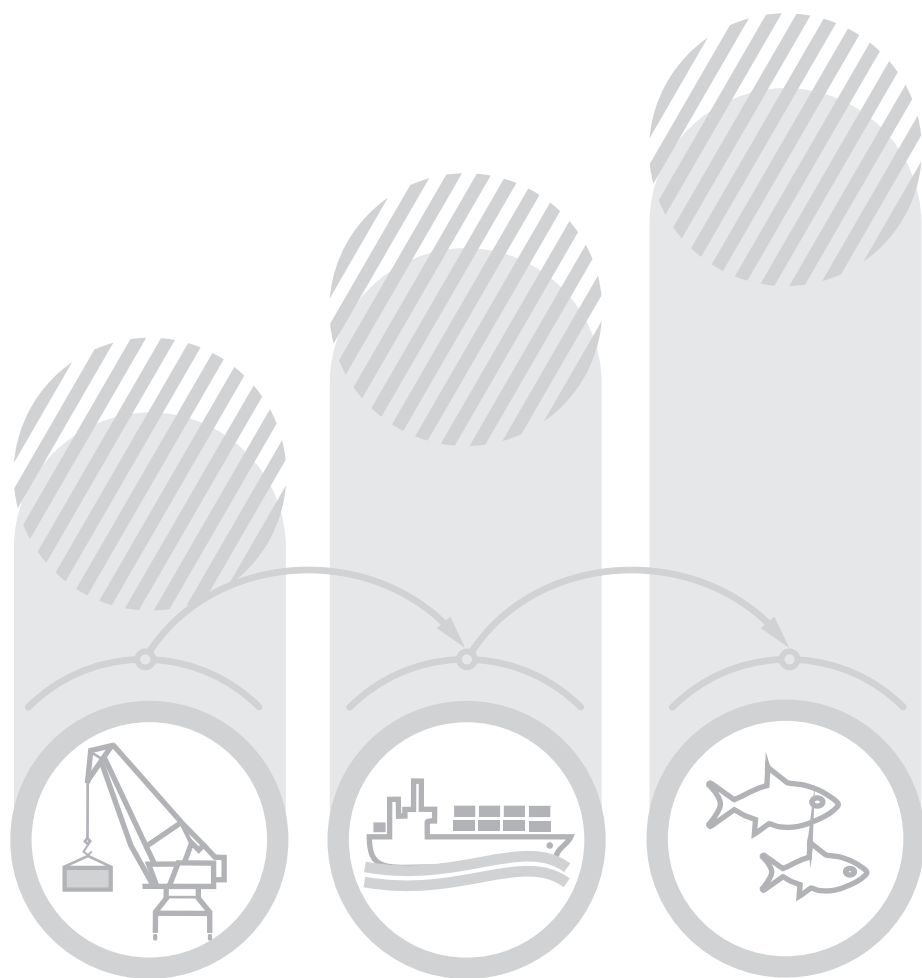


Gospodarka morska w Polsce w latach 2021 i 2022

The maritime economy in Poland in years 2021 and 2022



Gospodarka morską w Polsce w latach 2021 i 2022

The maritime economy in Poland in years 2021 and 2022

Główny Urząd Statystyczny Statistics Poland

Urząd Statystyczny w Szczecinie Statistical Office in Szczecin

Warszawa, Szczecin 2023

Opracowanie merytoryczne

Content-related works

Urząd Statystyczny w Szczecinie. Ośrodek Statystyki Morskiej
Statistical Office in Szczecin. Maritime Statistics Centre

Pod kierunkiem

Supervised by

Katarzyny Dmitrowicz-Życkiej

Zespół autorski

Editorial team

Anna Andrychowska, Anna Biłska, Jolanta Janik, Mariola Jaśków, Agnieszka Kamińska,
Katarzyna Makiewicz, Artur Niewiarowski, Marzena Rodziewicz

Prace redakcyjne

Editorial work

Beata Rzymek

Skład i opracowanie graficzne

Typesetting and graphics

Ireneusz Romanko

ISSN 2450-0178

Publikacja dostępna na stronie internetowej

Publication available on website

<https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/>

Przy publikowaniu danych GUS prosimy o podanie źródła

When publishing Statistics Poland data — please indicate the source

ZAKŁAD WYDAWNICTW STATYSTYCZNYCH, 00-925 WARSZAWA, AL. NIEPODLEGŁOŚCI 208
Informacje w sprawach sprzedaży publikacji – tel.: (22) 608 32 10, 608 38 10

Przedmowa

Polską politykę morską warunkuje i określa *Zintegrowana Polityka Morska Unii Europejskiej*. Obejmuje ona wszystkie dziedziny życia politycznego, gospodarczego, społecznego, naukowego i kulturalnego, które w jakikolwiek sposób powiązane są z morzem i jego zasobami. Nowe podejście do spraw morskich we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej jest efektem szerszego spojrzenia na morza i oceany. Lepsze zarządzanie obszarami morskimi i nadmorskimi, w tym zasobami Morza Bałtyckiego, ma przyczynić się do poprawy dobrobytu mieszkańców regionów nadmorskich.

Publikacja *Gospodarka morska w Polsce w latach 2021 i 2022* będąca kontynuacją poprzednich edycji, została opracowana przez pracowników Ośrodka Statystyki Morskiej Urzędu Statystycznego w Szczecinie. Niniejsze wydanie prezentuje analizę wybranych wskaźników charakteryzujących działalność podstawowych sektorów gospodarki morskiej wraz z uzupełniającymi statystykami dotyczącymi szkolnictwa morskiego i nauki oraz turystyki.

Pragniemy podziękować wszystkim respondentom za udział w badaniach i przekazanie danych dotyczących gospodarki morskiej. Doceniamy również wkład wszystkich osób i instytucji współpracujących przy realizacji badań i uczestniczących w konsultacjach w zakresie sposobu pomiaru zagadnień związanych z gospodarką morską. Przekazując niniejszą publikację, wyrażamy nadzieję, że spotka się ona z Państwa aprobatą i okaże się przydatnym źródłem danych. Autorzy opracowania będą wdzięczni wszystkim osobom i instytucjom za uwagi dotyczące treści i zakresu przedstawionych informacji, które zostaną uwzględnione w kolejnych edycjach.

Dyrektor
Urzędu Statystycznego w Szczecinie



Magdalena Wegner

Prezes
Głównego Urzędu Statystycznego



dr Dominik Rozkrut

Szczecin, listopad 2023 r.

Preface

The *Integrated Maritime Policy of the European Union* has an impact on and defines the maritime policy of Poland. It covers all areas of political, economic, social, scientific and cultural life which are in any way connected with the sea and its resources. A new approach to maritime affairs in all Member States of the European Union, including Poland, is the result of a broader view of the seas and oceans. Better management of marine and coastal areas, including the resources of the Baltic Sea, is expected to contribute to improving the well-being of the inhabitants of coastal regions.

Maritime Economy in Poland in the years 2021 and 2022 is the continuation of the previous editions prepared by the Maritime Statistics Centre, the Statistical Office in Szczecin. This edition presents an analysis of selected indicators describing the activity of the basic sectors of the maritime economy along with supplementary statistics on maritime education and science as well as tourism.

We would like to thank all respondents for participating in surveys and providing data on the maritime economy. We also acknowledge the contribution of all those persons and institutions cooperating in the implementation of the survey and participating in the consultations in the field of measuring the issues related to maritime economy. Handing over this publication, We hope that it will meet your approval and will constitute a useful source of data. Authors will be grateful to every person and institutions for comments regarding the content and scope of the information presented, which will be included in further editions.

Director
of the Statistical Office in Szczecin



Magdalena Wegner, MSc.

President
Statistics Poland



Dominik Rozkrut, Ph.D.

Szczecin, November 2023

Spis treści

Contents

Str.
Page

Przedmowa	3
Preface	4
Spis tablic	6
List of tables	6
Spis wykresów	10
List of charts	10
Spis map	16
List of maps	16
Objaśnienia znaków umownych	17
Symbols	17
Ważniejsze skróty	17
Major abbreviations	17
Skróty nazw państw	18
Abbreviations of country names	18
Synteza	19
Executive summary	19
1 Struktura przestrzenno-funkcjonalna gospodarki morskiej	23
1 Spatio-functional structure of maritime economy	23
2 Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w gospodarce morskiej	25
2 Entities, employees and remuneration in maritime economy	25
3 Inwestycje i środki trwałe. Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów	31
3 Investments, fixed assets. Selected economic rates and ratios on entities	31
4 Porty morskie	41
4 Seaports	41
5 Żegluga morska i przybrzeżna	73
5 Maritime and coastal shipping	73
6 Przemysł stoczniowy	97
6 Shipbuilding and shiprepair industry	97
7 Gospodarka rybna	101
7 Fishing economy	101
8 Szkolnictwo morskie i nauka	111
8 Maritime education and science	111
9 Turystyka morska i przybrzeżna	117
9 Coastal and maritime tourism	117
10 Przegląd międzynarodowy	127
10 International review	127
Uwagi metodologiczne	141
Methodological notes	141

Spis tablic

List of tables

Str.
Page

Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w gospodarce morskiej

Entities, employees and remuneration in maritime economy

Tablica 1.	Podmioty i pracujący w gospodarce morskiej	25
Table 1.	Entities and employees in maritime economy	25
Tablica 2.	Podmioty i pracujący w gospodarce morskiej według klas wielkości i sektorów własności	27
Table 2.	Entities and employees in maritime economy by size classes and by ownership sectors	27
Tablica 3.	Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto w gospodarce morskiej	28
Table 3.	Average monthly gross remuneration in maritime economy	28

Inwestycje i środki trwałe. Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów

Investments, fixed assets. Selected economic rates and ratios on entities

Tablica 1 (4).	Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej	32
Table 1 (4).	Investment outlays in maritime economy	32
Tablica 2 (5).	Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej według źródeł finansowania	33
Table 2 (5).	Investments outlays in maritime economy by funding sources	33
Tablica 3 (6).	Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej według grup	35
Table 3 (6).	Gross value of fixed assets in maritime economy by groups	35
Tablica 4 (7).	Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów gospodarki morskiej	37
Table 4 (7).	Selected economic rates and ratios of maritime economy entities	37
Tablica 5 (8).	Aktywa obrotowe podmiotów gospodarki morskiej	39
Table 5 (8).	Current assets of maritime economy entities	39
Tablica 6 (9).	Zobowiązania podmiotów gospodarki morskiej	40
Table 6 (9).	Liabilities of maritime economy entities	40

Porty morskie

Seaports

Tablica 1 (10).	Porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej na tle polskich portów morskich ogółem	55
Table 1 (10).	Seaports of fundamental importance for the national economy against the background of total Polish seaports	55
Tablica 2 (11).	Dane techniczne głównych portów morskich	56
Table 2 (11).	Technical details on main seaports	56
Tablica 3 (12).	Podstawowe dane o porcie morskim w Gdańsku	57
Table 3 (12).	Principal information on the port of Gdańsk	57

Tablica 4 (13).	Podstawowe dane o porcie morskim w Gdyni	61
Table 4 (13).	Principal information on the port of Gdynia	61
Tablica 5 (14).	Podstawowe dane o porcie morskim w Szczecinie	65
Table 5 (14).	Principal information on the port of Szczecin	65
Tablica 6 (15).	Podstawowe dane o porcie morskim w Świnoujściu	69
Table 6 (15).	Principal information on the port of Świnoujście	69

Żegluga morska i przybrzeżna

Maritime and coastal shipping

Tablica 1 (16).	Morska flota transportowa	74
Table 1 (16).	Maritime cargo-carrying fleet	74
Tablica 2 (17).	Morska flota transportowa według rodzajów statków	77
Table 2 (17).	Maritime cargo-carrying fleet by type of ship	77
Tablica 3 (18).	Morska flota transportowa według wieku statków	78
Table 3 (18).	Maritime cargo-carrying fleet by age of ships	78
Tablica 4 (19).	Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi	79
Table 4 (19).	Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by type of shipping	79
Tablica 5 (20).	Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi i zasięgu pływania	82
Table 5 (20).	Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by shipping type and service	82
Tablica 6 (21).	Przewozy ładunków według grup	85
Table 6 (21).	Cargo transport by groups	85
Tablica 7 (22).	Przewozy ładunków morską flotą transportową według relacji	87
Table 7 (22).	Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by direction	87
Tablica 8 (23).	Przewozy morską flotą transportową ładunków polskiego handlu zagranicznego	89
Table 8 (23).	Transport of Polish foreign trade cargo by maritime cargo-carrying fleet	89
Tablica 9 (24).	Przewozy pasażerów morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej	90
Table 9 (24).	International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet	90
Tablica 10 (25).	Międzynarodowe przewozy pasażerów promami w relacji z głównymi portami polskimi	93
Table 10 (25).	International passenger transport by ferries to/from main Polish ports	93
Tablica 11 (26).	Statki morskiej przybrzeżnej floty transportowej	94
Table 11 (26).	Ships of coastal cargo-carrying fleet	94
Tablica 12 (27).	Przewozy pasażerów statkami pasażerskimi morskiej przybrzeżnej floty transportowej	95
Table 12 (27).	Passenger transport by passenger ships of coastal cargo-carrying fleet	95

Przemysł stoczniowy

Shipbuilding and shiprepair industry

Tablica 1 (28).	Produkcja statków	97
Table 1 (28).	Shipbuilding	97
Tablica 2 (29).	Remonty statków	99
Table 2 (29).	Ship repairs	99

Gospodarka rybna

Fishing economy

Tablica 1 (30).	Morska flota rybacka według sektorów własności	101
Table 1 (30).	Maritime fishing fleet by ownership sectors	101
Tablica 2 (31).	Pozyskiwanie ryb i bezkręgowców morskich oraz ryb słodkowodnych	103
Table 2 (31).	Harvesting of marine fish, shellfish and freshwater fish	103
Tablica 3 (32).	Połowy ryb według wybranych gatunków	104
Table 3 (32).	Fish catches by selected species	104
Tablica 4 (33).	Obszary działalności połowowej polskiej morskiej floty rybackiej i udział poszczególnych eksploatowanych akwenów	105
Table 4 (33).	Areas of Poland's fishing fleet activity and distribution of explorable fishing areas	105
Tablica 5 (34).	Produkcja wybranych przetworów rybnych	106
Table 5 (34).	Manufacture of selected fish processing products	106
Tablica 6 (35).	Eksport i import ryb i innych organizmów morskich	108
Table 6 (35).	Exports and imports of fish and other marine organisms	108

Szkolnictwo morskie i nauka

Maritime education and science

Tablica 1 (36).	Studenci uczelni morskich	112
Table 1 (36).	Students of maritime academies	112
Tablica 2 (37).	Absolwenci uczelni morskich	113
Table 2 (37).	Graduates of maritime academies	113

Turystyka morska i przybrzeżna

Coastal and maritime tourism

Tablica 1 (38).	Obiekty turystyczne i miejsca noclegowe	118
Table 1 (38).	Tourist establishments and accommodation facilities	118
Tablica 2 (39).	Turyści korzystający z turystycznych obiektów noclegowych	119
Table 2 (39).	Tourist accommodated in accommodation establishments	119
Tablica 3 (40).	Ruch pasażerów w polskich portach morskich według wybranych portów	122
Table 3 (40).	Passenger movements at Polish seaports by selected ports	122
Tablica 4 (41).	Pasażerowie wycieczkowców zawijających do polskich portów	125
Table 4 (41).	Cruise passengers on board ships calling at Polish seaports	125

Przegląd międzynarodowy

International review

Tablica 1 (42).	Struktura obrotów ładunkowych w głównych portach morskich Europy i basenu Morza Bałtyckiego	129
Table 1 (42).	Structure of cargo traffic in main ports of Europe and the Baltic Sea Region	129
Tablica 2 (43).	Obroty ładunkowe głównych portów morskich krajów europejskich w ramach żeglugi bliskiego zasięgu według akwenów	131
Table 2 (43).	Cargo traffic in short-sea shipping in main European seaports, by sea basins	131
Tablica 3 (44).	Światowa flota wyspecjalizowanych statków pełnokontenerowych oraz światowe obroty kontenerowe	133
Table 3 (44).	World fleet of specialised full-container ships and world container traffic	133

Spis wykresów

List of charts

Str.
Page

Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w gospodarce morskiej

Entities, employees and remuneration in maritime economy

Wykres 1.	Podmioty w gospodarce morskiej	26
Chart 1.	Entities in maritime economy	26
Wykres 2.	Pracujący w gospodarce morskiej	28
Chart 2.	Employed persons in maritime economy	28

Inwestycje i środki trwałe. Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów

Investments, fixed assets. Selected economic rates and ratios on entities

Wykres 1 (3).	Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej (ceny bieżące)	31
Chart 1 (3).	Investment outlays in maritime economy (current prices)	31
Wykres 2 (4).	Struktura nakładów inwestycyjnych według rodzajów działalności (ceny bieżące)	32
Chart 2 (4).	Structure of investment outlays by kinds of activity (current prices)	32
Wykres 3 (5).	Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej (bieżące ceny ewidencyjne)	36
Chart 3 (5).	Gross value of fixed assets in maritime economy (current book-keeping prices)	36
Wykres 4 (6).	Finanse podmiotów gospodarki morskiej	38
Chart 4 (6).	Finance of maritime economy entities	38
Wykres 5 (7).	Aktywa obrotowe	39
Chart 5 (7).	Current assets	39

Porty morskie

Seaports

Wykres 1 (8).	Struktura obrotów ładunkowych w portach morskich w 2022 r.	41
Chart 1 (8).	Structure of cargo traffic in seaports in 2022	41
Wykres 2 (9).	Obroty ładunkowe w portach morskich według kraju przewoźnika	42
Chart 2 (9).	Cargo traffic in seaports by country of carrier	42
Wykres 3 (10).	Obroty ładunkowe w portach morskich ładunków transportowanych przez przewoźników mających siedzibę w Polsce według bandery statku	43
Chart 3 (10).	Traffic of cargo in seaports, transported by carriers with seat in Poland by flag	43
Wykres 4 (11).	Obroty ładunkowe w portach morskich ładunków transportowanych przez przewoźników mających siedzibę poza Polską według wybranych bander statku	43
Chart 4 (11).	Traffic of cargo in seaports, transported by carriers with seat outside Poland, by selected flags	43
Wykres 5 (12).	Ruch pasażerów w portach morskich według kraju przewoźnika morskiego	44
Chart 5 (12).	Passenger traffic in seaports by country of maritime operator	44

	Str. Page
Wykres 6 (13). Chart 6 (13).	Obroty ładunkowe w portach morskich 45 Cargo traffic in seaports 45
Wykres 7 (14). Chart 7 (14).	Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich 45 Structure of cargo traffic by seaports 45
Wykres 8 (15). Chart 8 (15).	Obroty ładunkowe w głównych portach morskich 46 Cargo traffic in major seaports 46
Wykres 9 (16). Chart 9 (16).	Obroty ładunkami tranzytowymi w głównych portach morskich 46 Transit cargo traffic in major seaports 46
Wykres 10 (17). Chart 10 (17).	Obroty ładunkowe w portach morskich według typów statków 48 Cargo traffic in seaports by ship type 48
Wykres 11 (18). Chart 11 (18).	Obroty ładunkowe w portach morskich według kategorii ładunków 48 Cargo traffic in seaports by cargo category 48
Wykres 12 (19). Chart 12 (19).	Obroty ładunków w kontenerach dużych i jednostkach tocznych w portach morskich 49 Cargo traffic in large containers and ro-ro units in seaports 49
Wykres 13 (20). Chart 13 (20).	Wyładunek (przywóz) ładunków w kontenerach w polskich portach morskich według miejsca załadunku 49 Unloading (inwards) of cargo in containers to Polish seaports by place of loading 49
Wykres 14 (21). Chart 14 (21).	Załadunek (wywóz) ładunków w kontenerach w polskich portach morskich według miejsca wyładunku 50 Loading (outwards) of cargo in containers from Polish seaports by place of unloading 50
Wykres 15 (22). Chart 15 (22).	Obroty ropy naftowej w portach morskich 50 Crude oil traffic in seaports 50
Wykres 16 (23). Chart 16 (23).	Wyładunek (przywóz) ropy naftowej w polskich portach morskich według miejsca załadunku 51 Unloading (inwards) of crude oil to Polish seaports by place of loading 51
Wykres 17 (24). Chart 17 (24).	Załadunek (wywóz) ropy naftowej w polskich portach morskich według miejsca wyładunku 51 Loading (outwards) of crude oil from Polish seaports by place of unloading 51
Wykres 18 (25). Chart 18 (25).	Obroty węgla i koksu w portach morskich 52 Coal and coke traffic in seaports 52
Wykres 19 (26). Chart 19 (26).	Statki transportowe wchodzące do portów morskich 53 Cargo-carrying ships entering seaports 53
Wykres 20 (27). Chart 20 (27).	Statki transportowe wchodzące do portów morskich według typów 53 Cargo-carrying ships entering seaports by type 53
Wykres 21 (28). Chart 21 (28).	Pojemność netto statków transportowych wchodzących do portów morskich według typów 54 Net tonnage of cargo-carrying ships entering seaports by type 54

Wykres 22 (29).	Międzynarodowe obroty ładunkowe w portach morskich według relacji przeładunkowych	54
Chart 22 (29).	International cargo traffic in seaports by relations	54
Wykres 23 (30).	Obroty ładunkowe w porcie w Gdańsku według grup ładunkowych	58
Chart 23 (30).	Cargo traffic in the port of Gdańsk by cargo groups	58
Wykres 24 (31).	Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Gdańsku	58
Chart 24 (31).	International large container traffic in the port of Gdańsk	58
Wykres 25 (32).	Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Gdańsku według krajów załadunku	59
Chart 25 (32).	Cargo unloaded (inwards) in the port of Gdańsk by country of loading	59
Wykres 26 (33).	Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Gdańsku według krajów wyładunku	59
Chart 26 (33).	Cargo loaded (outwards) in the port of Gdańsk by countries of unloading	59
Wykres 27 (34).	Statki transportowe wchodzące do portu w Gdańsku	60
Chart 27 (34).	Cargo-carrying ships entering the port of Gdańsk	60
Wykres 28 (35).	Obroty ładunkowe w porcie w Gdyni według grup ładunkowych	62
Chart 28 (35).	Cargo traffic in the port of Gdynia by cargo groups	62
Wykres 29 (36).	Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Gdyni	62
Chart 29 (36).	International large container traffic in the port of Gdynia	62
Wykres 30 (37).	Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Gdyni według krajów załadunku	63
Chart 30 (37).	Cargo unloaded (inwards) in the port of Gdynia by country of loading	63
Wykres 31 (38).	Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Gdyni według krajów wyładunku	63
Chart 31 (38).	Cargo loaded (outwards) in the port of Gdynia by countries of unloading	63
Wykres 32 (39).	Statki transportowe wchodzące do portu w Gdyni	64
Chart 32 (39).	Cargo-carrying ships entering the port of Gdynia	64
Wykres 33 (40).	Obroty ładunkowe w porcie w Szczecinie według grup ładunkowych	66
Chart 33 (40).	Cargo traffic in the port of Szczecin by cargo groups	66
Wykres 34 (41).	Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Szczecinie	66
Chart 34 (41).	International large container traffic in the port of Szczecin	66
Wykres 35 (42).	Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Szczecinie według krajów załadunku	67
Chart 35 (42).	Cargo unloaded (inwards) in the port of Szczecin by countries of loading	67
Wykres 36 (43).	Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Szczecinie według krajów wyładunku	68
Chart 36 (43).	Cargo loaded (outwards) in the port of Szczecin by countries of unloading	68
Wykres 37 (44).	Statki transportowe wchodzące do portu w Szczecinie	68
Chart 37 (44).	Cargo-carrying ships entering the port of Szczecin	68
Wykres 38 (45).	Obroty ładunkowe w porcie w Świnoujściu według grup ładunkowych	70
Chart 38 (45).	Cargo traffic in the port of Świnoujście by cargo groups	70

Wykres 39 (46).	Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Świnoujściu według krajów załadunku	71
Chart 39 (46).	Cargo unloaded (inwards) in the port of Świnoujście by countries of loading	71
Wykres 40 (47).	Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Świnoujściu według krajów wyładunku	72
Chart 40 (47).	Cargo loaded (ouwards) in the port of Świnoujście by countries of unloading	72
Wykres 41 (48).	Statki transportowe wchodzące do portu w Świnoujściu	72
Chart 41 (48).	Cargo-carrying ships entering the port of Świnoujście	72

Żegluga morska i przybrzeżna

Maritime and coastal shipping

Wykres 1 (49).	Statki morskiej i przybrzeżnej floty transportowej	73
Chart 1 (49).	Maritime and coastal transport cargo-carrying fleet	73
Wykres 2 (50).	Nośność (DWT) statków morskiej floty transportowej	74
Chart 2 (50).	Maritime cargo-carrying fleet by deadweight (DWT)	74
Wykres 3 (51).	Pojemność brutto (GT) statków morskiej floty transportowej	75
Chart 3 (51).	Maritime cargo-carrying fleet by gross tonnage (GT)	75
Wykres 4 (52).	Morska flota transportowa według rodzaju bandery	75
Chart 4 (52).	Maritime cargo-carrying fleet by flag	75
Wykres 5 (53).	Morska flota transportowa według rodzajów statków	76
Chart 5 (53).	Maritime cargo-carrying fleet by type of ship	76
Wykres 6 (54).	Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej	78
Chart 6 (54).	Maritime cargo-carrying fleet distribution by age of ships	78
Wykres 7 (55).	Międzynarodowy transport ładunków według wybranych rodzajów transportu.	80
Chart 7 (55).	International cargo traffic by selected modes of transport	80
Wykres 8 (56).	Międzynarodowy przewóz pasażerów według wybranych rodzajów transportu	80
Chart 8 (56).	International passenger traffic by selected modes of transport	80
Wykres 9 (57).	Przewozy ładunków morską flotą transportową	81
Chart 9 (57).	Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet	81
Wykres 10 (58).	Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi	81
Chart 10 (58).	Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by type of shipping	81
Wykres 11 (59).	Przewozy ładunków zbiornikowcami w żegludze nieregularnej	82
Chart 11 (59).	Cargo transport by tankers in tramp shipping	82
Wykres 12 (60).	Przewozy ładunków morską flotą transportową bliskiego zasięgu	83
Chart 12 (60).	Cargo transport by cargo-carrying fleet in short sea shipping	83
Wykres 13 (61).	Przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu europejskim	83
Chart 13 (61).	Cargo transport by cargo-carrying fleet in European service	83
Wykres 14 (62).	Przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu bałtyckim	84
Chart 14 (62).	Cargo transport by cargo-carrying fleet in Baltic service	84

Wykres 15 (63). Chart 15 (63).	Przewozy ładunków morską flotą transportową dalekiego zasięgu 84 Cargo transport by deep-sea maritime cargo-carrying fleet 84	84
Wykres 16 (64). Chart 16 (64).	Przewozy ładunków masowych suchych, masowych ciekłych i drobnicy 86 Transport of dry cargo, liquid cargo and general cargo 86	86
Wykres 17 (65). Chart 17 (65).	Przewozy ładunków morską flotą transportową w relacji z portami polskimi 87 Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet directed to/from Polish ports 87	87
Wykres 18 (66). Chart 18 (66).	Przewozy ładunków morską flotą transportową w relacji pomiędzy portami obcymi i polskimi 88 Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet between foreign and Polish ports 88	88
Wykres 19 (67). Chart 19 (67).	Przewozy ładunków morską flotą transportową polskiego handlu zagranicznego (eksport, import) 90 Transport of Polish foreign trade cargo by maritime cargo-carrying fleet (exports, imports) 90	90
Wykres 20 (68). Chart 20 (68).	Przewozy pasażerów morską flotą transportową i praca przewozowa w komunikacji międzynarodowej 91 International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet and transportation volume 91	91
Wykres 21 (69). Chart 21 (69).	Statki przybrzeżnej floty transportowej 93 Ships of coastal cargo-carrying fleet 93	93

Przemysł stoczniowy

Shipbuilding and shiprepair industry

Wykres 1 (70). Chart 1 (70).	Statki morskie oddane do eksploatacji (GT 100 i więcej) 98 Delivered sea-going vessels (GT 100 and more) 98	98
Wykres 2 (71). Chart 2 (71).	Struktura portfela zamówień (GT 100 i więcej) 99 Structure of order book (GT 100 and more) 99	99
Wykres 3 (72). Chart 3 (72).	Portfel zamówień na remonty 100 Shiprepair order book 100	100
Wykres 4 (73). Chart 4 (73).	Produkcja pozostałych statków i części statków pełnomorskich 100 Production of other ships and sections for seagoing vessels 100	100

Gospodarka rybna

Fishing economy

Wykres 1 (74). Chart 1 (74).	Flota i połowy dalekomorskie 102 Deep-sea fleet and fisheries 102	102
Wykres 2 (75). Chart 2 (75).	Struktura gatunkowa akwakultury 106 Aquaculture by species 106	106
Wykres 3 (76). Chart 3 (76).	Eksport i import ryb i innych organizmów morskich 107 Exports and imports of fish and other marine organisms 107	107

Turystyka morska i przybrzeżna

Coastal and maritime tourism

Wykres 1 (77).	Obiekty turystyczne na obszarach nadmorskich	118
Chart 1 (77).	Tourist establishments in coastal area	118
Wykres 2 (78).	Turyści korzystający z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich	120
Chart 2 (78).	Tourists accommodated in accommodation establishments in coastal areas . . .	120
Wykres 3 (79).	Turyści zagraniczni korzystający z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich	120
Chart 3 (79).	Foreign tourists accommodated in accommodation establishments in coastal areas	120
Wykres 4 (80).	Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich	123
Chart 4 (80).	International passenger traffic in seaports	123
Wykres 5 (81).	Międzynarodowy ruch pasażerów w głównych portach morskich	123
Chart 5 (81).	International passenger traffic in major seaports	123
Wykres 6 (82).	Sezonowość w międzynarodowym ruchu pasażerów w 2022 r.	124
Chart 6 (82).	Seasonality of international passenger traffic in 2022	124

Przegląd międzynarodowy

International review

Wykres 1 (83).	Zmiany w światowych obrotach ładunkowych na tle zmian koniunkturalnych mierzonych roczną stopą wzrostu PKB	127
Chart 1 (83).	Changes in world cargo traffic compared to changes in economic conditions measured in annual growth rate of GDP	127
Wykres 2 (84).	Obroty ładunkowe w portach morskich Europy na tle światowych obrotów ładunkowych	128
Chart 2 (84).	Cargo traffic in European seaports compared with the world maritime cargo traffic	128
Wykres 3 (85).	Porty morskie o największej liczbie zawinięć statków w krajach basenu Morza Bałtyckiego w 2021 r.	130
Chart 3 (85).	Seaports with top number of ships calling at Baltic Sea states in 2021	130
Wykres 4 (86).	Obroty ładunkowe w ramach żeglugi bliskiego zasięgu na tle obrotów ładunkowych głównych portów morskich Europy	132
Chart 4 (86).	Cargo traffic in short-sea shipping compared to cargo traffic i n main European seaports	132
Wykres 5 (87).	Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich Europy	134
Chart 5 (87).	Full-containership and container traffic in main European seaports	134
Wykres 6 (88).	Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich w rejonie basenu Morza Bałtyckiego	134
Chart 6 (88).	Full-container ship and container traffic in main seaports in the Baltic Sea states	134

	Str. Page
Wykres 7 (89). Chart 7 (89).	135
Wykres 8 (90). Chart 8 (90).	136
Wykres 9 (91). Chart 9 (91).	137
Wykres 10 (92). Chart 10 (92).	138
Wykres 11 (93). Chart 11 (93).	138

Spis map

List of maps

	Str. Page
Struktura przestrzenno-funkcjonalna gospodarki morskiej	
Spatio-functional structure of maritime economy	
Mapa 1. Map 1.	23

Objaśnienia znaków umownych

Symbols

Symbol	Opis
Symbol	Description
Kreska (–)	zjawisko nie wystąpiło. magnitude zero.
Zero: (0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,5. magnitude not zero, but less than 0.5 of a unit.
(0,0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,05. magnitude not zero, but less than 0.05 of a unit.
Kropka (.)	oznacza: brak informacji, konieczność zachowania tajemnicy statystycznej lub że wypełnienie pozycji jest niemożliwe albo niecelowe. data not available, classified data (statistical confidentiality) or providing data impossible or purposeless.
„W tym” "Of which"	oznacza, że nie podaje się wszystkich składników sumy. indicates that not all elements of the sum are given.

Ważniejsze skróty

Major abbreviations

Skrót	Znaczenie
Abbreviation	Meaning
tys.	tysiąc
mln	milion
mld	miliard
zł PLN	złoty złoty
DWT	nośność statku deadweight tonnage
GT	pojemność statku brutto gross tonnage
CGT	skompensowana pojemność statku compensated gross tonnage
NT	pojemność statku netto net tonnage
TEU	jednostka standardowa, odpowiadająca pojemności 20-stopowego kontenera ISO twenty-foot equivalent unit
kW	kilowat kilowatt
p. proc. pp	punkt procentowy percentage point
cd. cont.	ciąg dalszy continued
dok. cont.	dokończenie continued
Dz. U.	Dziennik Ustaw Journal of Laws
poz.	pozycja

Ważniejsze skróty (dok.)

Major abbreviations (cont.)

Skrót Abbreviation	Znaczenie Meaning
r.	rok
Eurostat	Urząd Statystyczny Unii Europejskiej Statistical Office of the European Union
FAO	Organizacja Narodów Zjednoczonych do spraw Wyżywienia i Rolnictwa Food and Agriculture Organization of the United Nations
OECD	Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju Organization for Economic Cooperation and Development
UE EU	Unia Europejska European Union

Skróty nazw państw

Abbreviations of country names

Kod Code	Nazwa państwa	Country name
BE	Belgia	Belgium
HR	Chorwacja	Croatia
ME	Czarnogóra	Montenegro
DK	Dania	Denmark
EE	Estonia	Estonia
FI	Finlandia	Finland
FR	Francja	France
EL	Grecja	Greece
ES	Hiszpania	Spain
NL	Holandia	Netherlands
IE	Irlandia	Ireland
IS	Islandia	Iceland
LT	Litwa	Lithuania
LV	Łotwa	Latvia
MT	Malta	Malta
DE	Niemcy	Germany
NO	Norwegia	Norway
PL	Polska	Poland
PT	Portugalia	Portugal
RU	Rosja	Russia
SE	Szwecja	Sweden
TR	Turcja	Turkey
UK	Wielka Brytania	United Kingdom
IT	Włochy	Italy

Synteza

Executive summary

Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w gospodarce morskiej

Na koniec grudnia 2022 r. sektor gospodarki morskiej tworzyły 20 736 podmiotów, z czego 42,2% zlokalizowanych było w województwie pomorskim. W 2022 r. liczba pracujących na rzecz gospodarki morskiej wyniosła 167 955 osób; większość z nich świadczyła pracę na rzecz podmiotów zatrudniających 500 osób i więcej. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej (w podmiotach o liczbie pracujących powyżej 9 osób) w 2022 r. wyniosło 7 288,98 zł.

Inwestycje i środki trwałe. Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów

Wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych w 2021 r. wyniosła 3 637,7 mln zł (w cenach bieżących); większość nakładów (52,4%) realizowanych było przez jednostki sektora publicznego. Głównym źródłem finansowania nakładów inwestycyjnych w gospodarce morskiej były środki własne – 57,5%. Wartość brutto środków trwałych na koniec 2021 r. wyniosła 33 576,5 mln zł (w bieżących cenach ewidencyjnych); 62,6% środków trwałych było w posiadaniu przedsiębiorstw sektora prywatnego.

Porty morskie

Na polskim wybrzeżu znajduje się ponad trzydzieści portów morskich. Badanie statystyczne z zakresu ruchu statków, obrotów ładunkowych i przewozu pasażerów dotyczyło osiemnastu portów morskich, które spełniały kryteria niezbędne do objęcia ich badaniem. W 2022 r. obroty ładunkowe w portach morskich osiągnęły poziom dotychczas nienotowany i wyniosły 118 972,4 tys. ton. Blisko 99% obrotów ładunkowych zrealizowano w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, którymi są: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin. Pod względem wielkości obrotów ładunkowych największe znaczenie ma port w Gdańsku, którego udział w obrotach ładunkowych polskich portów morskich w 2022 r. wyniósł 53,1%.

Żegluga morska i przybrzeżna

Na koniec 2022 r. morską i przybrzeżną flotę transportową tworzyło łącznie 130 statków będących własnością lub współwłasnością polskich armatorów i operatorów. Morska flota transportowa obejmowała 88 statków, przy czym większość jednostek morskiej floty transportowej pływała pod banderą zagraniczną. Łączna nośność (DWT) statków morskiej floty w 2022 r. wyniosła 2 728,0 tys. ton, a średni wiek statku – 19,0 lat. Przewozy ładunków wykonane statkami morskiej floty transportowej w 2022 r. osiągnęły poziom 8 441,7 tys. ton. W komunikacji międzynarodowej w 2022 r. przewieziono 611,4 tys. osób.

Entities, employees and remuneration in maritime economy

At the end of December 2022, maritime industry sector comprised 20,736 entities of which 42.2% were located in the Pomorskie Voivodship. In 2022, the number of employees working for the maritime sector amounted to 167,955 persons, the majority of whom was working for entities that employed 500 or more persons. In 2022, an average gross remuneration in the maritime economy (in entities employing more than 9 persons) amounted to PLN 7,288.98.

Investments and fixed assets. Selected economic indicators of entities

In 2021, the value of incurred investment outlays amounted to PLN 3,637.7 million (current prices). Majority of those expenses (52.4%) was carried out by the public sector units. The main source of financing investment outlays were own funds that constituted 57.5%. At the end of 2021, the value of gross fixed assets was PLN 33,576.5 million (current book-keeping prices); while 62.6% of fixed assets belonged to the private sector.

Seaports

On the Polish coast there are over thirty seaports. Statistical surveys on shipping, cargo and passenger traffic referred to eighteen seaports that met the relevant criteria of eligibility. In 2022, cargo traffic through the seaports reached an unprecedented level and amounted to 118,972.4 thousand tonnes. Approximately 99% of cargo traffic was handled in Polish seaports of primary importance to the national economy, located in Gdańsk, Gdynia, Świnoujście and Szczecin. In terms of the volume of cargo traffic the most substantial role was played by the port of Gdańsk which contributed to 53.1% of cargo traffic through Polish seaports in 2022.

Maritime and coastal shipping

At the end of 2022, maritime and coastal cargo-carrying fleets consisted of 130 ships, which were owned or co-owned by Polish ship owners or operators. The maritime fleet comprised of 88 vessels. Majority of them hoisted foreign flags. In 2022, the deadweight (DWT) of the maritime fleet ships was 2,728.0 thousand tonnes, and their average age was 19.0 years. In 2022, the maritime fleet transported 8,441.7 thousand tonnes of cargo. In 2022, the number of international seaborne passengers amounted to 611.4 thousand persons.

Przemysł stoczniowy

W 2022 r. zbudowano 4 statki i było to o 4 jednostki mniej niż przed rokiem. Wielkość portfela zamówień na nowo budowane jednostki na koniec 2022 r. wyniosła 8 statków. Produkcja pozostałych statków w 2022 r. obejmowała 2 404 pełnomorskie motorówki wypoczynkowe lub sportowe oraz 823 pełnomorskie łodzie żaglowe, wypoczynkowe lub sportowe. W 2022 r. skonstruowano również 56 kadłubów statków pełnomorskich. Ponadto, w polskich stoczniach w 2022 r. wyremontowano 571 jednostek o łącznym tonażu GT powyżej 5 516,0 tys.

Gospodarka rybna

Polska flota rybacka w 2022 r. liczyła 824 jednostki (699 łodzi, 123 kutry i 2 trawlerzy) o łącznej pojemności brutto (GT) wynoszącej 35,2 tys. oraz o mocy 84,3 tys. kW.

Połowy ryb i innych organizmów morskich w 2022 r. wyniosły 162,6 tys. ton, przy czym na Morzu Bałtyckim złowiono 109,8 tys. ton ryb.

W 2022 r. na polskim rynku wśród produktów przetwórstwa rybnego w skali roku najbardziej zwiększyła się produkcja prezerw rybnych (o 18,6%), natomiast największy spadek odnotowano w grupie mrożone ryby morskie (o 10,1%).

W 2022 r. import produktów z ryb i innych organizmów morskich wyniósł 559,1 tys. ton i był blisko 2,5-krotnie większy niż eksport (224,7 tys. ton).

Szkolnictwo morskie i nauka

Głównymi placówkami kształcenia specjalistów dla gospodarki morskiej są dwie wyższe uczelnie państwowe – Uniwersytet Morski w Gdyni i Politechnika Morska w Szczecinie. W roku akademickim 2022/23 na obu uczelniach studiowało ogółem 6 010 studentów. Istotne znaczenie w kształceniu przyszłej kadry dla gospodarki morskiej mają również inne wyższe uczelnie: Uniwersytet Gdański, Politechnika Gdańska, Uniwersytet Szczeciński oraz Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny.

W roku szkolnym 2022/23 w branżowych szkołach I stopnia kształcących w zawodach monter kadłubów jednostek pływających i monter jachtów i łodzi uczyło się 208 uczniów, tj. o 10,6% więcej niż w poprzednim roku szkolnym.

Do techników uczęszczają 2 000 uczniów, a największą popularnością cieszyły się zawody: technik eksploatacji portów i terminali (36,4% ogółu uczniów), technik nawigator morski (30,3%) oraz technik mechanik okrętowy (25,5%). Kobiety najczęściej kształciły się w zawodach technik eksploatacji portów (68,6%) oraz technik nawigator morski (28,7%). W szkołach policealnych przygotowujących do pracy w zawodach technik nawigator morski i technik mechanik okrętowy, w roku szkolnym 2022/23 uczyło się łącznie 195 osób.

Shipbuilding and shiprepair industry

In 2022, 4 new built ships were delivered, i.e. by 4 vessels less than in the preceding year. As of the end of 2022, the volume of order book for the newbuildings amounted to 8 ships. The manufacture of other ships in 2022 included 2,404 sea-going leisure or sports motorboats and 823 sea-going sailing, leisure or sports small-scale boats, as well as 56 seagoing ship hulls. Polish yards repaired 571 vessels with the gross registered tonnage (GT) totalling above 5,516.0 thousands.

Fishing economy

In 2022, Polish fishing fleet consisted of 824 units (including 699 small-scale boats, 123 cutters and 2 deep-sea trawlers) with the total gross tonnage (GT) of 35.2 thousands and engine power of 84.3 thousand kW.

Catch of fish and other marine organisms (shellfish) amounted to 162.6 thousand tonnes in 2022, of which the Baltic captures were equal to 109.8 thousand tonnes of fish.

In 2022, the highest growth on the fish processing market on a year-to-year basis reached preserved fish (by 18.6%), while the largest decline was recorded in the group of frozen sea fish (by 10.1%).

In 2022, the volume of imported fish and shellfish products amounted to 559.1 thousand tonnes and was almost 2.5 times greater than exports (224.7 thousand tonnes).

Maritime education and science

The main institutions for educating specialists in maritime economy are two state universities - the Maritime University of Gdynia and the Maritime University of Technology in Szczecin. In the 2022/2023 academic year, a total of 6,010 students studied at both universities. Another important bodies involved in educating future maritime staff are such higher education institutions as University of Gdańsk, Gdańsk University of Technology, University of Szczecin, West Pomeranian University of Technology in Szczecin.

In the school year 2022/2023, there were 208 students trained for the jobs of hull assembler and hull and deck assembler in the I stage sectoral vocational schools, i.e. by 10.6% more than in the preceding school year.

Technical secondary schools were attended by 2,000 students and the most popular professions were terminal operations technicians (36.4% of all technical high school students), sea navigation technicians (30.3%) and ship mechanical engineering technicians (25.5%). Females most frequently decided to study for the professions of terminal operations technician (68.6%) and sea navigation control technician (28.7%). In the school year 2022/2023, a total of 195 people studied in post-secondary schools providing

Turystyka morska i przybrzeżna

Baza noclegowa turystyki na obszarach nadmorskich obejmuje gminy, które posiadają morską granicę (są usytuowane nad Morzem Bałtyckim) lub których więcej niż 50% powierzchni znajduje się w odległości 10 km od morza.

W 2022 r. na obszarach nadmorskich zlokalizowane były 2 342 obiekty turystyczne. Z bazy noclegowej skorzystało 5 807,0 tys. osób, przy czym najwięcej – z hoteli (51,7% ogółu turystów na obszarach nadmorskich).

Turystyka morska i przybrzeżna to również ruch pasażerów w portach morskich. W 2022 r. odnotowano 2 335,4 tys. podróżujących, w tym 1 750,3 tys. pasażerów na promach oraz 517,6 tys. – na statkach pasażerskich.

Przegląd międzynarodowy

W 2021 r. obroty ładunkowe w morskich portach świata wyniosły 21 960,9 mln ton, tj. więcej o 3,2% niż przed rokiem. W strukturze obsługiwanych ładunków dominowały ładunki suche (71,6% – w wywozie, 73,1% – w przywozie).

Obroty ładunkowe w portach morskich zlokalizowanych na kontynencie europejskim w 2021 r. stanowiły 19,2% światowych morskich obrotów ładunkowych. Morskie obroty ładunkowe odnotowane we wszystkich portach krajów nadbałtyckich UE wyniosły 551,8 mln ton.

