

Zakres gospodarki morskiej

Scope of maritime economy

Gospodarka morską nie jest wyodrębniona zarówno w Europejskiej Klasyfikacji Działalności (EKD) jak i w Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD 2004).

Wprowadzenie w 2008 roku nowej Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD 2007) wynikające z potrzeby harmonizacji wymiany informacji na poziomie Świat - Europa - Polska doprowadziło do zbieżności klasyfikacji ONZ i UE.

Określone składniki - zaliczone umownie do **gospodarki morskiej** - są elementami regionów nadmorskich: województwa pomorskiego, zachodniopomorskiego oraz warmińsko-mazurskiego.

Uwzględniając specyficzne cechy charakteryzujące „gospodarkę morską” można je umownie traktować jako pewną całość – element organizmu gospodarczego państwa – bowiem dostęp Polski do morza stanowi szczególnie dobro narodowe i z tej przesłanki wynika potrzeba traktowania „gospodarki morskiej” jako przedmiotu polityki morskiej państwa.

W założeniach polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 wymienia się następujące kierunki priorytetowe:

- rozwój szkolnictwa, nauki i badań morskich,
- rozwój portów morskich i ich ochrony,
- ułatwienie dla transportu morskiego,
- poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju,
- zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego,
- zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych mórz i oceanów,
- poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego,
- poprawa bezpieczeństwa morskiego,
- usprawnienie zarządzania morskiego.

Tak rozważane zagadnienia dotyczące szeroko pojętej „gospodarki morskiej” są przykładem podejścia holistycznego do zagadnień dotyczących wykorzystania nadmorskiego położenia Polski.

Maritime economy falls outside the categorization as provided by the European Classification of Activity (EKD) or the Polish Classification of Activity (PKD 2004).

By introducing in 2008 the revised Polish Classification of Activity (PKD 2007) to harmonize the data exchange on the level of the world - Europe - Poland, the classifications used in the UN and the EU became cohesive with each other.

There are some elements - conventionally regarded as the common features of the **maritime economy** - of the following Polish seaside regions: the Pomorskie, the Zachodniopomorskie and the Warmia - Masuria voivodships.

Having regard to some specific features of the maritime economy, those may be treated as a whole – an integral part of the state economy system. For the reason that the seaside location constitutes part of Polish national heritage, the maritime economy should be considered one of objectives of the national maritime policy.

The maritime policy for the Republic of Poland until 2020 provides the following priorities:

- development of maritime education and R&D,
- development and protection of seaports,
- maritime transport facilities,
- improvement of energy state policy,
- marine fishery sustainable development,
- sustainable management of sea and ocean natural resources,
- improvement of marine environment and coast protection,
- improvement of maritime salvage and security,
- improvement of maritime management.

Those aspects of the broadly understood “maritime economy”, exemplify a holistic approach to opportunities and threats of the seaside location of Poland.

W dokumencie „Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020” stwierdzono, iż nadmorskie położenie Polski stanowi szczególne dobro narodowe o strategicznym znaczeniu dla rozwoju społeczno gospodarczego i bezpieczeństwa narodowego oraz pozycji kraju w regionie bałtyckim, Europie i na Świecie.

Dokument wymieniony stanowi podstawę do wypracowania – przez Rząd – Polityki morskiej RP, która będzie wyrazem realizacji „Zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej”.

„Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej” wydana - jako komunikat Komisji Wspólnot Europejskich - w Brukseli w listopadzie 2007 r. (po szerokiej konsultacji i analizie dotyczącej relacji Europy z morzem) opiera się na założeniu, że wszystkie zagadnienia związane z morzami i oceanami Europy są wzajemnie powiązane. Tak więc sektorowe prowadzenie działań i podejmowanie decyzji nie jest już wystarczające, należy prowadzić badania w zakresie wzajemnego oddziaływania różnych morskich polityk sektorowych oraz sposobów ich łączenia, tak aby mogły się wzajemnie uzupełniać i tworzyć synergę. Z powyższych założeń wynika, że należy stosować zasady holistycznego podejścia do gospodarki morskiej.

The document “Principles of maritime policy of the Republic of Poland until 2020” states that the seaside location of Poland constitutes a particular national treasure in terms of economic development, national sovereignty and holding the leading position in the BSR, Europe and the world.

The aforementioned document provides grounds for the maritime policy of the Republic of Poland to be elaborated by the government in order to exemplify the performance of the “EU Integrated Maritime Policy”.

According to the Communities’ communication “An Integrated Maritime Policy for the European Union”, issued (after consultation process on the EU maritime affairs) in November 2009 in Brussels, all aspects related to seas and oceans of Europe depend on each other. This inter-sectoral approach to actions and decision making process is no longer sufficient. Some additional research concerning the relationship between maritime sectoral policies and their consolidation is needed to enhance mutual complementation and synergy in that respect. With reference to the above, the holistic approach to the maritime economy shall prevail.

Polska gospodarka morska w 2009 roku

Polish maritime economy in 2009

Gospodarka morska w znaczeniu tradycyjnym obejmuje różnorodne dziedziny gospodarowania związane z morzem i wykorzystaniem jego zasobów dla celów gospodarczych i społecznych.

W „Strategii Rozwoju Gospodarki Morskiej do 2015” analizowano wiele segmentów polskiej gospodarki morskiej, z których do najważniejszych można zaliczyć: transport morski, porty morskie, przemysł stoczniowy i rybołówstwo morskie. (rys. 1).

Traditionally, the maritime economy covers various fields of economic activity related to the sea and the use of its resources for commercial and social purposes.

The “Strategy for Developing Maritime Sector in the Zachodniopomorskie Voivodship until 2015” stands for an analysis of various segments of Polish maritime economy, the most important of which are maritime transport, seaports, shipbuilding and marine fisheries (fig. 1).

Rysunek 1. Lokalizacja głównych podmiotów gospodarki morskiej

Figure 1. Location of major maritime economy entities



W niniejszym opracowaniu analizowano działalność eksploatacyjną podstawowych działów gospodarki morskiej, tj. transportu morskiego i portów morskich.

Transport morski ma zasadnicze znaczenie dla międzynarodowej wymiany handlowej: 90% towarów w handlu z portami spoza Unii jest transportowanych morzem, a w przypadku handlu wewnątrz Unii odsetek ten wynosi ponad 40%. Dominująca pozycja Europy w tej globalnej branży nie ulega żadnej wątpliwości, czego dowodem jest posiadanie przez nią 40% światowej floty. ¹

Zintegrowana polityka morska UE przewiduje szczególne znaczenie nadać zagadnieniu o nazwie – europejski transport morski bez barier. Powyższe zamierzenie przyczyni się do poprawy wydajności transportu morskiego w Europie i zapewnienia jego długofalowej konkurencyjności. ²

This publication provides analyses on economic activity of the basic sectors of maritime economy, i.e. maritime transport and seaports.

Maritime transport is essential for international trade and commerce. 90% of the EU’s external trade and over 40% of its internal trade is transported by sea. Europe’s leadership in this global industry is beyond any doubt with 40% of the world fleet. ¹

The general idea of an EU integrated maritime policy is to focus on the notion of a European transport space without barriers. This assumption shall improve the efficiency of maritime transport in Europe and ensure its long-term competitiveness. ²

1) Zielona Księga. W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz, Bruksela, dnia 7.6.2006 r., COM(2006) 275 wersja ostateczna, s. 8-10.

1) Green Paper. Towards a future Maritime Policy for the Union: A European Vision for the oceans and seas, COM (2006) 275 final, Brussels, June 7, 2006, pp. 8-10.

2) Niebieska Księga. Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej, Komisja Wspólnot Europejskich. Bruksela, dnia 10.10.2007 r., COM (2007) 575 wersja ostateczna, s.3,8.

2) Blue Paper. An Integrated Maritime Policy for the European Union, Commission of the European Communities, COM (2007) 575 final, Brussels, October 10, 2007, pp. 3, 8.

