym eksportu – 102,3% oraz importu – 105,2%. W obrocie międzynarodowym wielkość załadunku tocznych samobieżnych stanowiła 48,7%, natomiast wyładunku – 53,1%, co oznacza przewagę importu nad eksportem rzędu 105,0%.

PRZEŁADUNKI TRANZYTOWE W PORTACH MORSKICH

Łączne obroty ładunków tranzytowych w polskich portach morskich w roku 2008 przekroczyły poziom 10.530 tys. ton i były o 93,7% mniejsze niż w roku 2007 (*Tabela 9*). Dynamika spadkowa utrzymała się przede wszystkim w portach Trójmiasta: Gdańsk – 79,8%, Gdynia – 62,6%, natomiast Szczecin – 106,2%, a zwłaszcza port w Świnoujściu odnotował wyraźny wzrost przeładunków tranzytowych rzędu 141,6%. Zgodnie z ogólnym trendem portów polskich ukierunkowanym na obsługę przeładunków masowych, także w obrocie tranzytowym dominował ten asortyment. Ładunki masowe ciekłe (5.682 tys. ton) stanowiły aż 53,9% rocznych przeładunków globalnych. Głównym przeładowcom był tradycyjnie Port Północny w Gdańsku, który wykonał aż 99% tych przeładunków. Śladowe ilości przeładunkowe portu Szczecin – 0,6% i Świnoujście – 0,4% zupełnie się nie liczą w obrotach tranzytowych. Drugą lokatę zajmują masowe suche (2.671 tys. ton), w przeładunku których przodują porty w Świnoujściu – 62,6% i Szczecin – 36,5%.

Tabela 9.

Obrót ładunków tranzytowych w portach morskich [tys. ton]

Kategorie przeładunkowe	Rok	Razem	Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnouj.
Ogółem	2007	11 237,5	7433,1	273,3	1663,4	1867,6
	2008	10 530,4	5932,7	171,8	1766,8	2644,1
- masowe ciekłe	-	5 682,1	5628,0	-	30,9	23,3
- masowe suche	-	2 671,7	10,3	-	975,3	1671,0
- kontenery TEU	-	41,1	25,6	15,5	0,2	-
- toczne samobieżne	-	836,7	231,1	5,5	-	600,1
- toczne niesam.	-	290,7	-	-	-	290,7
- drobnicowe	-	1 008,1	37,6	150,9	760,4	59,1
Wyładunek	2007	2 672,9	538,6	122,8	653,5	1357,9
	2008	4 241,9	1237,8	86,1	755,4	2162,5
Załadunek	2007	8 564,6	6894,5	150,5	1009,9	509,7
	2008	6 273,5	4694,8	86,7	1011,4	481,6

Całkowity wolumen wyładunków (4.241 tys. ton) stanowi 40,3% w strukturze obrotów i był zdecydowanie wyższy aż o 158,6% niż w roku ubiegłym, co oznacza wzrost na kierunku import. Wysoką dynamiką wzrostową cechował się w roku 2008 port Gdańsk – 229,7% i Świnoujście – 159,2%, a znacznie mniejszą Szczecin – 115,6%. Jedynie Gdynia zanotowała spadek rocznych wyładunków na poziomie 70,5%.

W przypadku załadunków wolumen rocznych obrotów tranzytowych (6.273 tys. ton) uległ dość radykalnej obniżce – 59,7% w stosunku do roku 2007. Największe spadki załadunkowe wystąpiły w portach Trójmiasta: Gdańsk – 68,1% i Gdynia – 58,1% i minimalne w Świnoujściu – 94,4%. Jedynie port w Szczecinie uzyskał symboliczną nadwyżkę – 100,2% w stosunku do roku ubiegłego.

KONTENERY W OBROTACH PORTÓW POLSKICH

Łączna wielkość przeładunków dużych jednostek kontenerowych, głównie 20 i 40-stopowych w polskich portach morskich w roku 2008 osiągnęła poziom 533.523 szt. (386.340+ 147.183), co wobec 496.267 szt. (359.490+136.777) z roku 2007 daje wskaźnik dynamiki rzędu 107,5% (Tabela 10.). We wszystkich kontenerowych relacjach przeładunkowych dominuje port morski w Gdyni, którego 2 terminale przeładunkowe BCT i GCT obsługują globalnie 73,5% kontenerów z ładunkiem i 68,8% kontenerów pustych.