W 2021 r. do głównych portów krajów Unii Europejskiej, Czarnogóry, Norwegii i Turcji zawinęło 2 102,2 tys. statków (o 2,3% więcej niż w roku poprzednim), w tym 279,2 tys. statków floty pasażerskiej i pasażersko-wycieczkowej (o 27,4% więcej). Porty te odwiedziło 270,6 mln pasażerów, a ich liczba zwiększyła się w skali roku o 16,2%. W 2021 r., podobnie jak w roku poprzednim, najwięcej pasażerów odwiedziło główne porty morskie Włoch oraz Grecji.

W 2021 r. w głównych portach bałtyckich UE obsłużono 99,5 mln pasażerów, tj. więcej o 10,8% niż przed rokiem. Podobnie jak w latach poprzednich ruch pasażerski na Bałtyku koncentrował się w portach Danii i Szwecji (odpowiednio 41,9% i 18,2%).

Flotę handlową (transportową oraz pozatransportową) świata w 2021 r. stanowiło 101,4 tys. statków o pojemności brutto (GT) 1 439,9 mln. Najwięcej eksploatowanych w 2021 r. statków było zarejestrowanych pod banderami: indonezyjską (10,6%), panamską (7,9%) i chińską (6,8%).

education for the professions of marine navigator technician and ship mechanic technician.

Coastal and maritime tourism

Tourism accommodation facilities in coastal areas applies to gminas located along a sea border (the Baltic Sea) or more than 50% of their area is located at the distance of 10 km from the sea.

In 2022 there were 2,342 tourist establishments in the coastal areas. 5,807.0 thousand tourists spent their nights at accommodation facilities, mostly in hotels (51.7% of the total number of tourists in the coastal regions).

Maritime and coastal tourism contributed also to passenger traffic through seaports. In 2022, there were 2,335.4 thousand seaborne travellers including 1,750.3 thousand ferry passengers and 517.6 thousand persons on passenger ships.

International review

In 2021, global cargo traffic through the world's ports amounted to 21,960.9 million tonnes i.e. 3.2% more than the preceding year. Dry bulk cargo prevailed in the structure of the cargo handled (71.6% – outwards movements, 73.1% – inwards).

Cargo traffic through European seaports contributed to 19.2% of the world maritime cargo turnover in 2021. Maritime cargo turnover recorded in all seaports in the Baltic states of the EU amounted to 551.8 million tonnes.

In 2021, 2,102.2 thousand ships arrived at the main ports of the European Union countries, Montenegro, Norway and Turkey, i.e. 2.3% more than the previous year), including 279.2 thousand passenger and cruise passenger ships (27.4% more than the preceding year). Those ports were visited by 270.6 million passengers whose number increased by 16.2% against the previous year. Similarly to the previous year in 2021 most passengers visited the main seaports in Italy and Greece.

In 2021 the major Baltic seaports in the EU handled 99.5 million passengers i.e. 10.8% more than the preceding year. Following the previous years, the majority of Baltic passenger traffic clustered around seaports in Denmark and Sweden (41.9% and 18.2%, respectively).

World merchant (cargo-carrying and miscellaneous activity) fleet consisted of 101.4 thousand ships with gross tonnage (GT) 1,439.9 millions in 2021. The majority of ships in service in 2021 were registered under the flags of Indonesia (10.6%), Panama (7.9%) and China (6.8%).

W 2021 r. zbudowano nowe jednostki pływające o łącznej pojemności brutto (GT) 60,8 mln (o 5,2% większej niż w roku poprzednim), natomiast zezłomowano jednostki o łącznej pojemności brutto (GT) 15,3 mln (o 10,9% mniejszej).

W 2021 r. światowe połowy ryb i innych organizmów morskich (bez ssaków morskich, produktów pochodzących od innych zwierząt wodnych oraz roślin wodnych) wyniosły 79 827,0 tys. ton i były o 2,3% większe niż w roku poprzednim.

In 2021, world shipyards built new vessels with a total gross tonnage of 60.8 millions (5.2% more than the preceding year) while the volume of scrapped ships amounted to gross tonnage (GT) of 15.3 millions (less by 10.9%).

In 2021, the world catches of fish and other marine organisms (excluding marine mammals, other aquatic animal products and aquatic plants) amounted to 79,827.0 thousand tonnes and were 2.3% higher against the preceding year.

Rozdział I

Chapter I

Struktura przestrzenno-funkcjonalna gospodarki morskiej

Spatio-functional structure of maritime economy

Dziedziny gospodarki morskiej tworzą zintegrowany system obejmujący:

- porty morskie,
- żeglugę morską i przybrzeżną,
- przemysł stoczniowy,
- rybołówstwo morskie,
- przetwórstwo rybne,
- edukację morską i działalność badawczą i rozwojową,
- turystykę morską i przybrzeżną.

Lokalizacja przestrzenno-funkcjonalna podmiotów gospodarki morskiej wskazuje, iż główna siedziba podmiotów z tej branży może znajdować się poza miejscem prowadzonej działalności. Niezmiennie, ze względu na dostęp do morza, podmioty skupiają się głównie na terenach nadmorskich; najwięcej zlokalizowanych jest w województwach pomorskim i zachodniopomorskim, najmniej – w województwie warmińsko-mazurskim.

The fields within the maritime economy consist in a system of:

- seaports,
- maritime and coastal shipping,
- shipbuilding and ship repair industry,
- marine fisheries,
- fish processing industry,
- maritime education and R&D activity,
- maritime and coastal tourism.

It is indicated by the spatio-functional location of the maritime economy entities that the main offices of those establishments may be situated outside the place of business. Continuously, owing to the access to the sea, the business entities cluster mainly in coastal areas. Majority of them are located in the Pomorskie and Zachodniopomorskie Voivodships while the least number of them have their seats in the Warmińsko-Mazurskie.

Mapa 1.
Map 1.

Lokalizacja głównych podmiotów gospodarki morskiej
Location of main entities of maritime economy



W portach nadmorskich działają przedsiębiorstwa portowe, stoczniowe oraz jednoosobowe podmioty świadczące usługi na rzecz większych przedsiębiorstw gospodarki morskiej. Nakłady inwestycyjne ponoszone na rozwój infrastruktury portowej służącej m.in. zwiększeniu różnorodności obsługiwanych ładunków wpływają na wzrost znaczenia polskich portów morskich na arenie międzynarodowej i poprawę ich konkurencyjności wśród portów bałtyckich. Rozwijające się łańcuchy logistyczne wymuszają konieczność dostosowania w tym zakresie działalności przedsiębiorstw żeglugowych. Dotyczy to szczególnie żeglugi bliskiego zasięgu, np. pasażerskiej żeglugi promowej. Z uwagi na obostrzenia w rybołówstwie mające na celu ochronę naturalnych zasobów morza wzrasta znaczenie akwakultury.

Uczelnie morskie kształcą wysoko wykwalifikowanych specjalistów dostosowując swoją ofertę edukacyjną do zmieniających się warunków i potrzeb zgłaszanych przez przedsiębiorstwa gospodarki morskiej. Uczelnie wyższe oraz instytuty naukowe zaangażowane są również w prowadzenie działalności badawczej i rozwojowej. W ostatnich latach zauważa się rozwój sektora energetyki wiatrowej (produkcja platform wiertniczych, farm wiatrowych); z gospodarką morską związane są również firmy zajmujące się pozyskiwaniem złóż minerałów z dna morskiego.

Rosnąca rola turystyki morskiej powoduje rozwój bazy noclegowej w województwach nadmorskich. W obiektach turystycznych obserwuje się zwiększanie zakresu ofert np.: prowadzenie zabiegów odnowy biologicznej lub umożliwienie uprawiania sportów wodnych. Rybacy, którzy przekształcili swoje łodzie i kutry rybackie w statki turystyczne, realizują rejsy rekreacyjne lub wędkarskie. Producenci jachtów morskich dostosowują swoją ofertę do potrzeb określonych grup nabywców.

There are ports, shipbuilding and ship repair and sole proprietorships who render services for larger maritime economy establishments. The importance of Polish seaports on the international front as well as their competitiveness among the Baltic ports depend on investment outlays on the development of port infrastructure to enhance diversity of the handled cargo etc. The developing logistics chains exact the necessity to adjust the shipping companies activity in this respect. In particular this applies to Short Sea Shipping, for example passenger ferry shipping. Aquaculture is growing into its role as a result of restrictions in fisheries with the aim to protect natural marine resources.

Adapting to changing conditions and educating highly qualified specialists, maritime universities and academies address their educational offer to the needs reported by maritime economy businesses. In addition, the high education institutions and research institutes are involved into the R&D activities. In recent years there has been a growth in the wind power industry (constructing drilling platforms, wind farms). Other entities related to the maritime economy are those involved in seabed mining.

The growing role of maritime tourism leads to the development of accommodation facilities in the seaside voivodships. The tourism establishments enlarge their offer by introducing wellness services or water sports facilities etc. Fishermen who converted their boats and cutters into tourist ships, operate leisure voyages or angling trips. Seagoing yachts manufacturers adjust their offer to the needs of particular groups of buyers.

Rozdział II

Chapter II

Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w gospodarce morskiej

Entities, employees and remuneration in maritime economy

W 2022 r. sektor gospodarki morskiej tworzyło 20 736 podmiotów, tj. więcej o 0,4% niż w 2021 r. i o 46,6% niż w 2015 r.

In 2022, maritime economy sector consisted of 20,736 entities i.e. by 0.4% more than in 2021 and by 46.6% more than in 2015.

Tablica 1. Podmioty i pracujący w gospodarce morskiej
Stan w dniu 31 grudnia

Table 1. Entities and employees in maritime economy
As of 31 December

Wyszczególnienie Specification a – podmioty entities b – pracujący employees		2015	2019	2021	2022	2021	2022
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	a	14 141	26 316	20 656	20 736	78,5	100,4
	b	97 688	168 983	160 738	167 955	95,1	104,5
w tym: of which:							
Województwo pomorskie Pomorskie Voivodship	a	7 594	11 848	8 614	8 757	72,7	101,7
	b	47 191	63 967	58 765	60 701	91,9	103,3
w tym: of which:							
Gdańsk	a	2 176	3 233	2 469	2 517	76,4	101,9
	b	13 940	20 086	19 228	19 761	95,7	102,8
Gdynia	a	1 859	2 460	1 951	1 967	79,3	100,8
	b	15 453	18 788	17 160	18 482	91,3	107,7
Województwo warmińsko-mazurskie Warmińsko-Mazurskie Voivodship	a	471	1 091	854	880	78,3	103,0
	b	2 364	5 508	6 243	6 626	113,3	106,1
Województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie Voivodship	a	3 453	5 992	4 451	4 415	74,3	99,2
	b	23 726	30 377	27 313	28 516	89,9	104,4
w tym: of which:							
Szczecin	a	1 324	1 856	1 576	1 576	84,9	100,0
	b	11 021	13 075	12 406	13 202	94,9	106,4
Świnoujście	a	271	494	372	377	75,3	101,3
	b	1 917	2 086	1 537	1 545	73,7	100,5
Police	a	88	105	86	86	81,9	100,0
	b	1 053	1 471	1 366	1 355	92,9	99,2

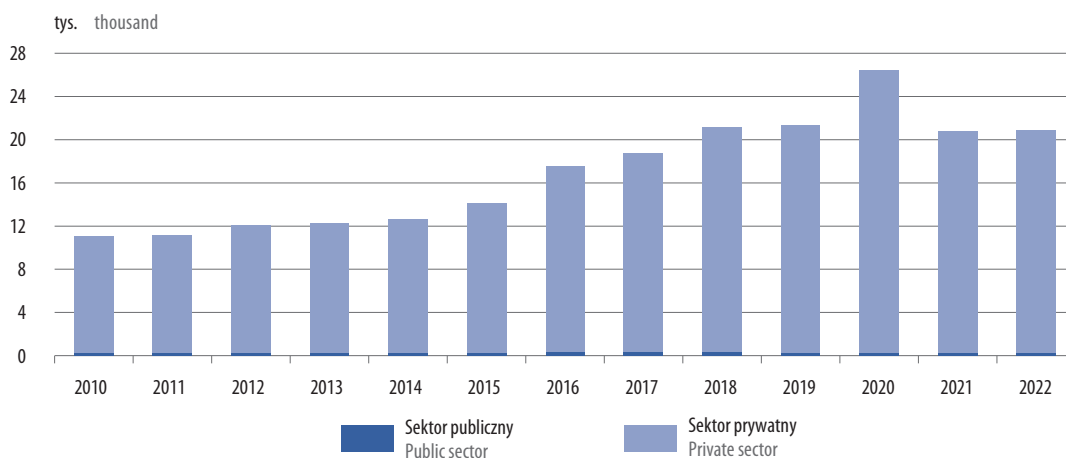
Główną lokalizacją podmiotów gospodarki morskiej są województwa nadmorskie: pomorskie, zachodniopomorskie i warmińsko-mazurskie. Najwięcej podmiotów gospodarki morskiej znajduje się w województwie pomorskim; w 2022 r. stanowiły one 42,2% ogółu podmiotów sektora gospodarki morskiej (w 2021 r. – 41,7%, w 2015 r. – 53,7%). Województwo pomorskie dominowało również pod względem liczby pracujących w gospodarce morskiej; ich udział w 2022 r. wyniósł 36,1% (w 2021 r. – 36,6%, w 2015 r. – 48,3%).

W krajowym rejestrze podmiotów gospodarki narodowej REGON na koniec 2022 r. zarejestrowane były 6 334 podmioty (30,5% wszystkich podmiotów gospodarki morskiej), których podstawową działalnością była produkcja i naprawa statków i łodzi, tj. więcej o 5,0% niż w roku poprzednim i o 22,3% w porównaniu z 2015 r. Liczba pracujących w tych jednostkach wyniosła 38 430 osób i wzrosła o 6,7% w skali roku i o 28,5% w stosunku do 2015 r. W latach 2015–2022 liczba podmiotów zwiększała się średniorocznie o 5,6%, a wzrost ten miał związek z rejestracją nowych podmiotów gospodarczych, w szczególności mikroprzedsiębiorstw, które działają w obszarze morskich agencji transportowych.

In general, they are located in the seaside voivodships: the Pomorskie, Zachodniopomorskie and Warmińsko-Mazurskie. Majority of the maritime economy entities have their seats in the Pomorskie voivodship. In 2022, they represented 42.2% of all maritime entities (41.7% – in 2021, 53.7% – in 2015). The Pomorskie was also in the lead in terms of the number of employees working for the maritime sector; they contributed to 36.1% in 2022 (36.6% – in 2021, 48.3% – in 2015).

According to the National Official Business Register (REGON), there were 6,334 entities registered as of the end of 2022 (i.e. 30.5% of all maritime economy entities), with their main activity profile as ship manufacture and ship repair i.e. by 5.0% more than the preceding year and by 22.3% more in comparison to 2015. The number of employees working for those entities amounted to 38,430 persons, and increased by 6.7% on an annual basis and by 28.5% in comparison to 2015. During the years 2015–2022, the number of entities was annually growing by 5.6% on the average, and those developments were due to registering new business establishments, in particular micro-enterprises that run maritime transport agencies.

Wykres 1. Podmioty w gospodarce morskiej
Chart 1. Entities in maritime economy



Drugą co do wielkości grupą podmiotów działających w obszarze gospodarki morskiej są jednostki zajmujące się sprzedażą hurtową i detaliczną ryb, skorupiaków i mięczaków. W 2022 r. zarejestrowanych było 5 016 podmiotów prowadzących taką działalność (co stanowiło 24,2% wszystkich podmiotów), tj. mniej o 1,1% niż w 2021 r., a więcej o 117,3% w porównaniu z 2015 r., w których pracowało łącznie 35 806 osób (o 3,7% więcej niż w 2021 r. i prawie pięciokrotnie więcej niż w 2015 r.).

The second largest group of maritime entities comprises establishments dealing with retail and whole-sale of fish, crustaceans and molluscs. In 2022, there were 5,016 entities involved in that activity (which represented 24.2% of all those entities), i.e. by 1.1% less than 2021 but 117.3% more in comparison to 2015, for whom worked 35,806 persons in total (by 3.7% more than 2021 and almost 5 times more than in 2015).

Pod koniec 2022 r. zarejestrowanych było 1 055 podmiotów zajmujących się rybołówstwem w wodach morskich (5,1% ogółu podmiotów gospodarki morskiej), tj. więcej o 1,1% niż w 2021 r., a mniej o 8,8% w porównaniu z 2015 r.; pracowało w nich 2 415 osób (mniej odpowiednio o 7,2% i 13,1%).

At the end of 2022 there were 1,055 registered entities that dealt with sea fishery (5.1% of all maritime economy entities) i.e. by 1.1% more than 2021, but 8.8% less in comparison to 2015. They employed 2,415 persons (7.2% and 13.1% less, respectively).

Tablica 2. Podmioty i pracujący w gospodarce morskiej według klas wielkości i sektorów własności Stan w dniu 31 grudnia

Table 2. Entities and employees in maritime economy by size classes and by ownership sectors As of 31 December

Wyszczególnienie Specification			Ogółem Total	Podmioty o liczbie pracujących Entities with the following number of employees					
				9 i mniej 9 and less	10–49	50–249	250–499	500 i więcej 500 and more	
OGÓŁEM TOTAL	2015	a	14 141	12 964	869	251	32	25	
		b	97 688	19 938	16 545	26 988	11 181	23 036	
	2020	a	26 316	24 509	1 361	347	50	49	
		b	168 983	37 283	27 924	36 211	17 493	50 072	
	2021	a	20 656	18 927	1 299	331	53	46	
		b	160 738	30 744	27 157	34 839	18 364	49 634	
	2022	a	20 736	17 506	1 310	341	54	47	
		b	167 955	30 287	26 859	35 757	18 970	56 082	
	Sektor publiczny Public sector	2015	a	104	40	32	16	10	6
			b	10 348	147	792	2 190	3 305	3 914
2020		a	112	47	24	20	11	10	
		b	15 247	127	722	2 521	3 842	8 035	
2021		a	102	39	21	23	10	9	
		b	14 507	124	599	3 005	3 511	7 268	
2022		a	107	41	18	26	11	9	
		b	15 489	124	521	3 283	3 841	7 720	
Sektor prywatny Private sector		2015	a	14 037	12 924	837	235	22	19
			b	87 340	19 791	15 753	24 798	7 876	19 122
	2020	a	26 204	24 462	1 337	327	39	39	
		b	153 736	37 156	27 202	33 690	13 651	42 037	
	2021	a	20 554	18 888	1 278	308	43	37	
		b	146 231	30 620	26 558	31 834	14 853	42 366	
	2022	a	20 629	17 465	1 292	315	43	38	
		b	152 466	30 163	26 338	32 474	15 129	48 362	

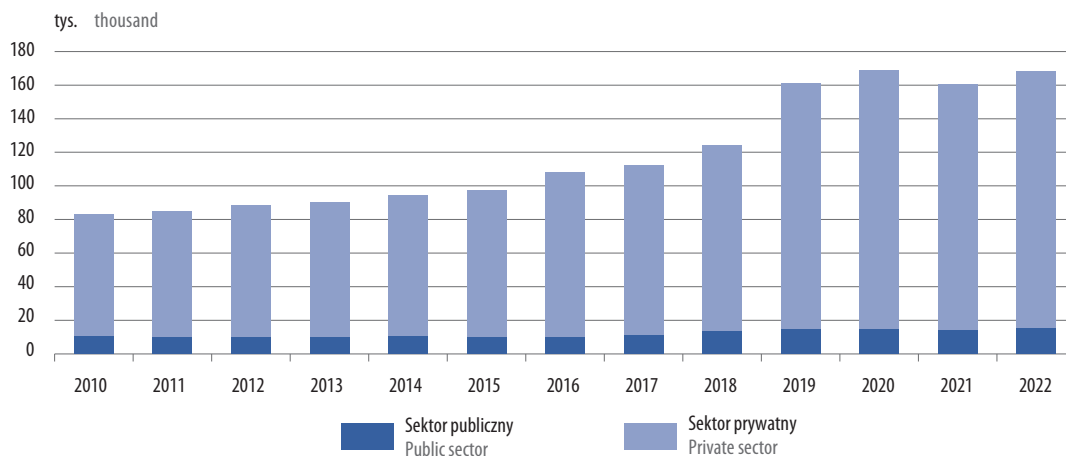
Wśród podmiotów gospodarki morskiej dominowały mikro-przedsiębiorstwa (o liczbie pracujących 9 osób i mniej), które w 2022 r. stanowiły 84,4% (17 506 podmiotów, tj. mniej o 7,5% niż w 2021 r., lecz więcej 35,0% niż 2015 r.).

The maritime economy entities were dominated by micro-enterprises (employing 9 and less persons) representing 84.4% in 2022 (17,506 business establishments i.e. by 7.5% less than in 2021, but 35.0% more than 2015).

Liczba pracujących w gospodarce morskiej w 2022 r. wyniosła 167 955 i była wyższa o 4,5% od notowanej w 2021 r. i o 71,9% w porównaniu z 2015 r. Najwięcej osób pracowało w podmiotach zatrudniających 500 osób i więcej (33,4%), podczas gdy w mikroprzedsiębiorstwach – 18,0%; w 2015 r. ponad jedna czwarta liczby pracujących świadczyła pracę na rzecz podmiotów zatrudniających od 50 do 249 osób.

The number of employees in the maritime economy amounted to 167,955 in 2022 and was larger by 4.5% than the level reported in 2021, and by 71.9% in comparison to 2015. The largest number of persons who worked for entities that employed 500 or more persons (33.4%), while the micro-enterprises (18.0%); in 2015 more than one fourth of those employees worked for business establishments that employed from 50 to 249 persons.

Wykres 2. Pracujący w gospodarce morskiej
Chart 2. Employed persons in maritime economy



W latach 2015–2022 wśród podmiotów gospodarki morskiej zdecydowanie dominowały jednostki sektora prywatnego; w 2022 r. ich udział wyniósł 99,5%. Prawie wszystkie mikroprzedsiębiorstwa (podmioty o liczbie pracujących 9 osób i mniej) w 2022 r. należały do tego sektora, a w grupie największych podmiotów (o liczbie pracujących 500 osób i więcej) należało do niego 80,9% przedsiębiorstw (w 2021 r. – 80,4%, a w 2015 r. – 76,0%).

During the years 2015–2022 private establishments significantly prevailed against the whole maritime economy sector. In 2022 their contribution amounted to 99.5%. In 2022, almost every micro-enterprise (entities that employed 9 or less persons) belonged to that sector whereas the group of the largest enterprises (with 500 or more persons) included 80.9% of the private establishments (80.4% – in 2021, 76.0% – in 2015).

Tablica 3. Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto^a w gospodarce morskiej
Stan w dniu 31 grudnia

Table 3. Average monthly gross remuneration^a in maritime economy
As of 31 December

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
	w zł in PLN				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	4 673,19	5 937,92	6 390,17	7 288,98	107,6	114,1
sektor publiczny public sector	5 198,35	6 800,48	7 364,93	8 090,06	108,3	109,8
sektor prywatny private sector	4 583,42	5 838,62	6 282,59	7 204,40	107,6	114,7

a Dane dotyczą podmiotów, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
a Data concern entities employing more than 9 persons.

**Tablica 3. Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto^a w gospodarce morskiej (dok.)
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 3. Average monthly gross remuneration^a in maritime economy (cont.)
As of 31 December

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
	w zł in PLN				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
w tym: of which:						
Województwo pomorskie Pomorskie Voivodship	5 048,49	6 429,65	6 988,16	7 892,57	108,7	112,9
Województwo warmińsko-mazurskie Warmińsko-Mazurskie Voivodship	3 721,46	4 568,98	5 246,25	5 894,59	114,8	112,4
Województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie Voivodship	4 384,34	5 332,75	5 635,35	6 437,60	105,7	114,2

a Dane dotyczą podmiotów, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
a Data concern entities employing more than 9 persons.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej (w podmiotach o liczbie pracujących powyżej 9 osób) w 2022 r. wyniosło 7 288,98 zł, tj. o 14,1% więcej niż w roku poprzednim i o 56,0% więcej w porównaniu z 2015 r. W sektorze publicznym przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto było wyższe o 11,0% niż w całej gospodarce morskiej, natomiast w sektorze prywatnym – niższe o 1,2%. W 2022 r. na tle całej gospodarki morskiej przeciętne wynagrodzenie brutto w województwie pomorskim było wyższe o 8,3%, natomiast w województwach zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim – niższe odpowiednio o 11,7% i 19,1%. Analizując przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej zaobserwowano jego wzrost we wszystkich rodzajach działalności z nią związanych.

In 2022, the average monthly gross remuneration in maritime economy (in entities employing more than 9 persons) amounted to PLN 7,288.98 i.e. by 14.1% more than the preceding year and by 56.0% more than in 2015. The average monthly gross remuneration in the public sector was by 11.0% higher than the maritime economy sector as a whole whereas the private sector remunerations were by 1.2% lower. Gross remunerations in the Pomorskie Voivodship was by 8.3% higher than the average remunerations in maritime economy in 2022, whereas the remunerations in the Zachodniopomorskie and Warmińsko-Mazurskie voivodships were lower by 11.7% and 19.1%, respectively. Having analysed the level of the average monthly gross remunerations in maritime economy, it appeared that all types of activities reported growths.

Rozdział III

Chapter III

Inwestycje i środki trwałe. Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów

Investments, fixed assets. Selected economic rates and ratios on entities

Wielkość inwestycji jest jednym z mierników wzrostu gospodarczego. W 2021 r. wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych wyniosła 3 637,7 mln zł (w cenach bieżących) i zwiększyła się o 17,8% w stosunku do 2020 r. i o 23,2% w porównaniu z 2015 r.

The size of investments is one of the measures of economic growth. In 2021, the value of investment outlays amounted to PLN 3,637.7 million (in current prices) and increased by 17.8% compared to 2020 and increased by 23.2% until 2015.

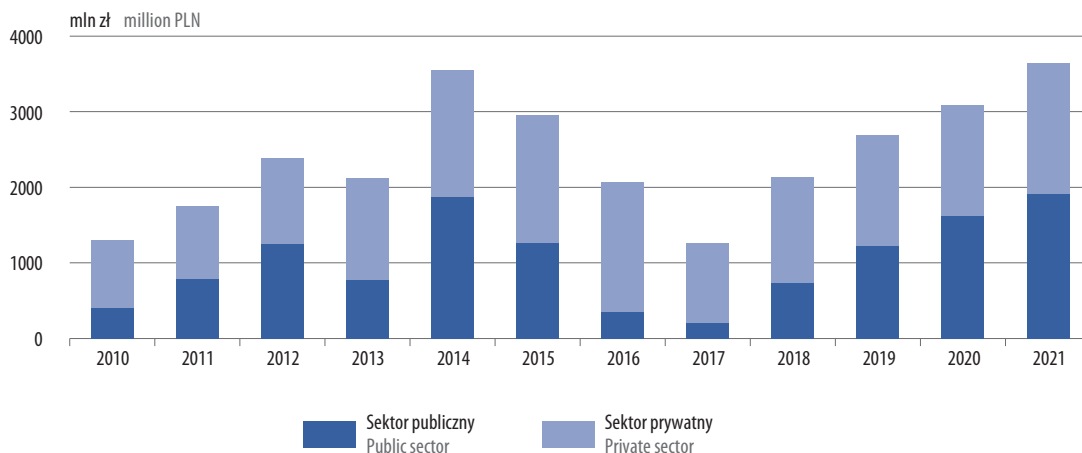
Ponad połowa nakładów inwestycyjnych przypadła na jednostki sektora publicznego; w 2021 r. ich udział w nakładach ogółem wyniósł 52,4% (w 2020 r. – 52,8%, w 2015 r. – 42,7%).

More than half of investments outlays were attributed to public sector entities; in 2021 their share in the total expenditures was 52.4% (in 2020 – 52.8%, in 2015 – 42.7%).

Wykres 1 (3). Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej (ceny bieżące)

Chart 1 (3).

Investment outlays in maritime economy (current prices)



Nakłady inwestycyjne na nowe obiekty majątkowe oraz ulepszenie istniejących w 2021 r. stanowiły 90,5% nakładów ogółem, a nakłady na zakup używanych środków trwałych – 9,5%. Wartość nakładów na nowe obiekty wyniosła 3 292,7 mln zł i wzrosła o 21,5% w porównaniu z 2020 r. oraz o 20,6% wobec 2015 r.

In 2021, investment outlays for new real estate objects and for improvements of the existing ones accounted for 90.5% of the total expenditures, and expenditures for the purchase of used fixed assets – 9.5%. The value of expenditures for new facilities amounted to PLN 3,292.7 million and it increased by 21.5% in comparison with 2020, and was by 20.6% larger than in 2015.

Tablica 1 (4). Nakłady inwestycyjne¹ w gospodarce morskiej
Table 1 (4). Investment outlays¹ in maritime economy

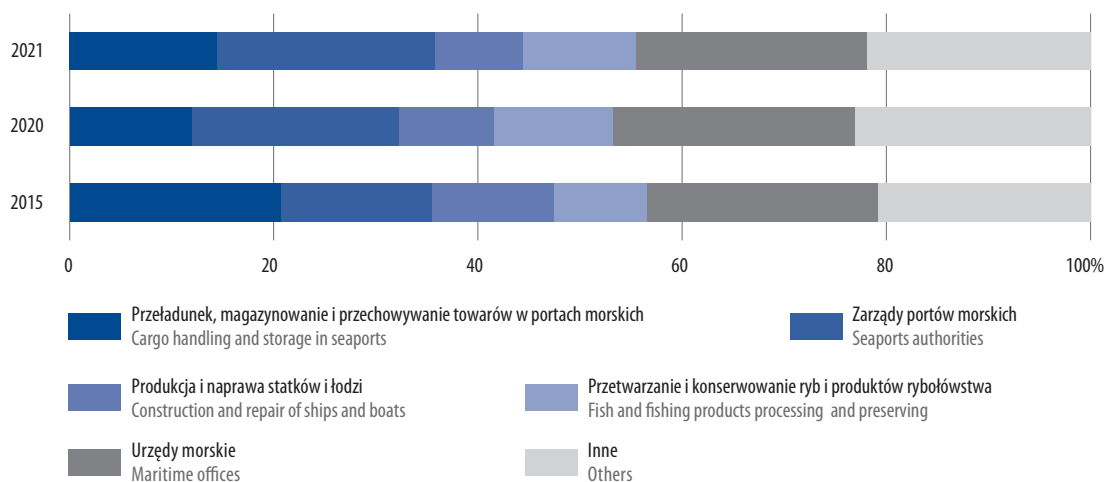
Wyszczególnienie Specification a – ogółem total b – nakłady na nowe obiekty majątkowe i ulepszenie istniejących on new assets and improvement of already existing ones		2015	2019	2020	2021	
		ceny bieżące w mln zł current prices in million PLN				w % in %
OGÓŁEM TOTAL	a	2 951,7	3 044,9	3 087,1	3 637,7	100,0
	b	2 729,9	2 884,3	2 709,8	3 292,7	100,0
w tym: of which:						
Budynki i budowle Buildings and structures	a	1 699,5	1 633,0	1 807,5	2 286,5	62,9
	b	1 667,1	1 612,9	1 746,9	2 225,6	67,6
Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia Machinery, technical equipment and tools	a	784,5	890,6	729,2	833,2	22,9
	b	715,2	864,7	698,8	815,1	24,8
Środki transportu Transport equipment	a	376,9	428,4	395,4	406,7	11,2
	b	345,4	390,2	260,4	249,7	7,6

1 Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób.
 1 Data concern entities employing more than 9 persons.

W 2021 r. z wartości nakładów inwestycyjnych ogółem 62,9% przeznaczonych było na budynki i budowle (w 2020 r. – 58,6%, w 2015 r. – 57,6%), 22,9% wydatkowano na maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia (w 2020 r. – 23,6%, w 2015 r. – 26,6%), a 11,2% przeznaczono na środki transportu (w 2020 r. – 12,8%, w 2015 r. – 12,8%).

In 2021, 62.9% of the total investments was allocated to buildings and structures (in 2020 – 58.6%, in 2015 – 57.6%), 22.9% was spent on machinery, technical equipment and tools (in 2020 – 23.6%, in 2015 – 26.6%), and 11.2% of them was designed for transport (in 2020 – 12.8%, in 2015 – 12.8%).

Wykres 2 (4). Struktura nakładów inwestycyjnych według rodzajów działalności (ceny bieżące)
Chart 2 (4). Structure of investment outlays by kinds of activity (current prices)



Największy udział w nakładach inwestycyjnych podmiotów gospodarki morskiej ogółem w 2021 r. miały: urzędy morskie (22,6%), zarządy portów morskich (21,2%) oraz podmioty prowadzące przeładunki, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich (14,5%). W 2020 r. największy udział w nakładach inwestycyjnych miały urzędy morskie (23,7%) i zarządy portów morskich (20,2%), natomiast w 2015 r. – urzędy morskie (22,6%) oraz podmioty prowadzące przeładunki, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich (20,8%).

Znaczny wzrost nakładów inwestycyjnych w 2021 r. w porównaniu z 2020 r. odnotowano w działalności morskich agencji transportowych (prawie 2,5-krotny), w jednostkach prowadzących prace badawcze i rozwojowe i edukację morską (o 65,9%) oraz w rybołówstwie w wodach morskich (o 65,0%). Największy spadek wielkości nakładów inwestycyjnych wystąpił w przedsiębiorstwach zajmujących się pozostałą działalnością wspomagającą transport (o 34,7%). W odniesieniu do 2015 r. wielokrotny wzrost nakładów inwestycyjnych wystąpił w rybołówstwie w wodach morskich (ponad 42-krotny), w morskim i przybrzeżnym transporcie wodnym (ponad 9-krotny) oraz podmiotach prowadzących sprzedaż hurtową i detaliczną ryb, skorupiaków i mięczaków (prawie 6-krotny). Największy spadek nakładów odnotowano w podmiotach zajmujących się pozostałą działalnością wspomagającą transport morski (o 69,4%).

The largest shares of the maritime economy entities in investment expenditures in 2021 were reported in: maritime offices (22.6%), seaports authorities (21.2%) and entities dealing with cargo handling and storage in seaports (14.5%). In 2020, the largest shares in the investment outlays had maritime offices (23.7%) and seaports authorities (20.2%) while maritime offices (22.6%) and entities dealing with cargo handling and storage in seaports (20.8%) were in the lead in 2015.

A significant growth of investment outlays in 2021 as compared to 2020, was reported in the activities of maritime transport agencies (almost 2.5 fold), research & development and education entities (by 65.9%) as well as sea fishing (by 65.0%). The largest drop in the investment outlays occurred in other activities supporting maritime transport (by 34.7%). Regarding 2015, there was a multiple increase of investment outlays in sea fishing (over 42-times), sea and coastal waterborne transport (over 9-fold) and wholesale and retail sale of fish, crustaceans and molluscs (almost 6 times). The heaviest decrease in expenditures was recorded in other activities supporting maritime transport (by 69.4%).

Tablica 2 (5). Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej według źródeł finansowania¹
Table 2 (5). Investments outlays in maritime economy by funding sources¹

Wyszczególnienie Specification		2015	2019	2020	2021
		ceny bieżące w mln zł current prices in million PLN			
a – ogółem total					
	b – sektor publiczny public sector				
	c – sektor prywatny private sector				
OGÓŁEM TOTAL	a	2 951,7	3 044,9	3 087,1	3 637,7
	b	1 260,0	1 234,9	1 630,0	1 907,7
	c	1 691,8	1 664,2	1 457,1	1 730,0
w tym: of which:					
Środki własne inwestora Investor's own funds	a	2 040,0	1 772,0	1 510,2	2 092,5
	b	729,2	360,9	366,0	635,3
	c	1 310,8	1 411,1	1 144,2	1 457,2
Środki budżetowe Budgetary appropriations	a	186,9	133,3	410,8	767,2
	b	154,0	123,4	407,5	761,5
	c	32,9	9,8	3,3	5,7

¹ Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób.
¹ Data concern entities employing more than 9 persons.

Tablica 2 (5). Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej według źródeł finansowania¹ (dok.)
 Table 2 (5). Investments outlays in maritime economy by funding sources¹ (cont.)

Wyszczególnienie Specification		2015	2019	2020	2021
a – ogółem total					
b – sektor publiczny public sector		ceny bieżące w mln zł current prices in million PLN			
c – sektor prywatny private sector					
Kredyty i pożyczki krajowe Domestic loans and credits	a	216,7	243,2	199,9	251,6
	b	1,5	–	.	.
	c	215,2	243,2	124,2	88,5
Środki bezpośrednio z zagranicy Funds directly from abroad	a	410,0	233,5	124,3	181,4
	b	341,7	115,2	18,7	21,4
	c	68,4	115,7	105,6	160,0

¹ Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób.

¹ Data concern entities employing more than 9 persons.

Istotnym aspektem dotyczącym nakładów inwestycyjnych jest ich struktura finansowania. W 2021 r. głównym źródłem finansowania nakładów inwestycyjnych w gospodarce morskiej były środki własne – 57,5%. Udział ich zwiększył się w skali roku o 8,6 p. proc. (w porównaniu z 2015 r. – zmniejszył się o 11,6 p. proc.). Środki budżetowe stanowiły 21,1% nakładów inwestycyjnych (z tego źródła korzystał głównie sektor publiczny).

W sektorze prywatnym w strukturze finansowania dominowały środki własne inwestora stanowiące 84,2% (w 2020 r. – 78,5%); udział kredytów i pożyczek krajowych wyniósł 5,1% (w 2020 r. – 8,5%).

The financial structure is an important aspect regarding to investment outlays. Representing 57.5% of them, own funds constituted the main source for financing investment outlays in the maritime economy in 2021. Their share increased by 8.6 pp to the previous year (a decrease of 11.6 pp compared to 2015). Budgetary assets accounted for 21.1% of capital outlays (that resource was mainly used by the public sector).

In the private sector, the financing structure was dominated by the investor's own funds representing 84.2% (78.5% – in 2020) while the share of domestic loans and borrowings amounted to 5.1% (8.5% – in 2020).

**Tablica 3 (6). Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej według grup¹
Stan w dniu 31 grudnia**Table 3 (6). Gross value of fixed assets in maritime economy by groups¹
As of 31 December

Wyszczególnienie Specification		2015	2019	2020	2021	stopień zużycia w % degree of consumption in %
		bieżące ceny ewidencyjne w mln zł current book-keeping prices in million PLN				
a – ogółem total						
b – sektor publiczny public sector						
c – sektor prywatny private sector						
OGÓŁEM TOTAL	a	23 214,0	31 563,4	31 405,1	33 576,5	49,5
	b	10 901,1	11 596,5	11 612,4	12 549,9	54,2
	c	12 312,9	19 966,9	19 792,7	21 026,6	46,7
w tym: of which:						
Budynki i budowle Buildings and structures	a	13 529,6	16 817,2	16 545,8	17 837,8	36,4
	b	84 449,5	8 303,6	8 006,7	8 639,1	45,0
	c	5 080,1	8 513,6	8 539,2	9 198,7	28,2
Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia Machinery, technical equipment and tools	a	7 022,7	10 817,1	10 727,5	11 446,4	63,1
	b	1 491,0	1 705,5	1 717,7	1 926,0	81,0
	c	5 531,7	9 111,6	8 979,7	9 520,4	59,5
Środki transportu Transport equipment	a	2 661,6	3 929,1	4 131,7	4 291,6	62,8
	b	960,5	1 587,4	1 857,9	1 984,8	61,8
	c	1 701,1	2 341,7	2 273,8	2 306,8	63,7

1 Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób.

1 Data concern entities employing more than 9 persons.

Wartość brutto środków trwałych na koniec 2021 r. ukształtowała się na poziomie 33 576,5 mln zł (w bieżących cenach ewidencyjnych), tj. wyższym o 6,9% niż w 2020 r. i o 44,6% w porównaniu z 2015 r. Uwzględniając grupy środków trwałych:

- wartość budynków i budowli wyniosła 17 837,8 mln zł, tj. więcej o 7,8% niż w 2020 r. i o 31,8% w stosunku do 2015 r.;
- wartość maszyn, urządzeń technicznych i narzędzi wyniosła 11 446,4 mln zł, tj. więcej o 6,7% niż w 2020 r. i o 63,0% w porównaniu z 2015 r.;
- wartość środków transportu wyniosła 4 291,6 mln zł, tj. więcej o 3,9% w odniesieniu do 2020 r. i o 61,2% niż w 2015 r.

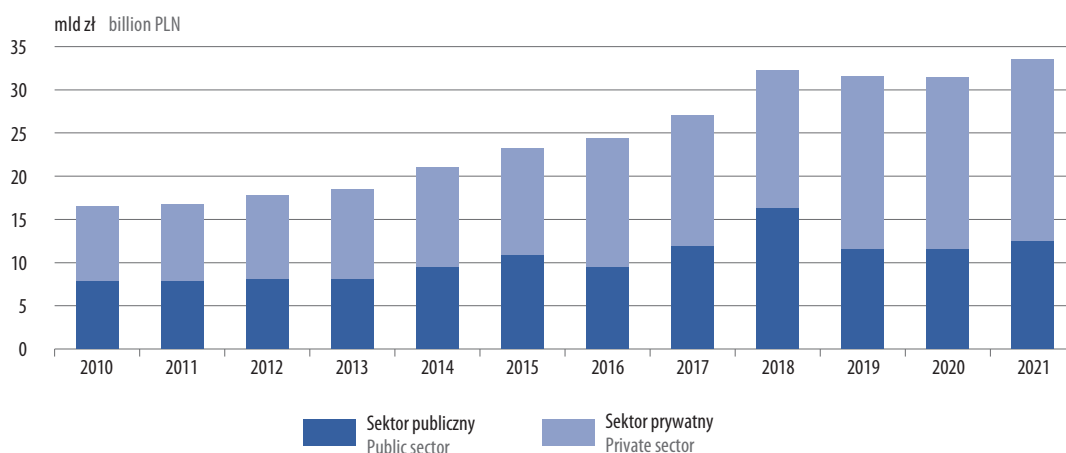
The gross value of fixed assets reached the level of PLN 33,576.5 million (in current book-keeping prices) at the end of 2021, and was by 6.9% more than in 2020 and increased by 44.6% in comparison with 2015. Taking into account groups of fixed assets:

- the value of buildings and structures amounted to PLN 17,837.8 million, i.e. by 7.8% more than in 2020 and by 31.8% more compared to 2015;
- the value of machinery, technical equipment and tools amounted to PLN 11,446.1 million i.e. by 6.7% more than in 2020 and by 63.0% more in comparison to 2015;
- the value of transport equipment amounted to PLN 4,291.6 million, i.e. by 3.9% more in relation to 2020 and by 61.2% more than in 2015.

W ciągu ostatnich lat zmieniała się struktura własności środków trwałych. W 2009 r. 57,9% wartości majątku trwałego przypadało na sektor publiczny, natomiast w kolejnych latach większość środków trwałych była w posiadaniu przedsiębiorstw sektora prywatnego (w 2021 r. – 62,6%); wyjątek stanowił 2018 r., w którym nieznacznie większy udział (50,6%) przypadał na sektor publiczny. Największy udział w wartości brutto środków trwałych w 2021 r. miały podmioty prowadzące przeładunki, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich – 29,6%, zarządy portów morskich – 16,0%, podmioty produkujące i naprawiające statki i łodzie – 12,9% oraz jednostki zajmujące się przetwarzaniem i konserwowaniem ryb i produktów rybołówstwa – 12,8%.

Over the recent years, the ownership structure of fixed assets changed. In 2009, 57.9% of the value of fixed assets fell to the public sector while 62.6% of fixed assets were held by private sector enterprises in 2021, with the exception of 2018, which 50.6% was in the public sector. The share of gross fixed assets held by entities dealing with cargo handling and storage in seaports – 29.6%, while 16.0% of the assets belonged to sea-port authorities, 12.9% – to entities involved in constructing and repairing ships and boats, and 12.8% to those involved in the processing and preserving of fish and fishing products.

Wykres 3 (5). Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej (bieżące ceny ewidencyjne)
Chart 3 (5). Gross value of fixed assets in maritime economy (current book-keeping prices)



W podmiotach gospodarki morskiej na koniec 2021 r. stopień zużycia środków trwałych wyniósł 49,5% (w 2015 r. – 42,7%), w tym środków transportu – 62,8% (w 2015 r. – 59,8%). Najwyższy stopień zużycia środków trwałych w 2021 r. odnotowano w:

- podmiotach zajmujących się pracami badawczo-rozwojowymi i edukacją morską – 67,3% (w 2015 r. – 64,0%), w tym zużycia środków transportu – 95,5% (w 2015 r. – 82,9%);
- pozostałej działalności wspomagającej transport morski – 66,5% (w 2015 r. – 53,5%), w tym zużycia środków transportu – 79,0% (w 2015 r. – 60,9%);
- zarządach portów morskich – 52,9% (w 2015 r. – 49,5%), w tym zużycia środków transportu – 62,2% (w 2015 r. – 47,2%);
- sprzedaży hurtowej i detalicznej ryb, skorupiaków i mięczaków – 52,0% (w 2015 r. – 35,1%), w tym zużycia środków transportu – 64,2% (w 2015 r. – 62,4%).