Wymienione postulaty w warunkach polskich są realizowane przez przedsiębiorstwa żeglugowe: Polska Żegluga Morska (PŻM), Polska Żegluga Bałtycka (PŻB), Euroafrica, Pol-Levant, Pol-Euro Linie Żeglugowe, Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe Chipolbrosk S.A., Baltic Container Lines (BCL) oraz powiązany własnością z PŻM – promowy armator Unity Line. W tej branży działa również wiele mniejszych firm żeglugowych zlokalizowanych nad polskim morzem, z których większość zaangażowana jest w transporcie przybrzeżnym.

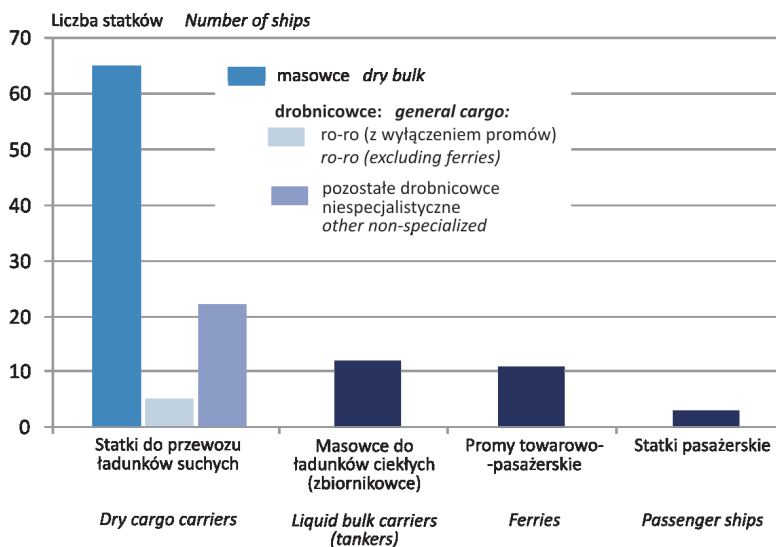
1. Transport morski i przybrzeżny

Według wstępnych danych morską flotą transportową Polski w 2009 roku liczyła 118 statków, o łącznej nośności 2 626,9 tys. ton oraz o pojemności brutto GT 1 928,9 tys.

Większość stanowiły statki do przewozu ładunków suchych, ich liczba w 2009 r. wyniosła 92. Strukturę morskiej floty transportowej przedstawia rys. 2.

Rysunek 2. Morska flota transportowa w 2009 r. (stan w dniu 31 XII)

Figure 2. Maritime transport fleet, in 2009 (As of 31 Dec.)



Na koniec 2009 r. pod polską banderą pływało 18 statków (15,3% ogólnej liczby jednostek morskiej floty transportowej) o łącznej nośności 37,4 tys. ton i pojemności brutto GT 49,7 tys.

Ponadto polscy armatorzy i operatorzy eksploatowali 1 statek morski dzierżawiony od armatora zagranicznego o nośności 9,6 tys. ton i o pojemności brutto GT 6,0 tys.

In Poland, the abovementioned proposals are implemented by shipping companies: PŻM (Polsteam), PŻB (Polish Baltic Shipping, POLFERRIES), Euroafrica SL, Pol-Levant, Pol-Euro, Chipolbrosk (Chinese-Polish Joint Stock Shipping Company), Baltic Container Lines, and Unity Line (a ferry operator associated with the PŻM). The industry is also represented by many small and medium shipping companies at the Polish seaside, majority of them operate as coastal shipping providers.

1. Maritime and coastal shipping

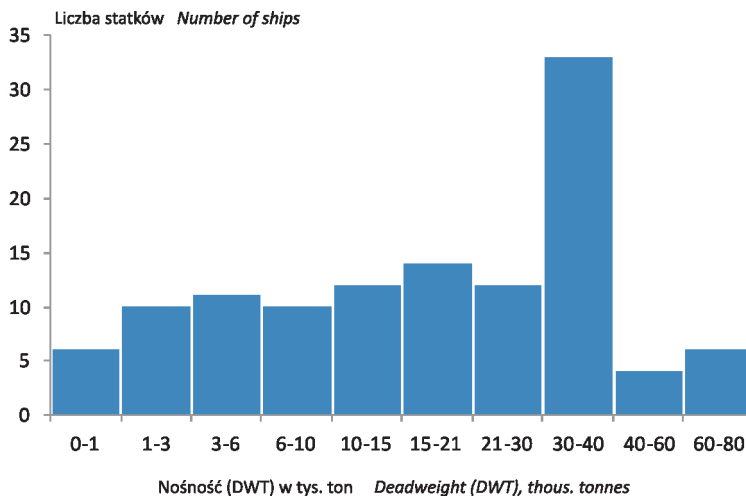
According to preliminary information, Polish maritime fleet consisted of 118 ships of total deadweight 2,626.9 thousand tonnes and gross tonnage GT 1,928.9 thousand.

In 2009, the majority of the fleet were dry cargo carriers with the number of 92 ships. For a distribution of maritime transport fleet see fig. 2.

At the end of 2009, 18 ships (contributing to 15.3% of the maritime transport fleet in terms of quantity) of deadweight 37.4 thousand tonnes and gross tonnage GT 49.7 thousand, served under the Polish flag.

Moreover, Polish shipowners operated 1 maritime ship leased from a foreign company of deadweight 9.6 thousand tonnes and gross tonnage GT 6.0 thousand.

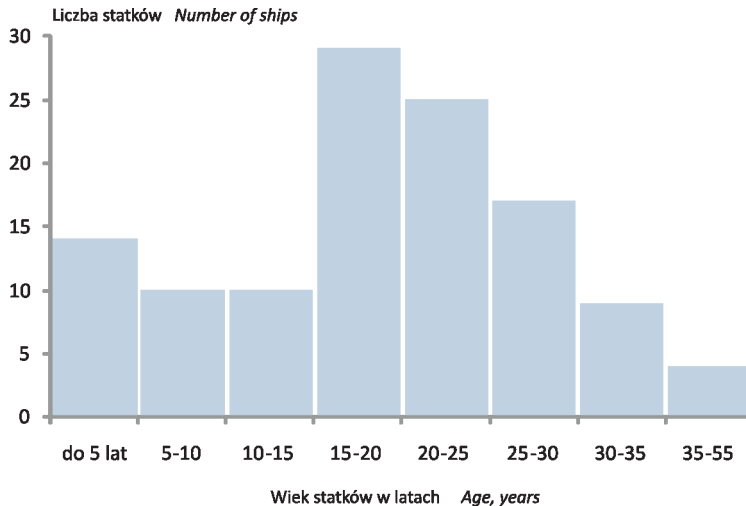
Rysunek 3. Rozkład nośności (DWT) statków morskiej floty transportowej w 2009 r. (stan w dniu 31 XII)
 Figure 3. Distribution of maritime transport fleet by deadweight (DWT) groups, in 2009 (as of 31 Dec.)



Według wstępnych szacunków w 2009 r. średni wiek statku wyniósł 19,6 lat (dla statków pływających pod polską banderą – 32,3 lat, natomiast dla statków pływających pod banderą obcą – 17,3 lat). Rozkład wieku statków przedstawiono na rys. 4.

According to the estimates for the year 2009, the average age of ship was 19.6 years (32.3 years – for ships under the Polish flag, 17.3 years – for those under foreign flags). For a distribution of maritime transport fleet by age see fig. 4.

Rysunek 4. Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej w 2009 r. (stan w dniu 31 XII)
 Figure 4. Distribution of maritime transport fleet by age, in 2009 (as of 31 Dec.)



2. Porty morskie

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

Na polskim wybrzeżu są aktualnie zlokalizowane cztery porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin oraz kilkanaście mniejszych portów uczestniczących w przeładunkach towarów i obsłudze pasażerów. W tej drugiej grupie należy wyróżnić morski port Police, którego obroty kształtują się na poziomie 2, 5 mln ton rocznie, co pozwala traktować ten port – zgodnie z definicją obowiązującą w UE – jako port główny.