Liczba przeładowanych kontenerów z ładunkiem (386.340 szt.) w roku 2008 w stosunku do roku poprzedniego wykazuje lekką tendencję wzrostową rzędu – 107,4%. Roczna dynamika importu kontenerów z ładunkiem wynosi 106,9%, a eksportu – 108,4%. Liderem przeładunków kontenerów jest port Gdynia, który przeładował łącznie 283.915 załadowanych pudeł kontenerowych, co stanowi 73,5% ogólnej wielkości przeładunków portowych. Roczna dynamika Gdyni kształtuje się na poziomie 95,9%, w tym import – 98,1%, a eksport – 89,1%. Na drugiej pozycji został sklasyfikowany port Gdańsk (68.902 szt.), którego roczna dynamika wynosi globalnie – 196,9%, natomiast na kierunku import – 241,8% i eksport – 173,2%.

Tabela 10.

Kontenery w obrotach ładunkowych portów polskich

Port	Rok	Z ładunkiem [sztuki]			Puste [sztuki]		
		Ogółem	Import	Export	Ogółem	Import	Export
Ogółem	2007	359 490	222 437	137 053	136 777	24 442	112 355
	2008	386 340	237 742	148 598	147 183	25 221	121 962
Gdańsk	2007	34 978	12 105	22 873	23 911	8 070	15 841
	2008	68 902	29 279	39 623	36 505	13 607	22 898
Gdynia	2007	295 987	194 053	105 032	105 032	15 773	89 259
	2008	283 915	190 324	93 591	101 324	10 827	90 497
Szczecin	2007	24 750	16 042	8 708	7 162	54	7 108
	2008	31 058	17 526	13 532	8 938	703	8 235
Świnoujście	2007	3 775	237	3 538	672	545	127
	2008	2 465	613	1 852	416	84	332

Wielkość przeładowanych kontenerów pustych (147.183 szt.) w roku 2008 w stosunku do roku poprzedniego wykazuje także pewną tendencję wzrostową rzędu – 107,6%. Roczna dynamika eksportu kontenerów pustych wynosi 103,2%, a importu – 108,6%. Liderem przeładunków kontenerów pustych jest także port Gdynia, który przeładował łącznie 101.324 szt. pustych pudeł kontenerowych, co stanowi 68,8% ogólnej wielkości przeładunków portowych. Roczna dynamika Gdyni kształtuje się na poziomie 96,4%, w tym import – 68,6%, a eksport – 101,4%. Na drugiej pozycji w tej klasyfikacji występuje port Gdańsk (36.506 szt.), którego roczna dynamika wynosi globalnie – 152,6%, natomiast na kierunku import – 168,6% i eksport – 144,5%.

Globalna wielkość przeładunków standardowych, 20-stopowych jednostek kontenerowych TEU w polskich portach morskich w roku 2008 osiągnęła łączny poziom 859.175 szt. (635.378+223.797), co wobec 772.690 szt. (576.336+196.354) z roku 2007 daje wskaźnik dynamiki rzędu 111,2% (Tabela 11.). We wszystkich kontenerowych relacjach przeładunkowych TEU

liderem jest port morski w Gdyni, który obsługuje globalnie 98,1% kontenerów TEU z ładunkiem i 65,5% TEU pustych.

Liczba przeładowanych kontenerów TEU z ładunkiem (635.378 szt.) w roku 2008 w stosunku do roku poprzedniego wykazuje tendencję wzrostową rzędu – 110,2%. Roczna dynamika importu kontenerów z ładunkiem wynosi 111,1%, a eksportu – 109,2%. Liderem przeładunków kontenerów TEU jest port Gdynia, który przeładował łącznie 464.319 załadowanych TEU, co stanowi 73,1% ogólnej wielkości przeładunków portowych. Roczna dynamika Gdyni kształtuje się na poziomie 98,1%, w tym import – 111,2%, a eksport – 93,2%. Na drugiej pozycji został sklasyfikowany port Gdańsk (121.236 szt.), którego roczna dynamika wynosi globalnie – 204,2%, natomiast na kierunku import – 268,7% i eksport – 175,4%.

