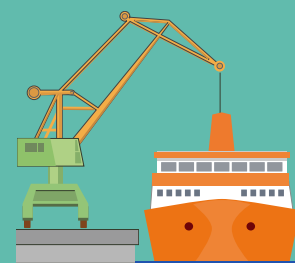
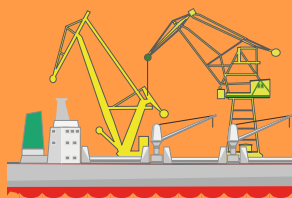
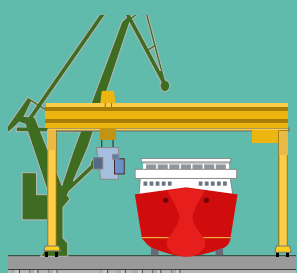
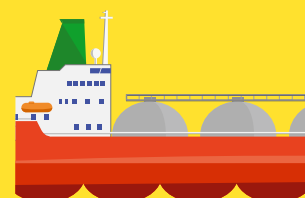


# O gospodarce morskiej

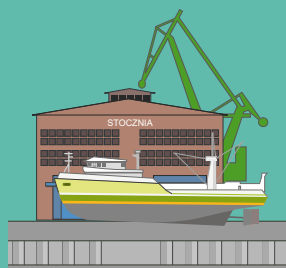
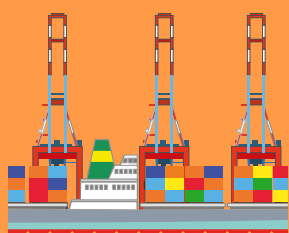
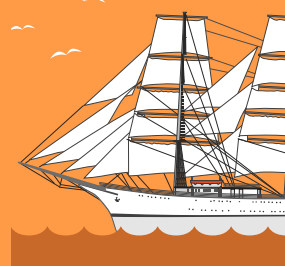


 Czy wiesz, że:

Ok. 70% powierzchni Ziemi  
pokrywają morza i oceany?



Ok. 80% towarów w  
światowym handlu  
przewożone jest  
drogą morską?



Krajowa Izba Gospodarki Morskiej  
Polish Chamber of Maritime Commerce

Wydanie 1.



# Gospodarka morską

## ★ Definicja:

Wydawałoby się, że gospodarkę morską łatwo zdefiniować. Jak się okazuje, termin ten nie jest jednoznaczny. W Polsce funkcjonuje przynajmniej kilka definicji, podobnie jest w pozostałych krajach UE a także na świecie.

Często definicja gospodarki morskiej nawiązuje wprost do przyjętej przez szkoły ekonomiczne, definicji gospodarki jako całości, czyli ogólnie rzecz ujmując jest to działalność polegająca na wytwarzaniu dóbr i świadczeniu usług zgodnie z potrzebami ludności, ze wskazaniem na zakres morskości tej działalności.

Zakresy mogą być różne, od ogólnych odwołujących się do akwenów morskich do wymienienia poszczególnych sektorów (w literaturze można spotkać ok. 100 sektorów gospodarki morskiej). Priorytety polityki gospodarczej, również wpływają na definicję gospodarki morskiej, jak np.: silny akcent zrównoważonego rozwoju w definicji UE.

Nawet nazwa definiowana może być różna, co zapewne wynika z niejednoznaczności definiowanego przedmiotu. Zamiast „gospodarki morskiej” można spotkać się z nazwą „gospodarka niebieska” (*Blue Economy* - nazwa funkcjonuje w Unii Europejskiej) czy „gospodarką oceaniczną” (*Ocean Economy* - przedstawianej przez OECD).

## 🚢 Definicja eksperta KIGM

W roku 2008 ekspert KIGM, twórca Klastra morza i zlewiska Wisły, dr Witold Waclawik-Narbutt wobec jaskrawych rozbieżności, co do definicji w Polsce, zaproponował rządowi RP następującą definicję gospodarki morskiej: „Gospodarka morską jest to system gospodarczej działalności i skutków, związany ze środowiskiem morza i jego zlewisk, polegający na produkcji i przetwórstwie, podziale oraz konsumpcji dóbr i usług”.

## ★ Miejmy na uwadze, że odpowiednia definicja jest bardzo ważna nie tylko ze względów poznawczych i komunikacyjnych. Definicja i jej zakres wpływa na badania statystyczne a ich rezultaty przekładają się na prowadzoną politykę państwa.

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

W Polskiej Kwalifikacji Działalności (PKD) można znaleźć w:

Sekcji A (Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo) - m.in. rybołówstwo w wodach morskich

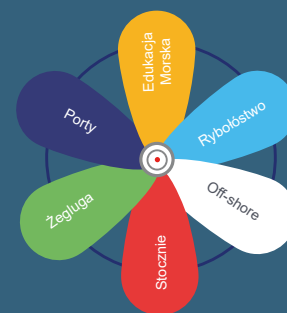
Sekcji C (Przetwórstwo przemysłowe) m.in. produkcja, naprawa i konserwacja statków

Sekcji H (Transport i gospodarka magazynowa) m.in. transport morską, przeładunek towarów w portach morskich

Sekcji P (Edukacja) np.: szkoły pilotażu, żeglarstwa, nawigacji morskiej inne niż wydające zawodowe certyfikaty i uprawnienia.

## 🚢 W naszej publikacji, przedstawimy wybrane informacje dotyczące podstawowych sektorów branży morskiej, tych które najbardziej, powszechnie kojarzą się z tą formą gospodarki, jak:

- przemysł okrętowy
- żegluga
- porty
- rybołówstwo
- edukacja morską
- przemysł „offshore”  
(czyli znajdujący się „poza brzegiem” - w bardzo uproszczonym tłumaczeniu.)





# Stocznia

★ Stocznia – to miejsce gdzie się buduje, remontuje, przebudowuje lub demontuje statki.

Stocznia budująca statki jest najczęściej montownią różnych, dostarczonych do stoczni elementów budowanego statku. Główne urządzenia statku; jego wyposażenie często przygotowywane jest poza terenem samej stoczni. W stoczni od podstaw, najczęściej, buduje się w całości sam kadłub statku.

★ W początkowej fazie statek budowany jest na lądzie. Prace wykonywane są na *pochylni* lub w *doku*.

Po dokonaniu wymaganych montowań, gdy kadłub jest już szczelny (lub jego sekcja) - można go zwodować. Po wodowaniu, prace są kontynuowane już na kadłubie. Kadłub przycumowany jest przy *nabrzeżu wyposażeniowym*.

★ Na terenie stoczni znajdują się:

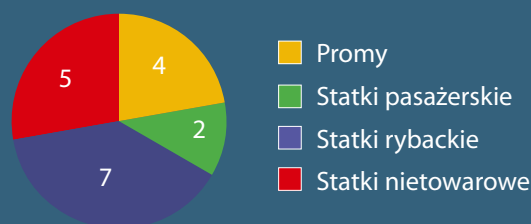
- *baseny stoczniowe*, podobnie jak baseny portowe to miejsca postoju statków, zwykle mają kształt wąskiego prostokąta, z betonowym nabrzeżem, przy którym przycumowane są jednostki.
- *nabrzeża* – inaczej keja, to wybetonowany brzeg lądu wraz z terenami przystosowanymi do postoju i obsługi statków.
- *doki* - to konstrukcje wykorzystywane do budowy, remontu czy przeglądu kadłuba statku. Doki mogą być suche i pływające, Te ostatnie służą do remontu i przeglądu jednostek.
- *kadłubownia* – to dział stoczni, duża hala, gdzie budowane są większe elementy kadłuba (nawet całe sekcje), które następnie składane są w kadłub na *pochylni* lub w *doku*.
- *warsztaty* – np. warsztat spawalniczy czy elektryczny.
- *trasernia* to miejsce, gdzie przenosi się linie z projektu na naturalnej wielkości blachy, z których następnie powstanie np. kadłub statku.

★ Czy wiesz, że:

W Polsce rozwija się morski przemysł stoczniowy. Najważniejsi przedstawiciele branży to Grupa „Remontowa”, Grupa Mars Shipyards & Offshore, w skład której wchodzi Morska Stocznia Remontowa Gryfia (Szczecin) i Stocznia Remontowa Nauta (Trójmiasto) oraz Energo-montaż-Północ Gdynia (EPG) i Energop (Sochaczew) oraz strategiczny partner Grupy Mars - Crist S.A.