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

2. Seaports

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

There are four ports of great economic significance at the Polish seaside: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście, Szczecin. There are also between ten and twenty smaller cargo and/or passenger ports. The latter category comprises the port of Police with throughput of 2.5 mln tonnes per year due to which it may be considered a major port under the EU definition.

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

Obroty ładunkowe w polskich portach morskich w 2009 r. wyniosły 45,1 mln ton, tj. o 7,7% mniej niż w poprzednim roku. Największy udział w obrotach ładunkowych miały 4 porty: Gdańsk (41,6%), Gdynia (25,2%), Szczecin (15,5%) oraz Świnoujście (18,6%). Udział pozostałych portów wyniósł 4,7%. Strukturę obrotów ładunkowych wg portów przedstawia rys. 5.

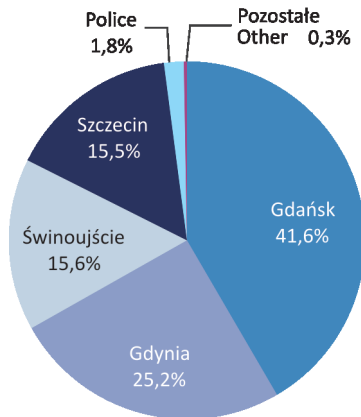
Największy udział w strukturze obrotów ładunkowych miały ładunki masowe suche – 42,6%, ładunki masowe ciekłe – 28,4% oraz kontenery – 11,3%.

In 2009, Polish seaports' cargo throughput was 45.1 mln tonnes, i.e. less by 7.7% than the previous year. Cargo traffic was concentrated in the four following ports: Gdańsk (41.6% of the total throughput), Gdynia (25.2%), Szczecin (15.5%), Świnoujście (18.6%). The remaining Polish seaports contributed to 4.7%. For distribution of cargo traffic by seaport see fig. 5.

In the percentage structure of cargo traffic prevailed dry bulk, reaching 42.6%, liquid bulk – 28.4% as well as containers – 11.3%.

Rysunek 5. Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich w 2009 r.

Figure 5. Distribution of cargo throughput, by seaports, in 2009



W 2009 r. odnotowano wzrost obrotów ładunkowych w Darłowie (ośmiokrotny) oraz o niemal 10% – w Gdańsku.

W międzynarodowym obrocie morskim przeładowano łącznie 44,2 mln ton ładunków, tj. o 7,4% mniej niż przed rokiem. W 2009 r. w ruchu międzynarodowym udział w łącznych obrotach ładunkowych polskich portów przedstawiał się następująco: z krajami Europy - 78,4% (w tym z krajami Unii Europejskiej – 67,0%), z Ameryką Północną i Południową – 10,4% (z Ameryką Północną – 5,0%), Azją – 5,6% i Afryką – 5,4%.

W 2009 r. do polskich portów przybyło w ruchu międzynarodowym 711,3 tys. pasażerów, tj. o 6,7% mniej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku; wybyło 722,9 tys. pasażerów tj. o 5,5% mniej niż przed rokiem. Najwięcej pasażerów przewieziono w relacji z portami szwedzkimi – 79,1%, niemieckimi – 10,8% i duńskimi – 9,0%.

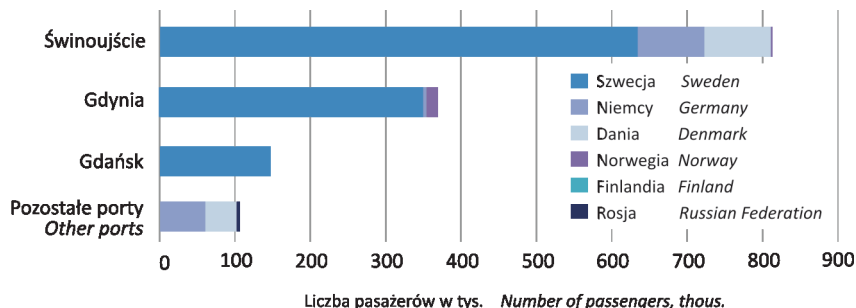
In 2009 the port of Darłowo reported growth of cargo throughput approximately of 8 times, and Gdansk increased its cargo throughput by 10%.

As far as the international maritime traffic is concerned, the total amount of cargo handled was 44.2 million tonnes, i.e. decreased by 7.4%, compared to year ago. Regarding the international traffic in 2009, the contribution of Polish seaports by partner ports was the following: Europe - 78.4% (incl. the EU – 67.0%), the Americas – 10.4% (incl. North America – 5.0%), Asia – 5.6%, Africa – 5.4%.

In 2009, international passenger arrivals at the Polish ports amounted to 711.3 thousand people, decreasing by 6.7%, compared to the previous year. The volume of departures was 722.9 thousand people, i.e. 5.5% less than the previous year. Considerable volumes of passenger movements were reported for the partner ports of: Sweden – 79.1%, Germany -10.8%, Denmark – 9.0%.

Rysunek 6. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich w 2009 r.

Figure 6. International passenger movements at seaports, in 2009



Wybrane zagadnienia działalności polskich portów morskich na tle Basenu Morza Bałtyckiego

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

Rejon Basenu Morza Bałtyckiego zajmuje istotne miejsce w polityce zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej. Nadbałtyckie porty to ogniwa łączące kraje, miasta i lokalne rynki. Rejsy pasażerskie oraz te, ukierunkowane na przewóz ładunków, jak przed wiekami, tworzą naturalne korytarze komunikacyjne, nie ograniczone topografią terenu. Jak szacują eksperci UE, gospodarki państw nadbałtyckich wykazują ponadprzeciętny na skalę kontynentu potencjał wzrostu. Sektor morski to siła napędowa rozwoju infrastruktury transportowej, przemysłu i turystyki krajów zlokalizowanych w BSR.

Budowa mostów przez Cieśninę Wielki Bełt w 1997 r. oraz przez Cieśninę Oresund w 1999r, jak również oferowana przez poszczególne porty głębokość toru wodnego spowodowały, że akwen Morza Bałtyckiego stał się dostępny jedynie dla statków średniej wielkości i mniejszych.

W 2008 r. w gospodarce morskiej Rejonu Basenu Morza Bałtyckiego obserwowano dwa podstawowe i przeciwstawne trendy. Początek tego roku zwiastował wzrost obrotów, natomiast zakończył się on kryzysem gospodarczym. W związku z tym szybki wzrost obrotów ładunkowych z 2007 r. ustąpił miejsca nieznacznej tendencjom spadkowym w 2008 r dla Basenu Morza Bałtyckiego jako całości.

Prezentowane dane pochodzą z bazy Eurostatu New Cronos, są zgodne z metodologią unijną oraz nie uwzględniają portów Rosji. Dane udostępnione przez te porty nie zawsze są spójne i nie zawsze odpowiadają przyjętej metodologii unijnej. Dlatego dane te (tylko St Petersburg) uwzględniono w części dotyczącej ruchu statków, a inne dostępne dane portowe sześciu portów bałtyckiej Rosji (Kaliningrad, Primorsk, Ust-Ługa, Wysock, Wyborg i St Petersburg) wykorzystano w części poświęconej obrotom ładunkowym.

Przedstawione w bieżącej i kolejnej części niniejszego opracowania dane dotyczą jedynie portów zaklasyfikowanych zgodnie z wymogami Unii Europejskiej jako porty główne, czyli takie, których roczne obroty ładunkowe wyniosły ponad 1 milion ton, a ruch pasażerski przekroczył 200 tys. osób.

W 2008 r. ruch statków pomiędzy głównymi bałtyckimi portami krajów UE wzrósł o 1,8% w porównaniu z poziomem z 2007 r. Wśród tych statków pod względem liczby zawinięć dominowały drobnicowce niespecjalistyczne (89% wejść do głównych portów) oraz statki pasażerskie nie będące liniowcami wycieczkowymi (4,8% liczby zawinięć). Najrzadziej do głównych portów morskich wchodziły statki rybackie oraz pchacze (poniżej 1% zawinięć). Analogiczna sytuacja utrzymuje się w I kwartale 2009 i dotyczy również głównych portów Polski.