In the maritime economy entities, the degree of consumption of fixed assets was 49.5% at the end of 2021 (in 2015 – 42.7%), including transport equipment – 62.8% (in 2015 – 59.8%). In 2021, the highest values of fixed assets consumption degree were recorded in the following:

- research and development and maritime education entities – 67.3% (in 2015 – 64.0%), including transport equipment – 95.5% (in 2015 – 82.9%);
- other activities supporting maritime transport – 66.5% (in 2015 – 53.5%), including transport equipment – 79.0% (in 2015 – 60.9%);
- seaport authorities – 52.9% (in 2015 – 49.5%), including transport equipment – 62.2% (in 2015 – 47.2%);
- processing and preservation of fish and fishery products – 52.0% (in 2015 – 35.1%), including transport equipment – 64.2% (in 2015 – 62.4%).

Najniższy stopień zużycia wartości brutto środków trwałych wystąpił w urzędach morskich – 31,3% (w 2015 r. – 15,2%), w tym zużycia środków transportu – 22,4% (w 2015 r. – 54,3%).

W 2021 r. wskaźnik poziomu kosztów wyniósł 94,3% i był niższy w porównaniu z rokiem poprzednim o 2,5 p. proc., a z 2015 r. – o 0,2 p. proc. Wyższą wartość tego wskaźnika odnotowano w sektorze prywatnym niż publicznym (odpowiednio 94,6% i 89,3%).

The lowest degrees of consumption of gross value of fixed assets occurred in maritime offices – 31.3% (in 2015 – 15.2%), including transport equipment – 22.4% (in 2015 – 54.3%).

In 2021, the cost level indicator amounted to 94.3% and was by 2.5 pp lower than the previous year, and by 0.2 pp against 2015. A higher value for this indicator was recorded in the private sector than in the public sector (94.6% and 89.3% respectively).

Tablica 4 (7). Wybrane wskaźniki ekonomiczne¹ podmiotów gospodarki morskiej
Table 4 (7). Selected economic rates and ratios¹ of maritime economy entities

Wyszczególnienie Specification		2015	2019	2020	2021
a – ogółem total		w % in %			
b – sektor publiczny public sector					
c – sektor prywatny private sector					
Wskaźnik poziomu kosztów Cost level indicator	a	94,5	96,7	96,8	94,3
	b	89,0	98,0	104,6	89,3
	c	95,0	96,6	96,5	94,6
Wskaźnik rentowności obrotu brutto Gross turnover profitability indicator	a	5,5	3,6	3,5	6,0
	b	11,0	2,0	-4,6	10,7
	c	5,0	3,7	3,8	5,8
Wskaźnik rentowności obrotu netto Net turnover profitability indicator	a	4,8	5,0	5,4	5,8
	b	10,7	10,8	18,7	10,6
	c	4,3	4,7	4,8	5,6
Wskaźnik płynności finansowej I stopnia First degree financial liquidity indicator	a	32,0	31,2	38,9	35,9
	b	88,6	120,4	93,1	84,6
	c	25,3	25,1	33,2	31,9
Wskaźnik płynności finansowej II stopnia Second degree financial liquidity indicator	a	92,0	98,3	105,4	105,7
	b	118,1	170,4	125,7	122,0
	c	88,9	93,3	103,3	104,4

¹ Dane obejmują podmioty gospodarcze prowadzące księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
¹ Data refer to business entities that keep their accounting books, where the number of employees exceeds 9 persons.

W 2021 r. najwyższy wskaźnik poziomu kosztów, uwzględniając rodzaj prowadzonej działalności, odnotowano w przedsiębiorstwach zajmujących się:

- rybołówstwem w wodach morskich – 112,9% (w 2020 r. – 86,0%, w 2015 r. – 69,8%);
- przetwarzaniem i konserwowaniem ryb i produktów rybołówstwa – 97,7% (w 2020 r. – 97,4%, w 2015 r. – 95,0%);
- produkcją i naprawą statków i łodzi – 95,0% (w 2020 r. – 97,7%, w 2015 r. – 93,9%).

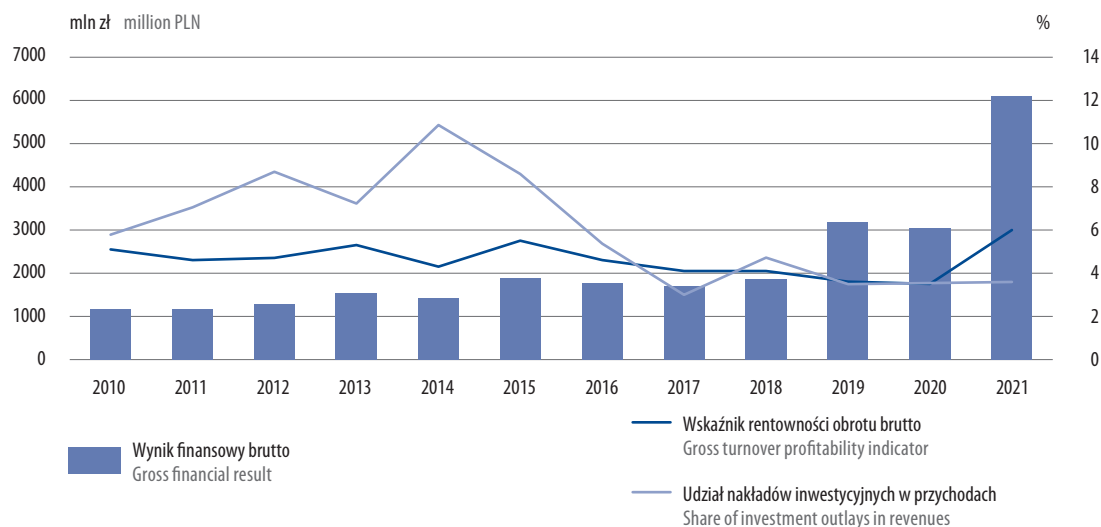
Taking into account kind of activity, the highest cost level indicator values in 2021, were recorded in enterprises dealing with:

- sea fishing – 112.9% (in 2020 – 86.0%, in 2015 – 69.8%);
- processing and preservation of fish and fishery products – 97.7% (in 2020 – 97.4%, in 2015 – 95.0%);
- constructing and repairing ships and boats – 95.0% (in 2020 – 97.7%, in 2015 – 93.9%).

W 2021 r. wskaźnik rentowności obrotu brutto dla podmiotów gospodarki morskiej wyniósł 6,0% (wobec 3,5% w 2020 r. i 5,5% w 2015 r.), a wskaźnik rentowności obrotu netto – 5,8% (wobec odpowiednio 5,4% i 4,8%). W poszczególnych rodzajach działalności były one jednak zróżnicowane. W 2021 r. najwyższą rentownością charakteryzowały się zarządy portów morskich, w których wskaźniki rentowności obrotu brutto i netto kształtowały się odpowiednio 19,3% i 19,2% (wobec 24,1% i 24,1% – w 2020 r. oraz 29,2% i 28,9% – w 2015 r.).

In 2021, the gross turnover profitability indicator for maritime economy entities was 6.0% (against 3.5% in 2020 and 5.5% in 2015), and the net turnover profitability indicator was 5.8% (against 5.4% and 4.8%, respectively). However, they were differentiated in particular kinds of activity. In 2021, the highest profitability rates were reported in sea-ports authorities where both the gross and net turnover profitability indicators amounted to 19.3% and 19.2%, respectively (compared to 24.1% and 24.1% in 2020, and 29.2% and 28.9% in 2015, in the order given).

Wykres 4 (6). **Finanse podmiotów gospodarki morskiej**
Chart 4 (6). **Finance of maritime economy entities**



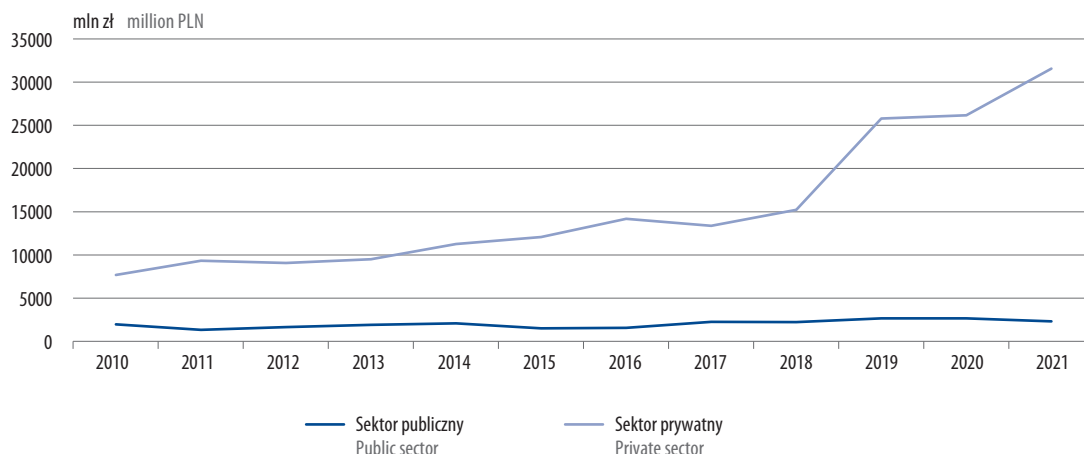
Wskaźnik płynności finansowej I stopnia, określający zdolność przedsiębiorstw do bieżącego regulowania zobowiązań, w 2021 r. wyniósł 35,9% (wobec 38,9% w 2020 r. i 32,0% w 2015 r.), natomiast wskaźnik płynności finansowej II stopnia kształtował się na poziomie 105,7% (wobec odpowiednio 105,4% i 92,0%).

The first degree financial liquidity indicator (cash ratio) which specifies the ability of enterprises to pay their liabilities on a regular basis amounted to 35.9% in 2021 (compared to 38.9% in 2020 and 32.0% in 2015), while the second degree financial liquidity indicator (quick ratio) was 105.7% (compared to 105.4% and 92.0%, respectively).

Wartość aktywów obrotowych w podmiotach gospodarki morskiej na koniec 2021 r. ukształtowała się na poziomie 33 883,2 mln zł i wzrosła o 17,6% wobec 2020 r. i 2,5-krotnie w porównaniu z 2015 r. Koncentrowały się one w sektorze prywatnym, którego udział w 2021 r. w wartości aktywów ogółem wyniósł 93,1% (w 2020 r. – 90,8%, w 2015 r. – 89,0%). Wartość zapasów w tym sektorze wyniosła 8 336,2 mln zł i zwiększyła się o 16,7% wobec 2020 r. i prawie 3-krotnie wobec 2015 r. Należności krótkoterminowe stanowiące w 2021 r. blisko połowę wartości aktywów obrotowych zwiększyły się o 24,9% w skali roku, a w stosunku do 2015 r. – 2,5-krotnie. Inwestycje krótkoterminowe były wyższe w porównaniu z 2020 r. o 16,2%, a z 2015 r. – ponad 2-krotnie.

At the end of 2021, the current assets value in maritime economy entities amounted to PLN 33,883.2 million and increased by 17.6% compared to 2020, and was 2.5 times larger in comparison with 2015. They prevailed in the private sector, representing 93.1% of the total value of assets (in 2020 – 90.8%, in 2015 – 89.0%). The value of inventories in this sector amounted to PLN 8,336.2 million and increased by 16.7% as compared to 2020, almost three times that of 2015. Short-term receivables representing almost half of current assets in 2021, increased by 24.9% against the previous year, and 2.5 times as compared to 2015. Short-term investments were by 16.2% higher than in 2020, and over twofold 2015.

Wykres 5 (7). Aktywa obrotowe
Chart 5 (7). Current assets



Tablica 5 (8). Aktywa obrotowe¹ podmiotów gospodarki morskiej
Stan w dniu 31 grudnia

Table 5 (8). Current assets¹ of maritime economy entities
As of 31 December

Wyszczególnienie Specification		2015	2019	2020	2021	2020	2021
a – ogółem total		w mln zł in million PLN				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
b – sektor publiczny public sector							
c – sektor prywatny private sector							
OGÓŁEM TOTAL	a	13 560,3	28 438,1	28 820,3	33 883,2	101,3	117,6
	b	1 495,9	2 661,5	2 653,0	2 327,5	99,7	87,7
	c	12 064,4	25 776,6	26 167,2	31 555,6	101,5	120,6
w tym: of which:							
Zapasy Inventory	a	3 007,0	7 380,1	7 345,9	8 474,2	99,5	115,4
	b	67,9	255,8	200,3	138,0	78,3	68,9
	c	2 939,1	7 124,3	7 145,6	8 336,2	100,3	116,7
Należności krótkoterminowe Short-term receivables	a	6 057,0	13 539,1	12 922,0	16 039,7	95,4	124,1
	b	317,2	649,7	608,1	653,7	93,6	107,5
	c	5 739,8	12 889,4	12 313,8	15 386,0	95,5	124,9
Inwestycje krótkoterminowe Short-term investments	a	3 233,3	6 306,9	7 564,9	8 255,2	119,9	109,1
	b	953,9	100,9	1 732,2	1 478,7	110,9	85,4
	c	2 279,4	4 745,2	5 832,7	6 776,5	122,9	116,2

1 Dane obejmują podmioty gospodarcze prowadzące księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
1 Data refer to business entities that keep their accounting books, where the number of employees exceeds 9 persons.

Zobowiązania długo- i krótkoterminowe (bez funduszy specjalnych) na koniec 2021 r. osiągnęły wartość 28 664,5 mln zł i wzrosły o 15,3% wobec 2020 r. i ponad 2-krotnie w porównaniu z 2015 r. Zobowiązania długoterminowe wyniosły 5 682,5 mln zł i stanowiły 19,8% zobowiązań ogółem (w 2020 r. – 21,8%, a w 2015 r. – 24,5%). Wartość zobowiązań długoterminowych zwiększyła się o 4,8% wobec 2020 r., a o 73,5% w porównaniu z 2015 r.

Zobowiązania krótkoterminowe na koniec 2021 r. ukształtowały się na poziomie 22 982,0 mln zł i wzrosły o 18,3% wobec 2020 r. i ponad 2-krotnie w porównaniu z 2015 r. Największy udział w zobowiązaniach krótkoterminowych miały zobowiązania z tytułu dostaw i usług (55,9%), których wartość wyniosła 12 847,3 mln zł i była wyższa o 24,8% niż przed rokiem i ponad 3-krotnie w porównaniu z 2015 r.

Long- and short-term liabilities (excluding special funds) reached PLN 28,664.5 million at the end of 2021 and increased by 15.3% compared to 2020, and over twice more compared to 2015. Long-term liabilities amounted to PLN 5,682.5 million and accounted for 19.8% of the total liabilities (in 2020 – 21.8% and in 2015 – 24.5%). The value of non-current liabilities increased by 4.8% against 2020, and increased by 73.5% as compared to 2015.

Short-term liabilities amounted to PLN 22,982.0 million at the end of 2021 and increased by 18.3% as compared to 2020, and over twice in comparison to 2015. Trade liabilities with the share of 55.9% prevailed in the short-term liabilities, and amounted to PLN 12,847.3 million. They were by 24.8% than at the end of 2020, and higher over 3 times at the end of 2015.

**Tablica 6 (9). Zobowiązania^a podmiotów gospodarki morskiej
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 6 (9). Liabilities^a of maritime economy entities
As of 31 December

Wyszczególnienie Specification	2015	2019	2020	2021	2020	2021
	w mln zł in million PLN				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	13 373,7	25 622,9	24 854,0	28 664,5	97,0	115,3
Długoterminowe Long-term	3 275,2	5 433,2	5 420,5	5 682,5	99,8	104,8
w tym kredyty i pożyczki of which credits and loans	2 635,0	3 987,1	4 375,1	3 980,9	109,7	91,0
Krótkoterminowe Short-term	10 098,5	20 189,7	19 433,5	22 982,0	96,3	118,3
w tym: of which:						
kredyty i pożyczki credits and loans	2 893,2	3 801,5	2 487,4	3 596,4	65,4	144,6
zobowiązania z tytułu dostaw i usług trade liabilities	3 989,5	11 081,0	10 294,8	12 847,3	92,9	124,8
zobowiązania z tytułu podatków, ceł, ubezpieczeń i innych świadczeń liabilities from taxes, customs duties, social insurance and other benefits	464,0	956,8	1 122,8	1 413,6	117,3	125,9

a Dane obejmują podmioty gospodarcze prowadzące księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.

a Data refer to business entities that keep their accounting books, where the number of employees exceeds 9 persons.

Rozdział IV

Chapter IV

Porty morskie

Seaports

Porty morskie stanowią istotny element sieci transportowej zarówno dla ładunków, jak i pasażerów, szczególnie w ruchu międzynarodowym. Na polskim wybrzeżu znajduje się ponad trzydzieści portów morskich. Badaniami statystycznymi dotyczącymi ruchu statków, obrotów ładunkowych i ruchu pasażerów objętych jest osiemnaście portów morskich, które spełniają kryteria do ujęcia ich w badaniach statystyki publicznej.

W 2022 r. obroty ładunkowe w portach morskich wyniosły 118 972,4 tys. ton, tj. o 23,1% więcej niż w 2021 r. oraz o 71,1% więcej w stosunku do 2015 r. Międzynarodowy obrót morski stanowił 95,7% obrotów ładunkowych w portach morskich (w 2021 r. – 95,8%, a w 2015 r. – 98,5%).

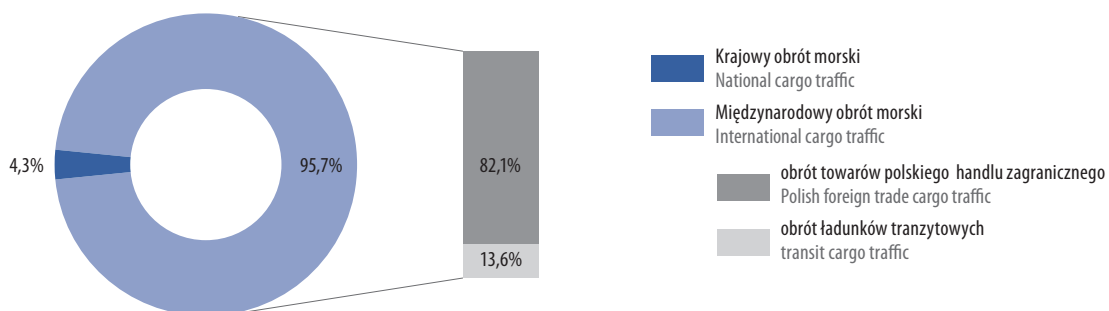
Na międzynarodowe obroty morskie w portach morskich składają się obroty towarowe polskiego handlu zagranicznego oraz obroty ładunków tranzytowych. Obroty ładunkowe polskiego handlu zagranicznego w 2022 r. stanowiły 85,7% międzynarodowych obrotów morskich (wobec 84,5% w 2021 r. i 84,8% w 2015 r.), natomiast obroty ładunków tranzytowych – odpowiednio 14,3% (wobec 15,5% i 15,2%).

Seaports represent an essential component of a transportation network both for goods and passengers with a special emphasis on the international traffic. There are more than thirty seaports on the Polish coast. Eighteen of them, satisfying the public statistics survey criteria, are being analysed in terms of ship, cargo and passenger traffic.

In 2022, cargo throughput in the seaports amounted to 118,972.4 thousand tonnes, i.e. by 23.1% more than 2021 and 71.1% more against 2015. The international maritime traffic accounted for 95.7% of cargo handled in the seaports (95.8% in 2021, 98.5% in 2015).

The international maritime cargo traffic via seaports in Poland includes goods handled as part of Polish foreign trade and transit shipments. The Polish foreign trade freight represented 85.7% of the international maritime cargo throughput in 2022 (as compared to 84.5% in 2021 and 84.8% in 2015) whereas the transit shipments represented 14.3% (against 15.5% and 15.2%) respectively.

Wykres 1 (8). Struktura obrotów ładunkowych w portach morskich w 2022 r.
Chart 1 (8). Structure of cargo traffic in seaports in 2022



Transport morski ładunków oraz pasażerów, który odbywa się w relacji z polskimi portami morskimi realizowany jest zarówno przez polskich, jak i obcych (zagranicznych) przewoźników morskich. Polscy przewoźnicy dokonują przewozów w relacji z polskimi portami (port polski – port zagraniczny lub odwrotnie), pomiędzy polskimi portami oraz pomiędzy obcymi portami. W przewozach polskich przewoźników odnotowano spadek udziału przewozów pomiędzy obcymi portami na rzecz transportu w relacji z portami polskimi.

Seaborne traffic of goods and passengers via Polish seaports is operated by either Polish or foreign maritime companies. Polish carriers provide transportation service via Polish seaports (from a Polish seaport to a seaport abroad or reversely), between seaports in Poland or between seaports abroad. There was a drop in the freight transported between ports abroad by Polish carriers, for the benefit of the transport between Polish ports.

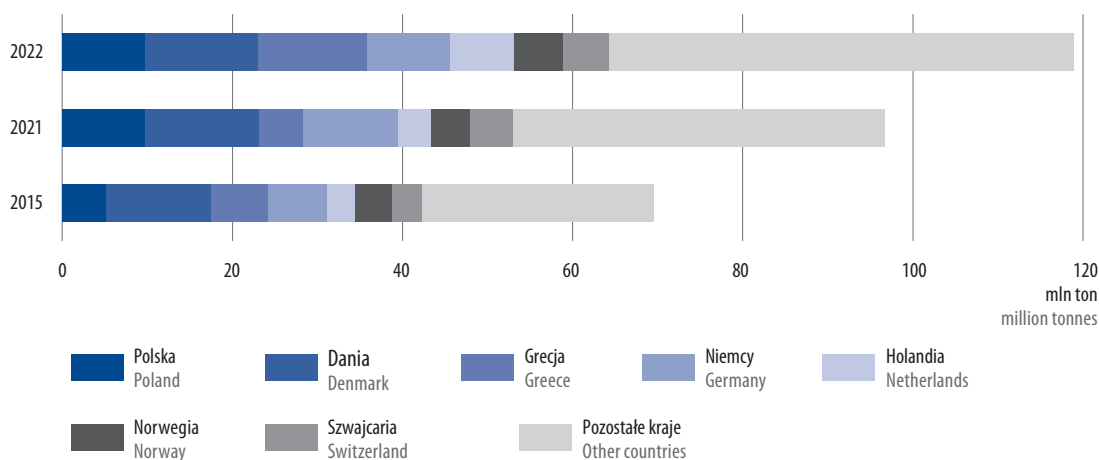
W 2022 r. polscy przewoźnicy morscy przewieźli 90,2% ładunków w relacji z polskimi portami, a 7,3% – pomiędzy portami obcymi (w 2021 r. odpowiednio 85,3% i 6,4%, a w 2015 r. – 83,3% oraz 15,0%).

W 2022 r. w strukturze obrotów polskich portów morskich ładunki przetransportowane przez krajowych przewoźników stanowiły 8,3% (w 2021 r. – 10,0%, a w 2015 r. – 7,5%). Znaczny udział w przewozach ładunków statkami w relacji z polskimi portami mieli przewoźnicy z Danii oraz Grecji (w 2022 r. odpowiednio 11,1% i 10,7%, w 2021 r. – 13,8% i 5,4%, a w 2015 r. – 17,6% i 9,7%).

In 2022, Polish carriers freighted 90.2% of goods to/from Polish seaports and 7.3% – between seaports abroad (85.3% and 6.4% – in 2021, and 83.3% and 15.0% – in 2015, respectively).

In 2022, the freight transported by the domestic carriers represented 8.3% of cargo throughput in Polish seaports (10.0% – in 2021, 7.5% – in 2015). Companies from Denmark and Greece had substantial shares in maritime transport via Polish seaports (11.1% and 10.7% – in 2022, 13.8% and 5.4% – in 2021, 17.6% and 9.7% – in 2015, respectively).

Wykres 2 (9). Obroty ładunkowe w portach morskich według kraju przewoźnika
Chart 2 (9). Cargo traffic in seaports by country of carrier

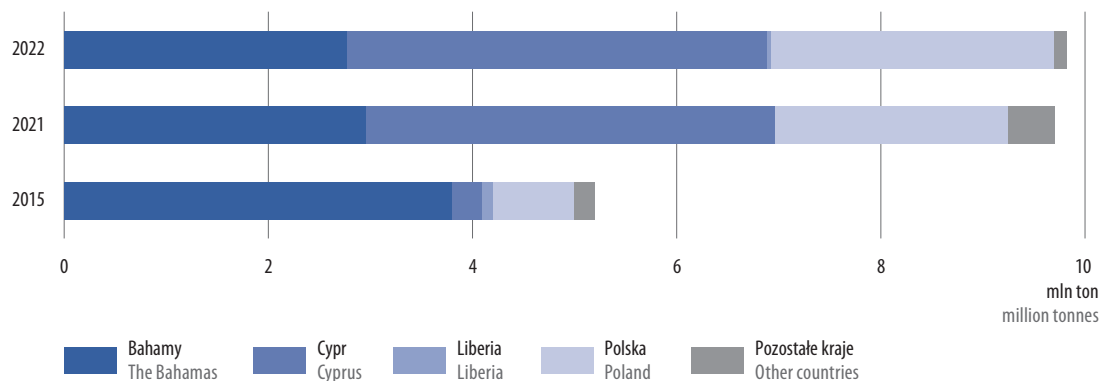


Polscy przewoźnicy pływający w relacji z polskimi portami podnosili nie tylko polską banderę, ale również bandery innych krajów. Najwięcej ładunków w 2022 r. zostało przetransportowanych pod banderami: cypryjską (41,9% ładunków przewiezionych przez przewoźników mających siedzibę w Polsce), bahamską (28,3%) oraz polską (28,3%). W 2021 r. przewoźnicy mający siedzibę w Polsce przewieźli pod banderą cypryjską 41,2% ładunków transportowanych przez polskie porty, bahamską (30,5%), a polską – 23,5%, natomiast w 2015 r. – pod banderą bahamską polscy przewoźnicy przewieźli 71,8% ładunków, polską – 15,2%, cypryjską – 5,4%.

Polish carrier companies which navigated between seaports in Poland, flew not only the Polish but also flags of other countries. In 2022, the largest amount of cargo was transported on ships under the flags of Cyprus (41.9% of freight by companies having their headquarters in Poland), Bahamas (28.3%) and Poland (28.3%). In 2021, the companies based in Poland carried, under the flag of the Cyprus 41.2% of cargo handled by Polish ports Bahamas (30.5%) and 23.5% of cargo under the flag of Poland. In 2015 the companies based in Poland carried 71.8% of cargo under the flag of the Bahamas, 15.2% – under the flag of Poland and 5.4% – under the flag of Cyprus.

Wykres 3 (10). Obroty ładunkowe w portach morskich ładunków transportowanych przez przewoźników mających siedzibę w Polsce według bandery statku

Chart 3 (10). Traffic of cargo in seaports, transported by carriers with seat in Poland by flag

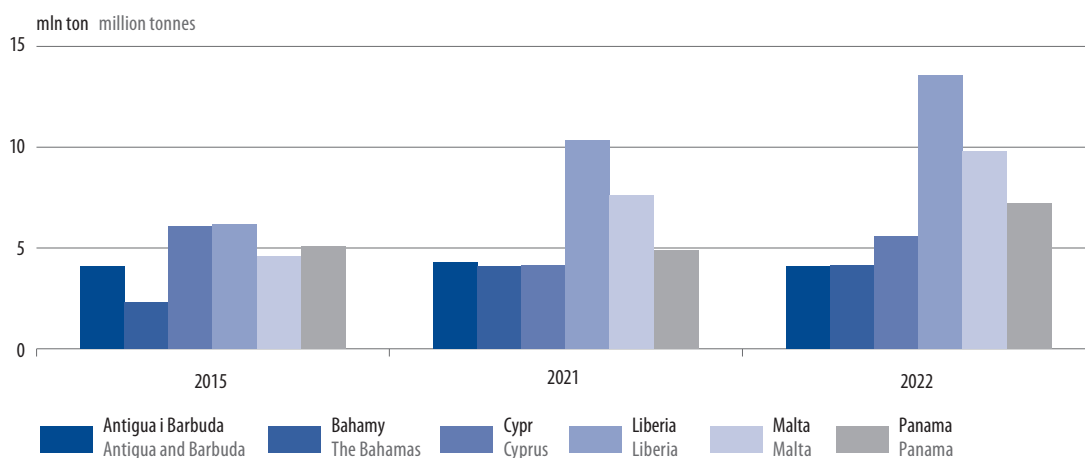


Przewoźnicy mający siedzibę poza Polską, w 2022 r. najwięcej ładunków w relacji z polskimi portami przewieźli na statkach pływających pod następującymi banderami: Wysp Marshalla (13,4% ładunków przewiezionych przez przewoźników mających siedzibę poza Polską), Liberii (12,5%), Danii (7,1%), Cypru (5,1%), w 2021 r. – pod banderami: Liberii (11,9%), Wysp Marshalla (10,5%) oraz Malty (8,8%), natomiast w 2015 r. – pod banderami: Liberii (9,7%), Cypru (9,4%), Danii (8,3%) oraz Wysp Marshalla (8,1%).

In 2022, the carrier companies based outside Poland transported the most of freight via Polish ports, on ships that flew the following flags: the Marshall Islands (13.4% of cargo carried by companies located abroad), Liberia (12.5%), Denmark (7.1%), Cyprus (5.1%); in 2021: Liberia (11.9%), the Marshall Islands (10.5%) and Malta (8.8%) whereas in 2010 the flags of: Liberia (9.7%), Cyprus (9.4%), Denmark (8.3%) and the Marshall Islands (8.1%).

Wykres 4 (11). Obroty ładunkowe w portach morskich ładunków transportowanych przez przewoźników mających siedzibę poza Polską według wybranych bander statku

Chart 4 (11). Traffic of cargo in seaports, transported by carriers with seat outside Poland, by selected flags



Udział przewoźników mających główną siedzibę w Polsce był znacznie większy w przypadku transportu pasażerów niż w przypadku przewozów ładunków stanowiących obroty polskich portów morskich.

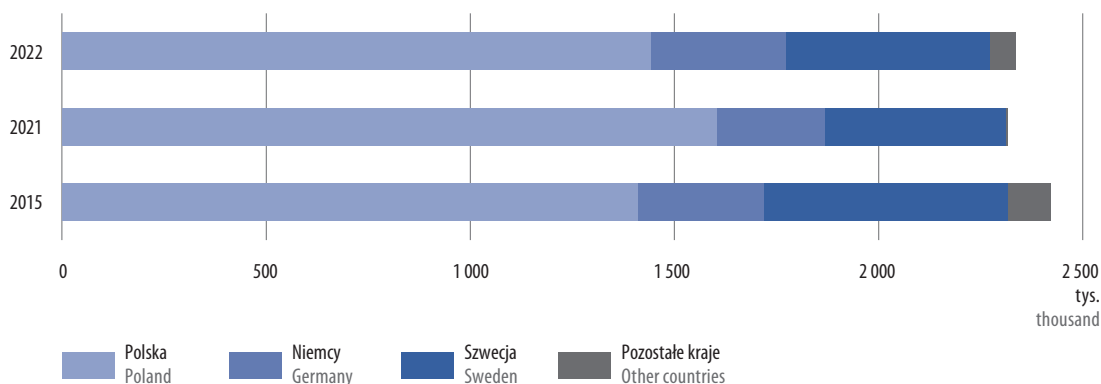
W 2022 r. udział polskich przewoźników w przewozach pasażerów wyniósł 61,7% (wobec 69,3% w 2021 r. i 58,3% w 2015 r.); na kolejnych pozycjach znaleźli się przewoźnicy ze Szwecji – 21,4% i Niemiec – 14,2% (wobec odpowiednio 19,2% i 11,5% w 2021 r. oraz 24,8% i 12,7% w 2015 r.).

The contribution by companies having their headquarters in Poland, was significantly larger in case of passenger transport than in case of the freight included in the throughput of Polish seaports.

In 2022, the contribution by Polish operators in passenger traffic accounted for 61.7% (as compared to 69.3% in 2021, and 58.3% in 2015), followed by companies from Sweden – 21.4% and Germany – 14.2% (as compared to 19.2% and 11.5% – in 2021, as well as 24.8% and 12.7% – in 2015).

Wykres 5 (12). Ruch pasażerów w portach morskich według kraju przewoźnika morskiego

Chart 5 (12). Passenger traffic in seaports by country of maritime operator



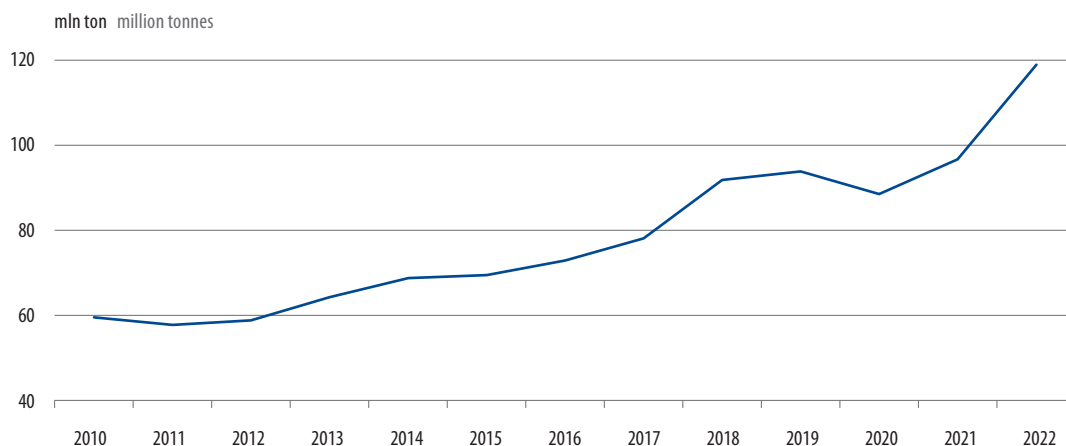
Ładunki dostarczone do portów od strony morza oraz lądu obsługiwane są głównie przez przedsiębiorstwa, których podstawowym rodzajem działalności jest przeładunek towarów. W 2022 r. udział tych podmiotów w obsłudze ładunków obrotu morskiego wyniósł 94,4% (wobec 87,5% w 2021 r. i 83,5% w 2015 r.). Kolejną grupą firm dokonujących przeładunków ładunków w portach morskich były przedsiębiorstwa, dla których podstawowym rodzajem działalności było przetwórstwo przemysłowe (przemiał zbóż, wytwarzanie i przetwarzanie produktów rafinacji ropy naftowej, remonty statków, produkcja cementu lub nawozów sztucznych). Udział tej grupy przedsiębiorstw w obrotach ładunkowych w 2022 r. wyniósł 3,2% (wobec 3,5% w 2021 r. i 5,0% w 2015 r.). Podmioty, których podstawowym rodzajem działalności był transport wodny, w 2022 r. miały marginalne znaczenie, a ich udział wyniósł 0,4% (0,4% – w 2021 r., a w 2015 r. – 0,2%).

W 2022 r. obroty ładunkowe w polskich portach morskich wyniosły 118 972,4 tys. ton. W porównaniu z 2021 r. zwiększyły się o 23,1%, a wobec 2015 r. – o 71,1%.

Freight delivered to ports from the sea and from the land, is handled in majority by companies specialized mainly in cargo transshipments. In 2022, the contribution by those entities in maritime cargo handling accounted for 94.4% (as compared to 87.5% – in 2021 and 83.5% – in 2015). Other entities dealing with cargo transshipments in seaports were those specialized mainly in industrial processing (milling of cereals, manufacture of refined petroleum products, repair of ships, manufacture of cement or artificial fertilizers). In 2022, the contribution by those entities in maritime cargo handling accounted for 3.2% (as compared to 3.5% – in 2021 and 5.0% – in 2015). Companies whose main activity was waterborne transport, were of marginal importance; in 2022, they accounted for 0.4% (0.4% – in 2021, 0.2% – in 2015).

In 2022, cargo throughput in Polish seaports amounted to 118,972.4 thousand tonnes. It increased by 23.1% in comparison to 2021 and increased by 71.1% – against 2015.

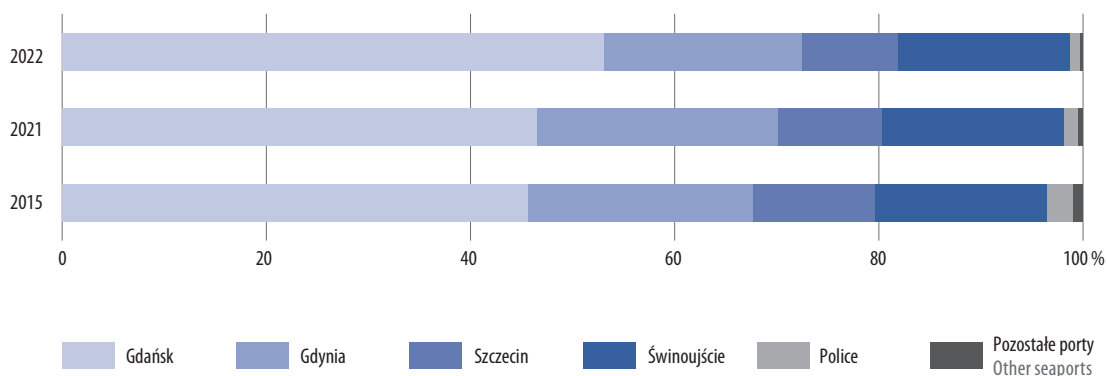
Wykres 6 (13). Obroty ładunkowe w portach morskich
Chart 6 (13). Cargo traffic in seaports



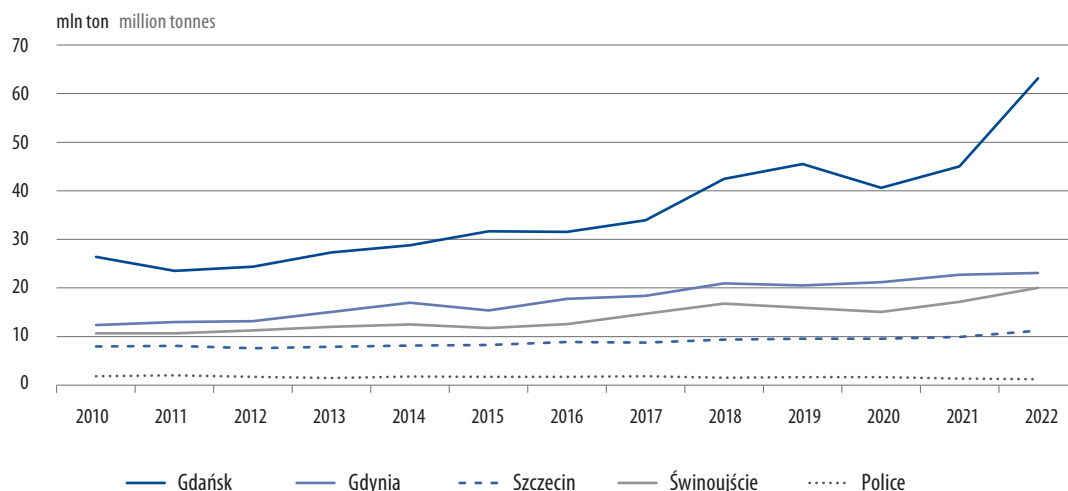
W głównych portach: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin, podobnie jak w latach poprzednich, w 2022 r. zrealizowano blisko 99% obrotów ładunkowych w polskich portach morskich. Największe znaczenie pod względem wielkości obrotów ładunkowych ma port w Gdańsku. W 2022 r. udział obrotów dokonywanych w tym porcie w obrotach polskich portów ogółem wyniósł 53,1% (w 2021 r. – 46,6%, a w 2015 r. – 45,6%). Ważną rolę odgrywa również port w Gdyni; udział obrotów tego portu w 2022 r. wyniósł 19,4% (w 2021 r. – 23,5%, a w 2015 r. – 22,1%). Obroty ładunkowe portu w Świnoujściu w 2022 r. stanowiły 16,8% obrotów ogółem (w 2021 r. – 17,8%, a w 2015 r. – 16,9%), natomiast portu w Szczecinie – 9,4% (w 2021 r. – 10,2%, a w 2015 r. – 11,9%).

Following the previous years' pattern, the main seaports, Gdańsk, Gdynia, Świnoujście and Szczecin, generated almost 99% of cargo traffic at Polish seaports. Gdańsk was of the utmost importance for the volume of cargo throughput. In 2022 the share of cargo handled in that port accounted for 53.1% of the total cargo throughput via Polish seaports (46.6% – in 2021, 45.6% – in 2015). Gdynia played an equally prominent role, with the share of 19.4% in cargo throughput in 2022 (23.5% – in 2021, 22.1% – in 2015). Cargo throughput by the port of Świnoujście accounted for 16.8% of the total freight (17.8% – in 2021 and 16.9% – in 2015) whereas the contribution by the port of Szczecin accounted for 9.4% of the total freight (10.2% – in 2021 and 11.9% – in 2015).

Wykres 7 (14). Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich
Chart 7 (14). Structure of cargo traffic by seaports



Wykres 8 (15). Obroty ładunkowe w głównych portach morskich
Chart 8 (15). Cargo traffic in major seaports



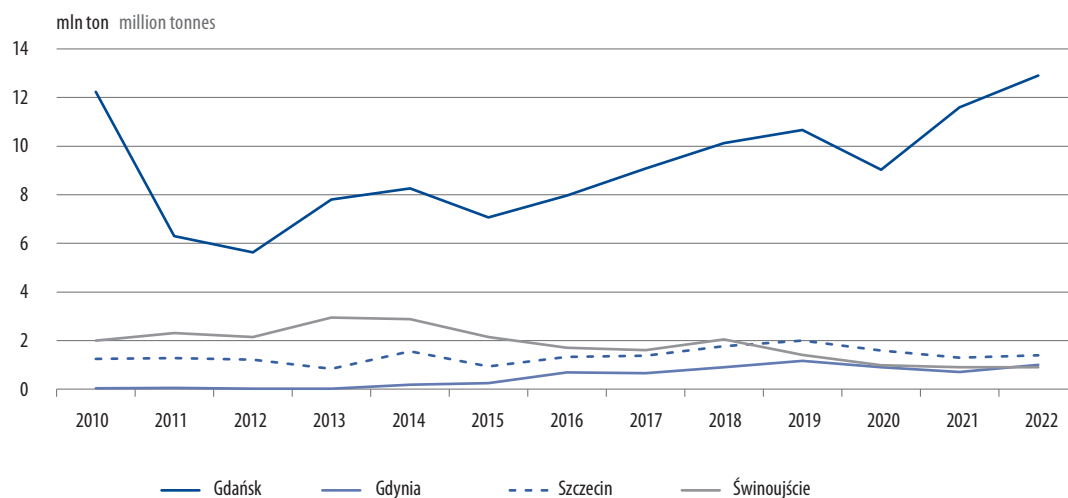
Ładunki tranzytowe w 2022 r. stanowiły 16,7% międzynarodowych obrotów polskich portów morskich i wyniosły 16 241,1 tys. ton. Obrót ładunkami tranzytowymi zwiększył się o 12,9% w stosunku do 2021 r. i o 55,8% w porównaniu z 2015 r. Ładunki tranzytowe przywiezione do polskich portów w 2022 r. stanowiły 69,6%, natomiast wywiezione – 30,4%.

Transits shipments accounted for 16.7% of the international cargo traffic by Polish seaports and amounted to 16,241.1 thousand tonnes in 2022. Transit cargo throughput increased by 12.9% against 2021 and by 55.8% in comparison to 2015. In 2022, the transit freight brought to Polish seaports represented 69.6% whereas cargo dispatched from seaports in Poland – 30.4%.

W 2022 r. tranzyt morski stanowił 44,6% wszystkich obrotów tranzytowych. Wśród ładunków tranzytu morskiego przeważały kontenery (89,9%).

In 2022, seaborne transit cargo accounted for 44.6% of the total transit throughput. Containers prevailed over the seaborne transit volume (89.9%).

Wykres 9 (16). Obroty ładunkami tranzytowymi w głównych portach morskich
Chart 9 (16). Transit cargo traffic in major seaports



Pod względem wielkości obrotów ładunkami tranzytowymi dominuje port w Gdańsku. W 2022 r. w porcie tym dokonano 79,3% obrotów tranzytowych (w 2021 r. – 80,4%, a w 2015 r. – 67,7%); pozostałe obroty zrealizowane zostały w portach: Szczecin (8,7%), Gdynia (6,2%) oraz Świnoujście (5,8%). Udział tranzytu w międzynarodowych obrotach morskich głównych portów w latach 2015 i 2022 był zróżnicowany: w Gdańsku wahał się od 19,9% do 20,1%, w Gdyni – od 2,1% do 5,8%, w Szczecinie – od 10,7% do 16,5%, a w Świnoujściu – od 18,8% do 15,6%.