Polskie stocznie wraz z kooperantami zatrudniają ok. 35 tys. osób. Remontują tradycyjne jednostki, ale też budują zaawansowany technologicznie sprzęt dla segmentu offshore jak np. morska energetyka wiatrowa, czy nowoczesne i ekologiczne statki.

★ W 2017 roku w polskich stoczniach zamówiono 18 statków, w tym:

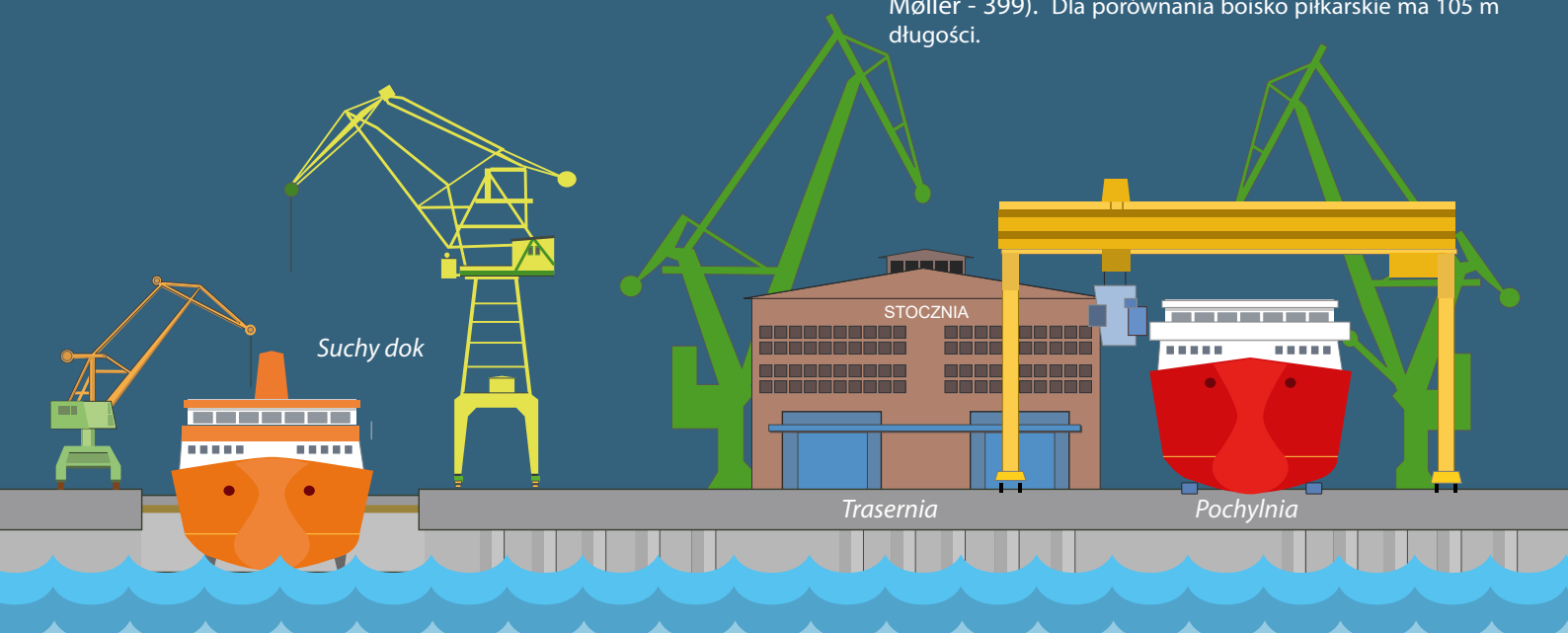


W tym samym roku w polskich stoczniach wyremontowano 540 jednostek. Wartość remontów wyniosła 311,8 mln Euro. (źródło Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2019, dalej GUS)

★ Czy wiesz, że:

Najdłuższym statkiem był wybudowany w Japoni supertankowiec *Seawise Giant*. Miał 458 metrów długości. i 564 763 DWT. Obecnie supertankowce są nadal najdłuższymi statkami w użyciu.

Zaraz za nimi, pod względem długości, są kontenerowce, które dochodzą do 400 metrów (Mærsk Mc-Kinney Møller - 399). Dla porównania boisko piłkarskie ma 105 m długości.



# Żegluga

Żegluga morska oznacza przewóz statkami pasażerów i ładunków, głównie w celach zarobkowych.

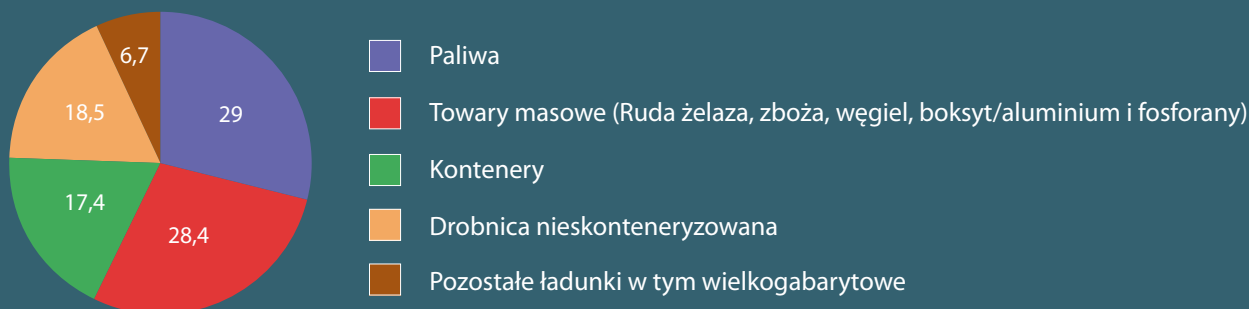
Transport morski jest filarem handlu międzynarodowego ok. 80 proc. towarów przewożonych jest na świecie drogą morską (źródło: UNCTAD in 2019).

Żegluga liniowa to regularny transport ładunku. Rejsy odbywają się na określonej trasie, zgodnie z podanym do wiadomości rozkładem i datami zawinięć do portów. Obecnie towary w żegludze liniowej przewożone są głównie w kontenerach. Ten rodzaj przewozu ładunków jest dostępny dla wszystkich, którzy chcą z niego skorzystać.

Żegluga trampowa to żegluga nieregularna, odbywa się bez ustalonego rozkładu zawinięć czy trasy. Ładunek jest przewożony na podstawie umowy (zwanej czarterem) pomiędzy portami. Najczęściej przewożone są ładunki masowe.

Kabotaż to żegluga pomiędzy portami tego samego państwa, zwana małym kabotażem (między portami jednego państwa na jednym morzu) lub kabotażem wielkim – jeśli obejmuje wiele mórz (np. w USA). Głównie jest to żegluga przybrzeżna a statki ją wykonujące nie mają dużego zanurzenia.

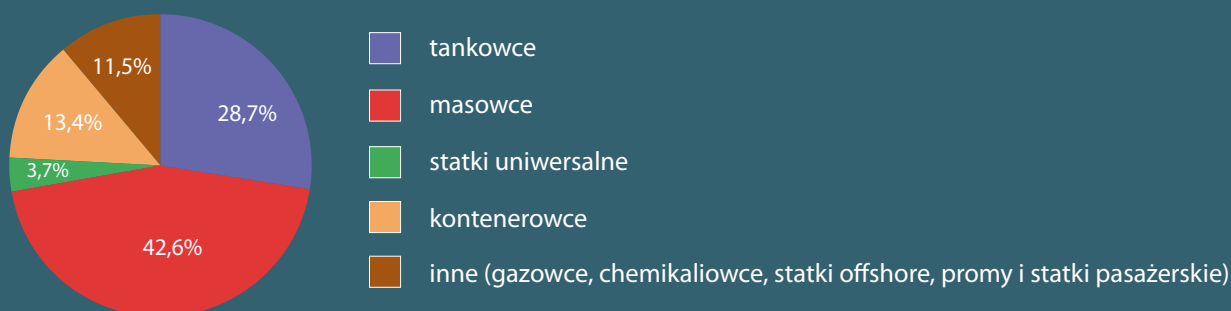
W 2018 roku światowa flota przewiozła 11 019 mln ton towarów, z czego:



źródło: Review of Maritime Transport 2019 - UNCTAD.