Tabela 11.

Przeładunki kontenerów TEU w portach polskich

Port	Rok	Z ładunkiem [TEU]			Puste [TEU]		
		Ogółem	Import	Export	Ogółem	Import	Export
Ogółem	2007	576 336	336 182	240 154	196 354	47 220	149 134
	2008	635 378	373 232	262 155	223 797	49 058	174 740
Gdańsk	2007	59 369	18 348	41 021	37 012	15 699	21 313
	2008	121 236	49 294	71 942	61 972	26 790	35 182
Gdynia	2007	473 130	292 582	180 548	146 433	30 245	116 188
	2008	464 319	296 101	168 218	146 626	21 201	125 425
Szczecin	2007	38 512	24 897	13 615	11 541	69	11 472
	2008	46 680	27 176	19 504	14 514	877	13 637
Świno- ujście	2007	5 325	355	4 970	1 368	1 207	161
	2008	3 152	661	2 491	685	189	496

Wielkość przeładowanych TEU pustych (223.797 szt.) w roku 2008 w stosunku do roku poprzedniego wykazuje wyraźną tendencję wzrostową rzędu – 113,9%. Roczna dynamika eksportu kontenerów pustych wynosi 103,9%, a importu – 117,2%. Liderem przeładunków kontenerów pustych jest także port Gdynia, który przeładował łącznie 146.626 pustych TEU, co stanowi 65,5% ogólnej wielkości przeładunków TEU. Roczna dynamika Gdyni kształtuje się na poziomie 101,1%, w tym import – 70,1%, a eksport – 107,9%. Na drugiej pozycji w tej klasyfikacji występuje port Gdańsk (61.972 szt.), którego roczna dynamika wynosi globalnie – 167,4%, natomiast na kierunku import – 170,6% i eksport – 165,1%.

PRZEWÓZ WAGONÓW, PRZYCZEP I PODWOZI CIĘŻAROWYCH

Przewozy drogą morską środków transportowych z udziałem portów polskich zostały rozpatrzone w 3 zasadniczych kategoriach – wagony, przyczepy ciężarowe i podwozia niskie (*Tabela 12.*). W roku 2008 łączny transport wagonów kolejowych drogą morską osiągnął poziom 21.659 wagonów na co procentowo złożyło się: 69,9% wagonów z ładunkiem i 30,1% wagonów pustych. Wskaźniki rocznej dynamiki w stosunku do roku 2007 w kategorii wagony z ładunkiem kształtowały się następująco: globalnie – 91,9%, w tym import – 93,1% i eksport – 91,8%.

Tabela 12.

Przewóz wagonów, przyczep ciężarowych, podwozi niskich

Porty	Rok	Z ładunkiem [sztuki]			Puste [sztuki]		
		Suma	Import	Eksp.	Suma	Import	Eksp.
Wagony kolejowe							
Wagony – ogółem	2007	16 485	5 217	11 168	6 742	6 194	548
	2008	15 154	4 859	10 295	6 505	5 995	510
Świnoujście	2007	16 485	5 217	11 168	6 742	6 194	548
	2008	15 154	4 859	10 295	6 505	5 995	510
Przyczepy ciężarowe							
Przyczepy – ogółem	2007	31 842	15 013	16 829	4 311	4 021	290
	2008	28 928	12 958	15 970	4 070	3 536	534
Gdańsk	2007	809	143	666	473	469	4
	2008	1 261	198	1 063	867	867	-
Gdynia	2007	26 403	13 373	13 030	1 678	1 505	173
	2008	24 212	11 471	12 741	1 971	1 588	383
Świnoujście	2007	4 630	1 497	3 133	2 160	2 047	113
	2008	3 455	1 289	2 166	1 232	1 081	151
Podwozia niskie							
Podwozia – ogółem	2007	15 124	11 134	3 990	4 376	700	3 676
	2008	9 762	7 057	2 705	3 360	443	2 917
Gdynia	2007	15 002	11 134	3 868	4 373	697	3 676
	2008	9 762	7 057	2 705	3 360	443	2 917
Szczecin	2007	102	-	102	-	-	-
	2008	-	-	-	-	-	-
Świnoujście	2007	20	-	20	3	3	-
	2008	-	-	-	-	-	-

Analogiczne wskaźniki transportu drogą morską wagonów pustych wyglądały jak poniżej: globalny – 96,5%, w tym import – 96,8% i eksport – 93,1%. Widać, że w obu przypadkach występuje lekka tendencja spadkowa. Głównym i jedynym portem obsługującym załadunek / rozładunek wagonów kolejowych jest port Świnoujście, który obsłużył dokładnie 100% transportu wagonów drogą morską.