The Baltic Sea Region is an essential element of the EU sustainable growth policy. The BSR ports are chain links connecting countries, cities and local markets with each other. Both passenger and freight voyages have been forming natural transportation corridors avoiding topographical limitations for ages. According to the UE experts, the BSR countries' economies have outstanding growth rate compared to the continent. It is the maritime sector that propels the development of transport infrastructure, industry and tourism of the BSR countries.

Constructions of the Great Belt Bridge (1997) and the Oresund Bridge (1999), as well as the waterway depth available in seaports have limited the Baltic Sea to medium and small-sized ships.

The throughput of maritime transport in the Baltic Sea Region witnessed two opposing, general trends during the year 2008. The year began with growth expectations, but ended in an economic recession. As a result, in the Baltic Sea Region as a whole, the rapid growth in cargo volumes of 2007 gave way to slightly negative volume development in 2008.

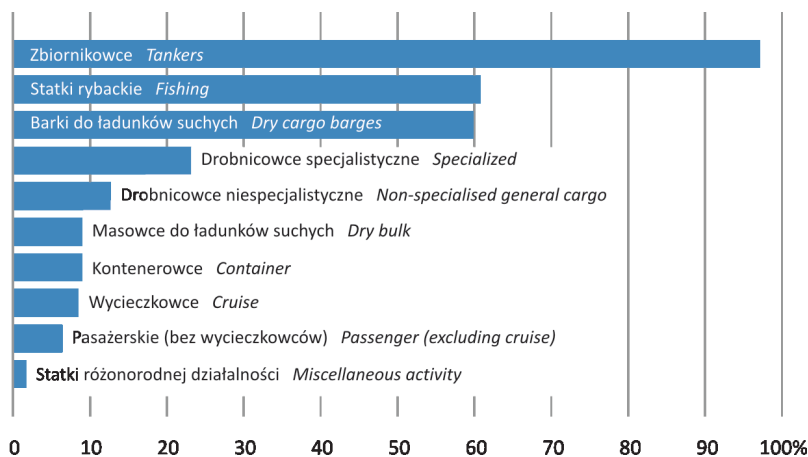
The data presented have been compiled out of the New Cronos Eurostat's Database, under the EU methodology. Russian ports are excluded. The information available on those ports are sometimes incompatible with those provided under the EU requirements. Therefore such data are mentioned in connection with ship traffic (St Petersburg only), and other available data for the Russian Baltic cargo handling activity (Kaliningrad, Primorsk, Ust-Luga, Vysotsk, Vyborg, St Petersburg) were used in the part on cargo handling activity.

The data used in this and the following parts hereof concern only ports classified as the major ports under the EU requirements. Thus the main ports are at least those handling more than 1 million tonnes of cargo or more than 200 thous. passengers annually.

In 2008 ship traffic between the major Baltic ports in the EU grew by 1.8% compared to the 2007 volume. The dominant ship type in terms of ship calls was non-specialized general cargo vessels (89.0% of calls at the major ports) and passenger ships excluding cruise (4.8% of calls). Fishing ships and tugs were the least frequently visiting the major ports (less than 1% of calls). A similar situation is still reported for the 1st quarter of 2009 applying the major Polish ports.

Rysunek 7. Statki zawijające do głównych portów w Polsce na tle portów Basenu Morza Bałtyckiego (Porty Morza Bałtyckiego = 100%)

Figure 7. Ships entering Polish main ports against the background of the BSR (BSR = 100%)

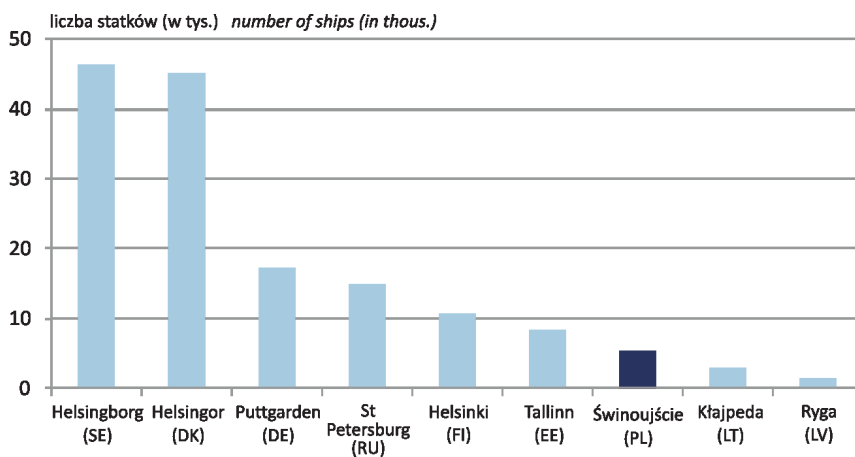


W 2008 r. polskie główne porty morskie obsłużyły 3,2% liczby statków, jakie zawinęły w tym czasie do portów Basenu Morza Bałtyckiego.

In 2008 the major Polish ports handled 2.8% of ships calling at the BSR seaports that time.

Rysunek 8. Wybrane porty o największej liczbie wejść statków w rejonie Basenu Morza Bałtyckiego w 2008 r.

Figure 8. Ship calls top selected seaports in the Baltic Sea Region in 2008



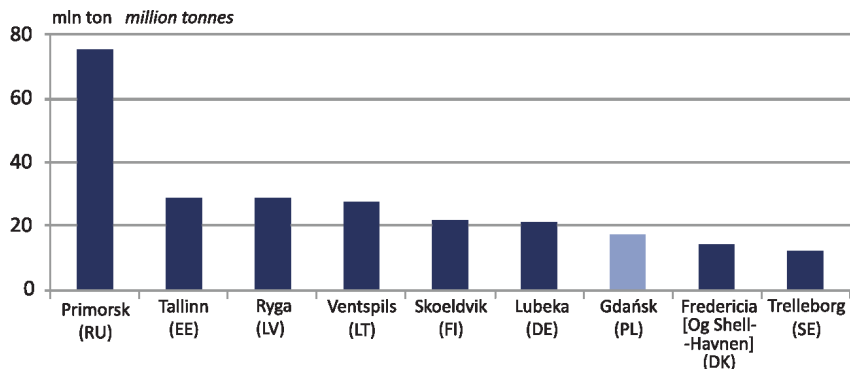
Największy udział w obrotach ładunkowych portów bałtyckich (UE i sześć portów rosyjskich) odnotowały w 2008 r. porty morskie Rosji (25,0% obrotów bałtyckich) i Finlandii (15,1%). Łączne obroty dla wszystkich portów polskich stanowiły 6,9% wyników dla portów Bałtyku.

The top Baltic seaports in terms of cargo throughput volume in 2008 were the ports of Russia (25.0% of the total BSR throughput) and Finland (15.1%). Polish ports contributed to 6.9% of the BSR results.

Wybrane porty bałtyckie o największych obrotach ładunkowych w 2008 r. przedstawia poniższy wykres:

For selected top cargo Baltic seaports in 2008, see the chart below.

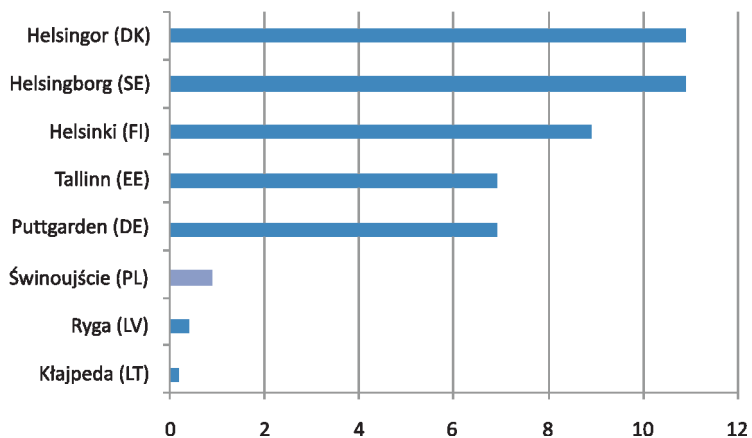
Rysunek 9. Obroty ładunkowe wybranych portów morskich rejonu Basenu Morza Bałtyckiego w 2008 r.
 Figure 9. Cargo throughput in selected ports of the Baltic Sea Region in 2008



W 2008 r. największy udział w ruchu pasażerskim w rejonie BSR miały bałtyckie główne porty Danii (34,9%) oraz Szwecji (27,1%). Udział polskich portów w transporcie pasażerów wynosił wówczas 1,6% bałtyckiego ruchu pasażerskiego. Wybrane porty bałtyckie o największym ruchu pasażerów w 2008 r. przedstawia poniższy wykres:

In 2008, the leading BSR ports in terms of passenger movements were those of Denmark (34.9% of total number of passengers arriving/leaving the BSR ports) and Sweden (27.1%). At the same time Polish seaports' contribution to the passenger movements over the Baltic was 1.6%. For selected top passenger Baltic seaports in 2008, see the figure below.