W światowej flocie w 2019 roku pływały 95 402 statki.

Na tę liczbę składały się poszczególne typy statków w następujących proporcjach:



źródło: Review of Maritime Transport 2019 - UNCTAD.

W 2018 roku średni wiek statków pływających w światowej flocie wynosił 20.48 lat, w tym dla:

- masowców - 9,07 lat
- kontenerowców - 11.89 lat
- statków uniwersalnych - 25.64 lat
- tankowców - 18.53 lat
- pozostałych - 22.39 lat

źródło: Review of Maritime Transport 2019 - UNCTAD.



# Żegluga

## ★ Czy wiesz, że:

Pod polską banderą pływają jedynie 21 jednostki floty handlowej. Nie oznacza to, że polscy armatorzy nie dysponują większą ilością statków. Sama Polska Żegluga Morska, największy polski armator, posiada 62 jednostki. Pływają one po całym świecie pod tzw. „tanią banderą” - *flag of convenience*. Kraje „taniej bandery” to np.: Panama, Liberia, Wyspy Marshalla, Bahamy, Bermudy, Cypr, Malta i wiele innych.

Inni polscy armatorzy to Polskie Linie Oceaniczne, Euroafryka, POL-Euro, Żegluga Gdańska, Polska Żegluga Bałtycka czy polsko-chiński Chipolbrok.

Szacuje się, że ok. 35 tys. polskich oficerów i marynarzy pracuje na statkach światowej floty.

## Tonaż (nośność statku)

określa łączną masę ładunku, załogi, zapasów paliwa, wody pitnej i technicznej, prowiantu, części zamiennych itp., jaką statek może przyjąć na pokład, nie przekraczając dopuszczalnego zanurzenia.

## ★ W roku 2019 największe floty posiadały takie państwa jak:

- |                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| 1. Grecja          | 9. Hong Kong, Chiny |
| 2. Japonia         | 10. Bermudy         |
| 3. USA             | 11. Korea Pd.       |
| 4. Chiny           | 12. Dania           |
| 5. Norwegia        | 13. Holandia        |
| 6. Singapur        | 14. Szwajcaria      |
| 7. Niemcy          | 15. Włochy          |
| 8. Wielka Brytania |                     |

źródło: Review of Maritime Transport 2019, UNCTAD

## ★ Czy wiesz, że tonaż floty narodowej ma znaczenie!

Jako państwo bandery o śladowej wielkości tonażu **Polska** realnie nie ma możliwości wpływania na kształtowanie porządku w międzynarodowym systemie prawnym żeglugi morskiej.

O sile głosu decyduje tonaż floty. Największym tonażem dysponują:

- |                     |   |
|---------------------|---|
| 1. Panama           | 9. Grecja                                   |
| 2. Wyspy Marszala   | 10. Japonia                                 |
| 3. Liberia          | 11. Cypr                                    |
| 4. Hong Kong, Chiny | 12. Wyspa Man                               |
| 5. Singapur         | 13. Indonezja                               |
| 6. Malta            | 14. Międzynarodowy Duński Rejestr Statków   |
| 7. Chiny            | 15. Międzynarodowy Norweski Rejestr Statków |
| 8. Bahamy           |   |

źródło: Review of Maritime Transport 2019, UNCTAD

## ★ Czy wiesz, że:

**Jedno euro** wypracowane przez unijną żeglugę morską przyczynia się do wypracowania blisko **trzech euro** w innych obszarach gospodarki unijnej.

**Jedno miejsce pracy** na morzu przyczynia się do powstania prawie **czterech miejsc pracy na lądzie**.  
(źródło: Oxford Economics).

## ★ Czy wiesz, że:

Wynagrodzenia marynarzy przekazywane do polskich banków generują obecnie roczne wpływy w wysokości ok. **2 mld zł**.

## ★ Agencja Drewry szacuje, że w światowej flocie morskiej pracuje ok. **40 tys. Polaków**.

## Najważniejsze typy statków:

- drobnicowiec



- kontenerowiec



- wycieczkowiec



- masowiec



- chłodniowiec



- tankowiec



Inne:

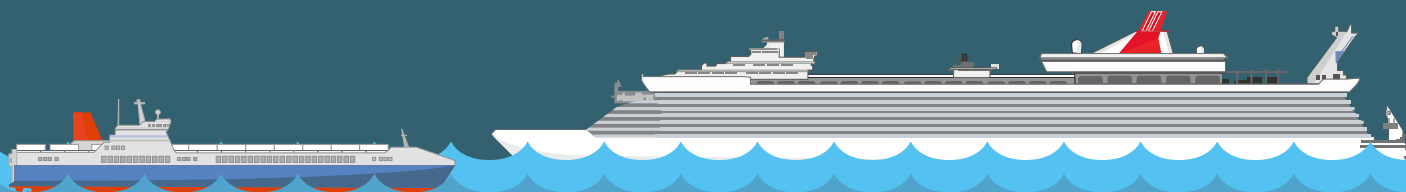
- gazowiec



- roro



- holownik



# Port

## Czy wiesz, że:

Na obszarze Wadi al-Jarf (Egipt, wybrzeże Morza Czerwonego, 119 km na południe od Suez, znaleziono ślady najstarszego, znanego portu na świecie. Powstał ok. 4500 lat temu. Najstarszym portem, który wciąż działa jest port w egipskiej Alexandrii (założony ok. 1900 p.n.e.)

Pierwszym portem polskim nad Bałtykiem był Wolin, (zdobyty przez Mieszka I w 967 r.). Pierwszy przekaz historyczny o porcie Gdańsk pojawił się w "Żywocie św. Wojciecha" w 999 roku.

## Czy wiesz, że:

Port dzieli się na część:

- wodną (akwatorium), która obejmuje podejścia, redy i baseny wewnętrzne;
- lądową, z urządzeniami do przeładunków, magazynami i składami, placami składowymi; z drogami dostępowymi i liniami kolejowymi.

Zgodnie z prawem morza akwatorium portu morskiego wchodzi w skład morskich wód wewnętrznych państwa.

Urządzenia przeładunkowe w porcie to głównie:

- dźwigi (portalowe, samojezdne i bramowe)
- taśmociągi
- rurociągi.

Znajdziecie tam też urządzenia służące do bunkrowania, dostarczające statkom paliwo i słodką wodę.

W porcie spotkacie również:


falochrony, pirsy, nabrzeża a także urządzenia używane do remontu jednostek pływających (pochylnie, doki).

## 40,6 mld zł z podatków !

W 2018 roku zarządy morskich portów w Polsce odprowadziły do budżetu państwa **40,6 mld zł** z tytułu należnych podatków: VAT, akcyzy oraz ceł – to praktycznie tyle ile trzeba na „Program 500+”!!!


## Czy wiesz, że:

W Polsce są cztery porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej - Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście oraz 33 o statucie portu morskiego. Jest też 17 przystani morskich oraz 10 marin morskich.

 Trzy polskie porty morskie nie są położone nad morzem, lecz na rzekach. To:

- port morski Elbląg na rzece Elbląg,
- port morski Police oraz
- port morski Szczecin na Odrze.

Rzeki te, od portów do ujścia w morze, stanowią morskie wody wewnętrzne Polski.

 Na nabrzeżach usytuowane są często terminale portowe. Terminal portowy to szczególny rodzaj terminalu przeładunkowego. Może mieć charakter uniwersalny lub specjalistyczny.