W 2022 r. w przeładunkach tranzytowych dominowały następujące kategorie ładunkowe: kontenery (40,2%), masowe ciekłe (33,4%) oraz masowe suche (16,3%). Największy (ponad dwukrotny) wzrost obrotów ładunkami w stosunku do roku poprzedniego odnotowano w grupie masowe ciekłe (w tym prawie 3,5-krotny wzrost dotyczył podgrupy ropa naftowa). Znaczny wzrost obrotów ładunkami tranzytowymi wystąpił również w grupach: rudy i złom (o 155,0%), węgiel i koks (o 79,6%) oraz wyroby z żelaza i stali (o 70,8%). Spadki obrotów ładunków tranzytowych w porównaniu z 2021 r. zaobserwowano m.in. w grupach: toczne samobieżne (o 90,0%), inne suche masowe (o 82,0%), zboże (o 57,8%) oraz drewno (o 36,4%).

W latach 2015–2022 stopniowo wzrastała zarówno liczba, jak i pojemność netto drobnicowców niespecjalistycznych wpływających do polskich portów morskich. W 2022 r. zawięto 9 547 tego typu statków o łącznej pojemności netto 60 873,1 tys., tj. o 486 jednostek więcej niż w 2021 r. i pojemności netto większej o 1 254,4 tys. W porównaniu z 2015 r. liczba drobnicowców niespecjalistycznych wzrosła o 24,5%, a pojemność netto – o 26,4%. Zwiększenie potencjału przewozowego drobnicowców skutkowało wzrostem masy ładunków transportowanych przez ten typ statków (z 15 908,3 tys. ton w 2015 r. do 23 065,0 tys. ton w 2022 r.); zmniejszył się natomiast ich udział w przewozach ładunków (z 22,9% do 19,4%). Odnotowano wzrost udziału kontenerowców w transporcie ładunków; w 2015 r. statkami tymi przewieziono 12 684,2 tys. ton (18,2%), w 2021 r. – 22 148,5 tys. ton (22,9%), a w 2022 r. – 22 435,7 tys. ton (18,6%). W latach 2015–2022 zwiększył się udział przewozów statkami do transportu ładunków masowych ciekłych (z 27,1% do 32,2%), a zmniejszył się udział przewozów statkami do transportu ładunków masowych suchych (z 30,5% do 28,1%), przy czym masa ładunków przewożonych tego typu statkami zwiększyła się w tym okresie odpowiednio o 103,4% i 57,4%. Udział statków specjalistycznych w przewozach ogółem utrzymywał się na niskim poziomie i w 2022 r. wyniósł zaledwie 0,5%; statkami tymi przetransportowano 613,3 tys. ton ładunków, tj. prawie 4-krotnie więcej niż w 2015 r.

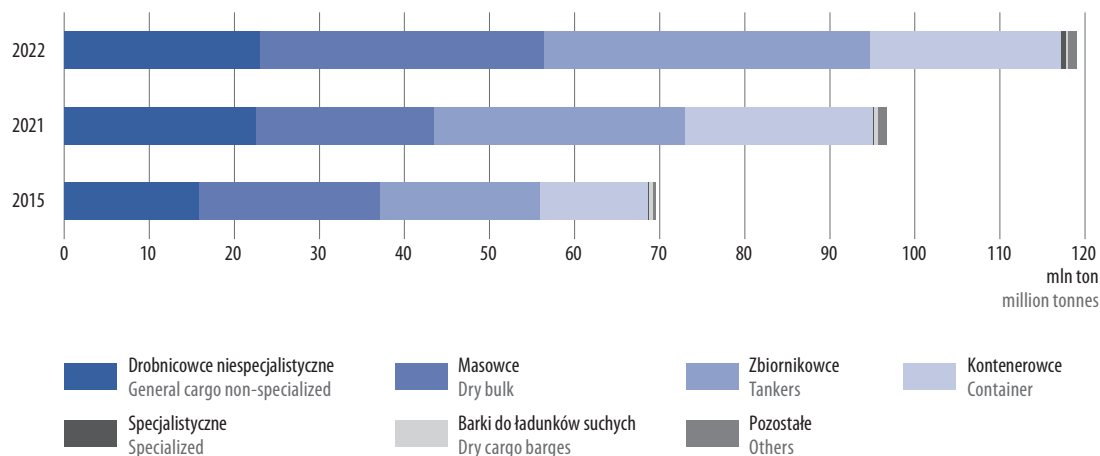
Gdańsk is the leader in terms of transit cargo volume. In 2022, that port handled 79.3% of transit cargo (80.4% – in 2021 and 67.7% – in 2015); contributions by other ports were as follows: Szczecin (8.7%), Gdynia (6.2%) and Świnoujście (5.8%). During the years 2015 and 2022, the shares of transit in the international cargo throughput by major seaports were diversified: it ranged from 19.9% to 20.1% in Gdańsk, from 2.1% to 5.8% – in Gdynia, from 10.7% to 16.5% – in Szczecin and from 18.8% to 15.6% – in Świnoujście.

In 2022, the following transit cargo categories prevailed: containers (40.2%), liquid bulk (33.4%) and dry bulk (16.3%). The most substantial growths in cargo traffic on an annual basis were reported in the group of liquid bulk (more than two-fold) of which the subgroup of crude oil saw an increase of almost 3.5 times on an annual basis. Other significant growths were reported in the following cargo groups: ore and scrap (by 155.0%), coal and coke (by 79.6%) and Iron and steel products (by 70.8%). Declines in transit throughput against 2021 were noted, among other things, in: ro-ro self-propelled units (by 90.0%), other dry bulk (by 82.0%), grain (by 57.8%) and timber (by 36.4%).

During the years 2015–2022, both the number and net tonnage of non-specialized general cargo ships arriving at Polish ports were growing. In 2022, there were 9,547 such ships with net tonnage 60,873.1 thousands that entered the ports, i.e. by 486 vessels more than in 2021 and net tonnage larger by 1,254.4 thousands. In comparison to 2015, the number of the non-specialized general-cargo ships grew by 24.5%, and their net tonnage – by 26.4%. An increase of the weight of freight on board of those vessels resulted from the growth of carriage capacity of the general-cargo ships (from 15,908.3 thousand tonnes in 2015 to 23,065.0 thousand tonnes in 2022). However, there was a drop in their share in cargo transport volume (from 22.9% to 19.4%). Container ships saw their shares in cargo traffic climb; in 2015 those vessel carried 12,684.2 thousand tonnes (18.2%), in 2021 – 22,148.5 thousand tonnes (22.9%), in 2022 – 22,435.7 thousand tonnes (18.6%). During the years 2015–2022 there was an increase in carriages by liquid bulk ships (from 27.1% to 32.2%) and decrease in carriages by dry bulk ships (from 30.5% to 28.1%) despite a growth in the weight of the carried cargo by 103.4% and 57.4%. The contribution by specialized ships in the total cargo transport remained at a low level and accounted for 0.5% in 2022. Those ships carried 613.3 thousand tonnes, i.e. almost four-times as many as in 2015.

Wykres 10 (17). Obroty ładunkowe w portach morskich według typów statków

Chart 10 (17). Cargo traffic in seaports by ship type

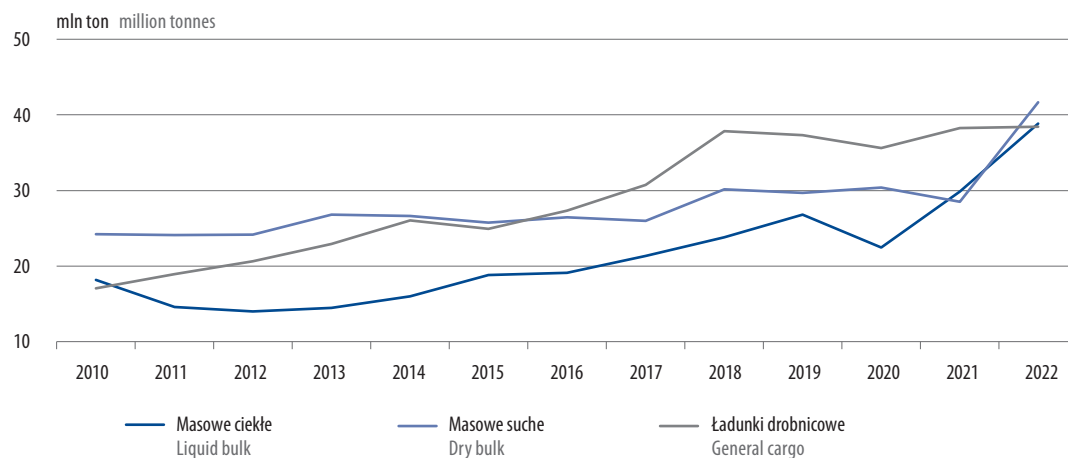


Obroty ładunków drobnicowych w polskich portach morskich w 2022 r. wyniosły 38 453,4 tys. ton i były wyższe o 0,5% niż w 2021 r. i 54,3% w porównaniu z 2015 r. Jednocześnie zmniejszył się udział tych ładunków w obrotach ogółem (z 35,9% w 2015 r. do 32,3% w 2022 r.). Obroty ładunków masowych ciekłych w 2022 r. kształtowały się na poziomie 38 824,6 tys. ton, tj. wyższym o 29,9% niż w 2021 r. i 2-krotnie wyższym w odniesieniu do 2015 r. Obroty ładunków masowych suchych w 2022 r. wyniosły 41 694,4 tys. ton i wzrosły o 46,2% w stosunku do 2021 r. i o 62,0% w porównaniu z 2015 r.

In 2022, general cargo throughput in Polish seaports amounted to 38,453.4 thousand tonnes and were higher by 0.5% than in 2021 and by 54.3% than in 2015. At the same time the share of that cargo decreased in proportion to the total throughput (from 35.9% in 2015 to 32.3% in 2022). Liquid bulk throughput reached the level of 38,824.6 thousand tonnes in 2022, i.e. by 29.9% more than in 2021 and twice as many as in 2015. Dry bulk traffic amounted to 41,694.4 thousand tonnes in 2022 with a growth of 46.2% against 2021 and by 62.0% in comparison to 2015.

Wykres 11 (18). Obroty ładunkowe w portach morskich według kategorii ładunków

Chart 11 (18). Cargo traffic in seaports by cargo category



W grupie ładunków drobnicowych udział kontenerów i jednostek tocznych (np.: samochodów ciężarowych, przyczep towarowych, wagonów, rolltrailerów pokładowych) pozostał na podobnym poziomie (84,4% w 2022 r. wobec 85,6% w 2015 r.),

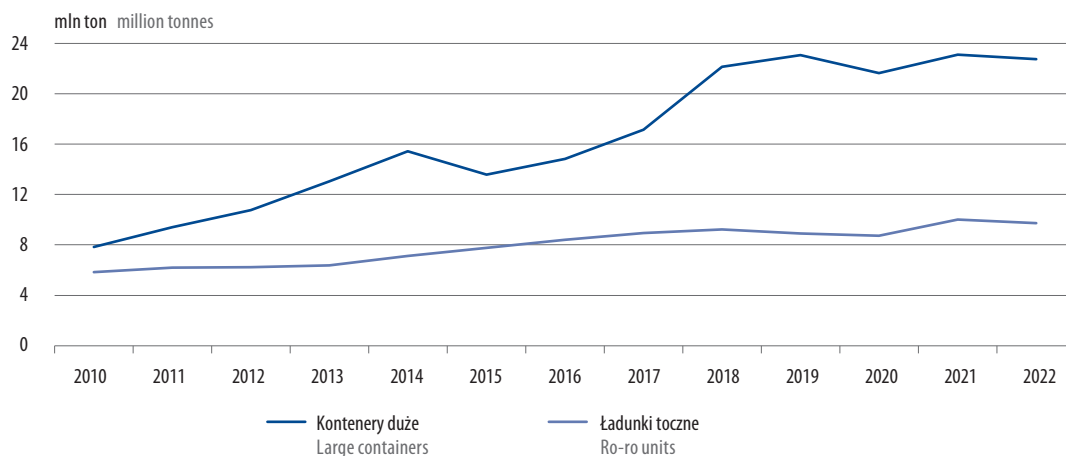
Regarding the general cargo group, the share of containers and ro-ro units (i.e. road goods vehicles, trailers, rail wagons, shipborne port-to-port trailers) remained at a similar level (84.4% in 2022 against 85.6% in 2015).

przy czym udział ładunków skonteneryzowanych w obrotach drobnicy był wyższy niż ładunków tocznych i w 2022 r. wyniósł 59,2% (wobec 54,5% w 2015 r.).

Moreover, the share of containerized goods in the general cargo exceeded the ro-ro throughput to account for 59.2% in 2022 (against 54.5% in 2015).

Wykres 12 (19). Obroty ładunków w kontenerach dużych i jednostkach tocznych w portach morskich

Chart 12 (19). Cargo traffic in large containers and ro-ro units in seaports

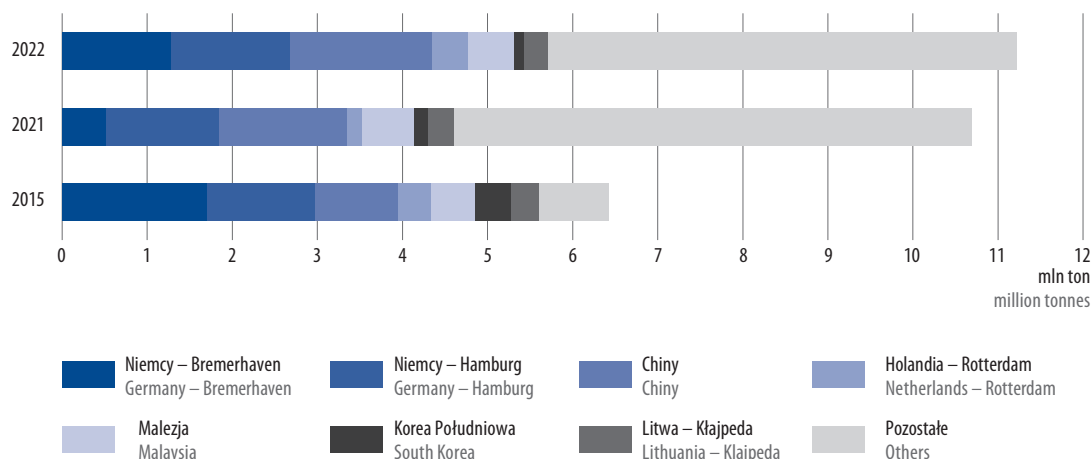


W 2022 r. 31,0% obrotów ładunkowych w kontenerach dużych zrealizowano w relacji z Niemcami, podczas gdy w 2015 r. – 40,4%. Do głównych portów niemieckich uczestniczących w tym obrocie należały Bremerhaven (udział w obrotach kontenerowych w relacji z polskimi portami w 2022 r. wyniósł 12,7%, w 2015 r. – 25,7%) oraz Hamburg (odpowiednio 11,1% i 14,6%). Kolejnymi kierunkami transportu kontenerów w relacji z polskimi portami była Belgia (jej udział w 2022 r. wyniósł 16,2%, w 2015 r. – 4,2%) i Chiny (w 2022 r. – 13,9%, w 2015 r. – 9,7%).

In 2022, 31.0% of large containers were transported to/from Germany whereas that relation represented 40.4% in 2015. Bremerhaven (12.7% of container throughput via Polish ports in 2022, in 2015 – 25.7%) and Hamburg (11.1% and 14.6%, respectively) were the major German ports participating in container traffic. Other container transport directions via Poland were Belgium (16.2% – in 2022, 4.2% – in 2015) and China (13.9% – in 2022, 9.7% – in 2015).

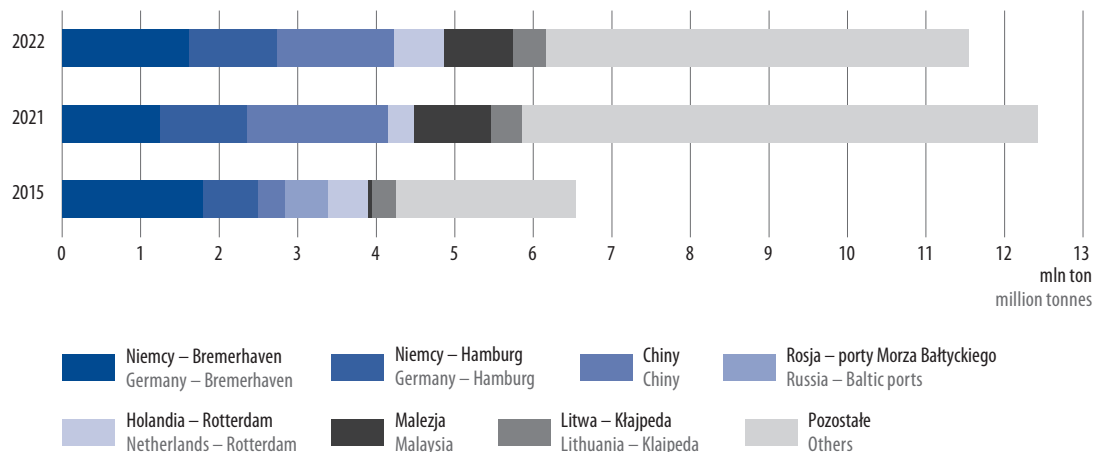
Wykres 13 (20). Wyładunek (przywóz) ładunków w kontenerach w polskich portach morskich według miejsca załadunku

Chart 13 (20). Unloading (inwards) of cargo in containers to Polish seaports by place of loading



Wykres 14 (21). Załadunek (wywóz) ładunków w kontenerach w polskich portach morskich według miejsca wyładunku

Chart 14 (21). Loading (outwards) of cargo in containers from Polish seaports by place of unloading

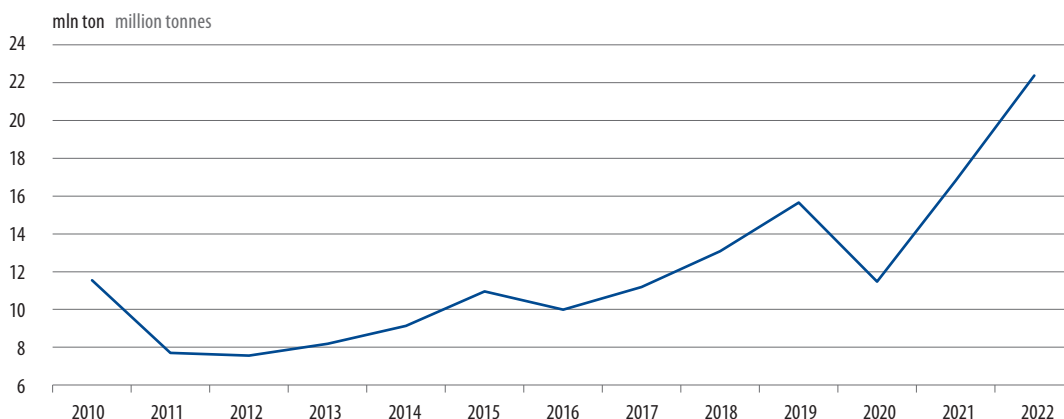


W latach 2015–2022 w obrotach ładunków masowych ciekłych odnotowano wysoki udział ropy naftowej i produktów z ropy naftowej (88,5% w 2015 r. i 82,5% w 2022 r.). Obroty ropy naftowej i jej produktów w portach morskich w 2022 r. wyniosły 32 032,6 tys. ton i były wyższe o 29,4% niż w 2021 r. i o 91,9% niż 2015 r.

During the years 2015–2022, crude oil and oil products were reported to have a high contribution to the group of liquid bulk (88.5% – in 2015, 82.5% – in 2022). In 2022, the throughput of crude oil and oil products amounted to 32,032.6 thousand tonnes and were higher by 29.4% than in 2021 and by 91.9% than in 2015.

Wykres 15 (22). Obroty ropy naftowej w portach morskich

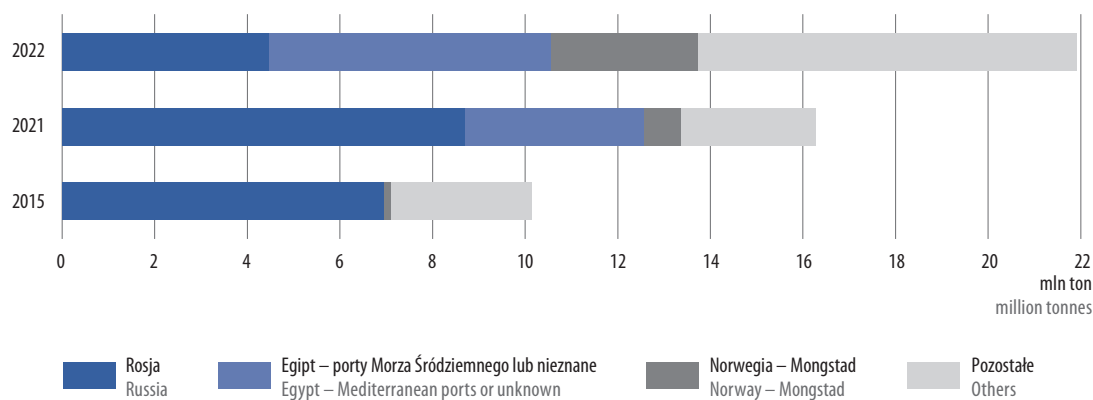
Chart 15 (22). Crude oil traffic in seaports



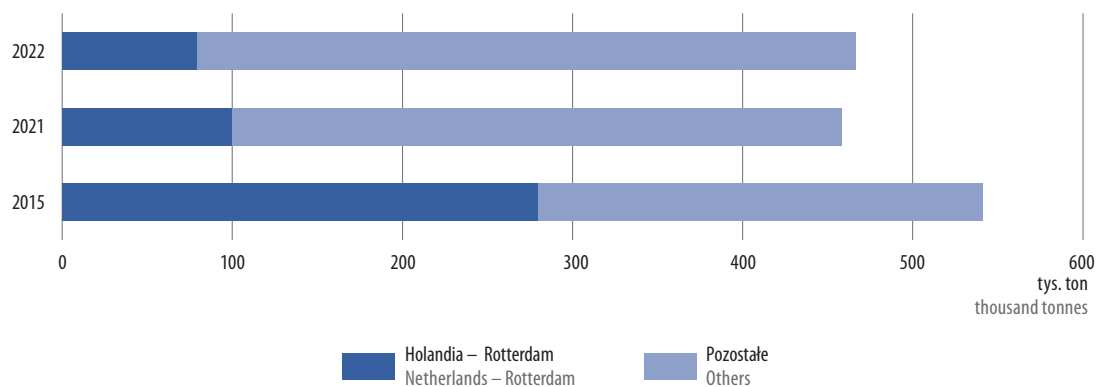
W 2022 r. w grupie ładunkowej ropa naftowa i jej produkty 57,6% stanowiła ropa. Była ona transportowana głównie w relacji z portami egipskimi; w 2022 r. jej udział w obrotach ropy w polskich portach wyniósł 36,1% (wobec 24,2% w 2021 r., natomiast w 2015 r. nie odnotowano przewozów ropy w relacji z portami egipskimi).

In 2022, crude oil represented 57.6% the group of crude oil and oil products. This was shipped mainly to/from Egypt, and contributed to 36.1% of crude oil throughput at Polish seaports (against 24.2% in 2021, whereas no crude oil transports were reported in 2015 in respect to Egyptian ports).

Wykres 16 (23). Wyładunek (przywóz) ropy naftowej w polskich portach morskich według miejsca załadunku
 Chart 16 (23). Unloading (inwards) of crude oil to Polish seaports by place of loading



Wykres 17 (24). Załadunek (wywóz) ropy naftowej w polskich portach morskich według miejsca wyładunku
 Chart 17 (24). Loading (outwards) of crude oil from Polish seaports by place of unloading

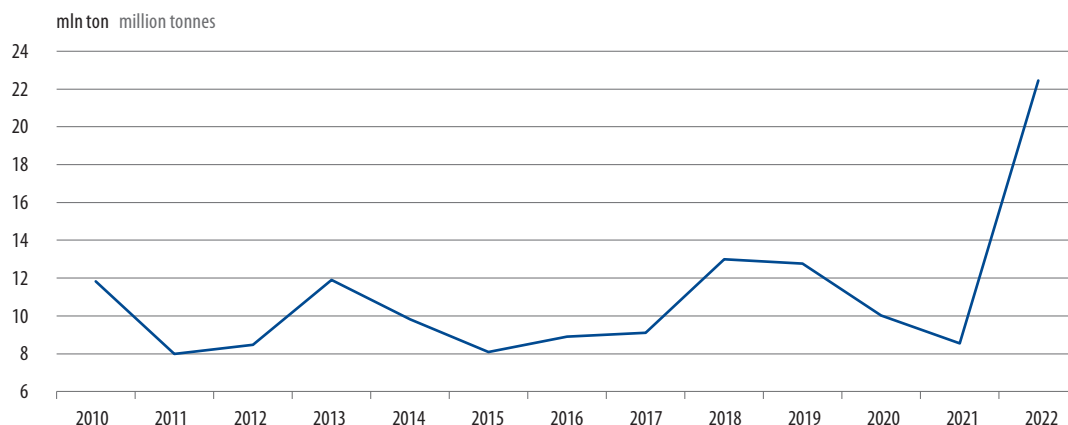


W obrotach ładunków masowych suchych największy udział stanowił węgiel i koks (53,8% w 2022 r. wobec 31,6% w 2015 r.). W 2022 r. obroty tej grupy ładunkowej wyniosły 41 694,4 tys. ton i były większe o 46,2% niż w 2021 r. i o 62,0% w porównaniu z 2015 r.

Coal and coke prevailed over the dry bulk throughput (53.8% in 2022, against 31.6% in 2015). In 2022 the throughput of this group amounted to 41,694.4 thousand tonnes and was larger by 46.2% than in 2021 and by 62.0% as compared to 2015.

Wykres 18 (25). Obroty węgla i koks w portach morskich

Chart 18 (25). Coal and coke traffic in seaports



W 2022 r. 23,5% ładunków z grupy węgiel i koks wyeksportowanych z polskich portów drogą morską wywiezionych zostało do portów indyjskich. Istotnymi kierunkami wywozu były również: Belgia (9,4%), Hiszpania (7,7%), Norwegia (7,2%), Algieria i Niemcy (po 3,4%). Najwięcej węgla i koks przywieziono w 2022 r. z portów w Australii (14,5% węgla i koks importowanego drogą morską), Kolumbii (13,5%), Stanów Zjednoczonych (12,5%) i Republiki Południowej Afryki (11,1%).

W 2022 r. do portów przyplłynęło 19 939 statków transportowych, tj. więcej o 2,4% niż rok wcześniej i o 9,7% niż w 2015 r. Łączna pojemność netto statków zawijających do portów w 2022 r. wyniosła 122 499,1 tys. i była wyższa o 15,8% niż w roku poprzednim oraz o 46,0% w porównaniu z 2015 r. Przeciętna pojemność netto jednego statku w 2022 r. wyniosła 6 143,7 (wobec 5 433,5 – w 2021 r. i 4 618,3 – w 2015 r.)

W 2022 r. z ogólnej liczby statków transportowych zawijających do polskich portów najwięcej przyplłynęło do portów w: Świnoujściu (31,4%), Gdańsku (21,4%), Gdyni (20,8%) oraz Szczecinie (15,9%). W odniesieniu do ogólnej pojemności netto statków transportowych zawijających w 2022 r. do polskich portów udziały te wyniosły: w przypadku portu w Gdańsku – 33,1%, Świnoujściu – 31,1%, Gdyni – 29,7%, Szczecinie – 5,3%. Zarówno w odniesieniu do liczby, jak i pojemności netto statków, udziały głównych portów w 2022 r. kształtowały się na poziomie podobnym jak w 2021 r. i 2015 r.

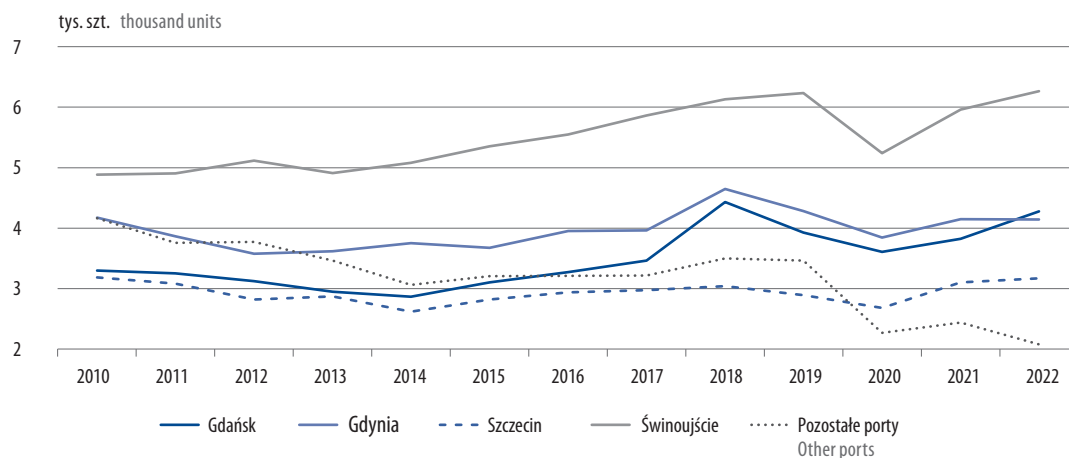
In 2022, 23.5% of coal and coke dispatched from Polish ports by sea was exported to India. Other substantial exports directions were: Belgium (9.4%), Spain (7.7%), Norway (7.2%), Algeria and Germany (3.4%, each). In 2022, the largest volumes of coal and coke were shipped from Australia (14.5% of coal and coke seaborne import), Colombia (13.5%), the United States (12.5%) and South Africa (11.1%).

In 2022, the seaports were visited by 19,939 cargo-carrying ships i.e. by 2.4% more than the previous year and by 9.7% more than in 2015. The total net tonnage of ships that called at the ports amounted to 122,499.1 thousands in 2022, and was larger by 15.8% than the previous year and by 46.0% in comparison to 2015. Average net tonnage per ship in 2022 amounted to 6,143.7 (against 5,433.5 – in 2021 and 4,618.3 – 2015).

In 2022, the largest numbers of cargo-carrying ships entering Polish ports called at: Świnoujście (31.4%), Gdańsk (21.4%), Gdynia (20.8%), and Szczecin (15.9%). Regarding the total net tonnage of cargo-carrying vessels arriving in Polish seaport in 2022, those percentages were as follows: Gdańsk – 33.1%, Świnoujście – 31.1%, Gdynia – 29.7%, Szczecin – 5.3%. Regarding both the number and net tonnage, the contributions by the major ports in 2022 were similar to those for 2021 and 2015.

Wykres 19 (26). Statki transportowe wchodzące do portów morskich

Chart 19 (26). Cargo-carrying ships entering seaports

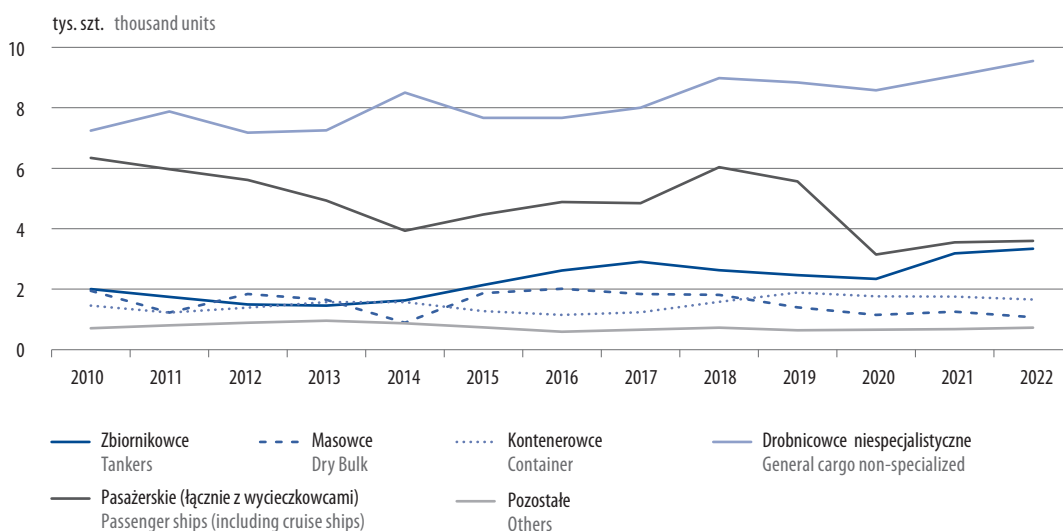


W latach 2015–2022 wśród statków transportowych zawijających do portów morskich większość stanowiły drobnicowce niespecjalistyczne. W 2022 r. liczba zawijających drobnicowców niespecjalistycznych wyniosła 9 547 (wobec 9 061 – w 2021 r. i 7 669 – w 2015 r.). Udział drobnicowców niespecjalistycznych w ogólnej liczbie statków zawijających do portów morskich kształtował się następująco: w 2022 r. – 47,9%, w 2021 r. – 46,5%, a w 2015 r. – 42,2%. Pojemność netto drobnicowców niespecjalistycznych w 2022 r. wyniosła 60 873,1 tys. (wobec 59 618,7 tys. – w 2021 r. i 48 169,4 tys. – w 2015 r.).

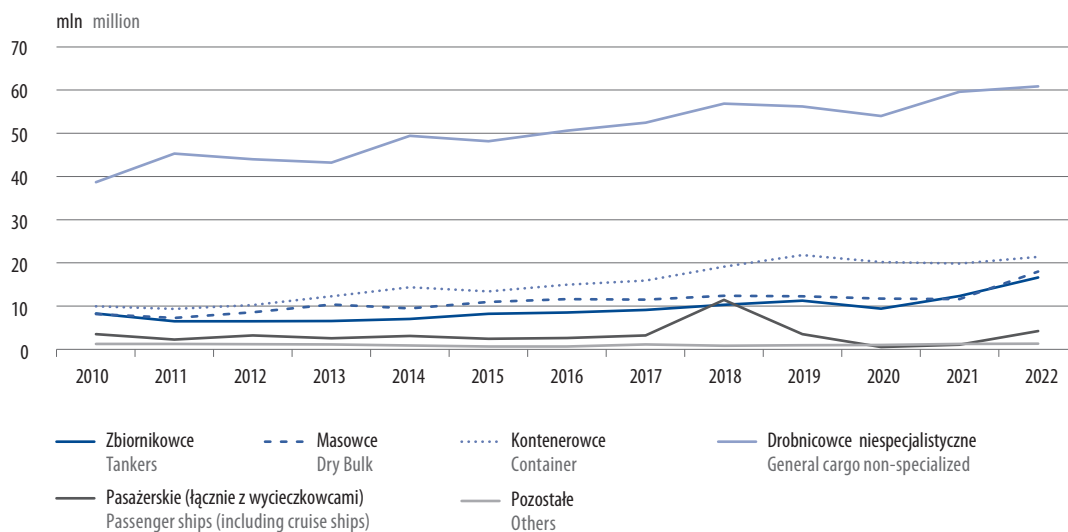
During the years 2015–2022, non-specialised general cargo ships represented the majority of cargo-carrying ships that called at the ports. In 2022, the number of the general-cargo ships moving inbound amounted to 9,547 (against 9,061 in 2021 and 7,669 in 2015). The share of general cargo ships in the total number of ships entering the seaports was the following: 47.9% – in 2022, 46.5% – in 2021, 42.2% – in 2015. In 2022, net tonnage of the general cargo ships amounted to 60 873.1 thousands (against 59,618.7 thousands in 2021 and 48,169.4 thousands – in 2015).

Wykres 20 (27). Statki transportowe wchodzące do portów morskich według typów

Chart 20 (27). Cargo-carrying ships entering seaports by type



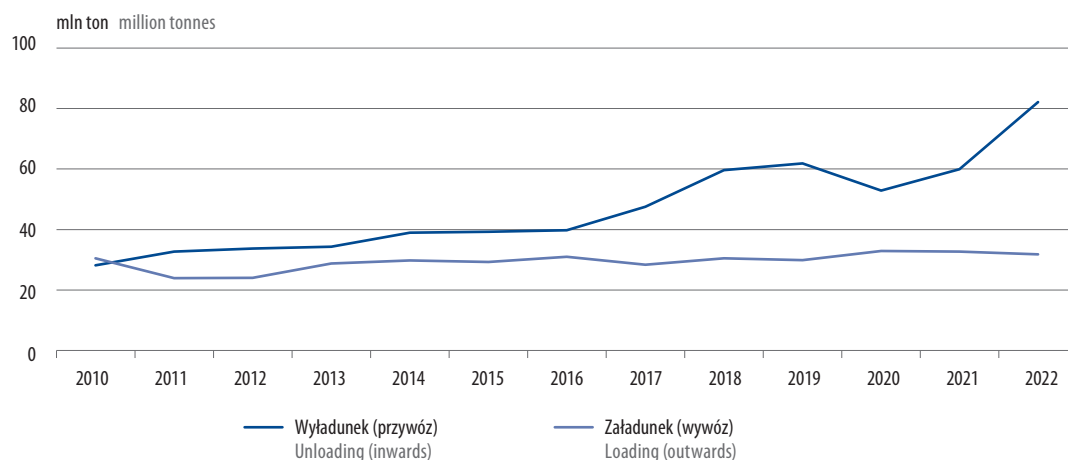
Wykres 21 (28). Pojemność netto statków transportowych wchodzących do portów morskich według typów
 Chart 21 (28). Net tonnage of cargo-carrying ships entering seaports by type



W 2022 r. międzynarodowy obrót morski portów osiągnął poziom 113 910,6 tys. ton, tj. wyższy o 23,1% niż przed rokiem i o 66,4% w porównaniu z 2015 r. Od 2011 r. statkami do Polski przywozi się więcej ładunków niż wywozi. W 2022 r. przywóz ładunków międzynarodowego obrotu morskiego wyniósł 82 162,8 tys. ton, natomiast wywóz – 31 747,9 tys. ton, co oznacza przewagę importu nad eksportem o 158,8% (w 2021 r. – o 83,5%, 2015 r. – o 34,0%).

In 2022, the international maritime traffic was at the level of 113,910.6 thousand tonnes i.e. by 23.1% more than the previous year and by 66.4% more than in 2015. From 2011 onwards, the weight of imports exceeded the weight of exports. In 2022, the weight of imports as part of the international maritime traffic amounted to 82,162.8 thousand tonnes whereas the exports was 31,747.9 thousand tonnes, which meant that the imports exceeded the exports by 158.8% (against 83.5% – in 2021, and 34.0% against 2015).

Wykres 22 (29). Międzynarodowe obroty ładunkowe w portach morskich według relacji przeładunkowych
 Chart 22 (29). International cargo traffic in seaports by relations



W międzynarodowych obrotach ładunkowych polskich portów dominują obroty z krajami europejskimi i w 2022 r. ich udział wyniósł 60,6%. Obroty z Afryką stanowiły 14,7% międzynarodowych obrotów ładunkowych polskich portów, z Ameryką – 11,9% (Ameryką Środkową i Południową – 5,2%, a Ameryką Północną – 6,7%), Azją – 10,3%, Australią i Oceanią – 2,5%. Głównymi krajami polskiej wymiany handlowej prowadzonej drogą morską w 2022 r. były: Szwecja – 10,1% (w tym Trelleborg – 3,1%, Ystad – 2,6%, Karlskrona – 1,6%), Rosja – 7,8%, Egipt – 7,5%, Niemcy – 7,2% (w tym Bremerhaven – 2,6%, Hamburg – 2,3%), Stany Zjednoczone – 6,1%, Holandia – 5,9%, Norwegia – 5,8% i Belgia – 5,3%.

Zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796) wyróżnia się cztery porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj.: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście.

In 2022, cargo traffic in relation with European countries prevailed within the international maritime throughput and accounted for 60.6%. Cargo transport on the routes to/from Africa represented 14.7% of the international maritime throughput by Polish ports with Americas – 11.9% (Central and South America – 5.2%, North America – 6.7%), Asia – 10.3%, Australia and Oceania – 2.5%. The main participants of seaborne trade with Poland in 2022 were: Sweden – 10.1% (including Trelleborg – 3.1%, Ystad – 2.6%, Karlskrona – 1.6%), Russia – 7.8%, Egypt – 7.5%, Germany – 7.2% (including Bremerhaven – 2.6%, Hamburg – 2.3%), the United States – 6.1%, the Netherlands – 5.9%, Norway – 5.8% and Belgium – 5.3%.

According to the Act of 20 December 1996 on Ports and Harbours (Journal of Laws 2023 item 1796), there are four ports of key importance to the national economy, i.e. Gdańsk, Gdynia, Szczecin and Świnoujście.

Tablica 1 (10). Porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej^a na tle polskich portów morskich ogółem

Table 1 (10). Seaports of fundamental importance for the national economy^a against the background of total Polish seaports

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022
	w % in %			
Obroty ładunkowe Cargo traffic	96,5	97,7	98,1	98,7
w tym międzynarodowe of which international	96,5	97,6	98,1	98,7
Ruch pasażerów Passenger traffic	80,9	85,8	83,2	86,1
w tym międzynarodowy in which international	95,1	97,5	98,0	100,0
Statki transportowe wchodzące do portów: Cargo carrying ships entering to seaports:				
liczba statków number of ships	82,3	87,1	85,4	89,6
pojemność netto net tonnage	98,3	98,8	98,9	99,2

a Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście.

a Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście.

Tablica 2 (11). Dane techniczne głównych portów morskich
Table 2 (11). Technical details on main seaports

Wyszczególnienie Specification	Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście ^a
	w metrach		in metres	
Maksymalna długość statków zawijających Maximum overall length of entering ships	425	340	229	270/320
Maksymalna szerokość całkowita statków zawijających Maximum overall breadth of entering ships	44	60	32,3	42/51
Maksymalne zanurzenie statków zawijających Maximum overall draught of entering ships	15	13	9,15	13,2/12,5
Tor podejściowy do portu: Port fairways				
szerokość w dnie width at the bottom	150–600	150	90	200
głębokość minimalna minimum depth	12	14,3	10,5	14,5

a Port Świnoujście/Port zewnętrzny w Świnoujściu.
 Źródło: dane zarządów morskich portów.
 a Port of Świnoujście/External port in Świnoujście.
 Source: data of seaport authorities.

Port morski w Gdańsku jest jednym z czterech polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Mogą do niego zawijać statki o maksymalnej długości 425 m i maksymalnym zanurzeniu 15 m. Port posiada dwa zróżnicowane w sposób naturalny obszary: port wewnętrzny zlokalizowany wzdłuż Martwej Wisły i kanału portowego oraz port zewnętrzny mający bezpośredni dostęp do Zatoki Gdańskiej. Port wewnętrzny posiada terminal kontenerowy, bazę i terminal dla promów pasażerskich oraz statków ro-ro, bazy przeładunku samochodów osobowych i owoców cytrusowych, bazę do obsługi siarki oraz innych ładunków masowych, bazę przeładunku fosforytów oraz nabrzeża o uniwersalnym charakterze umożliwiające przeładunek drobnicy konwencjonalnej i ładunków masowych (np.: zbóż, nawozów sztucznych, rud, węgla). Port zewnętrzny działa z wykorzystaniem nabrzeży, pomostów przeładunkowych oraz pirsów znajdujących się bezpośrednio na akwenach Zatoki Gdańskiej. Zlokalizowane są tutaj specjalistyczne bazy przeładunku surowców energetycznych: paliw płynnych, węgla i gazu płynnego oraz nowoczesny głębokowodny terminal kontenerowy. Port Gdańsk stanowi ogniwo Trans-europejskiego Korytarza Transportowego nr 1 łączącego kraje skandynawskie z południowo-wschodnią Europą.

Port morski w Gdańsku ma największy udział w obrotach ładunkowych polskich portów morskich. W 2022 r. ukształtował się on na poziomie 53,1%. Obroty ładunkowe w tym porcie wyniosły 63 153,2 tys. ton, tj. więcej o 40,3% niż rok wcześniej i o 99,3% w porównaniu z 2015 r. Dominowały obroty ładunków masowych ciekłych – 39,7% (w tym ropy naftowej – 34,6% obrotów ogółem w tym porcie) oraz masowych suchych – 33,5% (w tym węgla i koksu – 23,4%). Obroty kontenerów dużych stanowiły 23,6%.

The port of Gdańsk is one of four Polish seaports of key importance to the national economy. The port is capable to accommodate ships of maximum length of 425 m and maximum draught of 15 m. The port consists of two naturally separable areas: the inner port extending along Martwa Wisła (Dead Vistula) and a canal, and the exterior port including a container terminal, a facility and terminal for passenger ferries and ro-ro ships, a handling facility for passenger cars and citrus fruits, areas for handling Sulphur and other bulk, a handling facility for phosphates, as well as versatile quays for handling general and bulk cargo (i.e. grain, artificial fertilizers, ore, coal). In the territory of the exterior port there are quays, cargo-handling jetties and piers situated directly on the waters of the Gulf of Gdańsk. It comprises special handling facilities for the transshipment of energy raw materials such as: liquid fuels, coal and liquefied gas, and a modern deep-water container terminal. The port of Gdańsk is a link of the Trans-European Transport Corridor No. 1 connecting Scandinavia with the South Eastern Europe.