Rysunek 10. Ruch pasażerów w wybranych portach morskich krajów Basenu Morza Bałtyckiego w 2008 r.
 Figure 10. Passenger movements at selected ports of the Baltic Sea Region in 2008



SELECTED ASPECTS OF
 POLISH SEAPORTS' ACTIVITY
 AGAINST THE BACKGROUND ...

Rysunek 11. Mapa Basenu Morza Bałtyckiego
Figure 11. Map of the Baltic Sea Region



WYBRANE ZAGADNIENIA
DZIAŁALNOŚCI POLSKICH
PORTÓW MORSKICH ...

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

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

Gospodarka morska ma dla krajów Unii Europejskiej szczególne znaczenie. Kontynent europejski okalają cztery morza (Śródziemne, Bałtyckie, Północne i Czarne) i dwa oceany (Atlantycki i Arktyczny), a długość linii brzegowej wynosi blisko 70 tys. km.

Porty odgrywają kluczową rolę dla europejskiej polityki spójności poprzez rozwój przewozów pasażersko – towarowych. Porty umożliwiają, zgodnie ze Strategią Lizbońską, dynamiczny rozwój wszystkich, nawet najbardziej odległych rejonów. Działania Komisji Europejskiej są ukierunkowane na zapewnienie zrównoważonego rozwoju dla wszystkich portów w Europie poprzez upowszechnienie technologii zwiększających produktywność, minimalizowanie negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne oraz tworzenie warunków działania i sprawnej integracji portów w łańcuchach transportowych. Prawo unijne zapewnia ramy działania pomagające wszystkim zainteresowanym skupić się na przygotowaniu portów europejskich do przyszłych wyzwań, przyciągać nowych inwestorów i aktywnie uczestniczyć w budowie sieci wielomodalnych.

W 2008 r. do głównych portów morskich UE, EEA i Chorwacji zawinęło 1 937,6 tys. jednostek o łącznej pojemności brutto GT 13 322,4 mln. W tym samym czasie polskie porty główne odwiedziło zaledwie 17,1 tys. statków (0,9% liczby statków w głównych portach Europy) o łącznej pojemności brutto GT 153,0 mln (1,1% łącznej pojemności brutto statków w głównych portach Europy). W porównaniu z rokiem poprzednim natężenie ruchu statków w głównych portach Europy spadło pod względem liczby zawinięć o 10,7%, a tonażu statków – o 7,8%. Odwrotne zjawisko – wzrost o 5,7% liczby zawinięć statków oraz wzrost o 12,5% tonażu statków – odnotowano w polskich portach.

Największy ruch statków w 2008 r. odnotowały porty Grecji (23,5% liczby statków w głównych portach Europy), Danii (19,7%) oraz Chorwacji (9,8%). Statki o największej pojemności brutto w 2008 r. zawijały do portów Wielkiej Brytanii (15,3% łącznej pojemności brutto statków w głównych portach Europy), Hiszpanii (12,3%) i Szwecji (9,2%).

Maritime economy is crucial for the European Union states. Europe is surrounded by four seas (the Mediterranean, the Baltic, the North Sea and the Black Sea) and two oceans (the Atlantic and the Arctic), with close to 70 thous. km of coastline.

Ports are a key to cohesion in Europe, through the development of passenger and cargo services. Ports ensure dynamism and development of whole regions including most peripheral ones, in line with the Lisbon strategy. The Commission's action looks after the sustainable development of all ports in Europe, promoting industrial efficiency, reducing environmental impact and looking after working conditions and smooth integration of ports in the overall transport chain. The EU rules provide a framework for action that helps all actors to concentrate the efforts so that Europe's ports can face the challenges of tomorrow, attract new investment and fully contribute to co-modal development.

In 2008 the major seaports of the EU, EEA and Croatia admitted 1937.6 thousand vessels, of the joint gross tonnage 13 322.4 million. Simultaneously, only 17.1 thousand ships entered Polish major ports (accounting for 0.9% of the total number of ships calling at the European major ports), of the joint gross tonnage 153.0 million (1.1% of the total gross tonnage of ships calling at the European major ports). As compared to the preceding year the volume of ship traffic in the major ports of Europe decreased both by 10.7% in terms of the number of calls and by 7.8% in terms of the gross tonnage. Polish major ports however witnessed the opposite phenomenon, i.e. the number of calls increased by 5.7% and the tonnage increased by 12.5%.

The top seaports in terms of ship calls number in 2008 were the ports of Greece (accounting for 23.5% of the total number of ships entering the European major ports), Denmark (19.7%) and Croatia (9.8%). The top gross tonnage ships were admitted in 2008 at the ports of the United Kingdom (15.3% of the total gross tonnage of ships calling at the European major ports), Spain (12.3%), and Sweden (9.2%).

Tablica 1. Statki wchodzące do głównych portów morskich Europy
Table 1. Ship calls at major seaports of Europe

KRAJ	COUNTRY	Liczba statków w tys. Number of ships, thousand		Pojemność brutto (GT) w mln Gross tonnage (GT), million	
		2008	I kwartał 2009/ I kwartał 2008 1st quarter 2009/ 1st quarter 2008	2008	I kwartał 2009/ I kwartał 2008 1st quarter 2009/ 1st quarter 2008
Belgia	Belgium	34,0	-18,2	557,2	-7,6
Bulgaria	Bulgaria	3,7	-16,3	27,3	-3,6
Chorwacja	Croatia	189,1	10,6	253,4	1,1
Cypr	Cyprus	5,0	1,4	49,9	-1,4
Dania	Denmark	382,2	-3,6	1121,3	-1,2
Estonia	Estonia	8,5	-4,1	173,7	20,6
Finlandia	Finland	39,7	-11,3	713,3	4,5
Francja	France	69,2	-4,6	1213,2	-12,6
Grecja	Greece	455,0	-	1067,5	-
Hiszpania	Spain	124,7	-11,4	1644,0	-1,0
Irlandia	Ireland	12,1	-14,1	176,3	-8,3
Litwa	Lithuania	2,9	-16,1	38,4	-6,5
Łotwa	Latvia	2,5	-4,9	27,8	9,1
Malta	Malta	23,2	1,1	186,3	9,6
Niderlandy	Netherlands	47,6	-	762,6	-
Niemcy	Germany	120,9	-8,5	1 136,6	-5,7
Norwegia	Norway	34,1	-9,7	230,2	-16,1
Polska	Poland	17,1	-6,2	153,0	2,2
Portugalia	Portugal	12,6	-20,4	150,7	-9,2
Rumunia	Romania	3,0	-34,2	45,2	-28,8
Słowenia	Slovenia	2,2	-	35,3	-
Szwecja	Sweden	99,9	-	1230,9	-
Wielka Brytania	United Kingdom	130,2	-17,0	2043,1	-7,4
Włochy	Italy	118,1	-	285,3	-