Do terminali uniwersalnych zaliczamy:

- drobnicowe (drobnica konwencjonalna i skonteneryzowana)
- masowe (do obsługi zróżnicowanych ładunków płynnych, suchych lub płynnych i suchych)
- mieszane (do ładunków zarówno drobnicowych, jak i masowych)

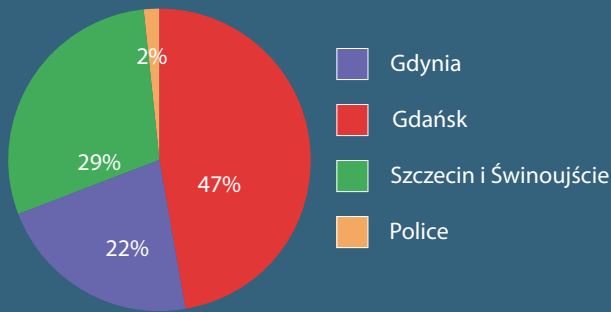
Do terminali specjalistycznych zaliczamy:

- terminale drobnicowe
- terminale masowe (do obsługi jednego rodzaju asortymentu, np. naftoporty lub gazoporty)
- terminale do obsługi ładunków zjednostkowanych (kontenerowe, ro-ro)
- terminale promowe.

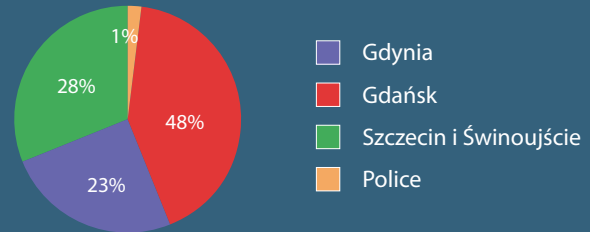


★ **Udział głównych portów morskich w przeładunkach w 2019 r.**

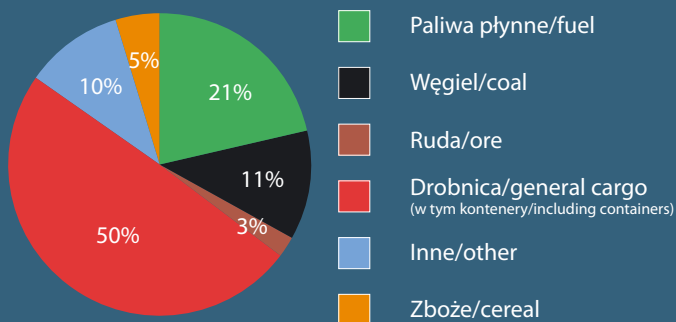
*Dane na wykresach: Namiary na Morze i Handel - Namiary Sp. z o.o.*



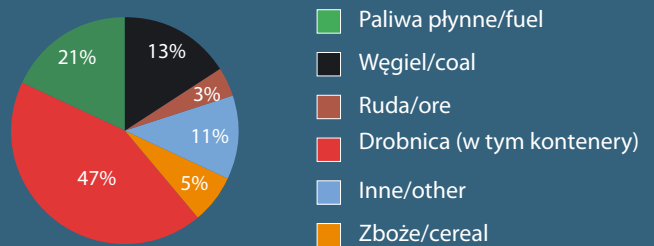
Udział głównych portów morskich w przeładunkach w 2018 r.



★ **Struktura obrotów portów wg grup towarowych w 2019 r.**



Struktura obrotów portów wg grup towarowych w 2018 r.



★ **Czy wiesz, że:**

W 2018 łączne przeładunki terminali kontenerowych wyniosły 2 818 481 TEU\*.

★ **Czy wiesz, że:**

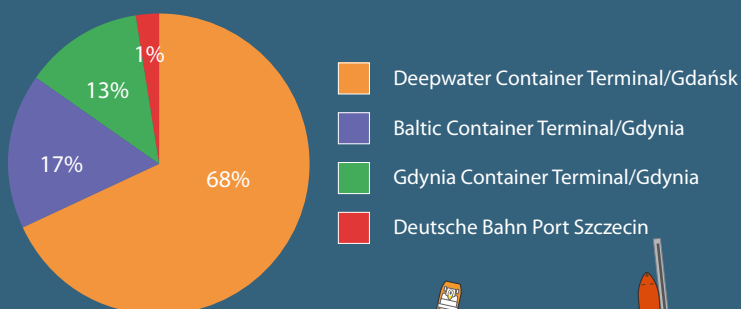
W 2019 łączne przeładunki terminali kontenerowych wyniosły 3044592 TEU\*.

\*TEU - twenty-feet equivalent unit, jednostka miary równoważna objętości kontenera o długości 20 stóp.

Udział terminali kontenerowych w przeładunkach w 2018 r.



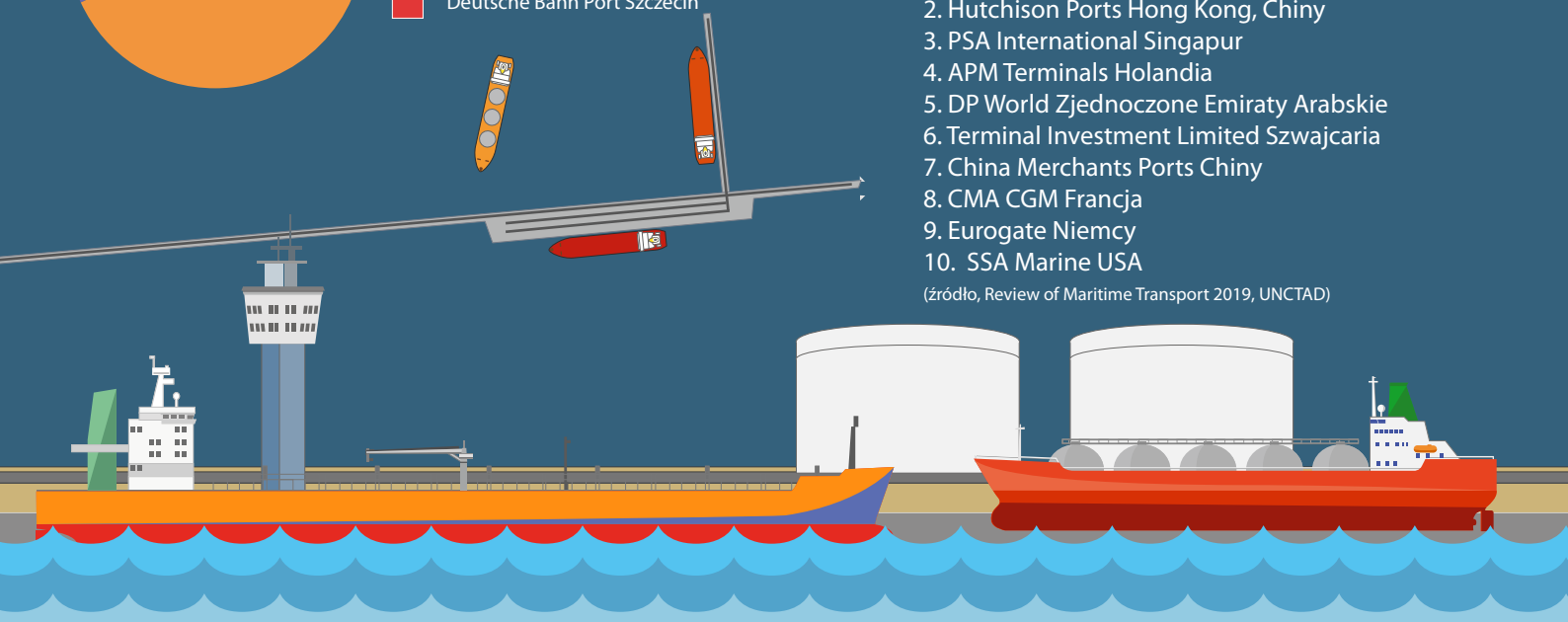
Udział terminali kontenerowych w przeładunkach w 2019 r.



🚢 **10 największych operatorów terminali portowych na świecie w 2018 r.**

1. COSCO Chiny
2. Hutchison Ports Hong Kong, Chiny
3. PSA International Singapur
4. APM Terminals Holandia
5. DP World Zjednoczone Emiraty Arabskie
6. Terminal Investment Limited Szwajcaria
7. China Merchants Ports Chiny
8. CMA CGM Francja
9. Eurogate Niemcy
10. SSA Marine USA

(źródło, Review of Maritime Transport 2019, UNCTAD)





# Edukacja morska

## ★ Czy wiesz, że:

Polskie szkolnictwo i kadry morskie cieszą się dużym uznaniem w kraju i za granicą.

W Polsce są dwie publiczne wyższe uczelnie morskie.

