

Temat: Gospodarka morską.

DO DZIEDZIN GOSPODARKI MORSKIEJ ZALICZA SIĘ:

- działalność gospodarczą obejmującą żeglugę morską i śródlądową oraz związane z nią usługi, eksploatację portów, budownictwo okrętowe i remonty statków oraz jednostek pływających, rybołówstwo morskie, pozyskiwanie innych żywych zasobów morskich, górnictwo morskie, budownictwo morskie i podwodne,
- działalność naukowo-badawczą oraz szkolnictwo,
- działalność podmiotów na rzecz bezpieczeństwa żeglugi i statków, właściwego korzystania z dróg morskich, portów i przystani, ochrony środowiska, ratowania życia na morzu, specjalistycznego dozoru technicznego, ochrony brzegów morskich itp.

Rozwój transportu morskiego w Polsce przeobrażał się na przestrzeni lat, mając większe bądź mniejsze znaczenie dla polskiej gospodarki, w zależności od panującej koniunktury i zapotrzebowania na surowce przewożone taką drogą transportu. Początki transportu morskiego dla Polski wiążą się z budową portów morskich na wybrzeżu z całym zapleczem przeładunkowym, które umożliwiły wymianę handlową z innymi państwami.

1. Załadunek towarów na statki i ich rozładunek odbywa się w portach.
2. Najważniejsze polskie porty morskie znajdują się w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie oraz w Świnoujściu zaś te mniejsze porty morskie o niewielkim znaczeniu to Darłowo, Kołobrzeg, Ustka, Police, Władysławowo, Elbląg.



OBSŁUGA TRANSPORTU MORSKIEGO W POLSCE SKONCENTROWANA
JEST W 2 ZESPOŁACH PORTOWYCH:

- Gdańsk – Gdynia,
- Szczecin – Świnoujście.

W portach tych przeładowuje się 95% wszystkich ładunków morskich. Mają one dogodne połączenia z pozostałymi częściami kraju – zarówno kolejowe jak i drogowe, a także śródlądowe (leżą u ujść dwóch największych polskich rzek).

Najwięcej towarów przeładowywanych jest w Porcie Gdańskim. Główny udział ma tu ropa naftowa i produkty ropopochodne, co wiąże się z działalnością pobliskiej Rafinerii Gdańskiej. Z kolei w Szczecinie i Świnoujściu przeładowuje się m.in. węgiel kamienny i rudy, z uwagi na połączenie wodną drogą śródlądową z Górnym Śląskiem (Odrą i Kanałem Gliwickim).

Szczegółowe dane dotyczące przeładunku towarów w polskich portach znajdują się w tabeli.

3. Port morski - miejsce przystosowane do przeładunku towarów, zaopatrywania statków w słodką wodę, żywność i paliwo, dokonywania napraw statków i udzielania im schronienia.

PORT – zgodnie z definicją przyjętą przez Unię Europejską, a stosowaną również w naszej metodologii – oznacza miejsce wyposażone w infrastrukturę umożliwiającą statkom handlowym cumowanie, załadunek lub rozładunek, a pasażerom wejście lub zejście z pokładu statku.

4. W polskich portach przeładowuje się **towary masowe** (np. ropę naftową, skroplony gaz ziemny, węgiel i koks), i **drobnicowe** (np. sprzęt elektroniczny).

Przemysł stoczniowy w Polsce tworzą stocznie budujące statki, stocznie remontowe, centra naukowo badawcze, ośrodki projektowo konstrukcyjne i przedsiębiorstwa kooperacyjne specjalizujące się w dostawach wyposażenia okrętowego i usług stoczniowych oraz organizacje koordynujące działalność wymienionych wcześniej jednostek, których wspólnym celem gospodarczym jest produkcja morskich środków transportu

5. Największe państwowe stocznie w Polsce znajdują się w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie.

Gdańska Stocznia "Remontowa" jest największą polską stocznia remontową w Polsce, w Gdańsku, a konkretnie na wyspie Ostrów. Zajmuje się remontami, przebudowując i budując obiekty pływające.

Stocznia Gdynia (uprzednio Stocznia im. Komuny Paryskiej) jest najnowocześniejszym zakładem polskiego budownictwa okrętowego

STOCZNIA GDYNIA zajmuje się budową:

- a) kontenerowców,
- b) masowców,
- c) gazowców,
- d) produkt owiec – chemikaliowiec,
- e) samochodowców,
- f) promów,
- g) statków rybackich,