W roku 2008 łączny transport przyczep ciężarowych drogą morską osiągnął wielkość 32.998 sztuk, na co procentowo złożyło się 87,3% przyczep z ładunkiem i 12,3% bez ładunku. Wskaźniki rocznej dynamiki w stosunku do roku 2007 w kategorii przyczepy z ładunkiem kształtowały się następująco: globalny – 90,8%, import – 86,3% i eksport – 94,9%. Analogiczne wskaźniki transportu drogą morską przyczep pustych wyglądają jak poniżej: globalnie – 94,4%, w tym import – 87,9% i eksport – 184,1%.

Przeładunkiem przyczep samochodowych zajmują się 3 polskie porty Gdynia, Świnoujście i Gdańsk, jednak wyróżniającym się liderem jest tylko Gdynia. Port Gdynia przeładował łącznie 26.183 przyczepy ciężarowe, co stanowi 79,3% ogólnego taboru przyczep przekraczających bramy portów polskich. Roczną dynamikę obrotów przyczepami z ładunkiem w badanym roku 2008 cechowała mała tendencja zniżkowa w zakresie przeładunków: globalnych – 91,7%, w relacji import – 85,7%, eksport – 97,8%. Analogiczne wskaźniki dla przyczep pustych, z wyraźnym trendem wzrostowym, wyglądały następująco: globalne – 117,5%, import – 105,5% i eksport – 221,4%.

Transport podwozi niskich drogą morską w roku 2008 osiągnął poziom 13.122 sztuk, na co procentowo złożyło się 74,4% podwozi z ładunkiem i 25,6% bez ładunku. Wskaźniki rocznej dynamiki w stosunku do roku 2007 w kategorii podwozia z ładunkiem kształtowały się następująco: globalny – 64,5%, import – 63,4% i eksport – 67,8%. Analogiczne wskaźniki transportu drogą morską podwozi pustych wyglądały jak poniżej: globalny – 76,8%, import – 63,3% i eksport – 79,4%. Przeładunkiem podwozi niskich zajmują się 3 polskie porty Gdynia, Gdańsk, Świnoujście, ale absolutnym liderem jest Gdynia. Praktycznie pozostałe porty morskie w tej klasyfikacji zupełnie się nie liczą. W roku 2008 wszystkie przeładunki podwozi niskich (13.122) zostały przeprowadzone w porcie Gdynia, który obsłużył wszystkie możliwe kategorie i kierunki obrotów transportowych polskiej gospodarki morskiej.

MIĘDZYNARODOWY RUCH PASAŻERSKI W PORTACH

Międzynarodowy ruch pasażerski w polskich portach morskich w roku 2008 zamknął się liczbą 1.527,769 mln osób, co oznacza pewien regres usług przewozowych rzędu 91,1% w stosunku do roku 2007 (*Tabela 13.*). Roczna dynamika miejsca rozpoczęcia podróży wynosząca 92,1%, i miejsca jej zakończenia 90,2% wskazuje na małą tendencję spadkową rok do roku. Stosunek podróży rozpoczynających podróży w portach polskich – 49,93%

i kończących w tych portach – 50,06% wynosi niemal dokładnie 1, co oznacza, że były one jedynie chwilowymi punktami zatrzymania na trasie rejsów morskich.

Tabela 13.