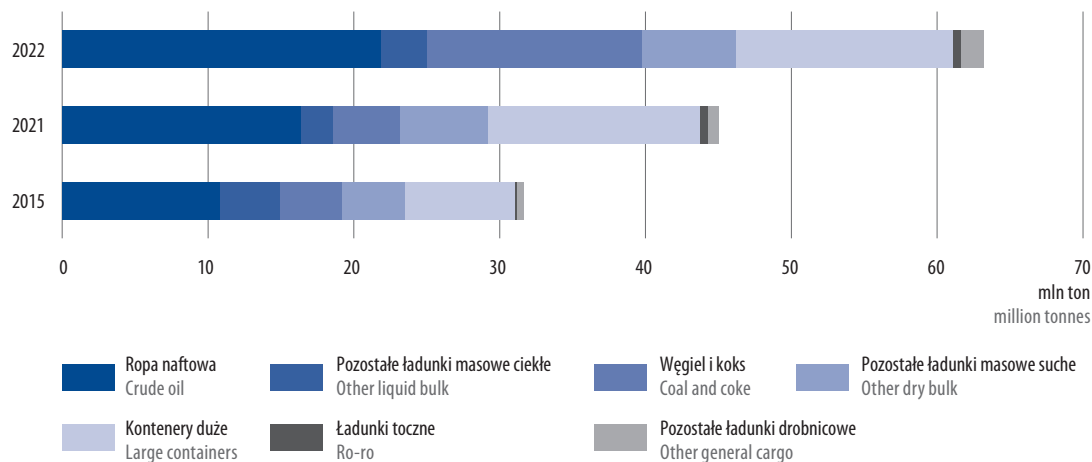
The seaport in Gdańsk enjoyed the greatest share in the total throughput by Polish seaports, which amounted to 53.1%, in 2022. The throughput by this port amounted to 63,153.2 thousand tonnes, i.e. by 40.3% more than the previous year and by 99.3% larger as compared to 2015. The cargo traffic was dominated by liquid bulk cargo – 39.7% (including crude oil – 34.6% of the total throughput in this port) and dry bulk cargo – 33.5% (including coal and coke – 23.4%). Large containers represented 23.6%.

Tablica 3 (12). Podstawowe dane o porcie morskim w Gdańsku
 Table 3 (12). Principal information on the port of Gdańsk

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton Total cargo traffic in thousand tonnes	31 684,9	40 574,7	45 020,2	63 153,2	111,0	140,3
międzynarodowy obrót morski international maritime traffic	31 427,7	39 497,6	44 288,3	61 508,8	112,1	138,9
wyładunek (przywóz) unloading (inwards)	18 789,8	26 345,6	31 414,9	47 875,0	119,2	152,4
załadunek (wywóz) loading (outwards)	12 637,9	13 152,0	12 873,4	13 633,8	97,9	105,9
krajowy obrót morski domestic cargo traffic	257,2	1 077,0	731,9	1 644,4	68,0	224,7
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: Cargo traffic by cargo categories and group in thousand tonnes:						
masowe ciekłe liquid bulk	14 992,2	13 473,9	18 577,2	25 043,5	137,9	134,8
w tym ropa naftowa of which crude oil	10 872,7	11 344,0	16 377,0	21 877,2	144,4	133,6
masowe suche dry bulk	8 546,4	11 402,9	10 624,5	21 167,4	93,2	199,2
w tym węgiel i koks of which coal and coke	4 183,1	5 629,4	4 592,9	14 759,9	81,6	321,4
ładunki drobnicowe general cargo	8 146,2	15 697,8	15 818,6	16 942,4	100,8	107,1
w tym: of which:						
kontenery duże large containers	7 508,2	14 038,0	14 580,5	14 892,8	103,9	102,1
toczne ro-ro	163,7	448,6	482,7	513,3	107,6	106,3
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU International maritime traffic in TEU	1 040 949	1 622 441	1 845 092	1 811 337	113,7	98,2
Międzynarodowy ruch pasażerów International passenger traffic	107 976	148 013	162 413	166 328	109,7	102,4
Statki wchodzące do portu: Ships entering a port:						
liczba statków number of ships	3 106	3 610	3 824	4 276	105,9	111,8
pojemność netto w tys. net tonnage in thousands	20 904,1	28 120,9	30 865,8	40 608,2	109,8	131,6

Wykres 23 (30). Obroty ładunkowe w porcie w Gdańsku według grup ładunkowych

Chart 23 (30). Cargo traffic in the port of Gdańsk by cargo groups

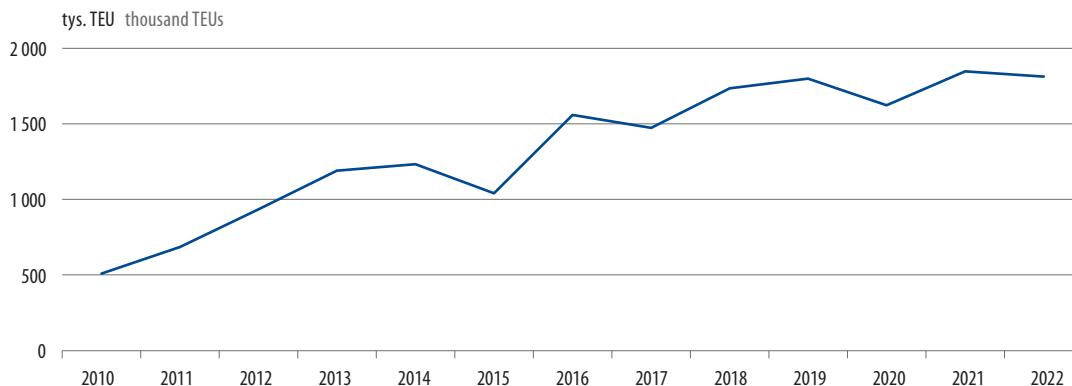


W 2022 r. międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Gdańsku osiągnęły poziom 1 811,3 tys. TEU i były mniejsze o 1,9% niż w 2021 r., ale o 74,0% większe niż 2015 r.

In 2022, the international large container traffic in the port of Gdańsk reached the level of 1,811.3 thousand TEUs and decreased by 1.9% to 2021, however was 74.0% larger as compared to 2015.

Wykres 24 (31). Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Gdańsku

Chart 24 (31). International large container traffic in the port of Gdańsk



W 2022 r. międzynarodowy obrót morski w obrotach w Gdańsku stanowił 97,4%. Udział ładunków przywiezionych był wyższy niż wywiezionych i wyniósł 77,8% (wobec 70,9% – w roku poprzednim i 59,8% – w 2015 r.).

In 2022, the international maritime traffic in Gdańsk accounted for 97.4%. The share of imported cargo was higher than exported and amounted to 77.8% (compared to 70.9% in the previous year and 59.8% in 2015).

W 2022 r. w ramach międzynarodowego obrotu morskiego do portu w Gdańsku najwięcej ładunków przywieziono z Egiptu (17,0%). Udział ładunków z Rosji wyniósł 12,3%, Norwegii – 9,9%, Wielkiej Brytanii – 8,4% i Stanów Zjednoczonych – 5,1%.

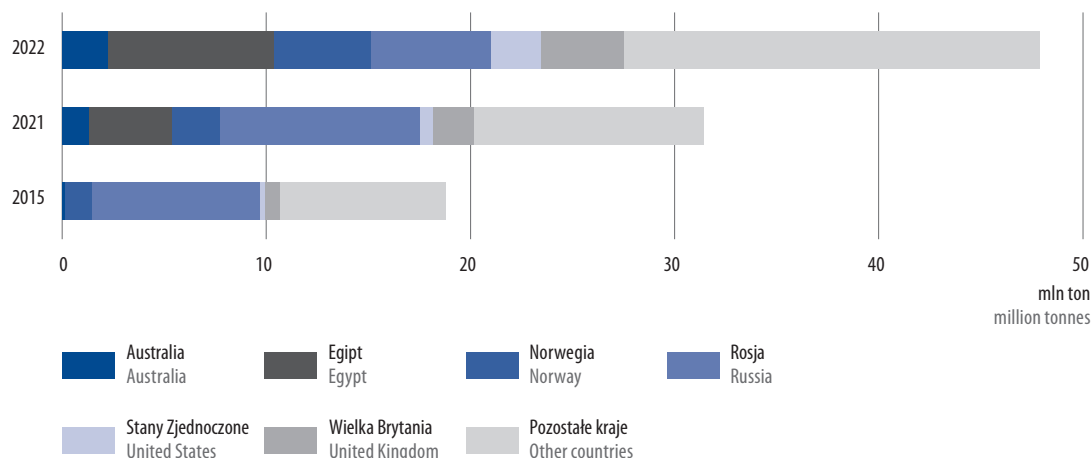
In 2022, most of the international maritime traffic cargo arrived at Gdańsk from Egypt (17.0%). The shares of goods shipped from Russia was 12.3%, Norway – 9.9%, the United Kingdom – 8.4% and the United States of America – 5.1%.

Z Egiptu, Rosji i Norwegii przywożono głównie ropę naftową (odpowiednio 98,1%, 74,6% i 76,3% importu z tych krajów), ze Stanów Zjednoczonych – węgiel kamienny i brunatny (55,9%).

Crude oil was imported mostly from Egypt, Russia and Norway (98.1%, 74.6% and 76.3% of imports from those countries, respectively), coal and lignite from the United States of America (55.9%).

Wykres 25 (32). Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Gdańsku według krajów załadunku

Chart 25 (32). Cargo unloaded (inwards) in the port of Gdańsk by country of loading

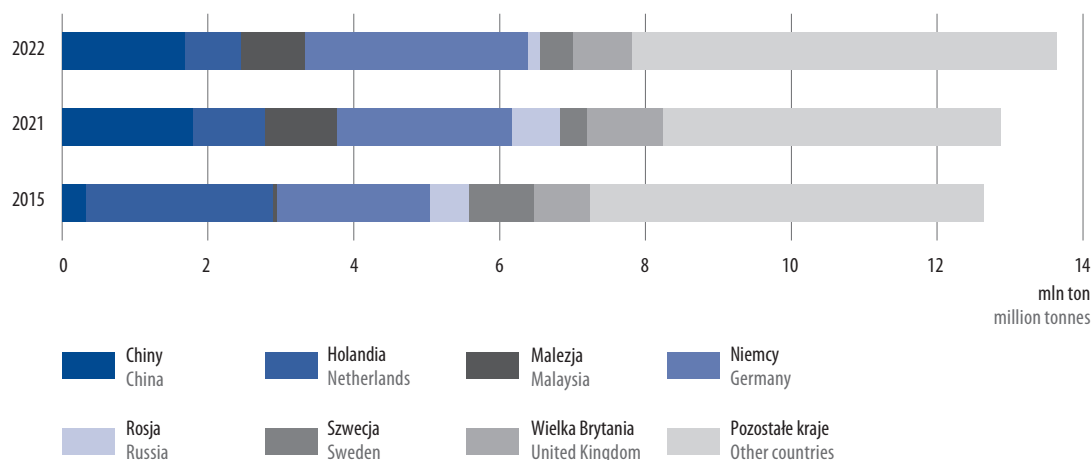


W 2022 r. w ramach międzynarodowego obrotu morskiego z portu w Gdańsku ładunki wywożono najczęściej do Niemiec (22,5%), Chin (12,4%), Malezji (6,4%), Wielkiej Brytanii (5,9%) i Holandii (5,6%). Do Niemiec, Chin i Malezji eksportowano głównie towary w kontenerach (odpowiednio 87,3%, 87,6% i 100,0% wywozu z portu w Gdańsku do tych krajów), natomiast do Wielkiej Brytanii i Holandii – ładunki masowe suche (odpowiednio 53,5% i 81,3%).

In 2022, most of the international maritime traffic cargo was shipped from Gdańsk to Germany (22.5%), China (12.4%), Malaysia (6.4%), the United Kingdom (5.9%) and the Netherlands (5.6%). In general, goods in containers were exported to Germany, China and Malaysia (87.3%, 87.6% and 100.0% of cargo shipped from the port in Gdańsk to those countries, respectively), whereas to the United Kingdom and Netherlands – dry bulk (53.5% and 81.3%, respectively).

Wykres 26 (33). Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Gdańsku według krajów wyładunku

Chart 26 (33). Cargo loaded (outwards) in the port of Gdańsk by countries of unloading



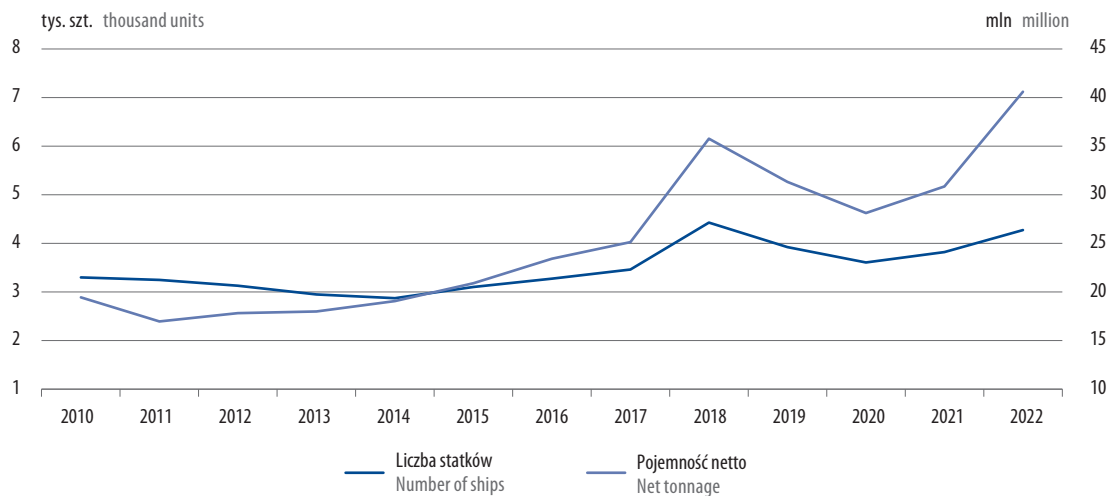
Analizując międzynarodowy ruch pasażerów w porcie w Gdańsku w latach 2015–2022 zauważyć można, że największe natężenie osiągnął on w 2022 r., kiedy liczba pasażerów kończących lub rozpoczynających podróż w tym porcie wyniosła 166,3 tys. osób i było to więcej o 2,4% niż w 2021 r. i o 54,0% w porównaniu z 2015 r. Międzynarodowy ruch pasażerów z/do portu Gdańsk odbywał się głównie w relacji ze Szwecją (Nynäshamn).

W 2022 r. do portu w Gdańsku zawinęło 4 276 statków o łącznej pojemności netto 40 608,2 tys., tj. więcej o 11,8% statków i o 31,6% większej pojemności netto niż w 2021 r. oraz więcej o 37,7% statków i o 94,3% większej pojemności netto w porównaniu z 2015 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Gdańsku w 2022 r. wyniosła 9 496,8 i była większa o 17,7% niż rok wcześniej oraz o 41,1% niż w 2015 r.

When analyzing the international passenger movements in the port of Gdańsk in the years 2015–2022, it seems noticeable that the highest intensity of that traffic was reported in 2022 when the number of passengers ending or starting their journey in that port amounted to 166.3 thousand persons which was 2.4% as many as in 2021 and 54.0% in comparison to 2015. The international seaborne passenger traffic via the port of Gdańsk occurred mainly on the routes to/from Nynäshamn, Sweden.

In 2022, 4,276 vessels with net tonnage 40,608.2 thousands called at the port of Gdańsk, i.e. 11.8% more ships with net tonnage larger by 31.6% than in 2021 and by 37.7% more ships and 94.3% in comparison to 2015. Average net tonnage of cargo-carrying ships that entered Gdańsk in 2022 amounted to 9,496.8 and was by 17.7% larger than the previous year and by 41.1% larger than in 2015.

Wykres 27 (34). Statki transportowe wchodzące do portu w Gdańsku
Chart 27 (34). Cargo-carrying ships entering the port of Gdańsk



Do portu morskiego w Gdyni mogą zawiązać statki o maksymalnej długości 340 m i zanurzeniu do 13,0 m. Port posiada korzystne warunki nawigacyjne, ponieważ reda osłonięta jest przez Półwysep Helski, a wejście do portu ma szerokość 150 m i minimalną głębokość 14,3 m. Port specjalizuje się w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym głównie zjednostkowanych, przewożonych w kontenerach (posiada dwa nowoczesne terminale kontenerowe) i w obsłudze jednostek tocznych (terminal dla jednostek ro-ro). Zlokalizowane są w nim również nowoczesne terminale do obsługi ładunków masowych. Gdyński port jest istotnym ogniwem VI Korytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T.

The port of Gdynia is capable to accommodate ships with maximum length of 340 m and maximum draught of 13.0 m. The port has very favourable navigation conditions resulting from the roadstead protected by the Hel Peninsula, a 150 m wide and 14.3 m deep port entrance. The port specializes in handling general cargo, mainly unitized cargo transported in containers (there are two modern container terminals) and ro-ro cargo (a terminal designed for ro-ro units). In addition, there are modern bulk terminals. The port of Gdynia is an important link of the Trans-European Transport Corridor No. 6.

W 2022 r. obroty zrealizowane w porcie w Gdyni stanowiły 19,4% obrotów ogółem polskich portów morskich i wyniosły 23 074,9 tys. ton, osiągając najwyższy poziom notowany od 2000 r. (wyższy o 1,5% niż w 2021 r. i o 49,9% niż w 2015 r.). W obrotach ładunkowych w tym porcie największy udział stanowiły ładunki drobnicowe – 50,1% (w tym ładunki w kontenerach – 32,4%, a w jednostkach tocznych – 11,6%); udział ładunków masowych suchych wyniósł 36,9% (w tym węgla i koksu – 14,3%), a ładunków masowych ciekłych – 13,0%.

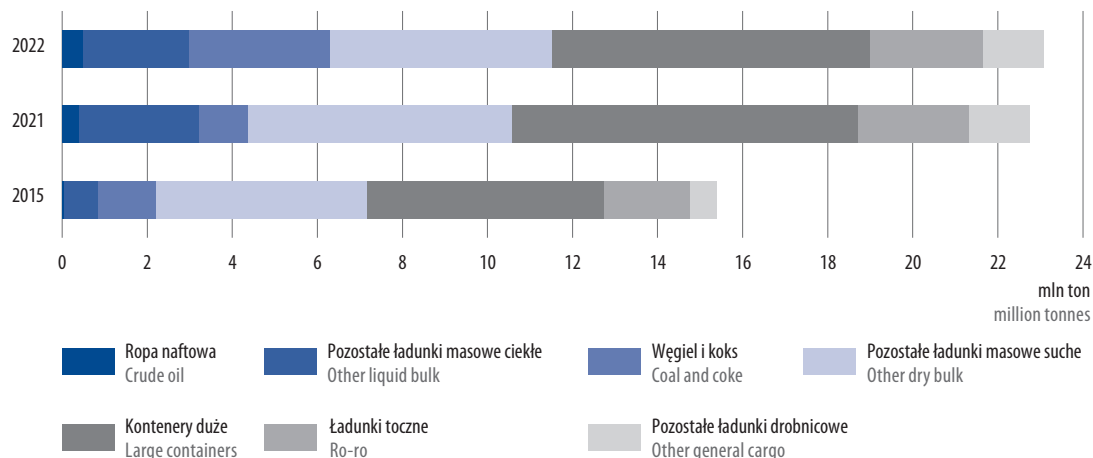
In 2022, cargo throughput by the port of Gdynia represented 19.4% of the total cargo traffic in Polish seaports and amounted to 23,074.9 thousand tonnes, reaching the highest level since 2000 (higher by 1.5% than in 2021 and 49.9% then in 2015). The cargo throughput by Gdynia was dominated by general cargo – 50.1% (including cargo in containers – 32.4% and ro-ro units – 11.6%). The share of dry bulk was 36.9% (including coal and coke – 14.3%), and liquid bulk accounted for 13.0%.

Tablica 4 (13). Podstawowe dane o porcie morskim w Gdyni
Table 4 (13). Principal information on the port of Gdynia

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton Total cargo traffic in thousand tonnes	15 390,9	21 220,2	22 744,8	23 074,9	107,2	101,5
międzynarodowy obrót morski international maritime traffic	15 284,3	20 928,7	22 142,8	22 566,1	105,8	101,9
wyładunek (przywóz) unloading (inwards)	7 704,1	10 243,9	11 845,7	13 513,5	115,6	114,1
załadunek (wywóz) loading (outwards)	7 580,3	10 684,7	10 297,1	9 052,6	96,4	87,9
krajowy obrót morski domestic cargo traffic	106,6	291,5	602,0	508,8	206,5	84,5
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: Cargo traffic by cargo categories and group in thousand tonnes:						
masowe ciekłe liquid bulk	836,4	2 367,5	3 212,3	2 995,5	135,7	93,3
w tym ropa naftowa of which crude oil	49,2	41,6	409,4	480,8	984,1	117,4
masowe suche dry bulk	6 338,5	8 578,3	7 386,6	8 524,9	86,1	115,4
w tym węgiel i koks of which coal and coke	1 382,2	1 741,3	1 167,6	3 310,9	67,1	283,6
ładunki drobnicowe general cargo	8 216,0	10 274,4	12 145,9	11 554,5	118,2	95,1
w tym: of which:						
kontenery duże large containers	5 552,3	7 078,8	8 111,0	7 470,0	114,6	92,1
toczne ro-ro	2 043,0	2 284,6	2 613,0	2 674,5	114,4	102,4
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU International maritime traffic in TEU	674 520	888 548	982 301	940 382	110,6	95,7
Międzynarodowy ruch pasażerów International passenger traffic	604 250	395 431	438 859	546 691	111,0	124,6
Statki wchodzące do portu: Ships entering a port:						
liczba statków number of ships	3 678	3 847	4 150	4 146	107,9	99,9
pojemność netto w tys. net tonnage in thousands	26 852,5	29 259,1	32 340,1	36 322,8	110,5	112,3

Wykres 28 (35). Obroty ładunkowe w porcie w Gdyni według grup ładunkowych

Chart 28 (35). Cargo traffic in the port of Gdynia by cargo groups

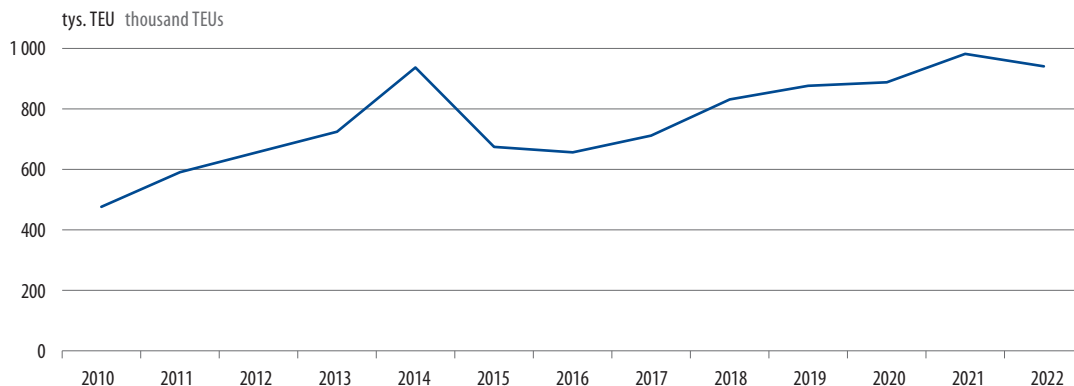


Międzynarodowe obroty kontenerowe portu w Gdyni w 2022 r. wyniosły 940,4 tys. TEU i były niższe o 4,3% niż w 2021 r., ale o 39,4% wyższe w porównaniu z 2015 r.

In 2022, the international transport of containers handled by the port of Gdynia amounted to 940.4 thousand TEUs, which was by 4.3% less than in 2021, but 39.4% more as compared to 2015.

Wykres 29 (36). Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Gdyni

Chart 29 (36). International large container traffic in the port of Gdynia

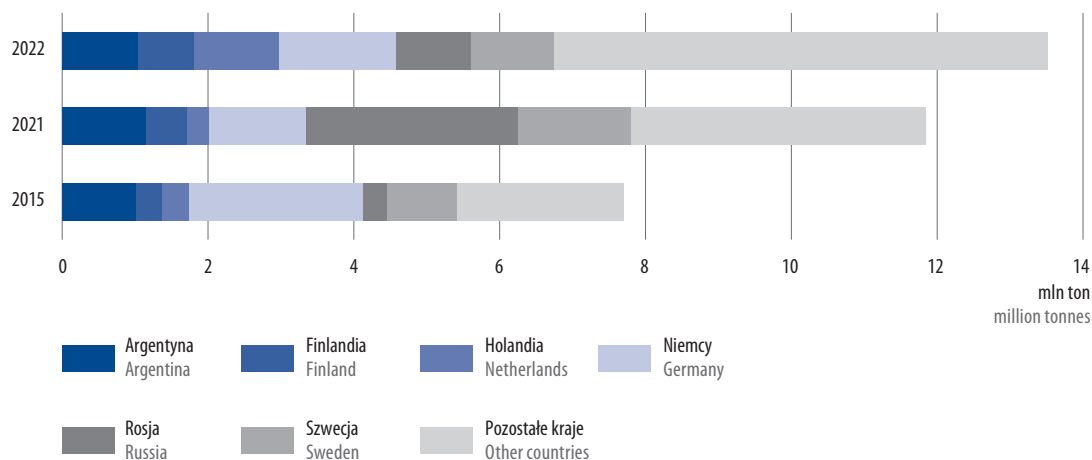


W 2022 r. w obrotach międzynarodowych portu morskiego w Gdyni przywóz ładunków ukształtował się na poziomie 59,9% (w 2021 r. – 53,5%, w 2015 r. – 50,4%). Najwięcej ładunków przywieziono z: Niemiec (11,9%), Holandii (8,7%), Szwecji (8,3%), Argentyny (7,7%) oraz Finlandii (5,7%). Z Niemiec przywożono głównie różne towary w kontenerach (89,9% importu z tego kraju przez port w Gdyni), z Holandii – ładunki masowe ciekłe (56,5%), ze Szwecji i Finlandii – ładunki toczne (odpowiednio 81,3% i 71,5%), natomiast z Argentyny – produkty rolnicze (100,0%).

In 2022, in the international throughput of the Gdynia seaport, cargo import was at the level of 59.9% (53.5% in 2021, 50.4% in 2015). The largest amount of freight were brought from Germany (11.9%), the Netherlands (8.7%), Sweden (8.3%), Argentina (7.7%) and Finland (5.7%). Miscellaneous goods in containers were imported mainly from Germany (89.9% of imports from this country via the port in Gdynia), from the Netherlands – liquid bulk (56.5%), Sweden and Finland – ro-ro cargo (81.3% and 71.5%, respectively), while Argentina – agricultural products (100.0%).

Wykres 30 (37). Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Gdyni według krajów załadunku

Chart 30 (37). Cargo unloaded (inwards) in the port of Gdynia by country of loading

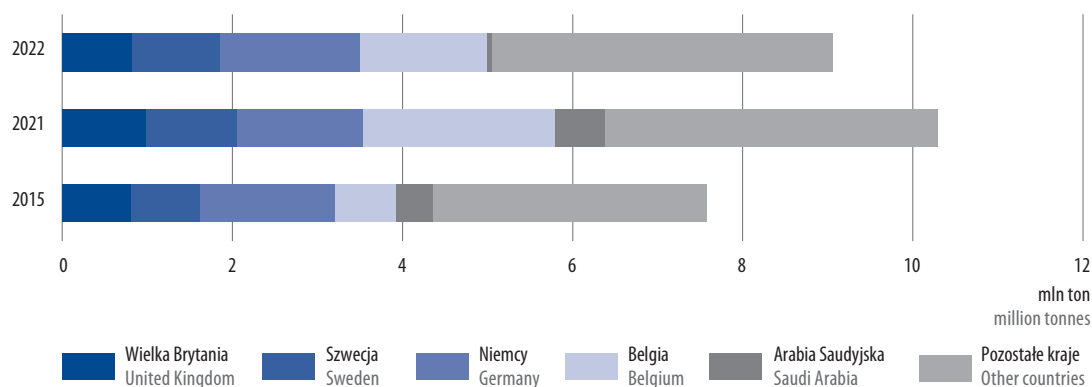


W 2022 r. z portu w Gdyni najczęściej ładunków wywieziono drogą morską do: Niemiec (18,2%), Belgii (16,4%), Szwecji (11,4%) i Wielkiej Brytanii (9,1%). Do Niemiec, Belgii i Wielkiej Brytanii wywożono przede wszystkim różne towary w kontenerach (odpowiednio 91,1%, 86,7% i 69,3% eksportu do tych krajów przez port w Gdyni), a do Szwecji – różne towary w jednostkach tocznych (84,3%).

In 2022, the most of cargo from the port of Gdynia was transported by sea to: Germany (18.2%), Belgium (16.4%), Sweden (11.4%) and the United Kingdom (9.1%). Miscellaneous goods in containers were shipped mainly to Germany, Belgium and the UK (respectively 91.1%, 86.7% and 69.3% of exports to those countries via the port of Gdynia), to Sweden – various commodities in ro-ro units (84.3%).

Wykres 31 (38). Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Gdyni według krajów wyładunku

Chart 31 (38). Cargo loaded (outwards) in the port of Gdynia by countries of unloading



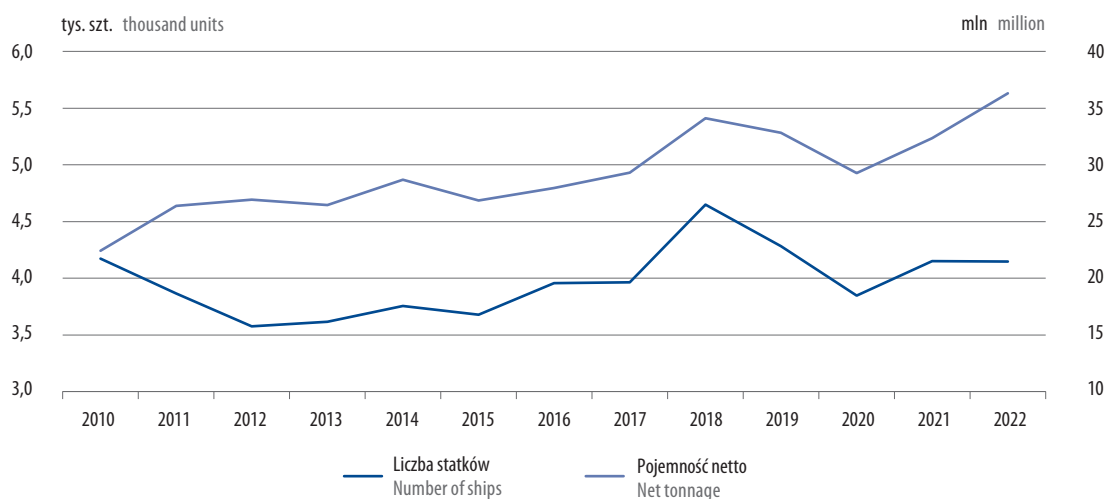
W 2022 r. międzynarodowy ruch pasażerów w porcie w Gdyni wyniósł 546,7 tys. osób i było to więcej o 24,6% niż w 2021 r., ale o 9,5% mniej w porównaniu z 2015 r. Odbychał się on głównie w relacji ze Szwecją (Karlskrona); udział podróżujących na tej trasie w 2022 r. wyniósł 97,9% (wobec 99,6% – w 2021 r. i 99,2% – w 2015 r.).

In 2022, the international passenger traffic in the port of Gdynia amounted to 546.7 thousand persons, i.e. by 24.6% more than in 2021 however by 9.5% fewer as compared to 2015. The traffic occurred mainly on the routes to/from Sweden (Karlskrona); the share of passengers on that route was 97.9% in 2022 (against 99.6% in 2021 and 99.2% in 2015).

W 2022 r. do portu w Gdyni zawinęło 4 146 statków o łącznej pojemności netto 36 322,8 tys., tj. mniej 0,1% statków, a o 12,3% większej pojemności netto niż w 2021 r. oraz więcej o 12,7% statków i o 35,3% większej pojemności netto w porównaniu z 2015 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Gdyni w 2022 r. wyniosła 8 760,6 (więcej o 12,4% niż w 2021 r. i o 20,0% w porównaniu z 2015 r.). W 2022 r. 51,5% statków zwijających do portu w Gdyni oraz 53,7% ich ogólnej pojemności netto stanowiły drobnicowce niespecjalistyczne (wobec odpowiednio 47,3% i 60,8% w 2021 r.).

In 2022, 4,146 vessels with net tonnage 36,322.8 thousands called at the port of Gdynia i.e. 0.1% ships less, although their net tonnage was 12.3% larger than in 2021 and 12.7% ships more with net tonnage larger by 35.3% in comparison to 2015. Average net tonnage of cargo-carrying ships that entered Gdynia in 2022 amounted to 8,760.6 (by 12.4% more than in 2021 and by 20.0% more as compared to 2015). In 2022, 51.5% of the number of ships calling at the port of Gdynia and 53.7% of their total net tonnage were represented by general cargo ships (against 47.3% and 60.8% in 2021 respectively).

Wykres 32 (39). Statki transportowe wchodzące do portu w Gdyni
Chart 32 (39). Cargo-carrying ships entering the port of Gdynia



Port w Szczecinie ma charakter uniwersalny i obsługuje zarówno ładunki drobnicowe (kontenery, ładunki ponadgabarytowe), jak i masowe (węgiel, koks, zboże itp.). Mogą do niego zawijać statki o maksymalnej długości 229 m i o maksymalnym zanurzeniu 9,15 m.

W 2022 r. obroty ładunkowe w porcie w Szczecinie stanowiły 9,4% obrotów w polskich portach morskich (w 2021 r. – 10,2%, w 2015 r. – 11,9%) i ukształtowały się na poziomie 11 208,7 tys. ton (wyższym o 13,2% w porównaniu z 2021 r. i o 35,4% w porównaniu z 2015 r.). W obrotach ładunkowych w tym porcie przeważały ładunki masowe suche; ich udział w 2022 r. wyniósł 50,9% (w tym węgla i koksu – 15,8%, produktów rolniczych – 9,2%). Ładunki drobnicowe stanowiły 25,1%, a ładunki masowe ciekłe – 24,0%.

The port of Szczecin is a place with universal functionality, handling both general cargo (containers, oversized cargo) and bulk goods (coal, coke, grain etc.). The port is capable to accommodate ships of maximum length of 229 m and maximum draught of 9.15 m.

In 2022, cargo throughput by the port of Szczecin represented 9.4% of cargo traffic in Polish seaports (10.2% – in 2021, 11.9% – in 2015) and reached the level of 11,208.7 thousand tonnes (13.2% more as compared to 2021 and 35.4% more as compared to 2015). The throughput was dominated by dry bulk with the share of 50.9% in 2022 (including coal and coke – 15.8% and agricultural products – 9.2%). General cargo accounted for 25.1%, and liquid bulk – 24.0%.

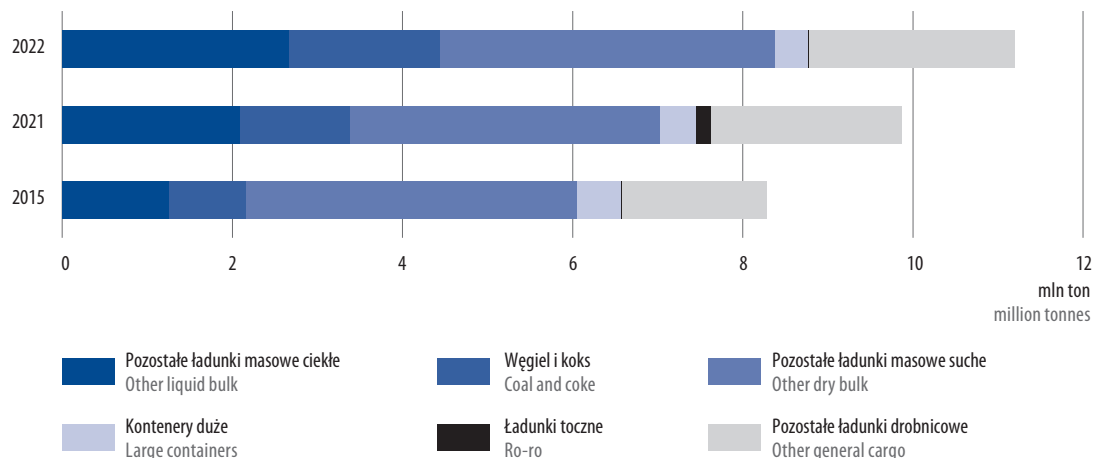
Tablica 5 (14). Podstawowe dane o porcie morskim w Szczecinie

Table 5 (14). Principal information on the port of Szczecin

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton Total cargo traffic in thousand tonnes	8 276,3	9 581,1	9 904,5	11 208,7	103,4	113,2
międzynarodowy obrót morski international maritime traffic	7 861,2	8 801,0	8 456,1	9 658,6	96,1	114,2
wyładunek (przywóz) unloading (inwards)	4 828,0	5 783,4	5 203,1	6 628,1	90,0	127,4
załadunek (wywóz) loading (outwards)	3 033,2	3 017,6	3 253,0	3 030,5	107,8	93,2
krajowy obrót morski domestic cargo traffic	415,1	780,1	1 448,4	1 550,1	185,7	107,0
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: Cargo traffic by cargo categories and group in thousand tonnes:						
masowe ciekłe liquid bulk	1 257,2	1 743,1	2 126,9	2 687,3	122,0	126,3
w tym ropa naftowa of which crude oil	–	–	32,3	15,0	.	46,4
masowe suche dry bulk	4 800,4	4 751,7	4 941,5	5 708,1	104,0	115,5
w tym węgiel i koks of which coal and coke	903,9	950,2	1 286,2	1 767,5	135,4	137,4
ładunki drobnicowe general cargo	2 218,7	3 086,3	2 836,1	2 813,3	91,9	99,2
w tym: of which:						
kontenery duże large containers	511,0	527,8	417,8	384,4	79,2	92,0
toczne ro-ro	0,9	0,5	166,1	5,2	33 220	3,1
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU International maritime traffic in TEU	74 174	91 884	81 581	75 779	88,8	92,9
Międzynarodowy ruch pasażerów International passenger traffic	1 229	852	30 638	533	3 596,0	1,7
Statki wchodzące do portu: Ships entering a port:						
liczba statków number of ships	2 823	2 682	3 104	3 173	115,7	102,2
pojemność netto w tys. net tonnage in thousands	5 445,1	5 678,7	6 494,3	6 434,5	114,4	99,1

Wykres 33 (40). Obroty ładunkowe w porcie w Szczecinie według grup ładunkowych

Chart 33 (40). Cargo traffic in the port of Szczecin by cargo groups

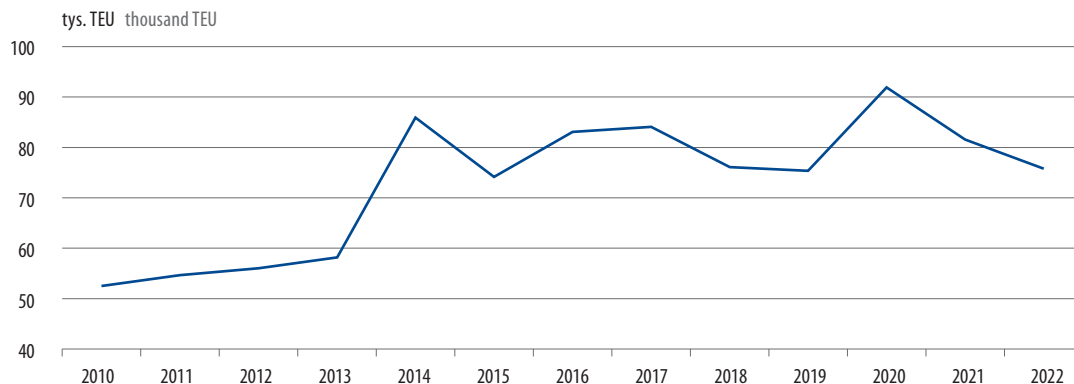


W 2022 r. międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Szczecinie osiągnęły poziom 75,8 tys. TEU, tj. mniejszy o 7,1% niż w roku poprzednim, a o 2,2% wyższy niż w 2015 r.

In 2022, the international large container traffic in Szczecin reached the level of 75.8 thousand TEUs, i.e. decreased by 7.1% against the previous year, but increased by 2.2% in comparison to 2015.

Wykres 34 (41). Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Szczecinie

Chart 34 (41). International large container traffic in the port of Szczecin



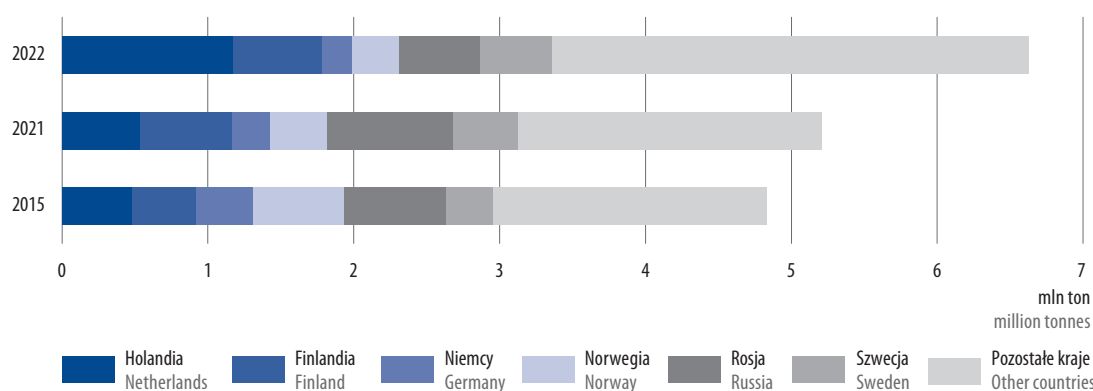
Od 2007 r. w ramach obrotu międzynarodowego do portu w Szczecinie drogą morską więcej ładunków przywożono niż z niego wywożono (z wyjątkiem 2010 r., kiedy to nieznacznie przeważał wywóz). W 2022 r. przywóz (wyładunek) stanowił 68,6% międzynarodowego obrotu w porcie (wobec 61,5% w 2021 r.).

From 2007 onwards, the inwards flows prevailed over the imports, within the frames of the international seaborne traffic in Szczecin (except for 2010 when there was a negligible dominance of outwards cargo movements). In 2022, the imports (unloaded goods) accounted for 68.6% (against 61.5% in 2021).

W 2022 r. do portu w Szczecinie najwięcej ładunków przywieziono z: Holandii (17,7% międzynarodowego obrotu morskiego w tym porcie), Finlandii (9,2%), Rosji (8,4%), Szwecji (7,5%) i Norwegii (4,8%). Z Holandii przywożono głównie koks i produkty rafinacji ropy naftowej (46,0% importu z tego kraju przez port w Szczecinie), z Finlandii – podstawowe organiczne produkty chemiczne (30,1%), z Rosji – żeliwo, stal i żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (40,5%), z Norwegii – kamień, piasek, żwir, glinę, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa (43,3%).

In 2022, most of the international seaborne cargo arrived at Szczecin from the Netherlands (17.7% of the international maritime traffic in the port), Finland (9.2%), Russia (8.4%), Sweden (7.5%) and Norway (4.8%). Coke and refined petroleum products were brought mainly from the Netherlands (46.0% of imports from this country via the port in Szczecin), from Finland basic mineral chemical products (30.1%), basic iron and steel and ferroalloys and products of the first processing of iron and steel Russia (40.5%), and from Norway stone, sand, gravel, clay, peat and other mining and quarrying products (43.3%).

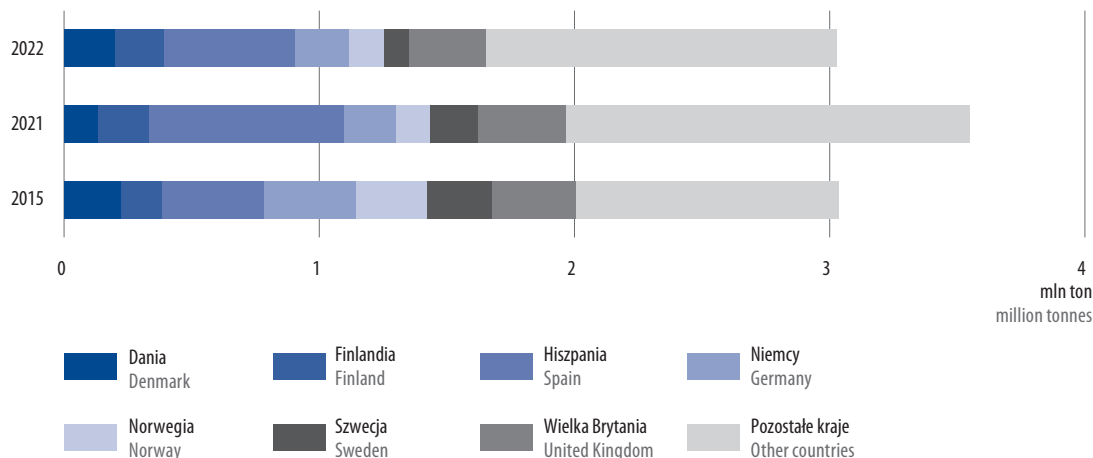
Wykres 35 (42). Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Szczecinie według krajów załadunku
Chart 35 (42). Cargo unloaded (inwards) in the port of Szczecin by countries of loading



W 2022 r. głównymi krajami, do których odbywał się wywóz ładunków z portu w Szczecinie były: Hiszpania (16,8% ładunków wywiezionych przez ten port w ramach międzynarodowego obrotu morskiego), Wielka Brytania (10,0%), Niemcy (7,1%), Dania (6,6%), Finlandia (6,4%) oraz Norwegia (4,5%). Do Hiszpanii wywożono głównie węgiel kamienny i brunatny (40,3% eksportu do tego kraju z portu w Szczecinie), do Wielkiej Brytanii i Niemiec – towary mieszane w kontenerach (odpowiednio 37,2% i 36,3%), do Danii – inne substancje pochodzenia roślinnego (46,6%), do Finlandii – żeliwo, stal i żelazostopy poddane wstępnej obróbce (52,0%), do Norwegii – wyroby konstrukcyjne metalowe (50,5%).