- Uniwersytet Morski w Gdyni - największa w Polsce uczelnia morska i jedna z największych w Europie. W 2020 r. uczelnia świętowała 100-lecie działalności.
- Akademia Morska w Szczecinie - jedna z najlepiej wyposażonych uczelni morskich na świecie.

Na uczelniach tych można zdobywać wiedzę m.in. na wydziałach: nawigacyjnym (nawigacja, transport, kartografia, geoinformatyka), elektrycznym (elektryka, telekomunikacja, elektronika, technologie kosmiczne i satelitarne), mechanicznym (mechanika i budowa maszyn, mechatronika), przedsiębiorczości i towaroznawstwa (zarządzanie, innowacyjna gospodarka), inżynierii i ekonomii transportu (logistyka, zarządzanie i inżynieria produkcji).

Na potrzeby branży morskiej kształci się w Polsce ok. 10 000 studentów. Oprócz wymienionych uczelni, wiedzę przydatną w gospodarce morskiej studenci zdobywają na Uniwersytecie Gdańskim, Politechnice Gdańskiej, Zachodniopomorskim Uniwersytecie Technologicznym w Szczecinie oraz na Uniwersytecie Szczecińskim.

## ★ Czy wiesz, że:

W branży morskiej kształci się coraz więcej kobiet. W latach 2016-2017 na 2101 absolwentów (pierwszy i drugi stopień) 957 to kobiety. Nawigację na 384 absolwentów, ukończyło 86 pań.

## ★ Do pracy w stoczni, na morzu i w porcie potrzebni są także pracownicy z wykształceniem zasadniczym i średnim technicznym. Obecnie zauważa się ogromne zapotrzebowanie na pracowników na tym poziomie wykształcenia, a prognozy wskazują, że jeszcze się ono zwiększy.

W szkołach zasadniczych i branżowych kształcą się głównie monterzy jednostek pływających i monterzy kadłubów okrętowych. W roku 2017 szkoły te ukończyły w ww. zawodach 176 osób.

W technikach młodzież kształci się w zawodach, takich jak: technik budowy jednostek pływających, technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy, technik eksploatacji portów i terminali.

Poza tym w branży morskiej niezbędni są: operatorzy maszyn, dźwigów, suwnic, podjazdów mechanicznych.

Potrzebni są także kierowcy, elektrycy i osoby posiadające kwalifikacje sztauera czy dokera, Zawody można zdobyć na specjalnych kursach organizowanych przez jednostki kształcenia ustawicznego lub podnieść kwalifikację np. na kursach organizowanych przez Krajową Izbę Gospodarki Morskiej.



## ★ Polskie uczelnie eksploatują statki w celach dydaktycznych i naukowych. Np. s/v „Dar Młodzieży”, m/s „Horyzont II”, m/s „Nawigator XXI” czy r/v „Oceanograf”.

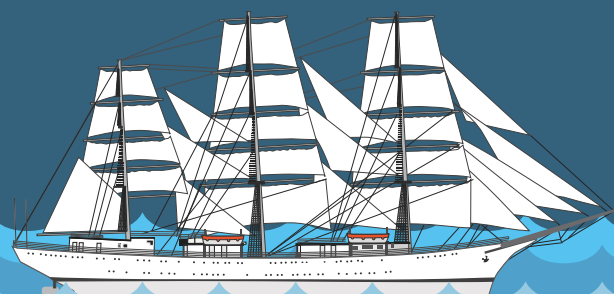
Skrótkowce przed imionami statków oznaczają:

m/s - motor ship - statek motorowy

s/v - sailing vessel - żaglowiec

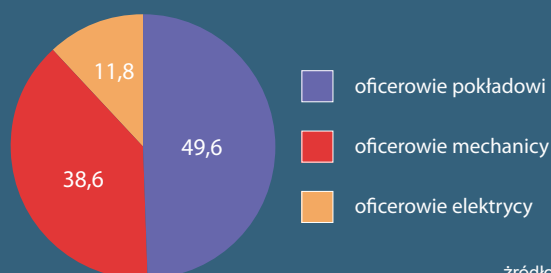
r/v - research vessel - statek badawczy

Takich skrótowców jest dużo więcej.



## ★ Dyplomy oficerskie statków morskich wydawane są w Polsce przez urzędy morskie. Obecnie są dwa urzędy: w Gdyni i Szczecinie.

W 2017 roku urzędy morskie wydały ogółem 2883 dyplomy oficerom specjalności pokładowej, mechanicznej i elektrycznej (dla żeglugi morskiej, przybrzeżnej i floty rybackiej).



źródło. GUS





## Rybołówstwo

- ★ Zgodnie z danymi Organizacji Narodów Zjednoczonych do spraw Wyżywienia i Rolnictwa (FAO) w roku 2018 złowiono na świecie 84,4 mln ton ryb morskich.

Natomiast zgodnie z OECD w 2018 roku największą flotą rybacką (włączając w to jednostki różnej wielkości) dysponowały: Indonezja - 719 769, Chiny - 682 416, Japonia - 230 504.

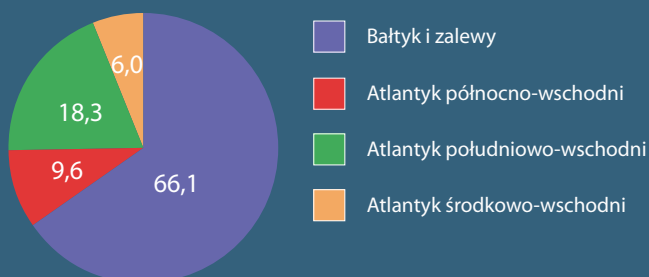
W Europie największą flotę rybacką mają Grecy - 14 934, Włosi - 12 059 i Hiszpanie - 8 976 jednostek.

- ★ Polska flota rybacka składa się z 834 jednostek. We flocie dalekomorskiej pływają trzy trawler. Pozostałe jednostki to w większości łodzie rybackie (motorowe i wiosłowe) oraz kutry.

Te ostatnie w 2017 roku złowiły w Bałtyku i zalewach 137 721 ton ryb. Najczęściej były to dorsze, śledzie, szproty, ryby płaskie i trocie.

Trawlerzy złowiły na Atlantyku 70 582 ton. W większości ostroboki i makrele.

- ★ Połowy ryb i innych organizmów morskich przez polską flotę rybacką według obszarów (2017 r. - razem 208 303 ton):

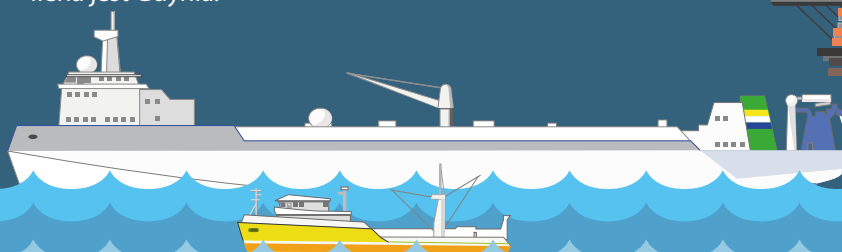


- ★ Trawler to statek rybacki przeznaczony do połowu ryb dennych i pływających w toni. Sieci głównie ciągnie się za statkiem (trał) lub statkami w zależności od metody połowu.

Największy trawler-przetwórnia to rosyjski Vladivostok 2000 - ma 228 m. Polski trawler-przetwórnia to Wiesbaden mierzy 91 m.

- ★ Za największy statek rybacki na świecie uważa się Annelies Ilena (ex. *Atlantic Dawn*). Mierzy on 145 m długości i może przewieźć do 7 tys. ton zamrożonych ryb. To wystarczająca ilość, by nakarmić 18 mln ludzi.

Co ciekawe, statek ten pływa pod polską banderą, choć właściciel jest z Holandii. Portem macierzystym Annelies Ilena jest Gdynia.



## Offshore

- Przemysł offshore początkowo składał się głównie z przemysłu związanego z wydobyciem ropy i gazu z dna morza. Obecnie do tego przemysłu dopisać można wytwarzanie energii z wiatru, na morskich farmach wiatrowych.

- ★ Wiatr nad morzem wieje silniej i stabilniej niż nad lądem. Nie ma też przeszkód jakie może spotkać na lądzie.