Międzynarodowy ruch pasażerski w portach morskich według miejsca rozpoczęcia / zakończenia podróży

Kraj / port rozpoczęcia / zakończenia podróży	Rok	Ogółem	Przybyli z portów	Odprawieni do portów
Ogółem	2007	1 676 700	828 299	848 401
	2008	1 527 769	762 922	764 847
- Szwecja	-	1 174 756	581 334	593 422
- Niemcy	-	181 027	94 209	86 818
- Dania	-	163 604	83 175	80 429
- Rosja	-	6 474	3 225	3 249
- Finlandia	-	1 780	901	879
- pozostałe kraje	-	128	78	50
Świnoujście	2007	876 325	428 794	447 531
	2008	825 467	412 613	412 854
Gdynia	2007	470 014	239 006	231 008
	2008	383 292	190 938	192 354
Gdańsk	2007	170 833	84 900	85 933
	2008	175 133	86 408	88 725
Międzyzdroje	2007	95 110	49 097	46 013
	2008	73 733	38 010	35 723
Kołobrzeg	2007	34 391	16 826	17 565
	2008	37 336	18 673	18 663
Nowe Warpno	2007	11 016	5 421	5 595
	2008	13 359	6 526	6 833
Darłowo	2007	9 438	4 698	4 740
	2008	11 553	5 755	5 778
Ustka	2007	-	-	-
	2008	5 212	2 583	2 629
Trzebież	2007	1 984	28	1 956
	2008	1 275	47	1 228
Szczecin	2007	102	61	41
	2008	1 381	1336	45
Police	2007	23	5	18
	2008	18	13	5

W klasyfikacji generalnej według miejsca (kraju) rozpoczęcia/ zakończenia podróży morskiej zdecydowanym liderem jest Szwecja (1.174.756 osób), a po niej Niemcy (181.027) i Dania (163.604). Procentowy udział czołówki krajów decydujących o ruchu turystycznym w polskich portach morskich przedstawia się następująco: Szwecja – 76,9%, Niemcy – 11,8% i Dania – 10,7%. Kierunek rosyjski – 0,42% i fiński – 0,12% obsługuje śladowe strumienie pasażerskie, a udział innych państw morskich

w międzynarodowym ruchu pasażerskim w portach polskich jest praktycznie nieistotny.

Liderem międzynarodowego ruchu pasażerskiego jest port w Świnoujściu (825.467), który w roku 2008 obsłużył 54,03% ogólnej liczby pasażerów odbywających podróże morskie przez porty polskie. Roczna dynamika ruchu pasażerskiego w porcie Świnoujście wykazuje spadek rzędu 94,2% w stosunku do roku 2007. Minimalnie więcej pasażerów rozpoczynało swoją podróż morską w porcie Świnoujście – 100,06%, niż tam ją kończyło.

Na drugiej pozycji występuje port Gdynia (383.292), który w 2008 roku obsłużył 25,08% ogólnej liczby pasażerów odwiedzających porty polskie. Roczna dynamika ruchu pasażerskiego w porcie Gdynia wykazuje wyraźny spadek rzędu 81,55% w stosunku do roku 2007. W strukturze ruchu pasażerskiego w porcie Gdynia nieznacznie dominowały wyjazdy – 100,74% w stosunku do przyjazdów.

Trzecią lokatę pod względem ruchu pasażerskiego zajmuje port Gdańsk (175.133), który w 2008 roku obsłużył 11,46% ogólnej liczby pasażerów odwiedzających porty polskie. Roczna dynamika ruchu pasażerskiego w porcie Gdańsk wykazuje minimalny wzrost rzędu 102,52% w stosunku do roku 2007. W strukturze ruchu pasażerskiego w porcie Gdańsk w roku 2008 dominowały wyjazdy – 102,68% w stosunku do przyjazdów.

Zwraca uwagę wysoka czwarta pozycja sezonowej przystani w Międzyzdrojach (73.733), która obsługuje głównie ruch turystyczny do Niemiec. Udział portu Międzyzdroje w międzynarodowym ruchu pasażerskim portów polskich wynosi 4,83%. Roczna dynamika ruchu pasażerskiego w porcie Międzyzdroje wykazuje wyraźny spadek rzędu – 77,52% w stosunku do roku 2007. Dominującym kierunkiem tego ruchu są przyjazdy, których udział w roku 2008 wynosił 106,37%, w relacji do liczby pasażerów wyjeżdżających.