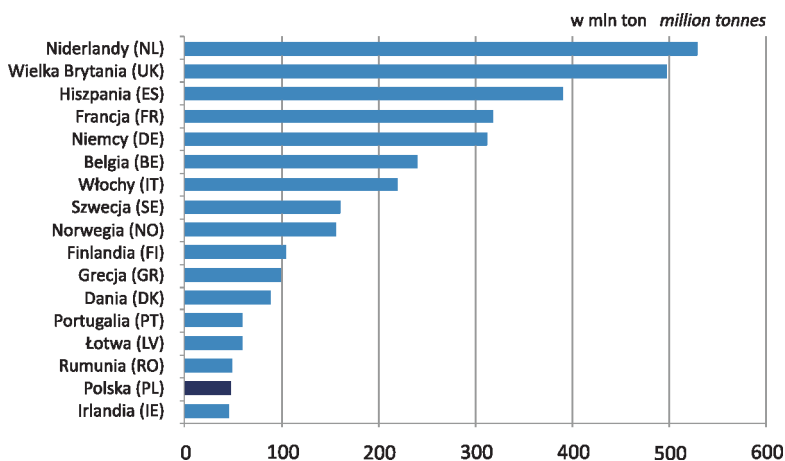
Łączne obroty ładunkowe w głównych portach Europy (EU, EEA i Chorwacja) w 2008 r. wynosiły 3 537,8 mln ton - czyli o 6,5% mniej niż w 2007 r. Obroty ładunkowe głównych portów Polski stanowiły 1,4% obrotów głównych portów europejskich. Poziom obrotów ładunkowych polskich portów głównych zmalał w 2008 r. o 7,0% w stosunku do roku 2007.

Obroty ładunkowe w głównych portach Europy w I kwartale 2009 r. spadły o 36,3% w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. Największy spadek odnotowano w portach Rumunii (o 25,3%), największy wzrost – w portach Grecji (o 8,1%). Porty polskie odnotowały spadek o 11,1%.

Total cargo throughput in the major European ports (the EU, EEA and Croatia) for 2008 amounted to 3,537.8 million tonnes, i.e. less by 6.5% than in 2007. The share of Polish major seaports decreased by 7.0% compared to the 2007 volume.

In the 1 quarter 2009, the total cargo throughput of European ports decreased by 36.3% compared to the respective period of the preceding year. The largest decrease was reported in the ports of Romania (by 25.3%), and the largest increase in the ports of Greece (by 8.1%). Poland witnessed a decline by 11.1%.

Rysunek 12. Obroty ładunkowe w głównych portach morskich Europy w 2008 r.
Figure 12. Cargo throughput in European seaports in 2008



Ruch pasażerów w głównych portach Europy (EU, EEA i Chorwacja) w 2008 r. uplasował się na poziomie 264,5 mln pasażerów, z czego udział polskich portów stanowił 0,6% tej wielkości.

Total passenger movements at the European major ports (the EU, EEA and Croatia) reached the volume of 264.5 million people in 2008, with the contribution of Poland amounting to 0.6%.

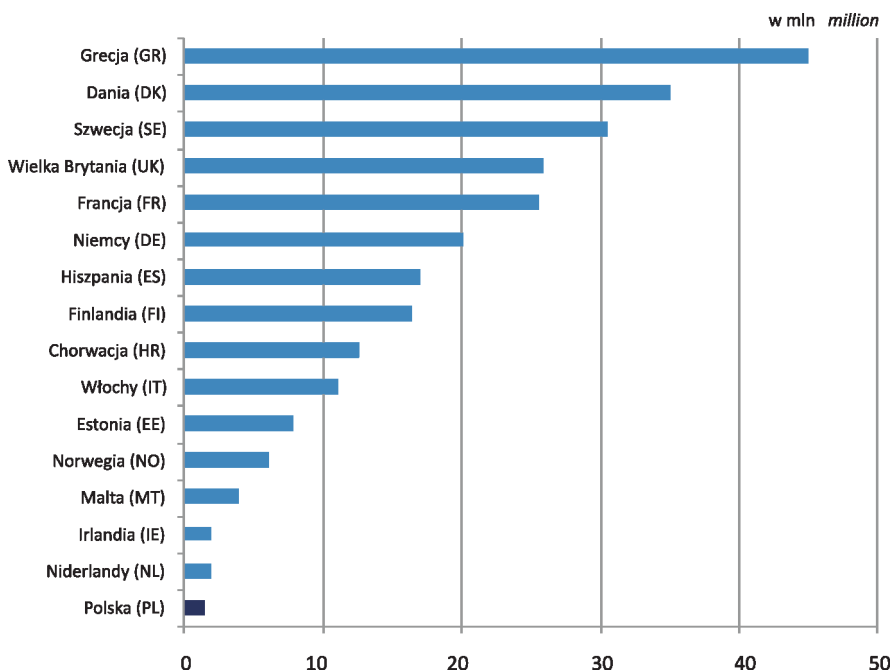
Natężenie ruchu pasażerskiego w portach Europy w I kwartale 2009 r. było średnio o 17,2% mniejsze niż w analogicznym okresie roku poprzedniego.

The volume of passenger movements at the European major seaports declined in the 1st quarter 2009 as compared to the respective period of the preceding year by 17.2% on the average.

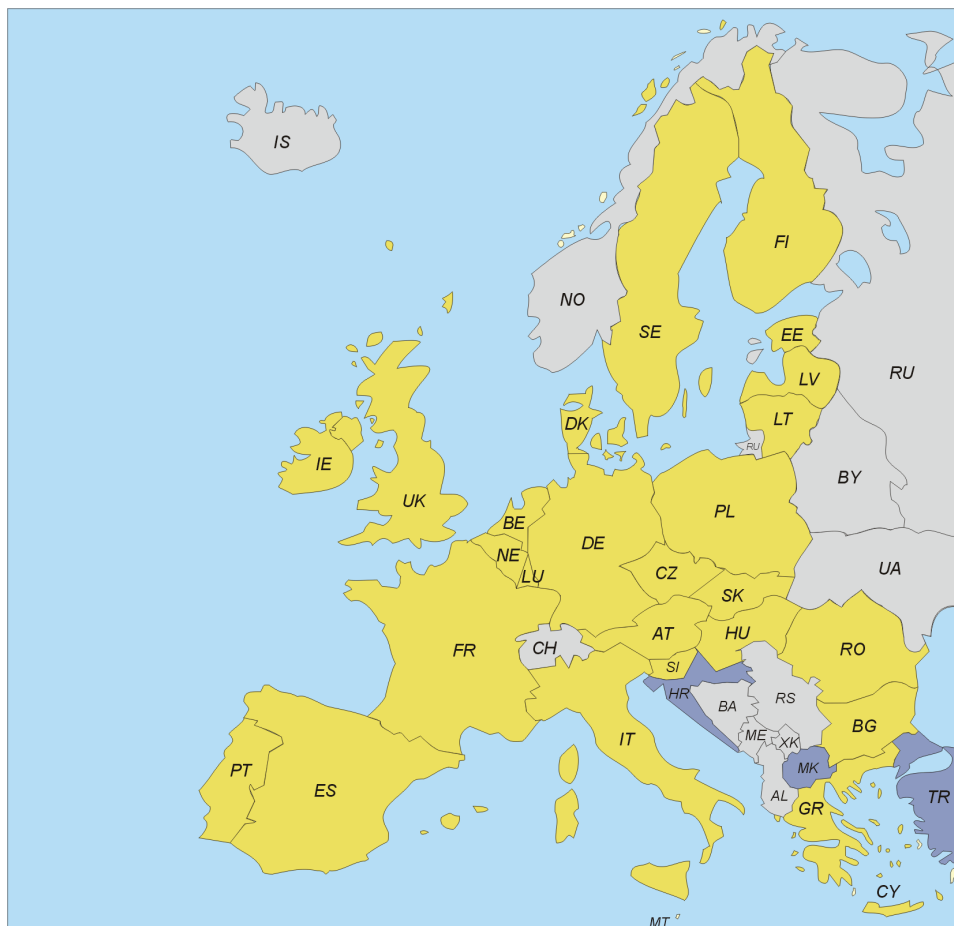
Największy wzrost ruchu pasażerskiego w I kwartale 2009 r. w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego odnotowały porty Grecji (o 29,2%), a największy spadek porty Portugalii (o 41,5%). Dla Polski spadek ten wyniósł 20,4%.