W Polsce trwają intensywne prace zmierzające do budowy morskich farm wiatrowych na Bałtyku. Dostarczą one nie tylko czystej ekologicznie energii, ale przyczynią się do rozwoju polskich firm i wzrostu zatrudnienia.

Szacuje się, że farmy wiatrowe zajmą na morzu obszary o łącznej powierzchni ok. 2,5 tys. km<sup>2</sup>. Mają wytwarzać ok. 1/3 zapotrzebowania Polski na energię.

- ★ Z dna morza wydobywa się ropę naftową i gaz ziemny. Platformy wiertnicze wykonane są ze stali lub żelbetonu. Główne ich typy możemy podzielić na:

- stałe (mają nogi osadzone na dnie)
- jack-up (samopodnośna)
- półzanurzalne (pływające)
- statki wiertnicze

Jack-up to najbardziej popularny rodzaj ruchomej platformy wiertniczej. Posiada ona możliwość samopodnoszenia. Nogi platformy osadzone są na dnie morza, podczas gdy sprzęt wiertniczy unosi ponad poziomem wody.

- ★ Polski Lotos Petrobaltic S.A. ma dwie takie platformy. Petro Giant oraz Lotos Petrobaltic. Obie platformy mogą pracować na akwenach głębokich do ok. 110 m. Pierwsza wierci do głębokości 7 620 m, druga do 9000 m. Wydobycie odbywa się w obszarze polskiej strefy ekonomicznej Bałtyku, na dwóch złożach.

Wg Polskiego Instytutu Geologicznego w 2019 r. wydobywalne zasoby złóż ropy polskiej strefy ekonomicznej Bałtyku wyniosły 27.7% zasobów krajowych.


W 2019 roku wydobycie węglowodorów przez LOTOS Petrobaltic S.A. utrzymywało się na poziomie 4 575 boe/d (baryłek ekwiwalentu - ropy naftowej na dzień).






**PORT  
ZEWNETRZNY  
GDYNIA**

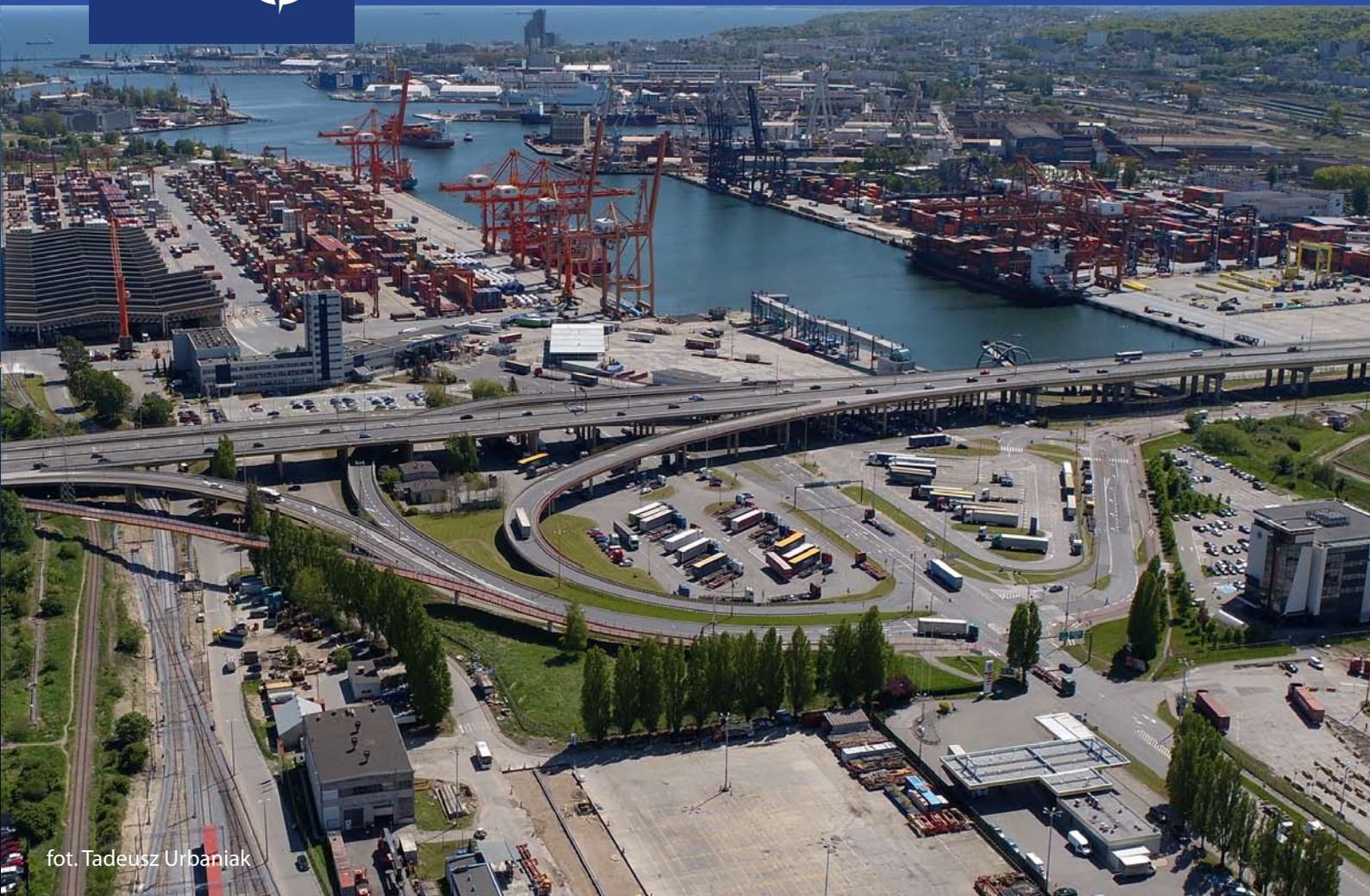
*Okno Na Świat*

 **Port Gdynia**, nowoczesny port morski na południowym Bałtyku, to węzeł europejskiej sieci bazowej TEN-T i punkt wejścia Korytarza Bałtyk – Adriatyk, którego przedłużeniem jest łącząca Gdynię ze Szwecją Autostrada Morska Gdynia – Karlskrona. Z nowoczesnej infrastruktury i terminali portu korzystają największy światowi operatorzy żegludowi, w tym m.in. MSC, Hapag-Lloyd, Unifeeder, Containerships, MacAndrews, Transfennica, Finnlines-Grimaldi, Stena Line.

Stały wzrost przeładunków i dobre prognozy na kolejne lata stanowią mocny argument za rozwijaniem portu gdyńskiego. W ciągu ostatnich 3 lat inwestycje zrealizowane lub rozpoczęte w Porcie Gdynia opiewają na kwotę ponad 1 mld zł.

Strategiczną inwestycją w fazie realizacji jest **Port Zewnętrzny**. Jako priorytetowe zadanie Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. uzyskał akceptację Rządu Rzeczypospolitej Polskiej i został umieszczony w rządowym projekcie Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).

 **Głębokowodny Port Zewnętrzny** powstanie w oparciu o istniejące Nabrzeże Śląskie - na sztucznym lądzie, wychodzącym poza obecny falochron ochronny. Jego budowa stała się koniecznością w obliczu rosnącej konkurencji rynkowej oraz prognoz w zakresie popytu na przeładunki kontenerowe w polskich portach tzn. wzrost przeładunków do poziomu około 9,5 mln TEU w 2050 roku. Port Zewnętrzny, jako pirs będący załadownym obszarem morskim, zwiększy powierzchnię portu o 151 ha oraz zdolności przeładunkowe o 2,5 mln TEU.



fot. Tadeusz Urbaniak



fot. Tadeusz Urbaniak

# HES Gdynia Bulk Terminal



HES Gdynia Bulk Terminal



## HES Gdynia Bulk Terminal, inwestycje w wydajność i ekologię.

HES Gdynia Bulk Terminal jest częścią grupy HES International, jednego z największych niezależnych operatorów terminali w Europie w zakresie suchych i płynnych produktów masowych. Terminale Grupy HES działają w najważniejszych europejskich portach w lokalizacjach łączących główne kierunki logistyczne Europy, jak również porty Europy z innymi ważnymi portami świata.