In 2022 the main recipients of outwards cargo flows from Szczecin were: Spain (16.8% of cargo exported via this port as part of the international maritime traffic), the United Kingdom (10.0%), Germany (7.1%), Denmark (6.6%), Finland (6.4%) and Norway (4.5%). The main cargo sent to Spain were hard coal and lignite (40.3% of exports to that country from Szczecin), the United Kingdom and Germany – mixed goods in containers (37.2% and 36.3%), Denmark – other substances of plant origin (46.6%), Finland – basic iron and steel and ferro alloys and products of the first processing of iron and steel (52.0%), to Norway – constructional metal products (50.5%).

Wykres 36 (43). Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Szczecinie według krajów wyładunku
Chart 36 (43). Cargo loaded (outwards) in the port of Szczecin by countries of unloading



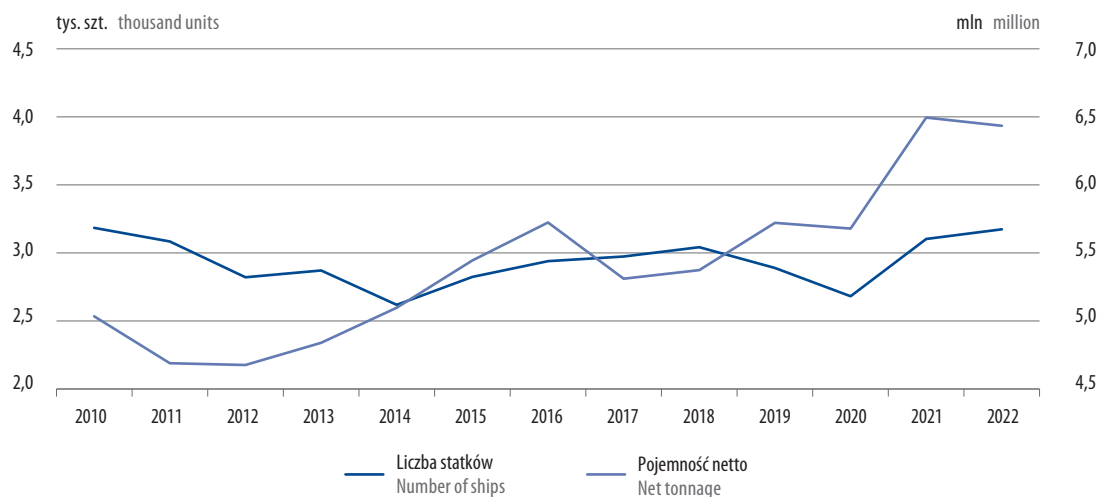
W 2022 r. w ramach międzynarodowego ruchu pasażerów w porcie w Szczecinie rozpoczęło lub zakończyło podróż 0,5 tys. osób, tj. mniej o 98,3% niż w 2021 r. i o 56,6% w porównaniu z 2015 r. Ruch pasażerów odbywał się głównie w relacji z Niemcami; udział podróżujących na tej trasie wyniósł 93,2% (wobec 2,0% – w 2021 r. i 96,2% – w 2015 r.).

In 2022, 0.5 thousand as part of the international seaborne passengers started or ended their seaborne voyage in Szczecin i.e. 98.3% less than in 2021 and 56.6% less than in 2015. Passenger traffic occurred mainly to/from Germany; the share of the travellers on that route amounted to 93.2% (against 2.0% in 2021 and 96.2% in 2015).

W 2022 r. do portu w Szczecinie zawinęły 3 173 statki transportowe o łącznej pojemności netto 6 434,5 tys., tj. więcej o 2,2% statków, ale o 0,9% mniejszej pojemności netto niż w 2021 r., w porównaniu z 2015 r. więcej o 12,4% statków i większej o 18,2% pojemności netto. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Szczecinie w 2022 r. wyniosła 2 027,9 i była mniejsza o 3,1% niż w 2021 r., a większa o 5,1% w stosunku do 2015 r.

In 2022, 3,173 vessels with net tonnage 6,434.5 thousands called at the port of Szczecin i.e. 2.2% ships more, with net tonnage lower by 0.9% than in 2021, however in comparison to 2015, 12.4% more ships with net tonnage larger by 18.2%. Average net tonnage of ships entering the port of Szczecin in 2022 was 2,027.9 which was 3.1% lower than in 2021, but 5.1% larger as compared to 2015.

Wykres 37 (44). Statki transportowe wchodzące do portu w Szczecinie
Chart 37 (44). Cargo-carrying ships entering the port of Szczecin



Port w Świnoujściu usytuowany jest bezpośrednio nad Morzem Bałtyckim. Mogą do niego zawijać statki o maksymalnej długości 270 m i o maksymalnym zanurzeniu 13,5 m. W porcie tym zlokalizowany jest terminal obsługujący suche ładunki masowe, głównie węgiel, rudę oraz produkty rolnicze (terminal specjalizujący się w przeładunkach towarów rolno-spożywczych). Istotną funkcją portu jest obsługa ładunków drobnicowych przeładowywanych metodą konwencjonalną, a także w kontenerach i w systemie ro-ro. Port w Świnoujściu posiada terminal promowy wyposażony w pięć stanowisk do obsługi promów pasażersko-samochodowych i samochodowo-kolejowych kursujących na trasie w relacji ze Szwecją.

Udział portu w Świnoujściu w obrotach ładunkowych polskich portów morskich w 2022 r. wyniósł 16,8% (w 2021 r. – 17,8%, w 2015 r. – 16,9%). W 2022 r. obroty ładunkowe w tym porcie osiągnęły wielkość 19 997,9 tys. ton (wyższe o 16,5% niż w 2021 r. i o 70,1% w porównaniu z 2015 r.).

The port of Świnoujście is situated directly by the Baltic Sea. The port is capable to accommodate ships of maximum length of 270 m and maximum draught of 13.5 m. In the port there is a terminal handling dry bulk, in particular coal, ore and agricultural (agri-food) products. An important function of the port involves handling general cargo with the use of the conventional method, containers or the ro-ro system. The port has a ferry terminal equipped with five check-in desks to handle passenger-vehicle and vehicle-train ferries navigating between Świnoujście and Sweden.

The share of Świnoujście in cargo throughput by Polish sea-ports in 2022 amounted to 16.8% (17.8% – in 2021, 16.9% – in 2015). In 2022, freight traffic in that port reached 19,997.9 thousand tonnes (a growth of 16.5% than in 2021 and 70.1% as compared to 2015).

Tablica 6 (15). Podstawowe dane o porcie morskim w Świnoujściu
Table 6 (15). Principal information on the port of Świnoujście

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
					rok poprzedni = 100	previous year = 100
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton Total cargo traffic in thousand tonnes	11 759,2	15 097,1	17 167,0	19 997,9	113,7	116,5
międzynarodowy obrót morski international maritime traffic	11 511,0	14 488,1	15 911,8	18 655,7	109,8	117,2
wyładunek (przywóz) unloading (inwards)	6 212,7	8 909,1	10 049,7	12 961,0	112,8	129,0
załadunek (wywóz) loading (outwards)	5 298,3	5 578,9	5 862,1	5 694,7	105,1	97,1
krajowy obrót morski domestic cargo traffic	248,1	609,0	1 255,2	1 342,2	206,1	106,9
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: Cargo traffic by cargo categories and group in thousand tonnes:						
masowe ciekłe liquid bulk	1 687,4	4 823,3	5 907,2	8 018,1	122,5	135,7
w tym ropa naftowa of which crude oil	29,9	79,2	5,0	–	6,3	.
masowe suche dry bulk	3 876,1	3 859,3	3 997,9	4 976,8	103,6	124,5
w tym węgiel i koks of which coal and coke	1 585,3	1 597,9	1 439,5	2 536,7	90,1	176,2
ładunki drobnicowe general cargo	6 195,8	6 414,4	7 261,9	7 002,9	113,2	96,4
w tym: of which:						
kontenery duże large containers	4,8	11,0	3,7	8,5	33,6	229,7
toczne ro-ro	5 551,9	6 013,5	6 770,1	6 524,2	112,6	96,4

Tablica 6 (15). Podstawowe dane o porcie morskim w Świnoujściu (dok.)

Table 6 (15). Principal information on the port of Świnoujście (cont.)

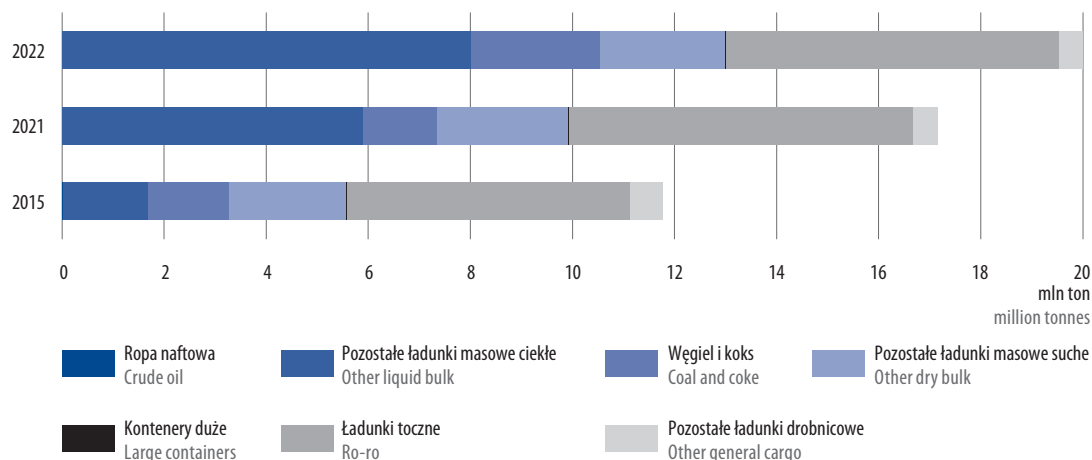
Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU International maritime traffic in TEU	613	925	2 323	1 081	251,1	46,5
Międzynarodowy ruch pasażerów International passenger traffic	1 046 407	971 180	1 096 892	1 101 455	112,9	100,4
Statki wchodzące do portu: Ships entering a port:						
liczba statków number of ships	5 354	5 238	5 960	6 265	113,8	105,1
pojemność netto w tys. net tonnage in thousands	29 265,9	32 676,2	34 997,4	38 116,9	107,1	108,9

W 2022 r. w obrotach ładunkowych w porcie Świnoujście, ładunki drobnicowe stanowiły 35,0% (w tym ładunki toczne – 30,8%), ładunki masowe suche – 24,9% (w tym węgiel i koks – 12,7%, rudy i złom – 7,5%), a ładunki masowe ciekłe – 40,1%.

In the port of Świnoujście, general cargo represented 35.0% of the total cargo throughput in 2022 (including ro-ro cargo – 30.8%), dry bulk – 24.9% (including coal and coke – 12.7%, ore and scrap – 7.5%), liquid bulk – 40.1%.

Wykres 38 (45). Obroty ładunkowe w porcie w Świnoujściu według grup ładunkowych

Chart 38 (45). Cargo traffic in the port of Świnoujście by cargo groups



W 2022 r. międzynarodowy obrót morski w obrotach w porcie w Świnoujściu stanowił 93,3%. Udział ładunków przywiezionych był wyższy niż wywiezionych i wyniósł 69,5% (wobec 63,2% – w 2021 r. i 54,0% – w 2015 r.).

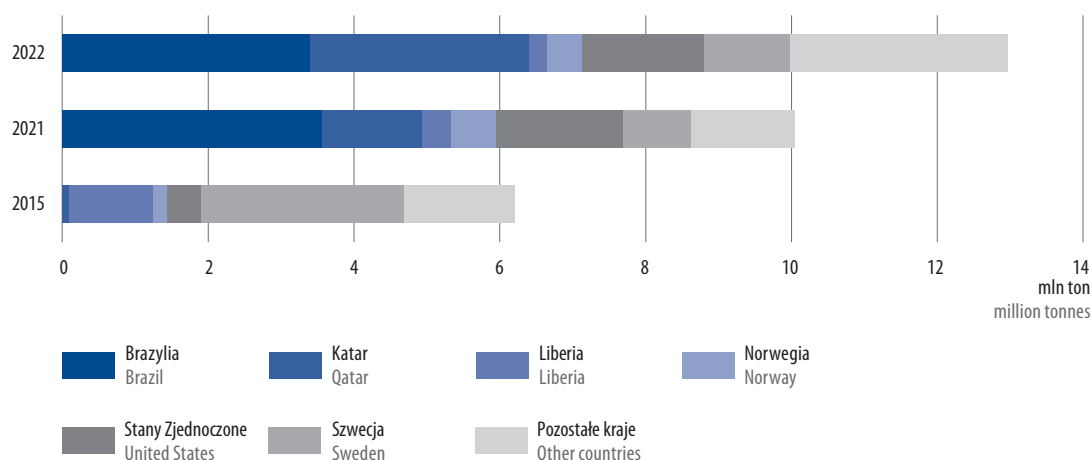
In 2022, the international seaborne cargo transport represented 93.3% of the throughput by Świnoujście. The share of inwards freight was larger than the outwards one, and amounted to 69.5% (against 63.2% in the previous year and 54.0% in 2015).

W ramach międzynarodowego obrotu morskiego do portu w Świnoujściu w 2022 r. najwięcej ładunków przywieziono ze Szwecji (26,3%), następnie ze Stanów Zjednoczonych (23,1%), Kataru (12,9%), Rosji (9,1%), Republiki Południowej Afryki (5,0%) i Liberii (3,8%). Ze Szwecji przywożono głównie różne towary mieszane transportowane na statkach w wagonach kolejowych, samochodach ciężarowych lub przyczepach ciężarowych (92,7% importu z tego kraju), ze Stanów Zjednoczonych – gaz ciekły (82,2%) oraz węgiel kamienny i brunatny (17,7%), z Kataru – gaz ciekły (100,0%), z Rosji – produkty z ropy naftowej (93,7%), z Republiki Południowej Afryki – węgiel i koks (88,5%), z Liberii – rudy żelaza (100,0%).

In terms of the international seaborne traffic, the port of Świnoujście received the most cargo in 2022 from: Sweden (26.3%) followed by the United States of America (23.1%), Qatar (12.9%), Russia (9.1%), the South Africa (5.0%) and Liberia (3.8%). Various mixed goods in wagons, trucks or road goods trailers carried by ships were transported mainly from Sweden (92.7% of imports from that country), liquefied gas (82.2%) and hard coal and lignite (17.7%) – from the United States, liquefied gas – from Qatar (100.0%), crude oil products (93.7%) – from Russia, the South Africa – coal and coke (88.5%) and iron ore – from Liberia (100.0%).

Wykres 39 (46). Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Świnoujściu według krajów załadunku

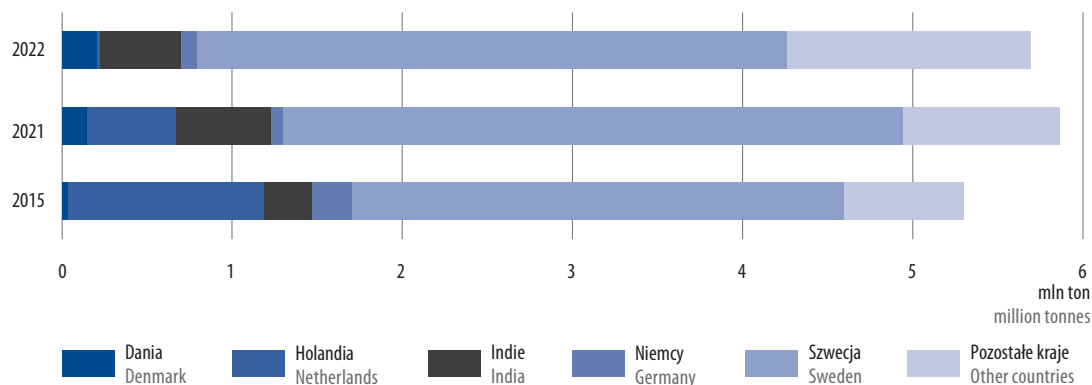
Chart 39 (46). Cargo unloaded (inwards) in the port of Świnoujście by countries of loading



W 2022 r. głównym kierunkiem wywozu ładunków z portu w Świnoujściu była Szwecja (60,8% ładunków wywiezionych z tego portu w ramach międzynarodowego obrotu morskiego), następnie Indie (8,4%) i Dania (3,6%). Do Szwecji wywożono przede wszystkim różne towary mieszane transportowane na statkach w wagonach kolejowych, samochodach ciężarowych lub przyczepach ciężarowych (74,7% eksportu z portu w Świnoujściu do tego kraju) do Indii – węgiel kamienny i brunatny (100,0%), do Danii – ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej (52,7%).

In 2022, the main export directions from the port of Świnoujście were: Sweden (60.8% of the international seaborne out-wards movements), followed by India (8.4%) and Denmark (3.6%). Sweden was the main recipient of various mixed goods in wagons, trucks and road goods trailers carried by ships (74.7% of the Świnoujście seaborne exports to that country), India – hard coal and lignite (100.0%), Denmark – crude oil products (52.7%).

Wykres 40 (47). Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Świnoujściu według krajów wyładunku
Chart 40 (47). Cargo loaded (ouwards) in the port of Świnoujście by countries of unloading



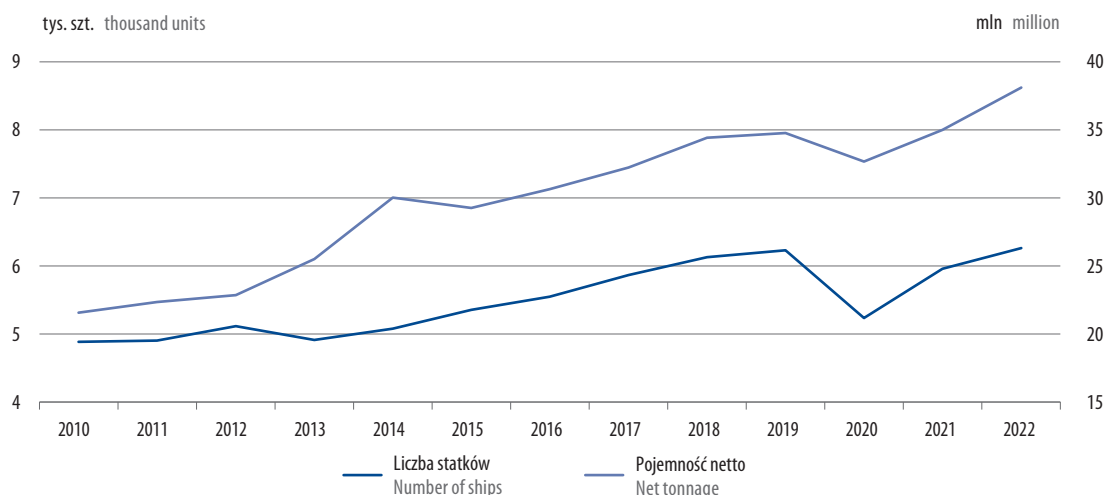
W 2022 r. ponad połowa (60,7%) pasażerów międzynarodowego ruchu w portach morskich odprawiona została w Świnoujściu. W porcie tym rozpoczęło lub zakończyło podróż 1 101,5 tys. osób, tj. więcej o 0,4% niż w 2021 r. i o 5,3% w porównaniu z 2015 r. Międzynarodowy ruch pasażerów w porcie w Świnoujściu odbywał się głównie w relacji ze Szwecją (w 2022 r. udział podróżujących na tej trasie wyniósł 99,8%, w 2021 r. – 95,9%, w 2015 r. – 92,9%) oraz z Niemcami (odpowiednio 0,1%, 4,1%, 7,0%).

W 2022 r. do portu w Świnoujściu zawinęło 6 265 statków transportowych o łącznej pojemności netto 38 116,9 tys., tj. o 5,1% statków więcej i o 8,9% większej pojemności netto niż w 2021 r. oraz o 17,0% statków więcej i o 30,2% większej pojemności netto niż w 2015 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do tego portu w 2022 r. wyniosła 6 084,1 i była większa o 3,6% niż w 2021 r. i o 11,3% w porównaniu z 2015 r.

In 2022, over a half (60.7%) of the international seaborne passengers were served in Świnoujście. This was a port of destination or arrival for 1,101.5 thousand persons i.e. 0.4% more than in 2021 and by 5.3% more as compared to 2015. The international seaborne passenger traffic occurred mainly on the routes to/from Sweden (the share of passengers on that destination accounted for 99.8% in 2022, 95.9% – in 2021, 92.9% – in 2015) and Germany (0.1%, 4.1% and 7.0%, respectively).

In 2022, 6,265 cargo carrying ships with the total net tonnage 38,116.9 thousands entered the port of Świnoujście i.e. by 5.1% more vessels with net tonnage larger by 8.9% than in 2021, and by 17.0% more ships with net tonnage 30.2% larger than in 2015. Average net tonnage of cargo-carrying ships entering that port in 2022 amounted to 6,084.1 and was by 3.6% larger than in 2021 and by 11.3% larger as compared to 2015.

Wykres 41 (48). Statki transportowe wchodzące do portu w Świnoujściu
Chart 41 (48). Cargo-carrying ships entering the port of Świnoujście



Rozdział V

Chapter V

Żegluga morska i przybrzeżna

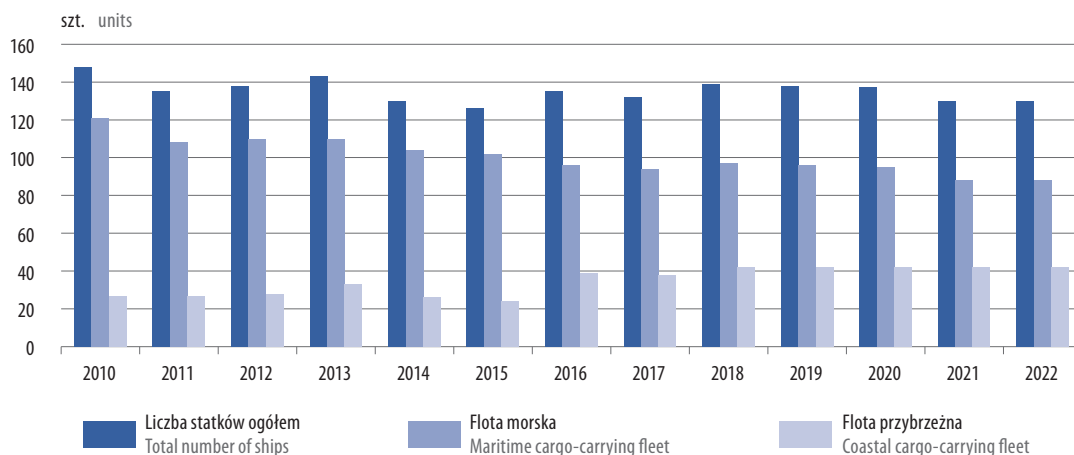
Maritime and coastal shipping

Na koniec 2022 r. morską i przybrzeżną flotę transportową stanowiło łącznie 130 statków będących własnością lub współwłasnością polskich armatorów i operatorów. Stan ten nie zmienił się w skali roku, natomiast w porównaniu z 2015 r. odnotowano wzrost liczby statków o 3,2%.

At the end of 2022, a total of 130 maritime and coastal transport ships were owned or co-owned by Polish shipowners or operators. That was the same number as in 2021, while there was a 3.2% increase in the number of vessels compared to 2015.

Wykres 1 (49). Statki morskiej i przybrzeżnej floty transportowej Stan w dniu 31 grudnia

Chart 1 (49). Maritime and coastal transport cargo-carrying fleet
As of 31 December



Morska flota transportowa na koniec 2022 r. liczyła 88 statków, tj. tyle samo co przed rokiem, a o 13,7% mniej w porównaniu z 2015 r.

The maritime cargo-carrying fleet at the end of 2022 consisted of 88 vessel, the same as in 2021 and 13.7% fewer than in 2015.

Wśród przyczyn wpływających na zmniejszenie liczebności floty wymienić można przenieście siedziby polskich przedsiębiorstw żeglugowych za granicę, złomowanie wyeksploatowanych jednostek oraz sprzedaż statków armatorom zagranicznym.

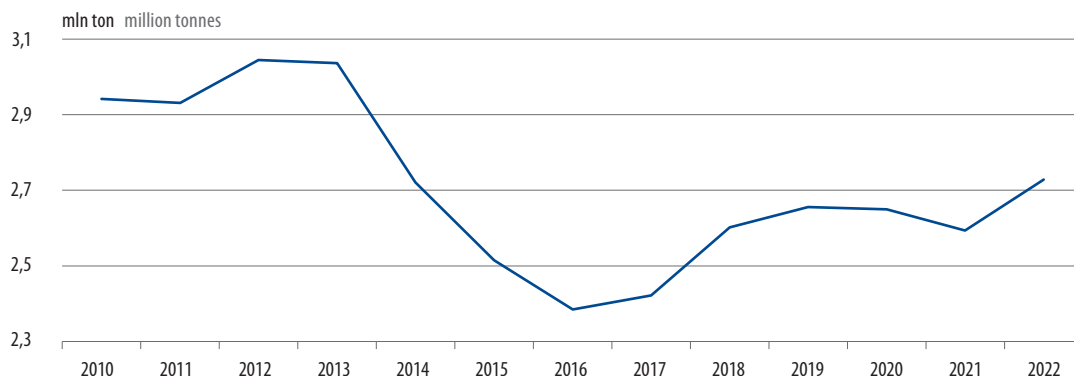
Among the reasons that cause that the fleet has been reduced in the number, there are the flagging-out of the ships, relocation of the headquarters of Polish shipping companies abroad, scrapping of end-of-life vessels, or the sale of the ships to foreign shipowners.

**Tablica 1 (16). Morska flota transportowa
Stan w dniu 31 grudnia**Table 1 (16). Maritime cargo-carrying fleet
As of 31 December

Wyszczególnienie Specification a – liczba statków number of ships b – nośność (DWT) w tys. ton deadweight (DWT) in thousand tonnes c – pojemność brutto (GT) w tys. gross tonnage (GT) in thousands		2015	2020	2021	2022	2021	2022
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	a	102	95	88	88	92,6	100,0
	b	2 514,7	2 649,9	2 593,7	2 728,0	97,9	105,2
	c	1 778,3	1 922,8	1 876,0	1 960,1	97,6	104,5
Bandera obca Foreign flag	a	77	80	73	74	91,3	101,4
	b	2 474,4	2 631,7	2 575,5	2 709,9	97,9	105,2
	c	1 747,0	1 908,9	1 862,1	1 946,3	97,5	104,5
Bandera polska Polish flag	a	25	15	15	14	100,0	93,3
	b	40,2	18,2	18,2	18,1	100,0	99,7
	c	31,3	13,9	13,9	13,9	100,0	99,7

Łączna nośność (DWT) statków morskiej floty w 2022 r. wyniosła 2 728, 0 tys. ton i była większa o 5,2% w porównaniu z 2021 r. i o 8,5% w stosunku do 2015 r.

The total deadweight (DWT) of the maritime cargo-carrying fleet amounted to 2,728.0 thousand tonnes in 2022 and was higher by 5.2% as compared to 2021, and higher by 8.5% compared to 2015.

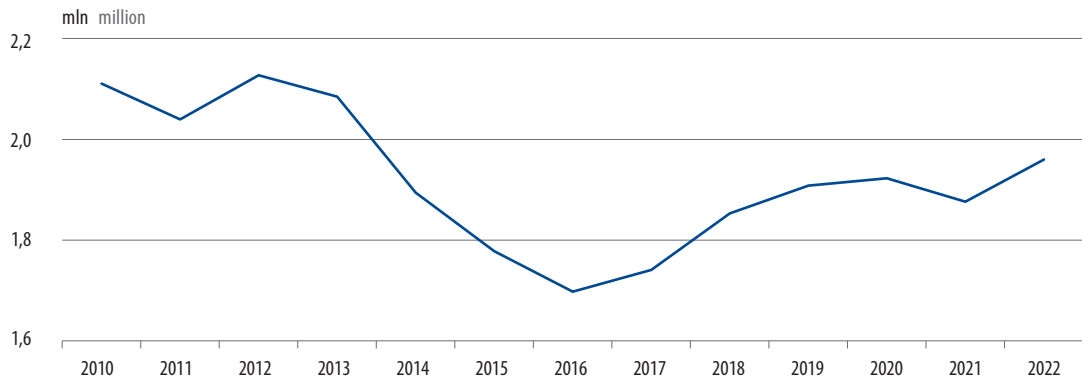
**Wykres 2 (50). Nośność (DWT) statków morskiej floty transportowej
Stan w dniu 31 grudnia**Chart 2 (50). Maritime cargo-carrying fleet by deadweight (DWT)
As of 31 December

Łączna pojemność brutto (GT) statków morskiej floty transportowej w 2022 r. wyniosła 1 960,1 tys. i było to więcej o 4,5% niż w 2021 r. i o 10,2% więcej w porównaniu z 2015 r.

The total gross tonnage (GT) of vessels in the maritime transport fleet in 2022 amounted to 1,960.1 i.e. by 4.5% more than in 2021, and 10.2% more than in 2015.

**Wykres 3 (51). Pojemność brutto (GT) statków morskiej floty transportowej
Stan w dniu 31 grudnia**

Chart 3 (51). Maritime cargo-carrying fleet by gross tonnage (GT)
As of 31 December

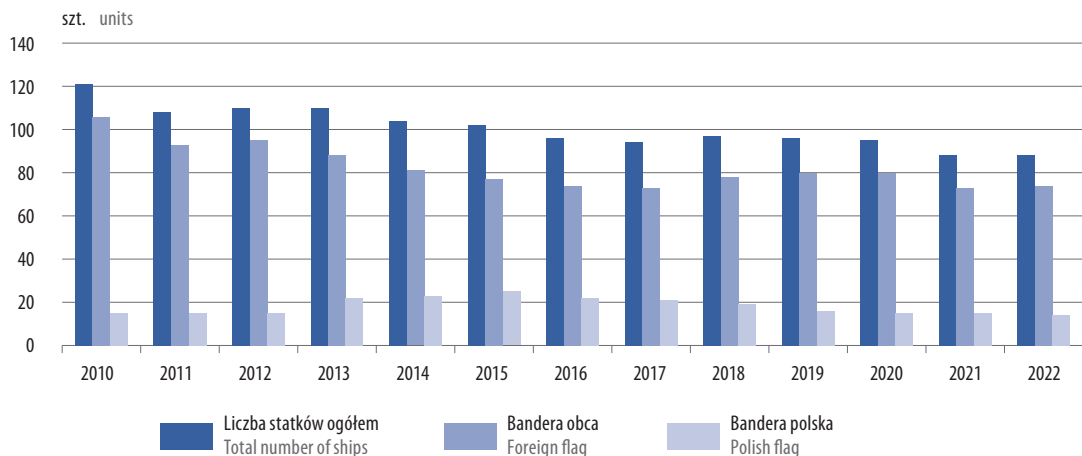


Większość statków morskiej floty transportowej pływała pod banderą zagraniczną. Statki pływające pod polską banderą w 2022 r. stanowiły 15,9% ogółu floty morskiej (w 2021 r. – 17,0%, w 2015 r. – 24,5%). Liczba statków pod polską banderą w porównaniu z 2021 r. zmniejszyła się o 6,7%, a w porównaniu z 2015 r. – o 44,0%. Nośność (DWT) tych statków wyniosła 18,1 tys. ton (0,7% nośności floty morskiej) i była mniejsza w stosunku do 2021 r. o 0,3%, a wobec 2015 r. – o 55,0%.

The majority of vessels in the maritime transport fleet sailed under foreign flags. Ships flying the Polish flag in 2022 accounted for 15.9% of the total maritime fleet (2021 – 17.0%, in 2015 – 24.5%). The number of Polish-flagged vessels decreased by 6.7% compared to 2021 and by 44.0% compared to 2015. The deadweight tonnage (DWT) of these vessels amounted to 18.1 thousand tonnes (0.7% of the deadweight tonnage of the maritime fleet) and was 0.3% lower than in 2021 and 55.0% lower than in 2015.

**Wykres 4 (52). Morska flota transportowa według rodzaju bandery
Stan w dniu 31 grudnia**

Chart 4 (52). Maritime cargo-carrying fleet by flag
As of 31 December



Pod banderą obcą w 2022 r. pływały 74 statki, tj. o 1,4% więcej niż w 2021 r., natomiast o 3,9% mniej w stosunku do 2015 r. Statki morskiej floty transportowej pływały pod banderami: Bahamy, Cypru, Hongkongu, Liberii oraz Malty.

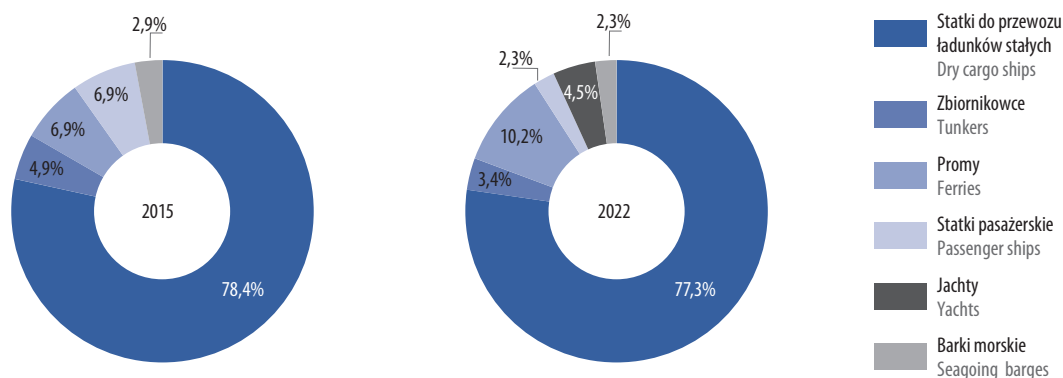
Morska flota transportowa eksploatowana przez armatorów i operatorów polskich to głównie statki do przewozu ładunków stałych (masowce i drobnicowce). W skład floty transportowej wchodzi również: zbiornikowce, barki morskie, promy, statki pasażerskie oraz jachty morskie.

In 2022, 74 ships hoisted foreign flags, i.e. 1.4% more than in 2021, but 3.9% less than in 2015. The maritime transport fleet ships navigated under the flags of: the Bahamas, Cyprus, Hong Kong, Liberia and Malta.

In general, maritime transport fleet operated by Polish ship-owners and operators, consists mainly of dry cargo ships (i.e. bulk and general cargo). In addition, the fleet comprises tankers, sea-going barges, ferries, passenger ships as well as sea-going yachts.

Wykres 5 (53). Morska flota transportowa według rodzajów statków Stan w dniu 31 grudnia

Chart 5 (53). Maritime cargo-carrying fleet by type of ship
As of 31 December



Według stanu na koniec 2022 r. odnotowano 68 statków do przewozu ładunków stałych (77,3% ogółu floty morskiej), tj. o 1,5% więcej niż w 2021 r., ale o 15,0% mniej w stosunku do 2015 r. Łączna nośność (DWT) tych statków wyniosła 2 670,0 tys. ton i w porównaniu z 2021 r. zwiększyła się o 5,3%, natomiast w stosunku do 2015 r. – o 8,9%. Pojemność brutto (GT) statków do ładunków stałych wyniosła 1 732,1 tys. i stanowiła 88,4% ogólnej pojemności floty morskiej. W skali roku odnotowano jej wzrost o 5,1%, natomiast w porównaniu z 2015 r. – o 8,8%.

At the end of 2022, there were 68 dry cargo vessels (77.3% of the total maritime fleet), 1.5% more than in 2021 and 15.0% fewer than in 2015. The total deadweight tonnage (DWT) of these vessels amounted to 2,670.0 thousand tonnes which, compared to 2021, increased by 5.3%, while it increased by 8.9% compared to 2015. The gross tonnage (GT) of dry cargo vessels amounted to 1,732.1 thousands and represented 88.4% of the total maritime fleet. It recorded an increase of 5.1% on an annual basis, while it increased by 8.8% compared to 2015.

**Tablica 2 (17). Morska flota transportowa według rodzajów statków
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 2 (17). Maritime cargo-carrying fleet by type of ship
As of 31 December

Wyszczególnienie Specification a – liczba statków number of ships b – nośność (DWT) w tys. ton deadweight (DWT) in thousand tonnes		2015	2020	2021	2022	2021	2022
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	a	102	95	88	88	92,6	100,0
	b	2 514,7	2 649,9	2 593,7	2 728,0	97,9	105,2
w tym: of which:							
Statki do przewozu ładunków stałych Dry cargo ships	a	80	74	67	68	90,5	101,5
	b	2 451,9	2 591,8	2 535,6	2 670,0	97,8	105,3
w tym masowce of which bulk carriers							
	a	58	59	55	51	93,2	92,7
	b	2 134,7	2 299,2	2 247,1	2 180,0	97,7	97,0
Zbiornikowce Tankers	a	5	3	3	3	100,0	100,0
	b	20,5	5,1	5,1	5,1	100,0	100,0
Promy Ferries	a	7	9	9	9	100,0	100,0
	b	39,0	50,4	50,4	50,4	100,0	100,0
Statki pasażerskie Passenger ships	a	7	2	2	2	100,0	100,0
	b	0,3	0,2	0,2	0,2	100,0	100,0
Jachty morskie Yachts	a	.	5	5	4	100,0	80,0
	b	.	0,2	0,2	0,2	100,0	74,1
Barki morskie Barges	a	3	2	2	2	100,0	100,0
	b	3,0	2,1	2,1	2,1	100,0	100,0

W 2022 r. struktura morskiej floty transportowej według wieku uległa zmianie w porównaniu z 2015 r. Pięciokrotnie wzrósł udział statków w wieku 11–15 lat, natomiast znacznie zmniejszył się odsetek młodszych statków (do 10 lat). Na koniec 2022 r. statki do 10 lat stanowiły 21,6% morskiej floty transportowej (34,3% ogólnej nośności DWT), podczas gdy w 2015 r. – 42,2% (67,2% nośności DWT).

In 2022, there were changes to the age breakdown of the maritime cargo-carrying fleet as compared to 2015. The proportion of vessels aged 11–15 years increased fivefold, while the proportion of younger vessels (up to 10 years) decreased significantly. At the end of 2022, vessels up to 10 years old accounted for 21.6% of the maritime transport fleet (34.3% of total DWT), compared to 2015. 42.2% (67.2% of DWT deadweight).

Tablica 3 (18). Morska flota transportowa według wieku statków
Stan w dniu 31 grudnia

Table 3 (18). Maritime cargo-carrying fleet by age of ships
 As of 31 December

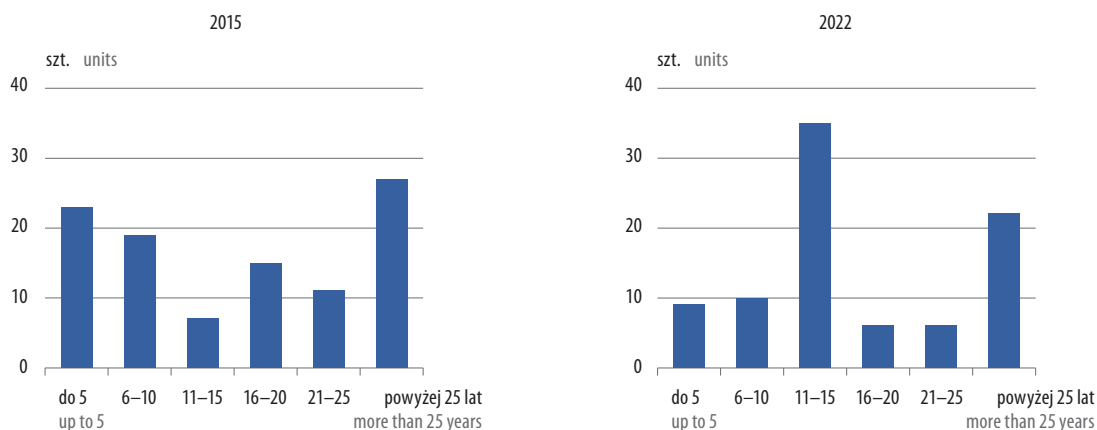
Wyszczególnienie Specification a – liczba statków number of ships b – nośność (DWT) w tys. ton deadweight (DWT) in thousand tonnes		2015	2020	2021	2022	2021	2022
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	a	102	95	88	88	92,6	100,0
	b	2 514,7	2 649,9	2 593,7	2 728,0	97,9	105,2
w wieku: of which aged:							
do 5 lat up to 5 years	a	23	13	9	9	69,2	100,0
	b	888,6	485,9	344,4	388,7	70,9	112,9
6–10	a	19	24	18	10	75,0	55,6
	b	801,8	883,8	749,0	548,2	84,7	73,2
11–15	a	7	20	27	35	135,0	129,6
	b	216,6	812,3	1 046,2	1 314,8	128,8	125,7
16–20	a	15	7	7	6	100,0	85,7
	b	396,9	219,8	221,7	214,9	100,8	96,9
21–25	a	11	7	6	6	85,7	100,0
	b	148,0	183,3	177,2	181,5	96,7	102,4
powyżej 25 lat more than 25 years	a	27	24	21	22	87,5	104,8
	b	62,7	64,7	55,2	79,9	85,3	144,8

Średni wiek statków floty morskiej w 2022 r. wyniósł 19,0 lat i wzrósł w stosunku do 2021 r. o 0,6 roku i o 1,8 roku – w porównaniu z 2015 r.

The average age of vessels of the maritime fleet in 2022 was 19.0 years, decreasing by 0.6 years in comparison to 2021 and 1.8 years to 2015.

Wykres 6 (54). Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej
Stan w dniu 31 grudnia

Chart 6 (54). Maritime cargo-carrying fleet distribution by age of ships
 As of 31 December



Przewozy ładunków wykonane statkami morskiej floty transportowej wyniosły 8 441,7 tys. ton i były mniejsze o 12,0% w porównaniu z 2021 r., a o 21,2% większe w stosunku do 2015 r. Udział ładunków przewiezionych statkami pod polską banderą zmniejszył się w skali roku o 5,5 p. proc. i o 3,3 p. proc. – w porównaniu z 2015 r.

Cargo transported by ships of the maritime transport fleet amounted to 8,441.7 thousand tonnes, lower by 12.0% compared to 2021 and 21.2% higher compared to 2015. The share of cargo transported by Polish-flagged vessels decreased by 5.5 pp on an annual basis, and by 3.3 pp compared to 2015.

Tablica 4 (19). Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi^a

Table 4 (19). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by type of shipping^a

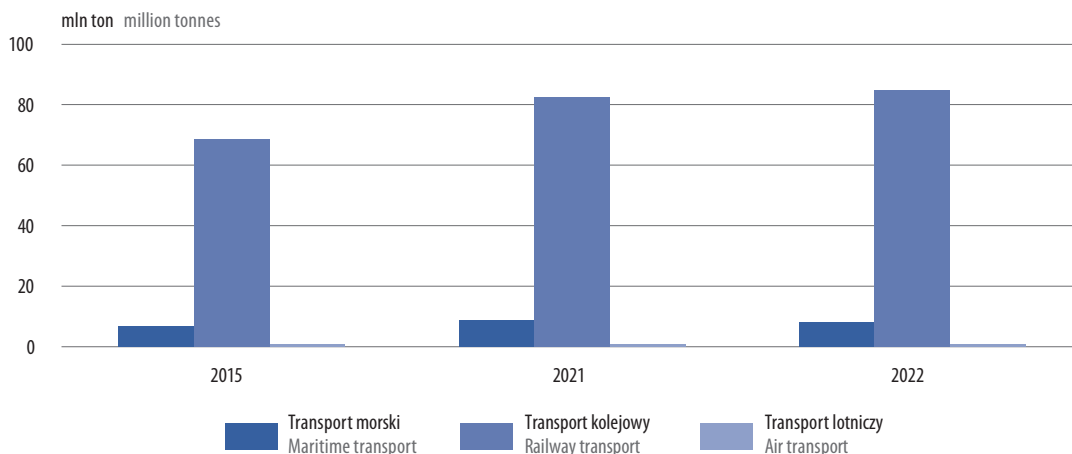
Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
PRZEWOZY ŁADUNKÓW w tys. ton CARGO TRANSPORT in thousand tonnes						
OGÓŁEM TOTAL	6 963	8 135	9 587	8 442	117,9	88,0
w tym statki pod polską banderą of which ships under Polish flag	501	402	901	327	223,8	36,3
Żegluga regularna Liner shipping	6 213	7 812	8 738	8 234	111,9	94,2
Żegluga nieregularna Tramp shipping	751	323	849	207	263,3	24,4
w tym zbiornikowce of which tankers	356	144	123	7	85,0	5,9
PRACA PRZEWOZOWA w mln tonokilometrów TRANSPORTATION VOLUME in million tonne-kilometres						
Ogółem Total	12 739	6 658	7 554	11 602	113,5	153,6
w tym statki pod polską banderą of which ships under Polish flag	564	340	706	340	207,7	48,1
Żegluga regularna Liner shipping	11 044	6 490	6 918	11 430	106,6	165,2
Żegluga nieregularna Tramp shipping	1 695	168	636	172	377,8	27,0
w tym zbiornikowce of which tankers	277	17	17	0,2	102,1	1,1

a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 150.
a See methodological notes, item 37 on page 150.