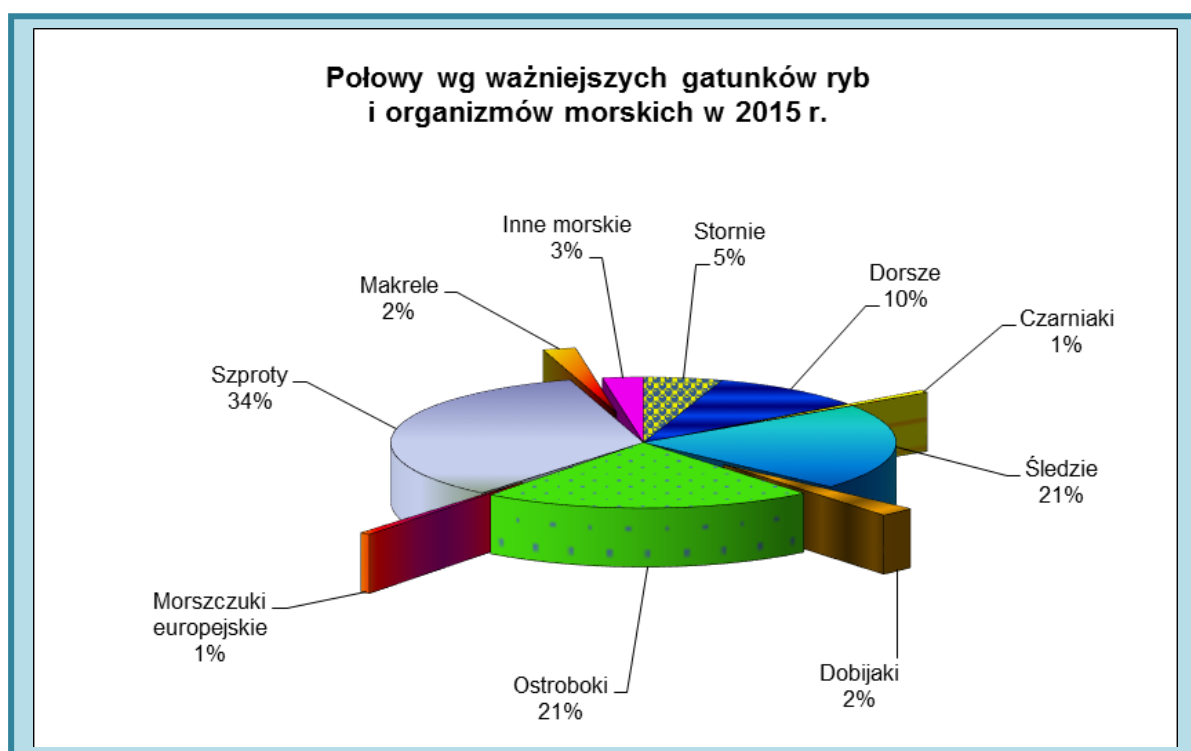
Stocznia Szczecińska Nowa rozpoczęła działalność jako stocznia w lipcu 2002 roku. Stocznia Szczecińska zajmuje się budową:

- a) kontenerowców
- b) chemikaliowców
- c) ropowców.

6. Do największych **portów rybackich** w Polsce zaliczają się: Świnoujście, Dziwnów, Mrzeżyno, Dźwirzyno, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Rowy, Łeba, Gdańsk, Gdynia, Hel, Władysławowo i Jastarnia.

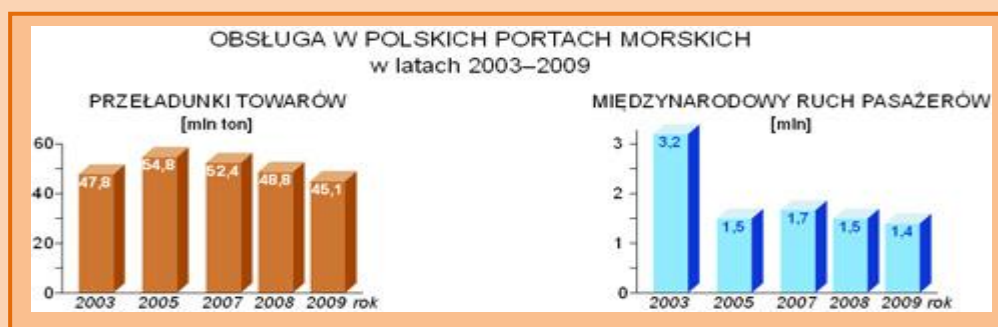
Polska bałtycka flota rybacka liczyła w 2011 roku ponad 140 kutrów i 640 łodzi rybackich. Pracowało na nich ok. 2,2 tys. rybaków. Rybaków śródlądowych było ok. 1,1 tys. Poza połowem prowadzą oni (oraz wędkarze) zarybianie rzek, jezior i stawów rybnych.

W 2015 roku polscy rybacy wyłowili 187 tys. t. ryb i innych organizmów morskich. Z łowisk Morza Bałtyckiego pochodziło 72% z nich, a pozostała część – z łowisk północnego Atlantyku. Największy udział w strukturze polskich połowów mają szproty, ostroboki, śledzie i dorsze.