Liczące pozycje w międzynarodowym ruchu pasażerskim zajmują jeszcze porty w Kołobrzegu, Nowym Warpnie i Darłowie, obsługujące przede wszystkim sezonowy ruch turystyczny. W strukturze ruchu pasażerskiego udział portu w Kołobrzegu (37.336), zorientowanego na kierunek duński wynosi 2,44% i wykazuje tendencję wzrostową rzędu 108,6% w stosunku do roku 2007. Udział portu w Nowym Warpnie (13.359), obsługującego kierunek niemiecki wynosi 0,87% i cechuje go roczna tendencja wzrostowa rzędu 121,3%. Ruch pasażerski w porcie Darłowo (11.553), specjalizującego się na kierunku duńskim stanowi 0,75% ogólnego strumienia tego ruchu i cechuje go także roczna tendencja wzrostowa rzędu 122,4%.

UWAGI I WNIOSKI KOŃCOWE

Z przeprowadzonych badań statystycznych i analiz porównawczych wynika szereg strategicznych dla sektora polskiej gospodarki morskiej wniosków i uwag, z których najważniejsze można sformułować jak poniżej:

1. Obroty ładunkowe w polskich portach morskich w roku 2008 wyniosły 48,8 mln ton, czyli o 6,9% mniej niż przed rokiem. Dynamikę spadku odnotowano we wszystkich kategoriach ładunkowych, za wyjątkiem ładunków tocznych samobieźnych, gdzie wystąpił wzrost o 5,2%. W roku 2008 w polskich portach przeładowano mniej ładunków masowych ciekłych o 12,7%, masowych suchych o 2,1%, kontenerów dużych o 4,9%, ładunków tocznych samobieźnych o 21,3% oraz pozostałych ładunków drobnicowych o 16,4%. W globalnej strukturze obrotów ładunkowych największy udział miały ładunki masowe suche – 40,9%, które odnotowały niewielki wzrost 38,9% w stosunku do roku 2007. W grupie tej udział węgla i koksu był rzędu – 14,8%. Na drugim miejscu znalazły się ładunki masowe ciekłe – 28,0%, także z tendencją spadkową – 29,9% w roku poprzednim. Udział ropy naftowej i produktów naftopodobnych w tej grupie był na poziomie 23,7%.
2. Tradycyjnie największy udział w obrotach ładunkowych miały w roku 2008 porty główne o podstawowym znaczeniu, których rozkład przeładunków układał się następująco: Gdańsk – 35,0%, Gdynia – 26,3%, Świnoujście – 18,1%, Szczecin - 15,9%, Police – 4,4% i pozostałe porty – 0,3%. W roku 2008 największe porty odnotowały spadek przeładunków: Gdańsk – 14,4%, Gdynia – 13,4%, Szczecin – 2,8%. Wzrost przeładunków zanotowały jedynie porty w Świnoujściu o 1,5 mln ton tj. o 19,7% więcej oraz Police o 0,1 mln ton, czyli o 5,1% więcej niż w roku poprzednim. Krajowy obrót morski, czyli przepływy między portami polskimi stanowił 2,1% wolumenu obrotów ogólnych i wzrósł o 23,8% w porównaniu z rokiem ubiegłym.
3. W roku 2008 w międzynarodowym obrocie morskim przeładowano łącznie 47,8 mln ton towarów tj. o 7,3% mniej niż w roku ubiegłym, a dominujący udział w łącznych obrotach ładunkowych polskich portów miały porty Unii Europejskiej, które wyniosły 74,1%, w tym z krajami UE – 63,8%. Na dalszych miejscach znalazły się kraje kontynentu amerykańskiego – 15,1%, w tym z Ameryką Północną – 9,1%, z Afryką – 5,5% oraz Azją – 2,6%. Spośród państw Unii Europejskiej największy udział w morskim ruchu towarowym między polskimi portami miały