HES Gdynia Bulk Terminal jest jednym z największych terminali ładunków masowych w portach morskich w Polsce. Obsługuje ładunki zbożowe, paszowe, węgiel, koks, minerały, kruszywa, jak również rudę, biomasę i nawozy masowe, świadcząc usługę przeładunku i składowania w magazynach i na placach otwartych. Ponadto, terminal oferuje również możliwość obsługi płynnych ładunków masowych, m.in. chemikaliów klas 3, 6, 8 i 9 wg kodu IMDG oraz produktów petrochemicznych.

Głównymi atutami terminalu HES Gdynia jest jego lokalizacja blisko wejścia do portu w Gdyni, co ułatwia manewry statków panamax, dostępność jego usług 24 godziny na dobę i doskonałe połączenie z systemem komunikacji drogowej, jak i kolejowej.

## Przeładunki w 2019 roku.

W 2019 roku przeładowano w HES Gdynia nieco ponad 6,0 mln ton ładunków masowych, z czego 2,0 mln ton to ładunki masowe płynne, w tym 1,8 mln paliw i 0,2 mln ton produktów z ropy naftowej. W przypadku ładunków masowych suchych przeładowano łącznie około 4,0 mln ton towaru w tym: 2,4 mln ton węgla i koksu, 1,6 mln ton produktów rolniczych i 0,05 mln ton innych suchych ładunków masowych. W celu zrealizowania przeładunków terminal obsłużył 262 statki, w tym 216 jednostki w imporcie i 46 w eksporcie.



## Ciągły rozwój.

HES Gdynia zaliczany jest do grona najbardziej innowacyjnych i dynamicznie rozwijających się terminali przeładunkowych w Polsce. Od wielu lat realizuje inwestycje, które nie tylko zwiększyły przepustowość terminalu, ale jednocześnie zmniejszyły jego oddziaływanie na otoczenie i środowisko.

W listopadzie ubiegłego roku do terminala przybył zakupiony wielozadaniowy żuraw Gottwald, o max udźwigu 124 ton, a na Nabrzeżu Holenderskim zamontowany został nowo zakupiony dźwig bramowy (chwytakowo-hakowy) Ardelt Tukan o udźwigu 40 ton. Rozwiązania konstrukcyjne i operacyjne mają znaczący wpływ na ograniczenie niekontrolowanej emisji pyłów podczas prac przeładunkowych, a wysoki poziom automatyzacji oraz zainstalowane moduły zwrotu energii pozwalają znacząco zaoszczędzić zużywaną energię.

## Inwestycje z troską o środowisko.

HES Gdynia Bulk Terminal Sp. z o.o. prowadzi szeroko zakrojone działania, mające na celu maksymalne ograniczenie uciążliwości działania firmy na środowisko, poprzez inwestycje minimalizujące emisję pyłów z obsługiwanych suchych ładunków masowych zgodne z polityką właściciela Grupy HES International.

W 2018 roku spółka zakupiła dwa agregaty mgły do wytwarzania ściany przeciwpyłowej z beczkami kołowymi o pojemności 10.000 litrów każda oraz wymieniła chwytaki żurawi na większe w celu zmniejszenia liczby pojedynczych operacji przeładunkowych. Ponadto na terenie terminalu zamontowano testowe wskaźniki w celu monitorowania jakości powietrza pyłu zawieszonego PM2.5 i PM10 oraz uruchomiono myjnie podwozia pojazdów w celu eliminacji przenoszenia pyłu poza teren terminalu.



**HES** 25 YEARS  
International

**HES Gdynia Bulk Terminal**

handling of dry and liquid bulk cargo and storage services  
Gdynia, Poland, [www.hesinternational.eu](http://www.hesinternational.eu)



# Krajowa Izba Gospodarki Morskiej

## ★ Krajowa Izba Gospodarki Morskiej

Krajowa Izba Gospodarki Morskiej (KIGM) jest ogólnokrajową, dobrowolną, samorządową organizacją podmiotów gospodarczych prowadzącą działalność w ramach szeroko rozumianej gospodarki morskiej.

Krajowa Izba Gospodarki Morskiej jest członkiem Krajowej Izby Gospodarczej w Warszawie, posiada osobowość prawną. Działa na podstawie przepisów Ustawy o izbach gospodarczych z dnia 30 maja 1989 r. oraz Statutu Izby.

Do podstawowych zadań Izby należy:

- zapewnienie członkom Izby wszechstronnej pomocy w prowadzonej przez nich działalności gospodarczej zgodnie z ich potrzebami i interesami;
- tworzenie warunków rozwoju życia gospodarczego oraz wspieranie inicjatyw gospodarczych uwzględniających cechy charakterystyczne regionów nadmorskich;
- integracja środowiska przedsiębiorców działających w obszarach gospodarki związanej z morzem i zapewnienie reprezentacji tej grupy przedsiębiorstw wobec instytucji oraz administracji państwowej i samorządowej;
- przedstawianie uwag i wniosków dotyczących projektów międzynarodowych umów gospodarczych w zakresie gospodarki morskiej, zawieranych z innymi krajami i organizacjami gospodarczymi;
- prowadzenie działalności promocyjnej, w tym organizacja targów i wystaw oraz pomoc członkom Izby w nawiązywaniu kontaktów gospodarczych z partnerami krajowymi i zagranicznymi;
- popieranie działań na rzecz rozwoju turystyki i rekreacji morskiej jako ważnej dźwigni rozwoju gospodarczego;
- kształtowanie i upowszechnianie zasad etyki w działalności gospodarczej, w szczególności uczestnictwo w tworzeniu prawa o działalności gospodarczej,
- opracowanie i doskonalenie norm rzetelnego postępowania w obrocie gospodarczym,
- tworzenie doraźnych zespołów oraz komisji do monitorowania, opiniowania i wskazywania rozwiązań problemów polskiej przedsiębiorczości.

Organem prasowym KIGM jest dwutygodnik "Namiary na Morze i Handel".

★ Obok realizacji zadań statutowych KIGM prowadzi też działalność komercyjną, której celem jest wspieranie działalności gospodarczej Członków KIGM oraz innych podmiotów.

## ★ Legalizacja dokumentów handlowych

Działalność legalizacyjna dokonywana jest w imieniu Krajowej Izby Gospodarczej na podstawie ustawy o izbach gospodarczych, na rzecz podmiotów zarejestrowanych w Polsce.

Usługa legalizacyjna obejmuje różnego rodzaju dokumenty stosowane w handlu międzynarodowym, od dokumentów autorstwa wnioskodawcy, świadectw i zaświadczeń urzędów państwowych i samorządowych, do poświadczeń autentyczności kopii, kserokopii dokumentu na podstawie okazanego oryginału włącznie. Wystawiamy też uniwersalne **świadectwa pochodzenia** towarów.

## ★ Kursy i szkolenia

KIGM oferuje szereg kursów i szkoleń podnoszących kwalifikacje zawodowe. Tematyka kursów związana jest głównie z gospodarką morską i transportem. Kursy prowadzone są przez uznanych ekspertów i praktyków branży morskiej. Nabór na kursy ogłaszany jest na stronie [www.kigm.pl](http://www.kigm.pl).

## ★ Komisariat Awaryjny

Komisariat Awaryjny jest reprezentantem zagranicznych firm ubezpieczeniowych oraz zrzeczeń ubezpieczycieli jako „komisarz awaryjny” oraz „settling agent”. Działa na terenie całego kraju obsługując szkody powstające m.in. w transporcie morskim, drogowym, kolejowym i lotniczym.

W przypadku wystąpienia szkody ładunku (środka transportu) Komisariat Awaryjny podejmuje wszelkie niezbędne działania. Doświadczenie, wiedza, fachowość zdobyte w trakcie ponad 60 lat działalności pozwalają na kompletne i szybkie przeprowadzenie działań zmierzających do minimalizacji strat i likwidacji szkody.

## ★ Zespół Zaprzysiężonych Ekspertów KIGM

Zespół Ekspertów KIGM oferuje usługi niezależnych, wysoko wykwalifikowanych specjalistów posiadających ogromne doświadczenie w różnych dziedzinach szeroko rozumianej gospodarki morskiej.