W 2022 r. przewozy ładunków w międzynarodowym transporcie morskim osiągnęły poziom 8 234,3 tys. ton, podczas gdy międzynarodowy przewóz ładunków transportem lotniczym wyniósł 119,0 tys. ton, a międzynarodowy przewóz transportem kolejowym – 84 814,0 tys. ton.

In 2022, international cargo transport by sea reached 8,234.3 thousand tonnes, while international cargo transport by air was 119.0 thousand tonnes and international cargo transport by rail was 84,814.0 thousand tonnes.

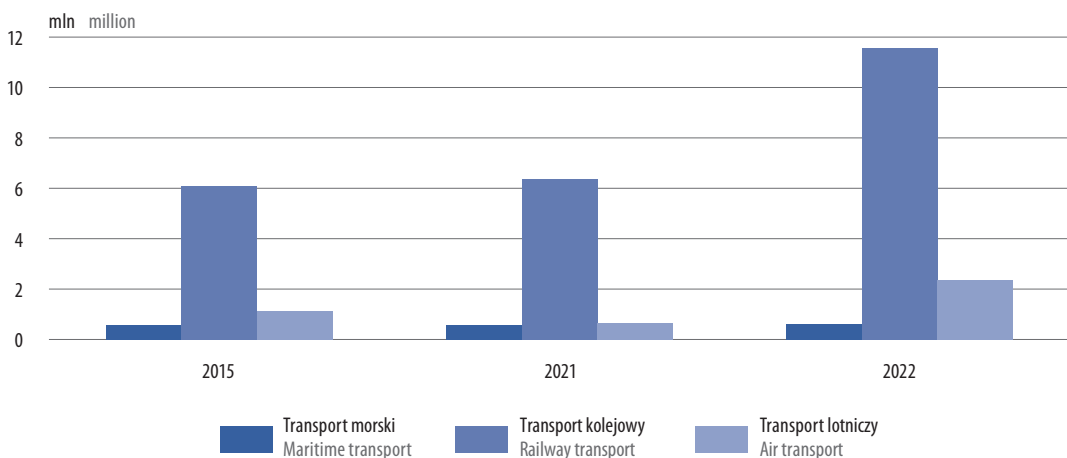
Wykres 7 (55). Międzynarodowy transport ładunków według wybranych rodzajów transportu
Chart 7 (55). International cargo traffic by selected modes of transport



Transport morski odgrywa również rolę w międzynarodowych przewozach pasażerów. W 2022 r. międzynarodowy przewóz pasażerów w transporcie morskim wyniósł 611,4 tys. osób, w transporcie lotniczym – 11 569,0 tys. osób, a w transporcie kolejowym – 2 372,0 tys. osób.

Maritime transport also plays a role in international passenger transport. In 2022, international passenger carriage by sea transport amounted to 611.4 thousand persons, by air – 11,569.0 thousand persons and by rail transport to 2,372.0 thousand persons.

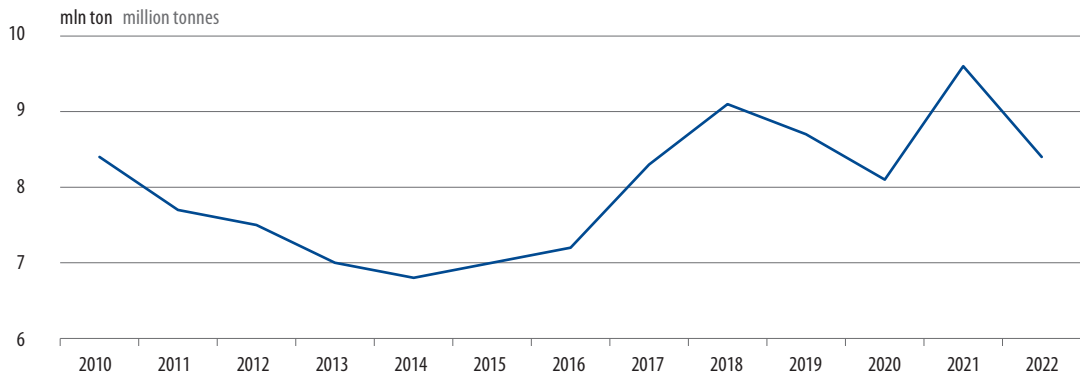
Wykres 8 (56). Międzynarodowy przewóz pasażerów według wybranych rodzajów transportu
Chart 8 (56). International passenger traffic by selected modes of transport



Praca przewozowa wykonana w 2022 r. w transporcie morskim wyniosła 11 601,9 mln tonokilometrów i zwiększyła się o 53,6% w stosunku do 2021 r., natomiast była mniejsza o 8,9% w porównaniu z 2015 r.

The transportation volume performed in 2022 amounted to 11,601.9 million tonne-kilometres, i.e. it increased by 53.6% compared to 2021, but decreased by 8.9% compared to 2015.

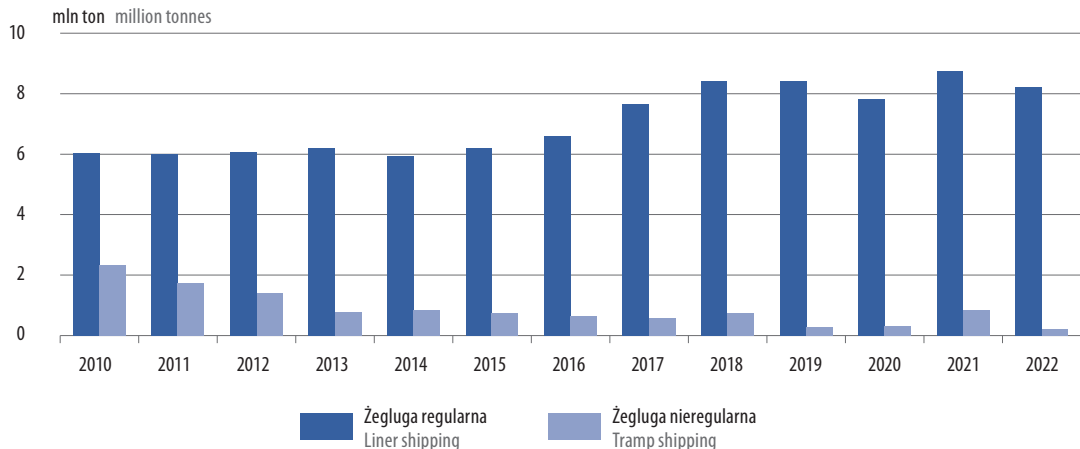
Wykres 9 (57). Przewozy ładunków morską flotą transportową
Chart 9 (57). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet



Przewozy ładunków realizowane są żeglugą regularną oraz nieregularną bliskiego zasięgu (zasięg europejski i bałtycki), a także dalekiego zasięgu (oceaniczny). W 2022 r. przewozy żeglugi regularnej wyniosły 8 234,3 tys. ton (97,5% ogółu przewozów ładunków), tj. mniej o 5,8% niż w 2021 r., a o 32,5% więcej w porównaniu z 2015 r.

Seaborne transport of goods is carried out by both liner (scheduled) and tramp (non-scheduled) navigation as part of the short sea (the European and Baltic routes) and deep-sea (ocean routes) shipping. In 2022, regular shipping traffic amounted to 8,234.3 thousand tonnes (97.5% of total cargo traffic), i.e. less by 5.8% on 2021, and more by 32.5% against 2015.

Wykres 10 (58). Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi
Chart 10 (58). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by type of shipping



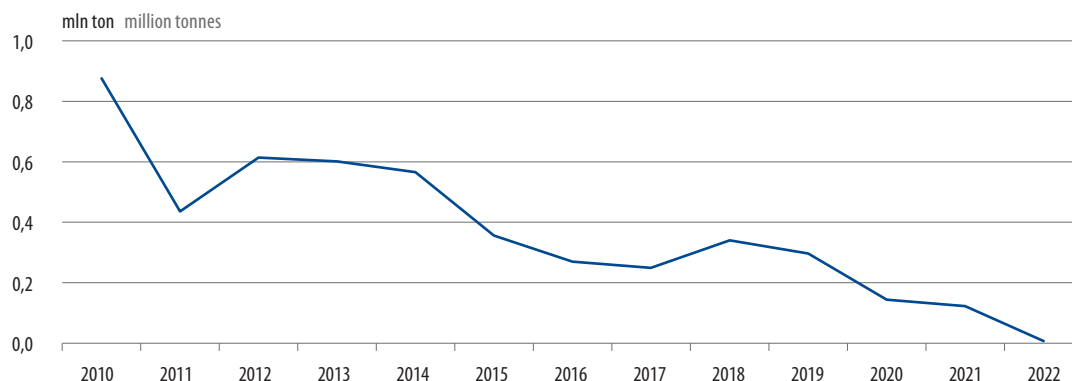
Przewozy ładunków w żegludze nieregularnej w 2022 r. wyniosły 207,4 tys. ton (2,5% ogółu przewozów morskiej floty transportowej) i były niższe o 75,6% w porównaniu z 2021 r. i o 72,3% w stosunku do 2015 r.

In 2022, the weight of cargo transported by the tramp shipping amounted to 207.4 thousand tonnes (2.5% of total cargo carried by the maritime transport fleet) and were lower by 75.6% as compared to 2021 and by 72.3% in relation to 2015.

Przewozy zbiornikowcami w żegludze nieregularnej w 2022 r. wyniosły 7,2 tys. ton i stanowiły 3,5% ogółu przewozów w tej żegludze. W porównaniu z 2021 r. odnotowano ich spadek o 94,1%, a w stosunku do 2015 r. – o 98,0%.

The weight of goods by tankers in as part of the tramp shipping amounted to 7.2 thousand tonnes in 2022 and accounted for 3.5% of that type of carriages. In comparison with 2021, and decreased by 94.1% and by 98.0% – ompared to 2015.

Wykres 11 (59). Przewozy ładunków zbiornikowcami w żegludze nieregularnej
Chart 11 (59). Cargo transport by tankers in tramp shipping



W 2022 r. przewozy ładunków bliskiego zasięgu dominowały zarówno w żegludze regularnej (93,7% ogółu tej żeglugi), jak i w żegludze nieregularnej (100,0%). W żegludze regularnej przewozy bliskiego zasięgu w 2022 r. wyniosły 7 712,6 tys. ton i były niższe o 5,2% w porównaniu z 2021 r., ale wyższe o 37,4% w stosunku do 2015 r. Żegluga nieregularną przewieziono 207,4 tys. ton, tj. mniej o 75,6% niż w 2021 r. i o 70,6% w porównaniu z 2015 r.

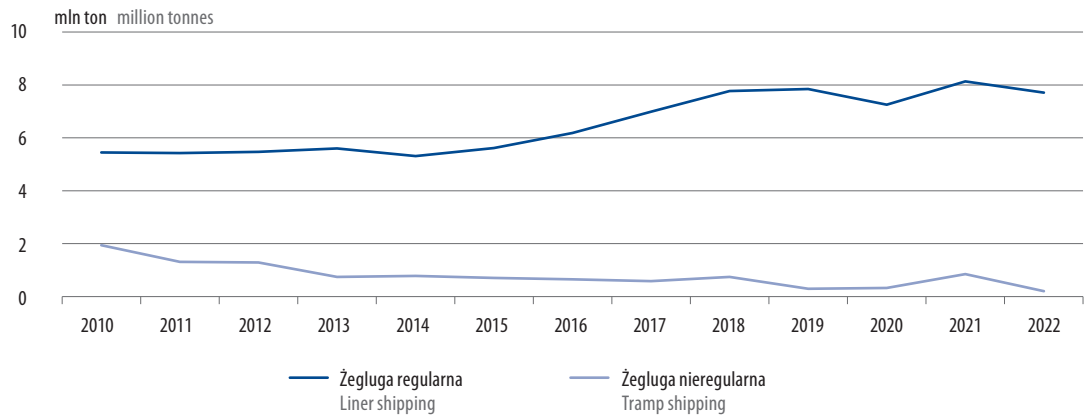
In 2022, short sea shipping freight prevailed both in the liner (93.7% of total scheduled seaborne carriages) and tramp freight (100.0%). In 2022, the short sea liner freight amounted to 7,712.6 thousand tonnes and was lower by 5.2% compared to 2021 but higher by 37.4% in relation to 2015. Tramp shipping fleets carried 207.4 thousand tonnes of goods, i.e. by 75.6% less than in 2021 and 70.6% less in comparison with 2015.

Tablica 5 (20). Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi i zasięgu pływania^a
Table 5 (20). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by shipping type and service^a

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Żegluga regularna Liner shipping	6 213	7 812	8 738	8 234	11,9	94,2
bliski zasięg short-sea shipping	5 614	7 251	8 136	7 713	112,2	94,8
europejski zasięg European service	-	80	49	117	61,9	238,1
bałtycki zasięg Baltic service	5 614	7 172	8 087	7 595	112,8	93,9
daleki zasięg deep-sea service	598	561	602	522	107,2	86,7
Żegluga nieregularna Tramp shipping	751	323	849	207	263,3	24,4
bliski zasięg short-sea shipping	706	323	849	207	263,3	24,4
europejski zasięg European service	464	-	-	-	.	.
bałtycki zasięg Baltic service	242	323	849	207	263,3	24,4
daleki zasięg deep-sea service	44	-	-	-	.	.

a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 150.
 a See methodological notes, item 37 on page 150.

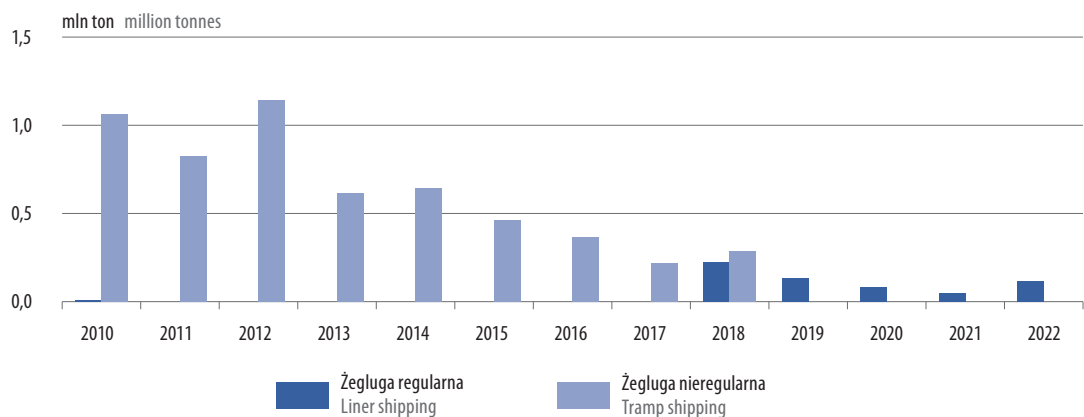
Wykres 12 (60). Przewozy ładunków morską flotą transportową bliskiego zasięgu
Chart 12 (60). Cargo transport by cargo-carrying fleet in short sea shipping



Począwszy od 2011 r. przez sześć kolejnych lat przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu europejskim realizowane były wyłącznie żeglugą nieregularną. W 2018 r. wznowiono przewozy w żegludze regularnej, natomiast od 2019 r. nie odnotowano przewozów żeglugą nieregularną. W latach 2021 i 2022 przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu europejskim realizowane były wyłącznie w żegludze regularnej, natomiast w 2015 r. – wyłącznie w żegludze nierozkładowej. W żegludze regularnej przewozy w zasięgu europejskim w 2022 r. wyniosły 117,2 tys. ton (1,4% ogółu przewozów w tej żegludze) i były wyższe o 138,1% niż w 2021 r., natomiast w 2015 r. nie odnotowano takich przewozów.

From 2011 onwards, during the six consecutive years, goods were transported European-wide by maritime cargo-carrying and occurred in case of tramp service only. The scheduled transport reoccurred in 2018, and since 2019 no tramp service have been not reported. In the years 2021 and 2022 goods transported European-wide by maritime cargo-carrying fleet occurred only as part of the scheduled shipping, while in 2015 they were reported only as tramp navigation. The European-wide freight with the use of liner shipping amounted to 117.2 thousand tonnes in 2022 (representing 1.4% of total freight as part of that type of shipping), and increased by 138.1% in relation to 2021, however no such transports were reported in 2015.

Wykres 13 (61). Przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu europejskim
Chart 13 (61). Cargo transport by cargo-carrying fleet in European service



W latach 2015–2021 obserwowano tendencję wzrostową przewozów o zasięgu bałtyckim w żegludze regularnej. W 2022 r. wyniosły one 7 595,4 tys. ton (92,2% ogółu przewozów w żegludze regularnej) i były mniejsze o 6,1% niż w 2021 r., a o 35,3% większe w porównaniu z 2015 r.

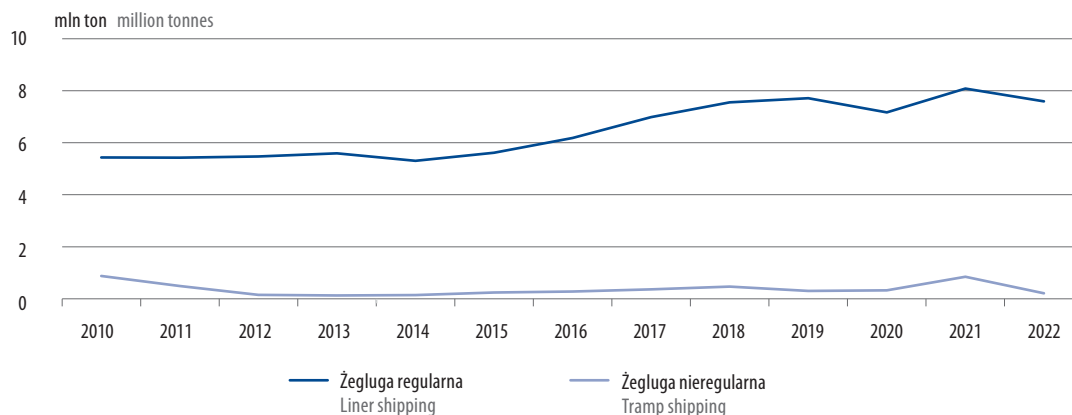
From 2015 to 2021, there was an upward trend in the weight of cargo carried by the Baltic service liner shipping. In 2022, the weight of those goods amounted to 7,595.4 thousand tonnes (92.2% of the total liner freight) and were lower by 6.1% than in 2021, but higher by 35.3% compared to 2015.

W żegludze nieregularnej w 2022 r. wszystkie przewozy zrealizowano w zasięgu bałtyckim. Przewieziono 207,4 tys. ton, co oznacza spadek w skali roku o 75,6%, a w odniesieniu do 2015 r. – o 14,5%.

In 2022 the tramp service fleet operated only within the Baltic Sea. There were 207.4 thousand tonnes of goods carried (the weight of cargo decreased by 75.6% on a year-to-year basis and 14.5% against 2015).

Wykres 14 (62). Przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu bałtyckim

Chart 14 (62). Cargo transport by cargo-carrying fleet in Baltic service



W żegludze regularnej przewozy dalekiego zasięgu w 2022 r. stanowiły 6,3% i wyniosły 521,7 tys. ton; w skali roku nastąpił ich spadek o 13,3% i o 12,8% – w stosunku do 2015 r.

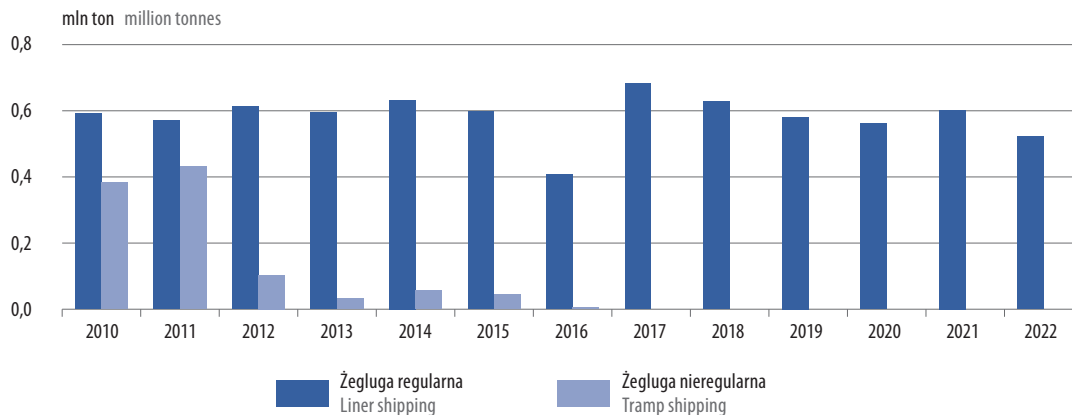
In 2022, cargo carried as part of the deep-sea liner transport accounted for 6.3% of the liner shipping freight, and amounted to 521.7 thousand tonnes. The weight of that freight decreased by 13.3% against the previous year, and by 12.8% in comparison to 2015.

Od 2017 r. nie odnotowuje się przewozów dalekiego zasięgu w żegludze nieregularnej. W 2015 r. przewozy takie wyniosły 44,2 tys. ton i stanowiły 5,9% ogółu przewozów w żegludze trampingowej.

From 2017 onwards, no deep-sea tramp carriages were reported. In 2015 that type of freight amounted to 44.2 thousand tonnes and accounted for 5.9% of total weight of the non-scheduled shipping cargo.

Wykres 15 (63). Przewozy ładunków morską flotą transportową dalekiego zasięgu

Chart 15 (63). Cargo transport by deep-sea maritime cargo-carrying fleet



Przewozy ładunków morską flotą transportową obejmują następujące grupy ładunkowe: masowe suche (w tym węgiel i koks, rudy i złom, zboże, pozostałe produkty rolnicze oraz fosforyty i inne masowe), masowe płynne (w tym ropa naftowa i produkty z ropy naftowej), drobnicę – kontenery duże (20' lub większe), ładunki toczne oraz pozostałe ładunki drobnicowe (w tym drewno, wyroby z żelaza i stali oraz małe kontenery <20').

Transport of goods by the maritime transport fleet covers the following cargo groups: dry bulk (including coal and coke, ores and scrap, grain, other agricultural products as well as phosphates and other bulk), liquid bulk (including crude oil and petroleum products), general cargo – large (20 foot or larger) containers, ro-ro and other general cargo (including timber, iron and steel products and small containers below 20 foot).

Tablica 6 (21). Przewozy ładunków według grup^a
Table 6 (21). Cargo transport by groups^a

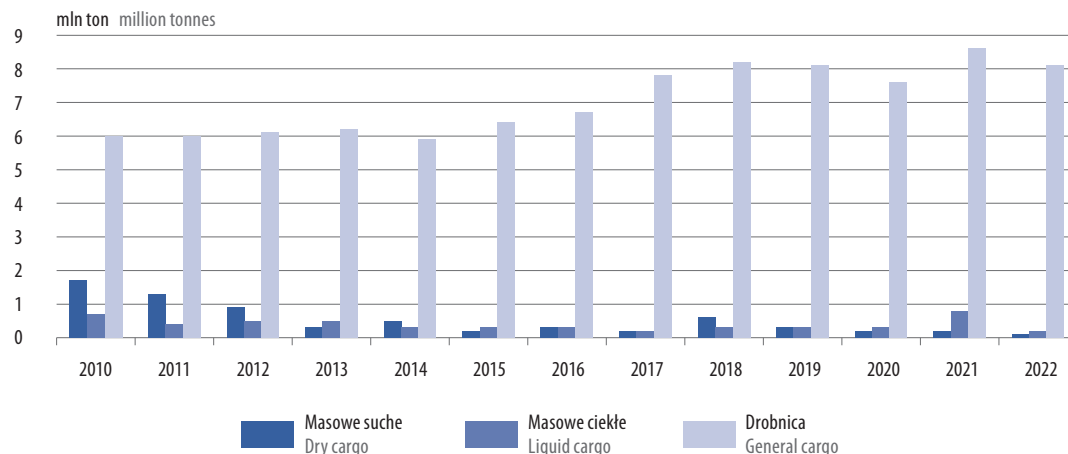
Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	6 963	8 135	9 587	8 442	117,9	88,0
Masowe suche Dry bulk	247	194	173	106	89,0	61,3
w tym: of which:						
węgiel i koks coal and coke	45	23	-	-	.	.
fosforyty i inne masowe phosphates and other bulk	202	171	173	106	101,1	61,3
Masowe płynne Liquid cargo	292	323	849	207	263,3	24,4
w tym ropa naftowa i produk- ty ropopochodne of which crude oil and oil products	276	319	841	200	264,1	23,8
Drobnica General cargo	6 424	7618	8 566	8 128	112,4	94,9
w tym jednostki toczne of which ro-ro units	4 531	5303	5 955	5 624	112,3	94,4

a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 150.
a See methodological notes, item 37 on page 150.

Przewozy ładunków masowych suchych w 2022 r. stanowiły 1,3% ogółu przewozów ładunków i wyniosły 105,9 tys. ton, tj. o 38,7% mniej niż w 2021 r. W porównaniu z 2015 r. wystąpił spadek o 57,1%, a udział przewozów ładunków masowych suchych w przewozach ładunków ogółem zmniejszył się o 2,3 p. proc.

Transport of dry bulk accounted for 1.3% of total freight and amounted to 105.9 thousand tonnes in 2022, by 38.7% less than in 2021. In comparison with 2015, there was a decline by 57.1%, and the share of dry bulk in the total cargo transport decreased by 2.3 pp.

Wykres 16 (64). Przewozy ładunków masowych suchych, masowych ciekłych i drobnicy
 Chart 16 (64). Transport of dry cargo, liquid cargo and general cargo



W 2022 r. podobnie jak rok wcześniej nie odnotowano przewozów węgla i koksu. W 2015 r. przewieziono 44,7 tys. ton węgla i koksu (18,1% ogółu ładunków masowych).

Od 2020 r. podobnie jak w latach 2015 i 2016 nie odnotowano przewozów zbóż. W 2019 r. przewieziono 3,9 tys. ton zbóż (1,3% ogółu ładunków masowych).

Przewozy fosforytów i innych ładunków masowych (w tym produktów rolniczych) w 2022 r. wyniosły 105,9 tys. ton (100% ogółu ładunków masowych suchych), tj. o 38,7% mniej w odniesieniu do 2021 r. i o 47,5% w porównaniu z 2015 r., w którym przewozy fosforytów i innych masowych stanowiły 81,8% ogółu ładunków masowych suchych.

Przewozy ładunków masowych płynnych w 2022 r. wyniosły 207,4 tys. ton (2,5% ogółu przewozów ładunków) i były mniejsze o 75,6% w porównaniu z 2021 r. i o 29,1% w stosunku do 2015 r., w którym przewozy masowych płynnych stanowiły 4,2% ogółu przewozów ładunków. Przewozy ropy naftowej i produktów ropopochodnych w 2022 r. wyniosły 200,1 tys. ton (96,5% ogółu ładunków masowych płynnych), tj. mniej o 76,2% niż w 2021 r. i o 22,3% niż w 2015 r.

Przewozy drobnicy w 2022 r. wyniosły 8 128,4 tys. ton, stanowiąc 96,3% ogółu przewiezionych ładunków. W porównaniu z 2021 r. odnotowano spadek przewozów drobnicy o 5,1%, a wobec 2015 r. – wzrost o 26,5%. W 2022 r. w przewozach drobnicy dominowały jednostki toczne (69,2% wielkości tych przewozów).

In 2022, as in the previous year, there were no transports of coal nor coke. In 2015, 44.7 thousand tonnes of coal and coke were transported (18.1% of total bulk cargoes).

From 2020 onwards, as in 2015–2016, no grain transport was recorded. In 2019, 3.9 thousand tonnes of grain were transported (1.3% of the total bulk cargo).

In 2020, phosphates and other dry bulk cargo (including agricultural products) amounted to 105.9 thousand tonnes (100% of total dry bulk seaborne transport), i.e. less by 38.7% compared to 2021, and lower than by 47.5% compared to 2015 when the transports of phosphates and other dry bulk accounted for 81.8% of the total dry bulk seaborne freight.

In 2022, seaborne liquid bulk freight amounted to 207.4 thousand tonnes (2.5% of total maritime cargo shipments) and lowered by 75.6% comparing to 2021 and by 29.1% – in relation to 2015 when the liquid bulk transports accounted for 4.2% of the total maritime freight. Transportation of crude oil and petroleum products in 2022 amounted to 200.1 thousand tonnes (96.5% of the total liquid bulk cargo), i.e. by 76.2% less than in 2021 and by 22.3% less than in 2015.

Carriages of general cargo in 2022 amounted to 8,128.4 thousand tonnes, constituting 96.3% of the total freight. In comparison to 2021, a decrease by 5.1% while a growth of 26.5% were reported in the general cargo transports. In 2022, general cargo carriage was dominated by ro-ro units (69.2% of the volume of such carriage).

Tablica 7 (22). Przewozy ładunków morską flotą transportową według relacji^a
Table 7 (22). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by direction^a

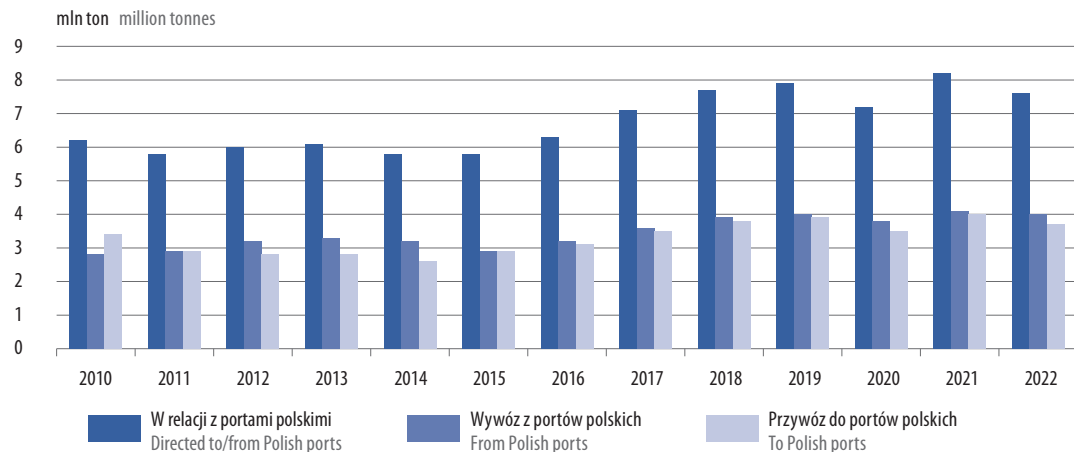
Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	6 963	8 135	9 587	8 442	117,9	88,0
W relacji z portami polskimi Directed to/from Polish ports	5 800	7 242	8 179	7 615	112,9	93,1
wywóz from Polish ports	2 943	3 753	4 145	3 964	110,5	95,6
przywóz to Polish ports	2 858	3 489	4 034	3 651	115,6	90,5
Pomiędzy portami obcymi Between foreign ports	1 044	621	617	619	99,3	100,4
Pomiędzy portami polskimi Between Polish ports	83	240	758	200	316,5	26,4
Przewozy wewnątrzportowe Port-internal transport	36	33	33	7	101,7	21,8

a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 150.
a See methodological notes, item 37 on page 150.

W analizowanych latach większość przewozów ładunków odbywała się w relacji z portami polskimi. W 2022 r. w relacji tej przewieziono 7 615,1 tys. ton ładunków (90,2% ogółu przewiezionych ładunków), tj. o 6,9% mniej niż w 2021 r., natomiast więcej o 31,3% w porównaniu z 2015 r., w którym przewozy w relacji z portami polskimi stanowiły 83,3% ogółu przewozów ładunków.

During the analysed years, the majority of cargo transport occurred in relation with Polish ports. In 2022 cargo carried on that route amounted to 7,615.1 thousand tonnes (90.2% of the total freight), i.e. by 6.9% less than in 2021 and more by 31.3% in comparison with 2015 when the transports in relation to Polish ports accounted for 83.3% of the total transport of goods.

Wykres 17 (65). Przewozy ładunków morską flotą transportową w relacji z portami polskimi
Chart 17 (65). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet directed to/from Polish ports



W 2022 r. wywóz z portów polskich wyniósł 3 963.7 tys. ton ładunków, co stanowiło 47,0% ogółu przewiezionych ładunków i 52,1% ogółu przewiezionych ładunków w relacji z portami polskimi. W porównaniu z 2021 r. wywóz z portów morskich zmniejszył się o 4,4%, a w stosunku do 2015 r. – zwiększył się o 34,7%.

Przywóz ładunków do portów polskich w 2022 r. wyniósł 3 651,3 tys. ton (43,3% ogółu przewiezionych ładunków oraz 47,9% ogółu przewiezionych ładunków w relacji z portami polskimi), co oznacza spadek o 9,5% w skali roku, a wzrost o 27,8% wobec 2015 r.

Przewozy ładunków pomiędzy portami obcymi w 2022 r. wyniosły 619,2 tys. ton (7,3% ogółu przewiezionych ładunków) i wzrosły o 0,4% w porównaniu z 2021 r., a spadły o 40,7% w odniesieniu do 2015 r., w którym przewozy pomiędzy portami obcymi stanowiły 15,0% ogółu przewozów ładunków.

W analizowanych latach udział przewozów pomiędzy portami polskimi w przewozach ładunków morską flotą transportową był niewielki. W 2022 r. przewozy w tej relacji wyniosły 200,1 tys. ton (2,4% ogółu przewiezionych ładunków) i było to o 73,6% mniej w stosunku do 2021 r., a o 140,8% więcej w porównaniu z 2015 r.

Przewozy ładunków wewnątrzportowych w 2022 r. wyniosły 7,2 tys. ton (0,1% ogółu przewiezionych ładunków) i były mniejsze niż przed rokiem o 78,2% i o 79,7% – w porównaniu z 2015 r.

In 2022, the exports from Polish ports amounted to 3,963.7 thousand tonnes of cargo, which accounted for 47.0% of the total freight and 52.1% of the total cargo carriages via Polish ports. In comparison with 2021, the exports from seaports decreased by 4.4%, and increased by 34.7% against 2015.

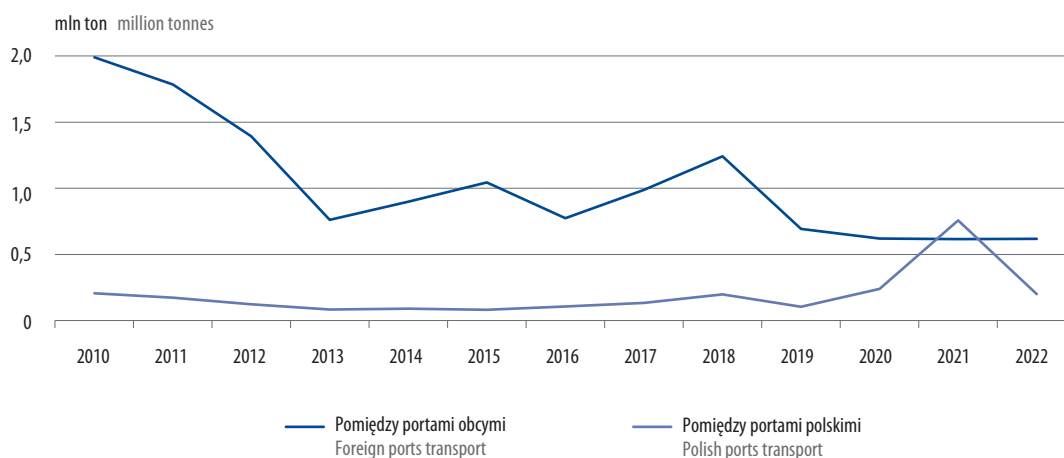
Imports of cargo to Polish ports in 2022 amounted to 3,651.3 thousand tonnes (43.3% of the total transported goods and 47.9% of the total freight via Polish ports) which meant a drop by 9.5% on an annual basis and a growth of 27.8% against 2015.

Cargo transport between ports abroad amounted to 619.2 thousand tonnes in 2022 (7.3% of the total transported cargo) and grew by 0.4% compared to 2021 but decreased by 40.7% in relation to 2015 when the transport between foreign ports accounted for 15.0% of the total cargo carriages.

In the analysed years the share of goods transported between Polish ports as part of freight by maritime transport fleet, was insignificant. In 2022, the transport on those routes amounted to 200.1 thousand tonnes (2.4% of the total freight) which was by 73.6% less than in 2021 but and more by 140.8% compared to 2015.

The volume of intra-port cargo transports amounted to 7.2 thousand tonnes in 2022 (0.1% of the total freight) and they dropped by 78.2% on an annual basis, and less by 79.7% compared to 2015.

Wykres 18 (66). Przewozy ładunków morską flotą transportową w relacji pomiędzy portami obcymi i polskimi
Chart 18 (66). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet between foreign and Polish ports



W 2022 r. przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego (PHZ) wyniosły 2 093,1 tys. ton i stanowiły 24,8% ogółu przewiezionych ładunków. W stosunku do 2021 r. wielkość tych przewozów spadła o 4,9%, a wzrosła o 73,9% w porównaniu z 2015 r., w którym przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego stanowiły 17,3% ogółu przewozów. W 2022 r. przewozy w gestii własnej stanowiły 80,2% przewozów PHZ i wyniosły 1 678,0 tys. ton. W skali roku odnotowano ich spadek o 6,6%, a w porównaniu z 2015 r. – wzrost o 56,3%.

In 2022, the volume of Polish foreign trade (PHZ) amounted to 2,093.1 thousand tonnes and accounted for 24.8% of the total seaborne freight. In relation to 2021, the volume of those transports decreased by 4.9%, but increased by 73.9% as compared to 2015 when the Polish foreign trade accounted for 17.3% of the total transports. In 2022, the carriages under own management accounted for 80.2% of the PHZ and amounted to 1,678.0 thousand tonnes. Over the year, they decreased by 6.6%, but increased by 56.3% compared to 2015.

Tablica 8 (23). Przewozy morską flotą transportową ładunków polskiego handlu zagranicznego^a

Table 8 (23). Transport of Polish foreign trade cargo by maritime cargo-carrying fleet^a

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Ładunki polskiego handlu zagranicznego Cargo of Polish foreign trade	1 204	1 870	2 202	2 093	117,7	95,1
w tym w gestii własnej of which under own management	1 074	1 681	1 797	1 678	106,9	93,4
eksport exports	473	873	952	938	109,1	98,5
import imports	647	980	1 185	1 036	120,9	87,4
pomiędzy portami polskimi between Polish ports	83	18	14	–	77,5	.
pomiędzy portami obcymi foreign ports	–	–	51	119	.	234,8
Ładunki tranzytowe Transit cargo	43	43	60	17	138,5	28,9

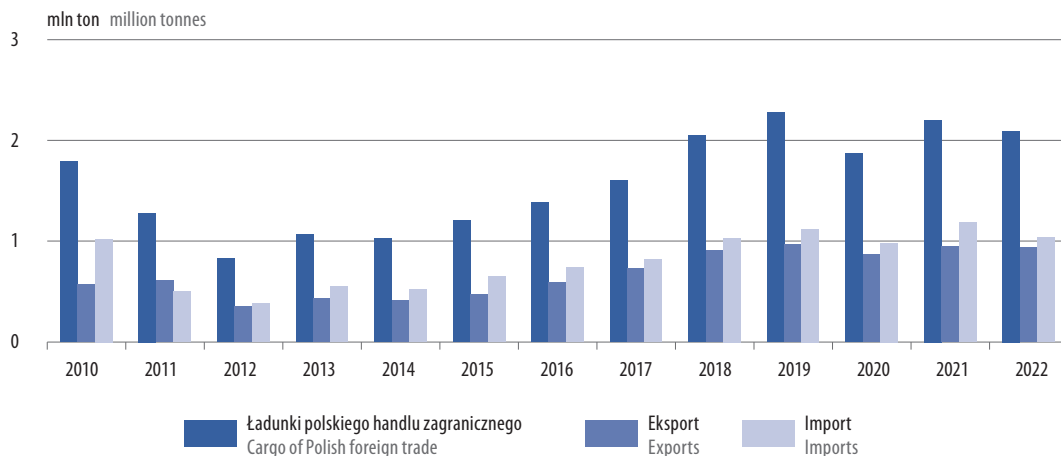
a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 150.

a See methodological notes, item 37 on page 150.

Przywóz ładunków PHZ w 2022 r. wyniósł 1 035,5 tys. ton (49,5% ogółu przewozów ładunków PHZ) i był mniejszy niż w 2021 r. o 12,6%, a większy o 60,0% w porównaniu z 2015 r. Eksport ładunków PHZ wyniósł 938,2 tys. ton i stanowił 44,8% ogółu przewozów ładunków polskiego handlu zagranicznego. W porównaniu z 2021 r. zmniejszył się on o 1,5%, a w stosunku do 2015 r. zwiększył się o 98,3%.

Imports of cargo as part of the PHZ amounted to 1,035.5 thousand tonnes in 2022 (49.5% of the total PHZ cargo transport) and was by 12.6% lower than in 2021 and by 60.0% as compared to 2015. The PHZ exports amounted to 938.2 thousand tonnes and accounted for 44.8% of the total PHZ trade. In comparison with 2021, it decreased by 1.5%, but in comparison to 2015 it grew by 98.3%.

Wykres 19 (67). Przewozy ładunków morską flotą transportową polskiego handlu zagranicznego (eksport, import)
Chart 19 (67). Transport of Polish foreign trade cargo by maritime cargo-carrying fleet (exports, imports)



W przewozach ładunków morską flotą transportową udział ładunków tranzytowych jest niewielki; w 2022 r., stanowił on zaledwie 0,2% przewiezionych ładunków. W skali roku odnotowano spadek przewozu ładunków tranzytowych o 71,1%, a w porównaniu z 2015 r. – o 59,6%.

The share of transit cargo in carriages by maritime transport fleet was insignificant; in 2022, it represented only 0.2% of the transported cargo. On a year-to-year basis, there was a decrease in the transport of transit cargo by 71.1%, and in comparison with 2015 – by 59.6%.

Tablica 9 (24). Przewozy pasażerów morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej
Table 9 (24). International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
LICZBA PASAŻERÓW NUMBER OF PASSENGERS						
OGÓŁEM TOTAL	592 965	500 994	581 567	611 385	116,1	105,1
w tym: of which:						
promy ferries	577 212	496 181	575 986	610 005	116,1	105,9
statki pasażerskie passenger ships	15 753	4 813	5 581	1 380	116,0	24,7
Kierowcy samochodów ciężarowych przewożonych promami Transport of truck drivers onboard ferries	233 152	301 447	335 771	312 814	111,4	93,2

Tablica 9 (24). Przewozy pasażerów morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej (dok.)
Table 9 (24). International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet (cont.)

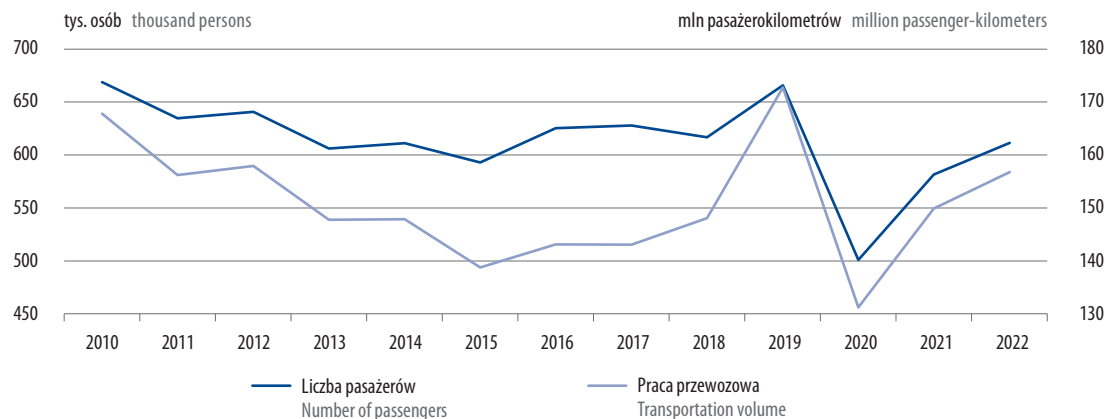
Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
PRACA PRZEWOZOWA w tys. pasażerokilometrów TRANSPORTATION VOLUME in thousand passenger-kilometres						
OGÓŁEM TOTAL	138 773	131 222	149 911	156 768	114,2	104,6
w tym: of which:						
promy ferries	135 445	130 253	148 786	156 527	114,2	105,2
statki pasażerskie passenger ships	3 328	969	1 125	241	116,1	21,4
Kierowcy samochodów ciężarowych przewożonych promami Transport of truck drivers onboard ferries	43 861	60 455	66 812	62 280	110,5	93,2

W 2022 r. morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej przewieziono 611,4 tys. osób, tj. więcej o 5,1% w porównaniu z 2021 r. i o 3,1% niż w 2015 r. Przewozy pasażerów dokonane przez polskich armatorów i operatorów odbywają się głównie promami. W 2022 r. tym środkiem transportu przewieziono 610,0 tys. osób (99,8% ogółu pasażerów komunikacji międzynarodowej), tj. więcej o 5,9% w stosunku do roku poprzedniego oraz o 5,7% – w porównaniu z 2015 r. Ponadto promami przewieziono 312,8 tys. kierowców samochodów ciężarowych, tj. o 6,8% mniej w porównaniu z 2021 r., ale o 34,2% więcej niż w 2015 r.