- kraje: Szwecja – 14,3%, Niemcy – 12,2%, Finlandia – 6,9%, Wielka Brytania – 6,8%, Niderlandy – 6,3%, Dania – 3,5%, Belgia 2,4%, Litwa – 2,3% oraz Francja – 2,1%.
4. W roku 2008 obroty w ruchu tranzytowym wyniosły 10,5 mln ton i zmniejszyły się w porównaniu z rokiem poprzednim o 6,2%. Tendencja spadkowa dotknęła głównie przeladunków ropy naftowej i produktów ropopochodnych rzędu 22,4%. Największy spadek obrotów tranzytowych wystąpił w Gdyni – 37,2% oraz w Gdańsku – 20,2%. Wzrost obrotów odnotowano w Świnoujściu – 41,6% i w Szczecinie – 6,2%. W portach tych wzrosły przede wszystkim obroty węgla i koksu o 33,7% oraz zboża o 20,0%. Ponad połowę ładunków tranzytowych przepływających przez porty polskie stanowiły ładunki masowe ciekłe – 54,0%. Generalnie w porównaniu z rokiem 2007, przywóz ładunków tranzytowych do polskich portów wzrósł o 59,3%, a wywóz zmniejszył się o 26,8%.
 5. W roku 2008 w polskich portach morskich międzynarodowy ruch pasażerów kształtował się na poziomie ponad 1,5 mln osób i był mniejszy o 8,9%, niż w roku ubiegłym. Największy spadek zanotowano w portach: Gdynia – 18,5% oraz Świnoujście – 5,8%, natomiast większy ruch wystąpił w portach: Szczecin aż 1300%, Darłowo – 22,4%, Kołobrzeg – 8,6% oraz Gdańsk – 2,5%. Najwięcej relacji przyjazdów i wyjazdów pasażerów drogą morską odnotowano z portami szwedzkimi – 76,9%, niemieckimi – 11,9% i duńskimi – 10,7% globalnego udziału.

LITERATURA

1. Fechner I.; Szyszka G.; *Logistyka w Polsce. Raport 2008*. ILiM Poznań 2009.
2. Ficoń K.; Krasnodębski G.; *Stan i perspektywy rozwojowe potencjału logistycznego polskiego sektora transportu morskiego*, Konferencja Naukowa „Log_Mare 2009”, Logistyka nr 6 / 2009.
3. Ficoń K.; *Paneuropejskie korytarze transportowe Unii Europejskiej*, Przegląd Logistyczny nr 1(010)/2010.
4. Ficoń K.; *Strategiczne znaczenie transportu morskiego w systemie transportu intermodalnego Unii Europejskiej*, „Studia Europejskie” WSMSGiP Gdynia 2007.
5. Ficoń K.; *Wymagania integracyjne Unii Europejskiej wobec polskiego systemu transportowego*, „Studia Europejskie” WSMSGiP Gdynia 2010.

6. Grzelakowski A. S., Matczak M.; *Ekonomika i zarządzanie przedsiębiorstwem portowym*, Wyd. AM Gdynia 2006.
7. *Informator gospodarki morskiej*, Promare Sp z o.o. Gdynia 2009.
8. Neider J.; *Transport międzynarodowy*, PWE Warszawa 2008.
9. *Pocket Book Gdańsk – Gdynia 2008. Transport Shipping and Forwarding Guide*, Link I, Szczecin 2009.
10. *Pocket Book Szczecin – Świnoujście 2008. Transport Shipping and Forwarding Guide*, Link I, Szczecin 2009.
11. Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K.; *Transport. Aktualne problemy integracji z UE*, WN PWN Warszawa 2008.
12. *Transport – Wyniki działalności w 2008r. Informacje i opracowania statystyczne*, GUS Warszawa 2009.
13. www.maritime.com.pl
14. www.port.gdynia.pl
15. www.port.szczecin.pl
16. www.portalmorski.pl
17. www.portgdańsk.pl

TURNOVER RATE IN POLISH MARITIME PORTS IN 2007/2008

ABSTRACT

The study conducted a comparative statistical analysis of port and cargo turnover in Polish seaports in 2007/2008. In the introduction, are given basic information about the Polish maritime transport during the selected period of time. The following points were considered: the movement of ships in different ports, infrastructural facilities of the main Polish ports, development of the global turnover of reloading. Transshipments were analyzed in detail in 4 main Polish ports: Gdansk, Gdynia, Szczecin and Swinoujście. Consideration was also the turnover of transit cargo, containers and cargo, ro-ro, ie, cars, trailers and truck chassis. In conclusion, there is discussed international passenger traffic at Polish ports.

Keywords: *sea port, shipping industry, port infrastructure, speed, handling, cargo handling categories, transit cargo, container cargo, passenger traffic.*