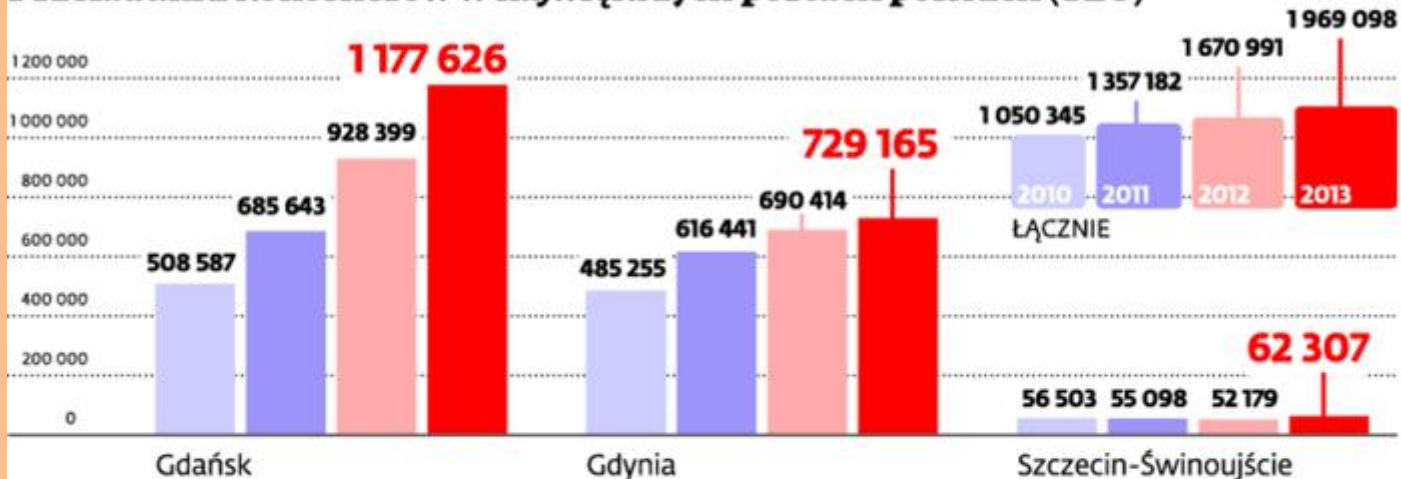


7. Oprócz przewozu ładunków na Morzu Bałtyckim funkcjonuje też żegluga pasażerska. Znaczącą rolę odgrywają tu promy pasażerskie, które łączą Świnoujście oraz Gdańsk i Gdynię z kilkoma miastami skandynawskimi.

Parę lat temu liczba osób podróżujących drogą morską gwałtownie spadła (patrz wykres poniżej). W dużym stopniu przyczynił się do tego rozwój tanich linii lotniczych – tą samą trasę można pokonać znacznie szybciej samolotem (przy porównywalnych cenach biletów). Natomiast dosyć dobrze radzi sobie żegluga typowo turystyczna. W sezonie letnim po przybrzeżnych wodach Bałtyku pływają liczne statki wycieczkowe, w tym także poza granice naszego kraju, np. z Kołobrzegu na Bornholm czy z Gdyni i Elbląga do Kaliningradu.



Przeładunki kontenerów w największych portach polskich (TEU)



DLA ZAINTERESOWANYCH

W **Gdańsku** znajduje się najstarszy port, zbudowany jeszcze przed wojną, tutaj następuje przeładunek m.in. siarki (transportowana z zagłębia tarnobrzeskiego z górnej Wisły) oraz fosforytów i zbóż; jego zaletą jest lokalizacja u ujścia Wisły co zapewnia brak zlodzenia przez cały rok.

Drugi port w **Gdańsku to tzw. Port Północny** — najmłodszy (wybudowany w roku 1974) i zarazem najnowocześniejszy morski port w Polsce. Specjalizuje się w dużych przeładunkach.

Nieopodal Gdańska wybudowano port morski w **Gdyni**, mniejszy i wyspecjalizowany w przeładunku drobnicy skontenerowanej (specjalistyczny terminal do przeładunku towarów) oraz zboża. Kolejny port morski znajduje się w Szczecinie, tutaj następuje przeładunek towarów masowych.

Szczególnym rodzajem portu morskiego jest **Świnoujście**, zwane „awanportem” (przedportem) Szczecina. Tutaj następuje przeładunek statków mających towary o dużej masie, które nie mogą zostać przetransportowane bezpośrednio do portu w Szczecinie. Świnoujście obsługuje przede wszystkim statki wiozące węgiel kamienny (eksport węgla z Zagłębia Górnosląskiego drogą morską) oraz rudy metali żelaznych i nieżelaznych, te z kolei importowane do Polski.