Odwołując się do opinii niezależnych Ekspertów KIGM można uniknąć strat i osiągnąć wymierne korzyści ekonomiczne przy zawieraniu i realizacji kontraktów handlowych.



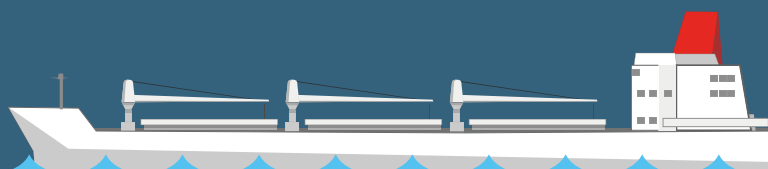


# Członkowie KIGM 2020

A-M-S Adam Miskiewicz  
Academy Maritime Services Ltd.  
Ahlmann – Zerssen  
Akademia Marynarki Wojennej  
Akademia Morska w Szczecinie  
ANDREAS  
Aramis Shipping Agency  
Baltic Stevedoring Company  
Baltimar  
Bałtycka Baza Masowa  
Bałtycki Terminal Kontenerowy  
Bulk Cargo-Port Szczecin  
Bureau Veritas Polska  
Centrum Nowych Kompetencji  
Centrum Techniki Okrętowej  
Cortez  
Cronimet Inowrocław  
CSL International Spedition  
Dalcontrol  
Dalmor  
Dariusz Biernacki Port Advice and Support  
Doker  
Enamor  
EPA Marine  
Euroafrica Services Limited  
Eurocargo Survey  
Fast Terminals  
Finnlines Polska  
Finomar  
Flying Dutchman Poland  
Fosfan  
Fundacja Bezpieczeństwa Żegluga i Ochrony Środowiska  
Gdynia Container Terminal - Hutchison Ports  
Green Management  
HES Gdynia Bulk Terminal  
Kancelaria Adwokacka Adwokata Piotra Barteckiego  
Kancelaria Prawnicza Zbigniew Jaś  
Kingsped  
Kołobrzaska Stocznia Remontowa „DOK”  
Lamal  
Libra, Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe  
Link  
Link Ludmiła Maria Zawołek  
Loadmaster & Baltic Kontor Services  
Magemar Polska  
Mapalu  
Marine Services Jan Płażuk  
Maritime Safety & Security  
Międzynarodowe Targi Gdańskie  
Morska Agencja Gdynia  
Morska Stocznia Remontowa „GRYFIA”  
Naftoport  
Namiary  
Nauta Hull

Neptun Ship Service Ltd.  
Ośrodek Badawczo - Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej  
Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej  
Centrum Szkolenia Nurków Zawodowych  
Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej  
OT Port Świnoujście Sp. z o.o.  
P.U.H. Cold Tech  
Pacific Trade and Service  
Partner  
PIHZ Certyfikacja  
PKP Cargo Connect BR Szczecin  
Polska Żegluga Bałtycka  
Polska Żegluga Morska  
Polski Rejestr Statków  
Polskie Linie Oceaniczne  
Polskie Terminale S.A.  
Polsteam Shipping Agency Sp. z o.o.  
Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna  
Polish Baltic Company  
Sea Light  
Shipcontrol  
Solidus  
Spedkon Plus  
Spółka Wodna „Międzyodrze”  
Stocznia Remontowa „NAUTA”  
Submarine Techniczne Zaopatrzenie Statków  
SVS-MARINUS  
Studium Doskonalenia Kadr UM w Gdyni  
Szkoła Morska w Gdyni  
Terminal Promowy Świnoujście  
TUiR Warta S.A. - Oddział Morski  
UMS Marbalco  
Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej  
Uniwersytet Morski w Gdyni  
Wilhelmsen Ship Service Polska  
Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście  
Zarząd Morskiego Portu Kołobrzeg  
Zarząd Morskiego Portu Elbląg  
Zarząd Morskiego Portu Gdańsk  
Zarząd Morskiego Portu Gdynia  
Zarząd Morskiego Portu Police  
Żegluga Polska  
Żegluga Szczecińska

Stowarzyszenie Ekspertów Morskich MEA  
Stowarzyszenie Importerów Ryb  
Stowarzyszenie Miłośników Suchacza i Okolicy  
Stowarzyszenie Rozwój i Praca Przyszłością Samorządu  
Stowarzyszenie Rybaków Zalewu Wiślanego  
Związek Armatorów Polskich





**Czy wiesz, że:**

kolorowe chorągiewki, które możemy zaobserwować na masztach statków to Międzynarodowy Kod Sygnałowy w skrócie MKS

MKS jest to zbiór podstawowych komunikatów kodowych, które stosuje się do sygnalizacji w żegludze.

W 1965 roku Międzynarodowa Organizacja Morska (International Maritime Organisation) zatwierdziła MKS, który cztery lata później wszedł w życie. Jednak porozumiewanie się pomiędzy statkami na morzu za pomocą flag sięga XVI w.

Do rozwoju kodu sygnałowego przyczynili się głównie Brytyjczycy a zbiór kodów jakie znamy dziś wykształcił się na przełomie XIX/XX w.

Sygnaly wysyłane za pomocą flag mogą być jednoliterowe, dwuliterowe (czasem uzupełnione cyfrą) lub trzyliterowe.

- Sygnaly jednoliterowe przekazują wiadomości pilne i ważne.
- Sygnaly dwuliterowe dotyczą bezpieczeństwa ludzi i statków.
- Sygnaly trzyliterowe zaczynające się od litery M odnoszą się do spraw medycznych i pomocy lekarskiej.

**Mike** - Zatrzymałem mój statek i nie posuwam się po wodzie



**Parę przykładów jednoliterowych sygnałów MKS:**



**Bravo** - Ładuję/wyladowuję/mam na statku ładunki niebezpieczne



**Delta** - Trzymajcie się z daleka ode mnie, manewruję z trudnością



**Golf** - Potrzebuję pilota



**Kilo** - Chcę nawiązać z wami łączność



**Papa** - W porcie: wszystkie osoby zameldować się natychmiast na statek ponieważ wychodzi w morze



**Yankee** - Wlokę kotwicę



**Zulu** - Potrzebuję holownika



Międzynarodowy Sąd Arbitrażowy  
International Court of Arbitration

Przy Krajowej Izbie Gospodarki Morskiej w Gdyni działa od prawie 70 lat Międzynarodowy Sąd Arbitrażowy. Jest to najstarszy w Polsce stały sąd arbitrażowy zajmujący się sprawami z zakresu handlu zagranicznego, szeroko pojętej gospodarki morskiej, międzynarodowego transportu i żeglugi.

### Latarnie morskie

Latarnia morska to znak nawigacyjny. Najczęściej jest to wysoka wieża umiejscowiona na brzegu morza lub na wodzie (także jeziora – choć nie w Polsce). Latarnia wysyła sygnały świetlne, charakterystyczne dla siebie. Niekiedy może wysyłać też sygnały radiowe lub dźwiękowe, jak podczas mgły.

Na polskim wybrzeżu mamy 15 latarni morskich. Polskie stacje polarne utrzymują na swym obszarze jeszcze dwie.

Nie wszystkie latarnie są latarniami w sensie nawigacyjnym, np. latarnia w Sopocie, we Władysławowie, Nowym Porcie czy Świnoujściu są tylko tak nazywane. Nie znajdziecie ich w spisie światel i publikacjach nautycznych.

Latarnie morskie były już znane w starożytności. Pierwsze opisy starożytnych latarni pochodzą z V w. p.n.e. Najbardziej znaną latarnią – uznaną za jeden z siedmiu cudów świata starożytnego była latarnia z wyspy Faros w pobliżu egipskiej Aleksandrii. Powstała w III w. p.n.e. a jej pomysłodawcą był podobno sam Aleksander Wielki.

Najwyższą działającą latarnią morską, tradycyjnie budowaną, jest kamienna latarnia w Ile Vieerge we Francji – ma 82,5 m wysokości.

Najwyższą polską latarnią morską jest zbudowana z cegły latarnia w Świnoujściu – mierzy 65 metrów. Daje jej to 16 miejsce na świecie co do wysokości.