The most considerable growth of the passenger traffic volume was reported by the major ports of Greece (increase by 29.2%) in the 1st quarter 2009 compared to the 1st quarter of 2008 and the largest decline was seen by Portugal (down 41.5%). At the same time Polish ports witnessed a decline of 20.4%.

Rysunek 13. Ruch pasażerów w głównych portach morskich Europy w 2008 r.
Figure 13. Passenger movements at European seaports, in 2008



Rysunek 14. Mapa Unii Europejskiej
Figure 14. Map of the European Union



Źródło: <http://europa.eu>
Source: <http://europa.eu>

Tabl. 2. Morska flota transportowa ^{ab} w 2009 r. (stan w dniu 31 XII)
Table 2. Maritime transport fleet ^{ab} in 2009 (as of 31 Dec)

WYSZCZEGÓLNIENIE		Ogółem Total	Statki do przewozu ładunków suchych Dry cargo ships	Zbiornikowce Tankers	Promy Ferries	Statki pasażerskie Passenger ships	Średni wiek statku w latach Average age of ships, in years
a - liczba statków number of ships	b - nośność (DWT) w tys. ton deadweight (DWT), thousand tonnes						
OGÓŁEM TOTAL		a 118	92	12	11	3	19,6
		b 2626,9	2501,2	69,3	54,7	0,2	x
		c 1928,9	1658,5	51,1	218,6	0,6	x
w tym: of which:							
województwo pomorskie Pomorskie voivodship	a	15	15	-	-	-	19,5
	b	260,1	260,1	-	-	-	x
	c	238,3	238,3	-	-	-	x
województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie voivodship	a	98	77	7	11	3	19,0
	b	2361,2	2241,1	65,2	54,7	0,2	x
	c	1686,5	1420,2	47,1	218,6	0,6	x

a Dane obejmują statki o polskiej własności i współwłasności. b Dane wstępne.
a Data cover ships of Polish exclusive and shared ownership. b Preliminary data.

Tabl. 3. Obroty ładunkowe w portach morskich według grup ładunków i województw w 2009 r. ^a
Table 3. Cargo throughput at seaports, by cargo groups and voivodships, in 2009 ^a

PORT PORTS	Ogółem Total	Masowe ciekłe (niezjednostkowane) Liquid bulk (no cargo unit)	Masowe suche (niezjednostkowane) Dry bulk (no cargo unit)	Kontenery Containers	Tocznice samobieżne Ro-ro self-propelled	Tocznice niesamobieżne Ro-ro non-self-propelled	Pozostałe ładunki drobnicowe Other general cargo
OGÓŁEM TOTAL	45078,1	12797,1	19207,6	5092,8	3883,3	927,0	3170,3
woj. pomorskie Pomorskie voivodship	30121,7	11182,9	11248,1	4599,8	1187,8	496,5	1406,6
Gdańsk	18757,7	9992,7	5852,6	1873,1	322,7	13,2	703,4
Gdynia	11359,3	1186,6	5395,5	2726,7	865,1	483,2	702,2
Ustka	1,0	-	-	-	-	-	1,0
Władysławowo	3,6	3,6	-	-	-	-	-
woj. zachodniopomorskie Zachodniopomorskie voivodship	14954,3	1614,2	7959,5	493,0	2695,5	430,5	1761,6
Szczecin	6991,6	736,5	4488,9	492,0	1,3	0,5	1272,3
Świnoujście	7038,2	856,7	2633,2	1,0	2694,2	430,0	423,0
Police	802,0	17,0	768,5	-	-	-	16,5
Darłowo	25,7	-	22,9	-	-	-	2,8
Kołobrzeg	96,9	4,0	45,9	-	-	-	47,0
Stepnica	-	-	-	-	-	-	-
woj. warmińsko-mazurskie Warmia and Masuria voivodship	2,1	-	-	-	-	-	2,1
Elbląg	2,1	-	-	-	-	-	2,1

a Dane wstępne.
a Preliminary data.

Tabl. 4. Międzynarodowy ruch pasażerów w wybranych portach morskich według kraju rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2009 r. ^a

Table 4. International passenger movements at selected seaports by country of departure or destination, in 2009 ^a

KRAJ / PORT ROZPOCZĘCIA/ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY COUNTRY / PORT OF DEPARTURE/DESTINATION	Ogółem Total	Przyjazdy Arrivals	Wyjazdy Departures
POLSKA OGÓŁEM POLAND TOTAL	1434147	711285	722862
w tym: <i>of which:</i>			
Szwecja <i>Sweden</i>	1134838	554343	580495
Niemcy <i>Germany</i>	154203	82168	72035
Dania <i>Denmark</i>	129515	66497	63018
Finlandia <i>Finland</i>	15340	8195	7145
Norwegia <i>Norway</i>	106	-	106
Rosja <i>Russian Federation</i>	104	51	53
Estonia <i>Estonia</i>	21	21	-
Niderlandy <i>Netherlands</i>	7	6	1
Litwa <i>Lithuania</i>	5	-	5
woj. pomorskie razem <i>Pomorskie voivodship total</i>	522406	261256	261150
w tym: <i>of which:</i>			
Szwecja <i>Sweden</i>	499696	249292	250404
Niemcy <i>Germany</i>	4195	2193	2002
Dania <i>Denmark</i>	3125	1557	1568
Finlandia <i>Finland</i>	15340	8195	7145
Norwegia <i>Norway</i>	25	-	25
Estonia <i>Estonia</i>	18	18	-
Litwa <i>Lithuania</i>	4	-	4
woj. warmińsko-mazurskie razem <i>Warmia and Masuria voivodship total</i>	102	51	51
Rosja <i>Russian Federation</i>	102	51	51

^a Dane wstępne.
^a Preliminary data.

ciąg dalszy na str. 19
continue on page 19

Tabl. 4. Międzynarodowy ruch pasażerów w wybranych portach morskich według kraju rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2009 r. ^a (cd.)

Table 4. International passenger movements at selected seaports by country of departure or destination, in 2009 ^a (cont.)

KRAJ / PORT ROZPOCZĘCIA/ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY COUNTRY/PORT OF DEPARTURE/DESTINATION	Ogółem Total	Przyjazdy Arrivals	Wyjazdy Departures
woj. zachodniopomorskie razem <i>Zachodniopomorskie voivodship total</i>	911639	449978	461661
w tym: <i>of which:</i>			
Szwecja <i>Sweden</i>	635142	305051	330091
Niemcy <i>Germany</i>	150008	79975	70033
Dania <i>Denmark</i>	126390	64940	61450
Norwegia <i>Norway</i>	81	-	81
Estonia <i>Estonia</i>	3	3	-
Darłowo RAZEM TOTAL	6273	3111	3162
Dania <i>Denmark</i>	6273	3111	3162
Frombork RAZEM TOTAL	102	51	51
Rosja <i>Russian Federation</i>	102	51	51
Gdańsk RAZEM TOTAL	147888	73122	74766
w tym: <i>of which:</i>			
Szwecja <i>Sweden</i>	147877	73114	74763
Niemcy <i>Germany</i>	3	3	-
Dania <i>Denmark</i>	3	-	3
Finlandia <i>Finland</i>	4	4	-
Gdynia RAZEM	371406	186586	184820
w tym: <i>of which:</i>			
Szwecja <i>Sweden</i>	351819	176178	175641
Niemcy <i>Germany</i>	4192	2190	2002
Dania <i>Denmark</i>	10	9	1
Finlandia <i>Finland</i>	15336	8191	7145
Norwegia <i>Norway</i>	25	-	25
Estonia <i>Estonia</i>	18	18	-

^a Dane wstępne.
^a Preliminary data.

Tabl. 4. Międzynarodowy ruch pasażerów w wybranych portach morskich według kraju rozpoczęcia lub zakończenia podróży w 2009 r. ^a (dok.)

Table 4. International passenger movements at selected seaports by country of departure or destination, in 2009 ^a (cont.)

KRAJ / PORT ROZPOCZĘCIA/ZAKOŃCZENIA PODRÓŻY COUNTRY / PORT OF DEPARTURE/DESTINATION	Ogółem Total	Przyjazdy Arrivals	Wyjazdy Departures
Kołobrzeg RAZEM TOTAL	31526	15712	15814
w tym: of which:			
Dania Denmark	31518	15710	15808
Międzyzdroje RAZEM TOTAL	51703	26273	25430
Niemcy Germany	51703	26273	25430
Nowe Warpno RAZEM TOTAL	8493	4135	4358
Niemcy Germany	8493	4135	4358
Szczecin RAZEM TOTAL	1096	1084	12
w tym: of which:			
Niemcy Germany	1064	1057	7
Dania Denmark	16	16	-
Rosja Russian Federation	2	-	2
Estonia Estonia	3	3	-
Szwecja Sweden	1	-	1
Świnoujście RAZEM TOTAL	811343	399662	411681
w tym: of which:			
Szwecja Sweden	635133	305049	330084
Niemcy Germany	87544	48510	39034
Dania Denmark	88583	46103	42480
Trzebież RAZEM TOTAL	1204	-	1204
Niemcy Germany	1204	-	1204
Ustka RAZEM TOTAL	3112	1548	1564
Dania Denmark	3112	1548	1564

^a Dane wstępne.

^a Preliminary data.

Tabl. 5. Statki transportowe wchodzące do portów morskich w ruchu międzynarodowym w 2009 r. ^a
 Table 5. Ship calls at seaports in international traffic in 2009 ^a

KRAJ BANDERY FLAG		Ogółem Total	W tym porty Of which				
			Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście	Police
a - liczba statków number of ships							
	b - pojemność netto (NT) w tys. net tonnage (NT), thousand						
OGÓŁEM TOTAL	a	19956	3361	4045	2774	5018	173
	b	62375,4	14951,7	20932,1	4203,8	21373,8	330,8
POLSKA (PL)	a	5527	779	1014	590	899	16
	b	2329,8	170,8	439,8	128,5	1355,7	4,8
OBCE FOREIGN	a	14429	2582	3031	2184	4119	157
	b	60045,6	14780,9	20492,4	4075,3	20018,1	326,0
w tym: of which:							
Antigua i Barbuda (AG)	a	1395	447	409	463	41	23
	b	2949,8	1124,0	918,4	802,3	68,3	28,5
Bahamy (BS)	a	2784	379	416	102	1870	17
	b	24646,0	3963,7	5061,6	269,5	15321,9	29,3
Cypr (CY)	a	966	80	95	115	644	4
	b	4082,3	398,5	335,2	424,0	2905,0	17,0
Finlandia (FI)	a	394	147	195	38	9	2
	b	2743,5	845,1	1838,9	38,6	17,6	1,0
Malta (MT)	a	407	116	88	144	48	11
	b	1977,6	780,6	606,3	373,8	171,5	45,5
Niderlandy (NL)	a	717	208	230	235	32	6
	b	1695,5	558,9	719,4	359,4	45,8	8,9
Niemcy (DE)	a	3754	179	203	136	1141	1
	b	1867,5	588,3	645,0	200,7	148,7	0,6
Niger (NE)	a	2	-	2	-	-	-
	b	2,4	-	2,4	-	-	-
Norwegia (NO)	a	420	102	115	122	44	23
	b	1085,2	614,5	188,4	155,4	79,5	36,4
Norwegia (NIS) (NO)	a	144	7	37	68	2	20
	b	184,3	11,8	44,0	87,1	2,2	31,3
Norwegia (NO)	a	276	95	78	54	42	3
	b	900,9	602,7	144,4	68,3	77,3	5,1
Panama (PA)	a	239	64	79	56	15	8
	b	2386,2	702,3	1147,1	171,1	316,8	40,4
Rosja (RU)	a	265	58	97	73	10	23
	b	378,3	105,7	142,2	78,3	18,3	30,8
St. Vincent i Grenadyny (VC)	a	350	59	56	97	2	6
	b	351,0	110,5	88,8	114,5	17,5	4,4
Szwecja (SE)	a	606	33	504	57	6	-
	b	5001,4	140,8	4747,4	88,7	22,0	-
Wielka Brytania (GB)	a	298	175	85	27	11	-
	b	1406,9	901,3	373,9	102,9	28,8	-

^a Dane wstępne.
^a Preliminary data.

URZĄD STATYSTYCZNY W SZCZECINIE

Adres: ul. Matejki 22, 70-530 Szczecin
www.stat.gov.pl/szczec
e-mail: SekretariatUSzcz@stat.gov.pl

OŚRODEK STATYSTYKI MORSKIEJ

VIII piętro, pokój 717A, 717B
tel. (091) 459-75-(24), (25), (34)
e-mail: CentrumStatystykiMorskiejSZC@stat.gov.pl

Ośrodek Statystyki Morskiej, jako wyodrębniona komórka Urzędu Statystycznego w Szczecinie, jest jednym ze specjalistycznych ośrodków utworzonych w urzędach statystycznych przez Prezesa GUS, w celu zapewnienia oficjalnej informacji statystycznej z określonego tematu o zasięgu ogólnopolskim.

Zadaniem Ośrodka Statystyki Morskiej jest prowadzenie systemu statystyki morskiej, w tym organizowanie badań, prowadzenie prac metodologicznych, opracowywanie i publikowanie wyników badań i analiz statystycznych dotyczących gospodarki morskiej, współpraca z podmiotami krajowymi i zagranicznymi w zakresie zadań Ośrodka Statystyki Morskiej oraz promocja statystyki morskiej.

Do zadań Ośrodka należy między innymi:

- organizowanie badań statystycznych dotyczących gospodarki morskiej (w tym rybactwa morskiego),
- dokonywanie analiz i diagnoz zjawisk występujących w gospodarce morskiej oraz ich szacunków w skali makroekonomicznej,
- aktywna współpraca ze środowiskiem naukowym, mająca na celu postęp lub rozszerzanie badań statystycznych z zakresu gospodarki morskiej,
- współpraca z podmiotami gospodarki morskiej oraz zainteresowanymi podmiotami, zmierzająca do identyfikacji potrzeb informacyjnych, ich zaspokajania oraz postępu w zakresie badań statystyki morskiej,
- ciągła współpraca z urzędami statystycznymi innych krajów w zakresie statystyki morskiej, w tym współdziałanie w budowie systemu statystyki morskiej, zgodnego z wymogami statystyki Unii Europejskiej.

STATISTICAL OFFICE IN SZCZECIN

Address: ul. Matejki 22, 70-530 Szczecin
www.stat.gov.pl/szczec
e-mail: SekretariatUSzcz@stat.gov.pl

MARITIME STATISTICS CENTRE

7th floor, rooms 717A, 717B
tel.: (091) 459-75-(24), (25), (34)
e-mail: CentrumStatystykiMorskiejSZC@stat.gov.pl

The Maritime Statistics Centre, as a separate unit of the Central Statistical Office in Szczecin, is one of the specialized divisions of local statistical offices, brought into being by the President of the Central Statistical Office in order to provide nationwide official statistics.

The Maritime Statistics Centre is tasked with running the system of maritime statistics, including organizing surveys, running methodological work, compiling and disseminating the surveys' results as well statistical analyses on maritime economy, cooperating with national and foreign institutions according to the competences of the Maritime Statistics Centre and promoting maritime statistics.

The tasks of the Centre comprise, among other things:

- organizing statistical surveys on maritime economy (including marine fisheries),
- providing analyses and diagnoses on phenomena affecting maritime economy and their estimations at the macro level,
- active cooperation with academic environments, aiming at progress or enlargement of statistical surveys in the field of maritime economy,
- cooperation with maritime economy entities and the interested bodies, to identify and satisfy information needs and improve maritime statistics surveys
- continuous cooperation in the field of maritime statistics with statistical offices abroad, including collaboration in building a system of maritime statistics in line with the EU requirements.