In 2022, the maritime transport fleet carried 611.4 thousand passengers travelling on international routes, i.e. by 5.1% more compared to 2021 and by 3.1% more than in 2015. Passenger transport by Polish shipowners and operators is mainly carried out by ferry. In 2022, 610.0 thousand persons travelled by that means of transport (99.8% of the total number of international passenger transport), i.e. by 5.9% more than the previous year and by 5.7% in comparison with 2015. In addition, 312.8 thousand truck drivers had they journey by ferry, i.e. 6.8% less than in 2021, however with a growth of 34.2% against 2015.

Wykres 20 (68). Przewozy pasażerów morską flotą transportową i praca przewozowa w komunikacji międzynarodowej

Chart 20 (68). International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet and transportation volume



Praca przewozowa wykonana morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej w 2022 r. kształtowała się na poziomie 156,8 mln pasażerokilometrów i wzrosła w skali roku o 4,6% i o 13,0% w porównaniu z 2015 r. Praca przewozowa zrealizowana promami (99,8% ogółu pracy przewozowej w komunikacji międzynarodowej) była o 5,2% większa niż w 2021 r., a w porównaniu z 2015 r. – o 15,6%. Praca przewozowa wykonana przy transporcie przez kierowców samochodów ciężarowych korzystających z międzynarodowych rejsów promami w 2022 r. wyniosła 62,3 mln pasażerokilometrów – zmniejszyła się w skali roku o 6,8%, a w stosunku do 2015 r. wzrosła o 42,0%.

W 2022 r. w międzynarodowych przewozach promami odnotowano 316,0 tys. wyjazdów pasażerów z Polski, tj. więcej o 8,0% niż w 2021 r. oraz o 7,1% niż w 2015 r. Do Polski w 2022 r. promami przywieziono 294,0 tys. osób i było to więcej o 3,7% niż w 2021 r. oraz o 4,2% w porównaniu z 2015 r.

Uwzględniając międzynarodowe przewozy pasażerów według relacji z głównymi portami polskimi zauważyć można, że większość z nich odbywała się pomiędzy portami Świnoujście i Ystad (w 2022 r. 76,1% wyjazdów i 75,9% przyjazdów). W 2022 r. zarówno w relacji Świnoujście–Ystad, jak i w kierunku odwrotnym liczba przewiezionych pasażerów kształtowała się na poziomie wyższym niż w 2021 r. (odpowiednio o 6,3% i 5,6%) i w 2015 r. (odpowiednio o 2,5% i 1,6%).

W międzynarodowym ruchu pasażerów promami duże znaczenie odgrywają również przewozy pomiędzy portami Gdańsk i Nynäshamn. W 2022 r. w relacji tej przewieziono 23,5% osób podróżujących promami. W porównaniu z 2021 r. liczba pasażerów obsługiwanych w relacji Gdańsk–Nynäshamn zwiększyła się o 12,3%, a w stosunku do 2015 r. – o 46,5%. Z kolei na trasie powrotnej odnotowano spadek o 4,3% w skali roku, przy jednoczesnym wzroście o 43,6% wobec 2015 r.

Przewozy pomiędzy portami Świnoujście i Trelleborg w 2022 r. stanowiły 0,5% ogółu przewozów promami tj. ponad 40-krotnie więcej niż w 2021 r., ale o 87,9% mniej niż w 2015 r.

Transportation volume carried out by the maritime cargo-carrying fleet on international routes in 2022 was at the level of 156.8 million passenger-kilometers and grew by 4.6% over the year and by 13.0% compared to 2015. The work carried out by ferry (99.8% of the total transportation volume on international routes) was by 5.2% higher than in 2021, and by 15.6% in comparison with 2015. In 2022, the work consumed for the transportation of truck drivers using international ferry cruises amounted to 62.3 million passenger-kilometres, and decreased by 6.8% on an annual basis and increased by 42.0% against 2015.

In 2022, 316.0 thousand passengers left Poland as part of international ferry transports, i.e. by 8.0% than in 2021 and by 7.1% as compared to 2015. In 2022, 294.0 thousand persons were brought to Poland by ferry and it was by 3.7% more passengers than in 2021 and 4.2% in comparison to 2015.

Having considered the international passenger transport to/ from the main Polish ports, it seems noticeable that the majority of the voyages occurred between the ports of Świnoujście and Ystad (76.1% of departures and 75.9% of arrivals in 2022). In 2022, both the Świnoujście–Ystad there and back journeys reported a growth of the number of passengers in comparison to 2021 (by 6.3% and 5.6%) and 2015 (by 2.5% and 1.6%, respectively).

Transports between the ports of Gdańsk and Nynäshamn also played an important role in the international passenger traffic by ferry. In 2022, 23.5% of people traveling by ferry were transported on this route. Compared to 2021, the number of passengers served on the Gdańsk–Nynäshamn route increased by 12.3% and 46.5% against 2015, respectively. In contrast, on their way back, there was a decrease by 4.3% on an annual basis and at the same time a growth of 43.6% against 2015.

Passenger traffic between Trelleborg and Świnoujście accounted for 0.5% of the total ferry transports in 2022, i.e. over 40-times more than in 2020 but by 87.9% fewer against 2015.

Tablica 10 (25). Międzynarodowe przewozy pasażerów promami w relacji z głównymi portami polskimi^a
 Table 10 (25). International passenger transport by ferries to/from main Polish ports^a

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	577 212	496 181	575 986	610 005	116,1	105,9
wyjazdy z Polski departures from Poland	295 103	248 822	292 609	316 014	117,6	108,0
przyjazdy do Polski arrivals to Poland	282 109	247 359	283 377	293 991	114,6	103,7

a Bez kierowców samochodów ciężarowych przewożonych promami.

Źródło: dane uzyskane od polskich przedsiębiorstw żeglugowych.

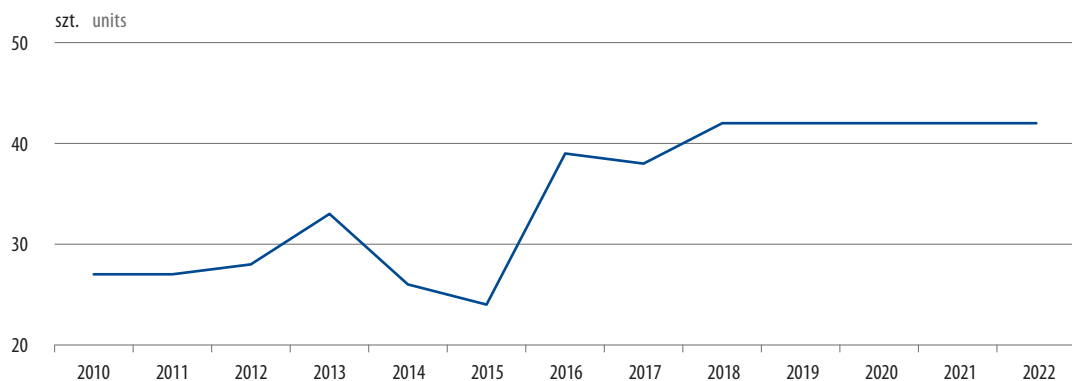
a Excluding truck drivers onboard ferries.

Source: data received from Polish shipping enterprises.

Według stanu na koniec 2022 r. armatorzy i operatorzy przybrzeżnej floty transportowej dysponowali 42 statkami o pojemności brutto (GT) wynoszącej 10,5 tys.; w skali roku liczba statków nie zmieniła się, a w porównaniu z 2015 r. wzrosła o 18 jednostek. Wszystkie statki floty przybrzeżnej w 2022 r. pływały pod banderą polską. Podobnie jak przed rokiem statki pasażerskie stanowiły 76,2% (wobec 100% w 2015 r.) ogółu floty przybrzeżnej. Pozostałą część floty przybrzeżnej stanowiły barki (23,8%). Uwzględniając wiek statków należy zauważyć, że w 2022 r., jak przed rokiem – 66,7% ogółu floty przybrzeżnej (wobec 54,2% w 2015 r.) było w najstarszej grupie wiekowej – powyżej 45 lat; średni wiek statków wyniósł 47,4 lat (wobec 46,4 lat – w 2021 r. i 42,0 lat – w 2015 r.).

At the end of 2022, the owners and operators of the coastal transport fleet had 42 ships with a gross tonnage (GT) of 10.5 thousands. The number of the coastal fleet has not changed against the previous year. However, in comparison to 2015 it grew by 18 ships. The whole coastal fleet flew the Polish flag. Similarly to the previous year, the passenger ships represented 76.2% of the total number of the coastal fleet (no change compared to the previous year and 100% in 2015). The remaining group of the coastal fleet constituted barges – 23.8% of the total fleet. Considering the age of ships, it seems noticeable that in 2022, 66.7% of all of the coastal ships (compared to 66.7% in 2021 and 54.2% in 2015) were in the oldest age group – over 45 years. The average age of ships was 47.4 years (compared to 46.4 in 2021 and 42.0 years in 2015).

Wykres 21 (69). Statki przybrzeżnej floty transportowej
 Chart 21 (69). Ships of coastal cargo-carrying fleet



Statki floty przybrzeżnej, tak jak przed rokiem, w 2022 r. posiadały do dyspozycji 5 670 miejsc dla pasażerów, tj. o 31,6% więcej niż w 2015 r.

Według stanu na koniec 2022 r. w zasobach przybrzeżnej floty transportowej był 1 statek z siłownią w pełni zautomatyzowaną (2,4% ogółu floty przybrzeżnej) oraz 12 statków wyposażonych w urządzenia do łączności satelitarnej (28,6%).

Following the previous year, in 2022 of the coastal fleet provided 5,670 passenger seats. It was more by 31.6% compared to 2015.

As at the end of 2022, the coastal fleet consisted of 1 ship with an unmanned engine room (2.4% of the total coastal fleet) and 12 vessels equipped with satellite communications devices (28.6% of the total coastal fleet).

**Tablica 11 (26). Statki morskiej przybrzeżnej floty transportowej
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 11 (26). Ships of coastal cargo-carrying fleet
As of 31 December

Wyszczególnienie Specification		2015	2020	2021	2022	2021	2022
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	a – liczba statków number of ships	24	42	42	42	100,0	100,0
	b – pojemność brutto (GT) gross tonnage (GT)	5 240	10 465	10 465	10 465	100,0	100,0
	c – liczba miejsc pasażerskich number of passenger seats	4 310	5 670	5 670	5 670	100,0	100,0
	d – średni wiek statków w latach average age of ships in years	42	45	46	47	102,2	102,2
Statki z siłownią w pełni zautomatyzowaną Ships with unmanned management systems	a	7	4	1	1	25,0	100,0
	b	2 690	2 091	119	119	5,7	100,0
	c	2 060	1 688	188	188	11,1	100,0
Statki wyposażone w urządzenia do łączności satelitarnej Ships equipped with satellite communication systems	a	14	12	12	12	100,0	100,0
	b	1 703	1 325	1 325	1 325	100,0	100,0
	c	2 090	1 606	1 606	1 606	100,0	100,0

Statkami przybrzeżnej floty transportowej w 2022 r. przewieziono 739,9 tys. pasażerów i było to mniej o 9,1% w porównaniu z 2021 r., a więcej o 11,2% niż w 2015 r. Wykonana praca przewozowa zmniejszyła się o 7,1% w skali roku, natomiast w porównaniu z 2015 r. zwiększyła się o 12,9%. Przewozy pasażerów pomiędzy portami polskimi stanowiły 26,0% ogółu przewozów floty przybrzeżnej i zmniejszyły się w skali roku o 7,0%, a wobec 2015 r. – o 22,1%. Średnia odległość przewozu 1 pasażera między portami polskimi wyniosła 22,1 km, tj. o 0,2% mniej niż w 2021 r., a o 3,9% więcej niż w 2015 r.

In 2022, the coastal transport fleet carried 739.9 thousand passengers, i.e. by 9.1% fewer in comparison with 2021, but by 11.2% more than in 2015. The volume of transportation performance decreased by 7.1% over the previous year, however grew by 12.9% against 2015. Passenger transports between ports in Poland accounted for 26.0% of the total transport by the coastal fleet, which decreased by 7.0% against the previous year and by 22.1% against 2015. The average distance of voyage between Polish ports per passenger amounted was 22.1 km, i.e. by 0.2% less than in 2021, but by 3.9% more than in 2015.

W komunikacji wewnątrzportowej floty przybrzeżnej w 2022 r. przewieziono 547,4 tys. pasażerów (74,0% ogółu pasażerów floty przybrzeżnej), tj. o 9,8% mniej niż w 2021 r., a o 30,9% więcej niż w 2015 r.; wykonana praca przewozowa zmniejszyła się w skali roku o 6,6%, a wzrosła o 88,4% wobec 2015 r. Średnia odległość przewozu jednego pasażera wyniosła 7,8 km (wobec 7,5 km – w 2021 r. i 5,4 km – w 2015 r.).

In 2022, 547.4 thousand passengers travelled within sea-ports on board the coastal ships (74.0% of the total coastal fleet passengers), i.e. by 9.8% fewer than in 2021 and 30.9% more than in 2015, while the transport performance volume decreased by 6.6% on an annual basis and 88.4% in 2015. The average distance travelled by a passenger was 7.8 km (compared to 7.5 km in 2021 and 5.4 km in 2015).

Tablica 12 (27). Przewozy pasażerów statkami pasażerskimi morskiej przybrzeżnej floty transportowej
Table 12 (27). Passenger transport by passenger ships of coastal cargo-carrying fleet

Wyszczególnienie Specification a – liczba pasażerów number of passengers b – praca przewozowa w tys. pasażerokilometrów transportation volume in thousand passenger-kilometres		2015	2020	2021	2022	2021	2022
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	a	665 474	575 881	813 782	739 933	141,3	90,9
	b	7 512	6 411	9 135	8 484	142,5	92,9
komunikacja pomiędzy portami polskimi Polish ports transport	a	247 232	194 116	206 985	192 563	106,6	93,0
	b	5 255	3 893	4 581	4 232	117,7	92,4
komunikacja wewnątrzportowa port-internal transport	a	418 242	381 765	606 797	547 370	158,9	90,2
	b	2 257	2 518	4 553	4 252	180,9	93,4

Rozdział VI

Chapter VI

Przemysł stoczniowy

Shipbuilding and shiprepair industry

W Polsce funkcjonują stocznie produkcyjne i remontowe o różnym potencjale, zajmujące się budową statków, montażem elementów kadłubów i nadbudówek, różnych konstrukcji stalowych i aluminium oraz remontami i przebudowami. Wielkość produkcji statków w polskich stoczniach obrazuje poniższa tablica.

In Poland there are shipbuilding and ship repair yards that differ as to their potentials and deal with the building of new ships, assembling components of hulls and superstructures, various steel and aluminium structures, as well as repairs and conversions. The size of ship production in Polish shipyards is illustrated in the table below.

Tablica 1 (28). Produkcja statków

Table 1 (28). Shipbuilding

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL						
Liczba statków Number of vessels	7	8	8	4	100,0	50,0
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thousands	18,9	32,2	25,1	2,5	78,0	10,0
CGT w tys. CGT in thousands	33,6	51,6	42,8	8,9	82,9	20,8
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE POMORSKIE VOIVODSHIP						
Liczba statków Number of vessels	3	7	8	4	114,3	50,0
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thousands	11,5	29,3	25,1	2,5	85,7	10,0
CGT w tys. CGT in thousands	21,1	45,0	42,8	8,9	94,9	20,8
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE ZACHODNIOPOMORSKIE VOIVODSHIP						
Liczba statków Number of vessels	4	1	-	-	.	.
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thousands	7,3	3,0	-	-	.	.
CGT w tys. CGT in thousands	12,4	6,5	-	-	.	.

Źródło: dane Ministerstwa właściwego ds. przemysłu okrętowego.

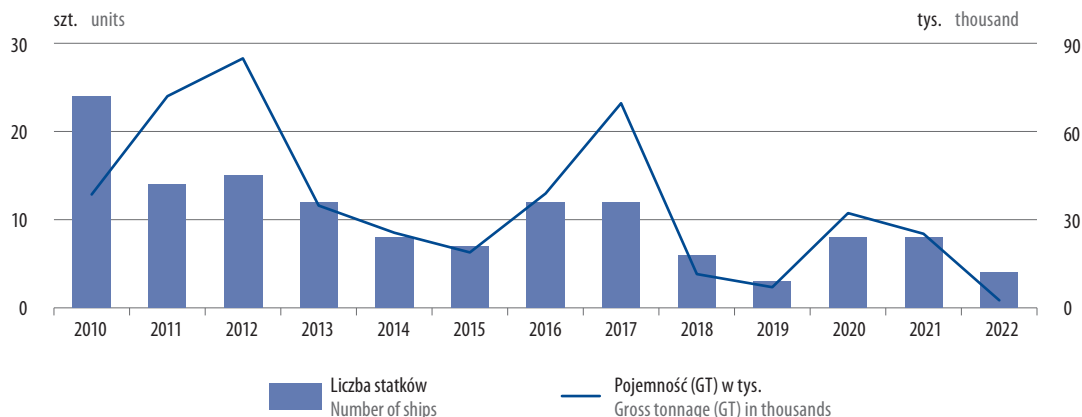
Source: data of the Ministry competent for shipbuilding and ship repair industry.

W 2022 r. w polskich stoczniach zbudowano 4 statki, tj. o 4 jednostki mniej w porównaniu z 2021 r. oraz o 3 jednostki mniej w odniesieniu do 2015 r. Całkowita pojemność brutto (GT) statków, których produkcję sfinalizowano w 2022 r. wyniosła 2,5 tys. i była mniejsza o 90,0% od odnotowanej w 2021 r. i mniejsza o 86,7% w zestawieniu z 2015 r.

In 2022, 4 ships were built by yards in Poland, i.e. 4 ships less than in 2021 and 3 ships less in relation to 2015. The total gross tonnage (GT) of the vessels delivered in 2022 amounted to 2.5 thousands, i.e. decreased by 90.0% against the value recorded in 2021, and was lower by 86.7% in comparison to 2015.

Wykres 1 (70). Statki morskie oddane do eksploatacji (GT 100 i więcej)

Chart 1 (70). Delivered sea-going vessels (GT 100 and more)



Miernikiem produktywności stoczni jest skompensowana pojemność rejestrowa brutto (CGT) zbudowanych jednostek. W 2022 r. CGT wyniosła 8,9 tys. i była o 79,2% niższa od uzyskanej w 2021 r. oraz o 73,5% niższa niż w 2015 r.

Wśród statków oddanych do eksploatacji w 2022 r. dominowały statki inne nietowarowe, które stanowiły 75,0% łącznej produkcji stoczniowej (w 2021 r. udział nowo zbudowanych jednostek tego typu wynosił 50,0% statków oddanych do eksploatacji, a w 2015 r. – 42,9%), natomiast resztę 25,0% stanowiły promy (w 2021 r. ich udział wyniósł 12,5%, a w 2015 r. – 14,3%).

Pod względem łącznej pojemności brutto pozostałe statki nietowarowe oddane do eksploatacji w 2022 r. stanowiły 46,8% produkcji cywilnego budownictwa okrętowego, w 2021 r. – 40,6%, a w 2015 r. – 34,6; udział promów w rozpatrywanej kategorii wyniósł odpowiednio: 53,2%, 10,3% oraz 29,1%.

Wielkość portfela zamówień na nowo budowane statki opiewała na 8 jednostek – zgodnie ze stanem na koniec 2022 r., 10 jednostek – na koniec 2021 r. oraz na 19 jednostek – na koniec 2015 r.

W latach 2021 i 2022 portfel zamówień na statki w polskich stocznich dotyczył w połowie promów, a w połowie innych statków nietowarowych. Natomiast w 2015 r. w strukturze portfela 47,4% stanowiły inne statki nietowarowe, 31,6% – promy, a 21,0% – kontenerowce i półkontenerowce.

Compensated gross tonnage (CGT) of built ships is a measure of productivity of a shipyard. In 2022, the CGT amounted to 8.9 thousands and was 79.2% lower than the one gained in 2021, and by 73.5% lower against 2015.

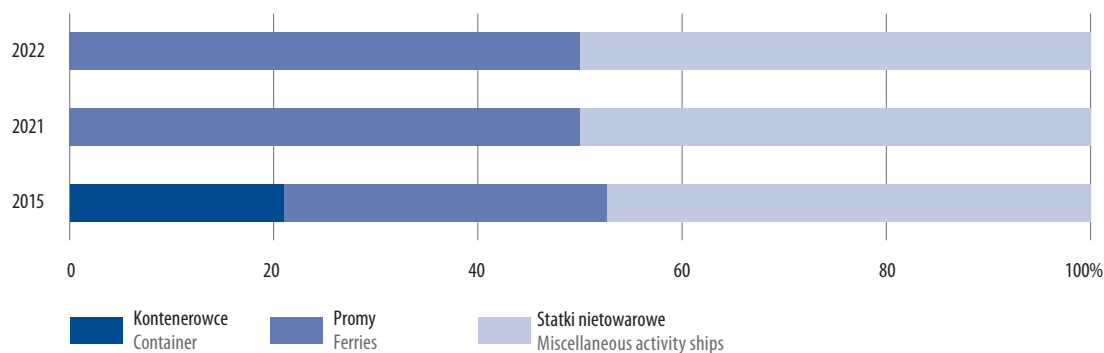
In 2022, the most numerous group of the new built ships were miscellaneous activity vessels that accounted for 75.0% of the total shipbuilding output (in 2021 the new built miscellaneous activity ships contributed to 50.0% of the delivered vessels, while in 2015 it amounted to 42.9%, whereas the rest of ships, 25.0%, covered ferries (in 2021 their share amounted to 12.5%, and in 2015 – 14.3%).

In terms of the total gross tonnage, the miscellaneous activity vessels in 2022 accounted for 46.8%, in 2021 – 40.6% and 2015 – 34.6% of the total output of the civil shipbuilding industry; the share of ferries in the subject category amounted to: 53.2%, 10.3%, 29.1%, respectively.

The volume of order book volume as of the end of 2022 amounted to 8 vessels, 10 ships as of the end of 2021, and 19 ships at the end of 2015.

In the years 2021 and 2022, the order book for ships at Polish shipyards concerned half ferries and half other non-commodity ships. By contrast, in 2015, 47.4% of the portfolio structure consisted of miscellaneous activity ships, 31.6% of ferries and 21.0% of container and semi-container ships.

Wykres 2 (71). Struktura portfela zamówień (GT 100 i więcej)
Chart 2 (71). Structure of order book (GT 100 and more)



W 2022 r. w polskich stoczniach zrealizowano łącznie 571 remontów i konwersji statków (o 25,5% więcej niż w 2021 r., lecz mniej o 6,4% w zestawieniu z 2015 r.), na kwotę 324,1 mln USD (o 10,3% wyższą niż w 2021 r.).

In 2022, a total of 571 ship repairs and conversions were carried out in Polish shipyards (25.5% more than in 2021, but 6.4% less than in 2015), for an amount of USD 324.1 million (10.3% higher than in 2021).

Tablica 2 (29). Remonty statków
Table 2 (29). Ship repairs

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	rok poprzedni = 100 previous year = 100
OGÓŁEM TOTAL						
Liczba remontów Number of ship repairs	610	444	455	571	102,5	125,5
Wartość w mln USD ^a Value in million USD ^a	311,8	310,8	293,9	324,1	94,6	110,3
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE POMORSKIE VOIVODSHIP						
Liczba remontów Number of ship repairs	392	295	361	471	122,4	130,5
Wartość w mln USD ^a Value in million USD ^a	274,5	275,0	267,9	231,2	97,4	86,3
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE ZACHODNIOPOMORSKIE VOIVODSHIP						
Liczba remontów Number of ship repairs	218	149	94	100	63,1	106,4
Wartość w mln USD ^a Value in million USD ^a	37,3	33,0	26,0	28,1	78,8	108,1

a Dla 2015 r. wartość remontów podana w mln euro.

Źródło: dane Centrum Techniki Okrętowej S.A. w Gdańsku.

a For the years 2015 the value of ship repairs is expressed in million Euro.

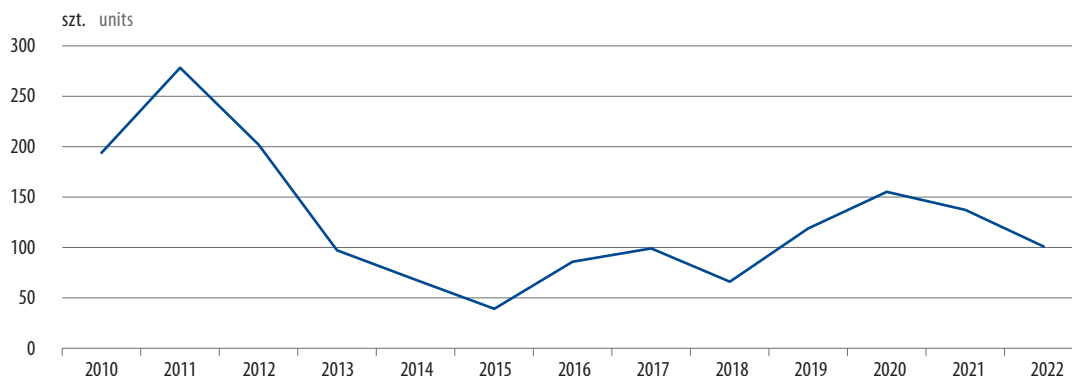
Source: data of the Maritime Advanced Research Centre (CTO S.A.) in Gdańsk.

Zgodnie ze stanem na koniec 2022 r. złożonych było 101 zamówień na remonty i konwersje statków (o 26,3% mniej niż przed rokiem, lecz ponad 2,5-krotnie więcej niż w 2015 r.), na łączną kwotę 76,1 mln USD (wzrost o 31,3% w skali roku).

As of the end of 2022, 101 ship repair and conversion orders had been placed (26.3% less than the previous year, but more than 2.5 times as many as in 2015), for a total amount of USD 76.1 million (a growth of 31.3% year-on-year).

Wykres 3 (72). Portfel zamówień na remonty

Chart 3 (72). Shiprepair order book

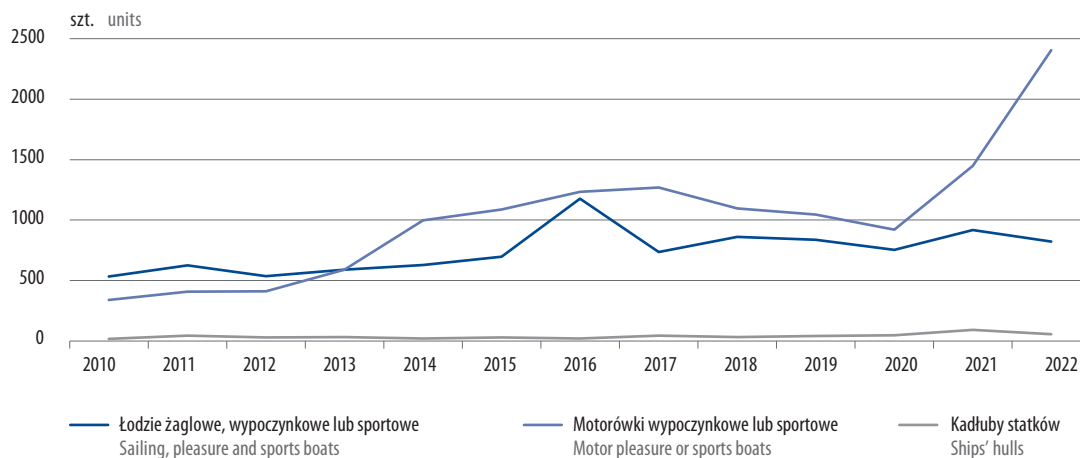


Produkcja pozostałych statków pełnomorskich w 2022 r. obejmowała 2 404 motorówki wycieczkowe lub sportowe (o 65,9% więcej niż w 2021 r. oraz ponad 2-krotnie więcej niż w 2015 r.) oraz 823 łodzie żaglowe, wycieczkowe lub sportowe (mniej o 10,4% niż w 2021 r., lecz o 17,7% więcej w porównaniu z 2015 r.). W 2022 r. skonstruowano również 56 kadłubów statków pełnomorskich (mniej o 40,4% niż w 2021 r., natomiast o 80,6% więcej niż w 2015 r.).

In 2022, the number of the other manufactured seagoing vessels covered 2,404 pleasure or sports motor boats (65.9% more than 2021, and more than twice as many as 2015), as well as 823 sailing, pleasure or sports small-scale boats (10.4% less than 2021, but 17.7% more against 2015). In 2022, there were also 56 manufactured hulls for seagoing ships (40.4% less than 2021, however 80.6% more than 2015).

Wykres 4 (73). Produkcja pozostałych statków i części statków pełnomorskich

Chart 4 (73). Production of other ships and sections for seagoing vessels



Rozdział VII

Chapter VII

Gospodarka rybna

Fishing economy

Polska flota rybacka w 2022 r. liczyła 824 jednostki (więcej o 0,1% niż w 2021 r., lecz mniej o 5,8% w porównaniu z 2015 r.) o takiej samej jak przed rokiem łącznej pojemności brutto (GT) wynoszącej 35,2 tys. (ale o 2,8% większej w stosunku do 2015 r.) oraz o mocy 84,3 tys. kW (większej o 0,1% w porównaniu z 2021 r. oraz o 3,4% – z 2015 r.). Statki rybackie będące własnością sektora publicznego stanowiły we wszystkich badanych latach po 0,6% ogólnej liczby jednostek floty rybackiej oraz odpowiednio po 2,3% ich pojemności brutto.

In 2022, the Polish fishing fleet consisted of 824 vessels (0.1% more than in 2021, but 5.8% less than in 2015) with a total gross tonnage (GT) the same as in the previous year, amounting to 35.2 thousands (but 2.8% more than in 2015) and with an engine power of 84.3 thousand kW (higher by 0.1% compared to 2021, and by 3.4% against 2015). Fishing vessels owned by the public sector accounted for 0.6% of the total number of fishing fleet units in all surveyed years and 2.3% of their gross tonnage, respectively.

**Tablica 1 (30). Morska flota rybacka według sektorów własności
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 1 (30). Maritime fishing fleet by ownership sectors
As of 31 December

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL						
Jednostki pływające Floating craft	875	823	823	824	100,0	100,1
Pojemność brutto w tys. Gross tonnage in thousands	34,2	32,4	35,2	35,2	108,6	100,0
Moc w tys. kW Power in thousand kW	81,5	80,4	84,2	84,3	104,7	100,1
Średni wiek statków w latach Average age in years	28,5	32,7	33,8	34,9	103,4	103,3
W TYM SEKTOR PUBLICZNY OF WHICH PUBLIC SECTOR						
Jednostki pływające Floating craft	5	5	5	5	100,0	100,0
Pojemność brutto w tys. Gross tonnage in thousands	0,8	0,8	0,8	0,8	100,0	100,0
Moc w tys. kW Power in thousand kW	2,1	2,1	2,1	2,1	100,0	100,0

Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego.
Source: data of the National Marine Fisheries Research Institute.

Na Morzu Bałtyckim i w zatokach połowy są realizowane przez jednostki floty łodziowej i kutrowej. Liczebność floty łodziowej na koniec 2022 r. wyniosła 699 jednostek (więcej o 0,3% niż w 2021 r., lecz mniej o 4,6% niż w 2015 r.) o łącznej pojemności brutto (GT) 3,9 tys. (większej o 1,1% wobec poziomu sprzed roku, ale mniejszej o 11,7% niż w 2015 r.) oraz o mocy 28,5 tys. kW (większej o 1,2% wobec 2021 r., lecz mniejszej o 7,0% w porównaniu z 2015 r.). Łodzie rybackie stacjonowały

In the Baltic Sea including the coastal waters (bays), fishing is carried out by vessels of the small-scale and cutter fleet. The number of the small-scale fleet at the end of 2022 amounted to 699 vessels (0.3% more than in 2021, but 4.6% less than in 2015) with a total gross tonnage (GT) of 3.9 thousands (increased by 1.1% compared to the previous year's level and lower by 11.7% than in 2015), and with an engine power of 28.5 thousand kW (higher by 1.2% compared to 2021,

we wszystkich województwach nadmorskich: pomorskim (46,5%), zachodniopomorskim (43,3%) oraz warmińsko-mazurskim (10,2% łącznej liczby polskich łodzi rybackich).

W 2022 r. polską flotę rybacką tworzyły 123 kutry (mniej o 0,8% niż w 2021 r. oraz o 11,5% niż w 2015 r.) o łącznej pojemności brutto (GT) 12,1 tys. (niższej o 0,3% w porównaniu z 2021 r. oraz o 3,3% wobec 2015 r.).

Łączna moc tych jednostek wyniosła 34,8 tys. kW i była niższa o 0,7% niż w 2021 r. oraz o 4,1% w stosunku do 2015 r. Dla większości kutrów (72,4%) porty macierzyste zlokalizowane były w województwie pomorskim; pozostałe jednostki stacjonowały w portach województwa zachodniopomorskiego.

W latach 2021 i 2022 polska flota rybacka oprócz połowów na łowiskach bałtyckich prowadziła również działalność połowową na łowiskach dalekomorskich. W 2021 r. były to rejony: północno-wschodni na Atlantyku oraz południowo-wschodni w obrębie Oceanu Spokojnego. W kolejnym roku zakres ten został poszerzony o rejon środkowo-wschodni w obrębie Oceanu Atlantyckiego. W porównaniu z 2015 r. zakres obszarów połowowych polskiej floty rybackiej zmniejszył się o rejon południowo-wschodniego Atlantyku, natomiast powiększył się o łowiska pacyficzne.

Zgodnie ze stanem na koniec 2022 r. w skład polskiej floty dalekomorskiej wchodziły 2 trawlery (tyle samo, co w 2021 r., ale o 1 statek mniej niż w 2015 r.), a ich łączna pojemność brutto (GT) wyniosła jak przed rokiem 19,2 tys. (więcej o 11,0% w porównaniu z 2015 r.). W latach 2021 i 2022 łączna moc silników trawlerów wyniosła po 21,0 tys. kW, co oznaczało wzrost o 43,9% w zestawieniu z 2015 r.

but lower by 7.0% compared to 2015). Small-scale fishing fleets were stationed in all coastal voivodships: Pomorskie (46.5%), Zachodniopomorskie (43.3%) and Warmińsko-Mazurskie (10.2% of the total number of Polish small-scale boats).

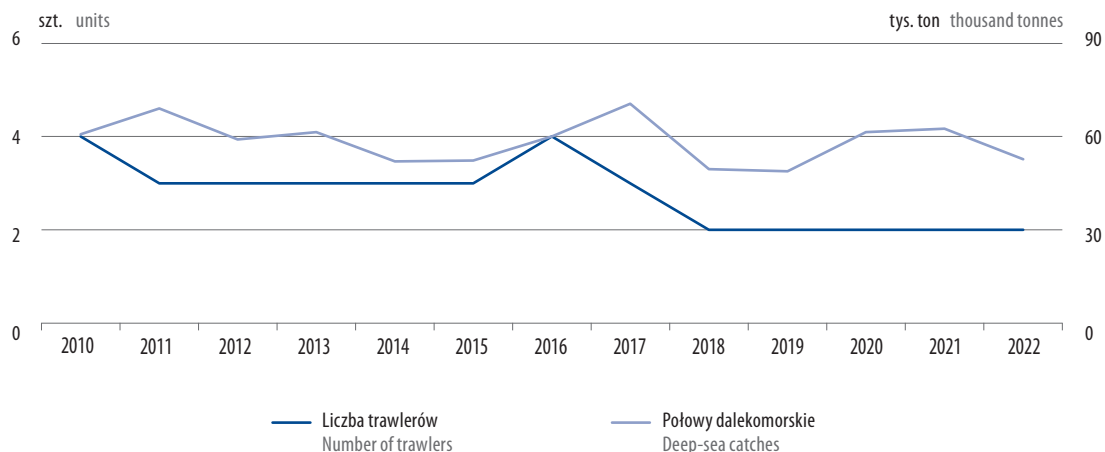
In 2022, the Polish fishing fleet consisted, as in the previous year, of 123 cutters (0.8% less than in 2021 and 11.5% less than in 2015), with a gross tonnage (GT) of 12.1 thousands (lower by 0.3% compared to 2021 and by 3.3% compared to 2015).

The total engine power of these units amounted to 34.8 thousand kW and was lower by 0.7% than in 2021, and by 4.1% compared to 2015. For most cutters (72.4%), home ports were located in the Pomorskie Voivodship; the remaining vessels were stationed in the ports of the Zachodniopomorskie Voivodship.

Over the years 2021 and 2022, in addition to catching in the Baltic region, the Polish fishing fleet also fished in deep-sea waters. In 2021, these were the Northeast region in the Atlantic and the Southeast region within the Pacific Ocean. The following year, the scope was expanded to include the Mid-East region within the Atlantic Ocean. Compared to 2015, the scope of fishing areas exploited by the Polish fishing fleet decreased by the Southeast Atlantic region, while it increased by the Pacific fisheries.

As of the end of 2022, the Polish deep-sea fishing fleet consisted of 2 trawlers (the same as in 2021, but 1 shipless than in 2015), and their total gross tonnage (GT) amounted to 19.2 thousands, but it increased by 11.0% compared to 2015. In addition, in 2021 and 2022, the total engine power of the trawlers was 21.0 thousand kW each, namely an increase by 43.9% compared to 2015.

Wykres 1 (74). Flota i połowy dalekomorskie
Chart 1 (74). Deep-sea fleet and fisheries



Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego.
Source: data of the National Marine Fisheries Research Institute.

W badanych latach nie wycofano żadnych jednostek polskiej floty łowczej przy wsparciu publicznym.

In the described years, no vessels of the Polish fishing fleet were withdrawn with public funds in the described years.

Połowy ryb i innych organizmów morskich w 2022 r. wyniosły 162,6 tys. ton i były mniejsze o 12,4% od uzyskanych rok wcześniej oraz o 13,1% wobec 2015 r. Połowy bałtyckie wyniosły 109,8 tys. ton ryb, stanowiąc w 2022 r. 67,5% połowów ogółem. Wolumen połowów bałtyckich był niższy w zestawieniu z 2021 r. o 10,9%, a wobec 2015 r. – o 18,5%.

Catches of fish and other marine organisms in 2022 amounted to 162.6 thousand tonnes, down 12.4% from the year before and 13.1% from 2015. Baltic catches amounted to 109.8 thousand tonnes of fish, representing in 2022 67.5% of total catches. The volume of Baltic catches was 10.9% lower against 2021 and 18.5% lower against 2015.

Tablica 2 (31). Pozyskiwanie ryb i bezkręgowców morskich oraz ryb słodkowodnych
Table 2 (31). Harvesting of marine fish, shellfish and freshwater fish

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Połowy ryb i innych organizmów morskich Catches of fish and other marine organisms	187,0	191,5	185,7	162,6	97,0	87,6
dalekomorskie deep-sea	52,3	61,5	62,5	52,8	101,6	84,6
bałtyckie Baltic	134,7	130,0	123,2	109,8	94,8	89,1
Połowy ryb słodkowodnych w wodach śródlądowych ^a Catches of freshwater fish in inland waters ^a	49,4	59,4	61,5	54,2	103,5	95,4
Akwakultura Aquaculture	37,0	47,7	44,8	.	93,9	.

a Bez produkcji materiału zarybieniowego w stawach.

Źródło: dane dotyczące połowów ryb i innych organizmów morskich – Morski Instytut Rybacki - Państwowy Instytut Badawczy, dane o połowach ryb słodkowodnych – GUS, dane dotyczące akwakultury – baza FishstatJ, FAO; marzec 2023 r

a Excluding production of fish-stocking materials in ponds.

Source: Data on catches of fish and other marine creatures – the National Marine Research Institute; data on catches of freshwater fish – SCO; data on aquaculture – FAO FishstatJ database updated as of March 2023.

Połowy dalekomorskie w 2022 r. osiągnęły poziom 52,8 tys. ton i zmniejszyły się o 15,4% w porównaniu z rokiem poprzednim, natomiast wzrosły o 1,0% w stosunku do 2015 r. W 2022 r. połowy dalekomorskie prowadzono na łowiskach Atlantyku Północno-Wschodniego (12,9% połowów ogółem), Atlantyku Środkowo-Wschodniego (0,2%), a także na Oceanie Spokojnym (19,4%).

Polish deep-sea catches in 2022 reached the level of 52.8 thousand tonnes, with a decrease of 15.4% compared to the previous year, but they grew by 1.0% compared to 2015. In 2022, deep-sea fisheries were carried out in the Northeast Atlantic (12.9% of the total catches), the East Central Atlantic (0.2%), and the Pacific Ocean (19.4%).

Masa ryb i innych organizmów morskich pozyskanych z łowisk atlantyckich zmniejszyła się w 2022 r. o 36,4% wobec 2021 r. oraz o 59,3% w porównaniu z 2015 r. Wolumen połowów pacyficznych wzrósł o 8,8% w skali roku, przy czym połowów na tych łowiskach nie odnotowano w 2015 r.

The weight of fish and other marine organisms acquired from the Atlantic fisheries decreased by 36.4% in 2022 against 2021 and by 59.3% as compared to 2015. Pacific catch volumes increased by 8.8% on an annual basis, while catches in these fisheries were not recorded in 2015.

W 2022 r. łączne połowy ryb morskich osiągnęły poziom 159,0 tys. ton (mniej o 12,9% w porównaniu z 2021 r. oraz o 13,5% niż w 2015 r.) i stanowiły one 97,8% połowów ogółem. Połowy ryb dwuśrodowiskowych wyniosły 0,2 tys. ton (0,1% łącznej masy połowów) i zmniejszyły się o 44,4% w stosunku do 2021 r. oraz o 30,1% wobec 2015 r. Połowy ryb słodkowodnych na Bałtyku wyniosły 3,2 tys. ton (2,0% całości połowów) i były o 13,0% wyższe niż przed rokiem oraz w porównaniu z 2015 r.

In 2022, the total marine fish catches reached the level of 159.0 thousand tonnes (less 12.9% as compared to 2021 and 13.5% compared to 2015) and accounted for 97.8% of the total catches. The catch of diadromous fish amounted to 0.2 thousand tonnes (0.1% of the total catch weight) and decreased by 44.4% as compared to 2021 and by 30.1% against 2015. Freshwater fish catches in the Baltic amounted to 3.2 thousand tonnes (2.0% of the total catch) and were higher by 13.0% than the previous year and as compared to 2015.

Połowy bezkręgowców morskich w 2022 r. wyniosły 0,2 tys. ton (0,1% połowów ogółem), tj. o 175,9% więcej niż w 2021 r., wobec braku takich połowów w 2015 r.

W strukturze gatunkowej połowów, podobnie jak w latach poprzednich, dominowały szprotki poławiane wyłącznie na Morzu Bałtyckim. W 2022 r. złowiono 71,2 tys. ton tej ryby, co stanowiło 43,8% masy polskich połowów ogółem. Połowy szprotki wzrosły o 7,0% w porównaniu z uzyskanymi w roku poprzednim oraz o 10,9% wobec 2015 r.

The catches of marine invertebrates in 2022 amounted to 0.2 thousand tonnes (0.1% of the total catch), i.e. by 175.9% more than in 2021, while no such catches occurred in 2015.

Within the species breakdown of the catches, as in previous years, prevailed sprats acquired exclusively from the Baltic Sea. In 2022, 71.2 thousand tonnes of this fish were caught, which accounted for 43.8% of the weight of the Polish total catch. Sprat catches increased by 7.0% compared to those obtained in the previous year and by 10.9% compared to 2015.

Tablica 3 (32). Połowy ryb według wybranych gatunków
Table 3 (32). Fish catches by selected species

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
	w tonach in tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Dorsze Cod	18 486	1 709	3 079	149	180,2	4,8
w tym bałtyckie of which Baltic	13 617	466	301	149	64,6	49,5
Łososie Salmon	-	47 400	25 982	20 744	54,8	79,8
Ostroboki ^a Horse mackerels ^a	39 701	2 344	23 887	22 757	1091,1	95,3
Ryby płaskie Flatfishes	9 644	15 257	15 284	10 774	100,2	70,5
Szprotki Sprat	64 175	60 522	66 552	71 197	110,0	107,0
Śledzie Herring	39 712	38 903	28 551	18 677	73,4	65,4
Węgorze Eel	42	60	151	115	251,7	76,2
Okonie Perch	882	393	499	771	127,0	154,5

a W tym ostroboki chilijskie.

Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego.

a Including Chilean jack mackerels.

Source: data of the National Marine Fisheries Research Institute.

Połowy ryb płaskich w 2022 r. wyniosły 10,8 tys. ton, tj. mniej o 29,5% w stosunku do roku poprzedniego, natomiast o 11,7% więcej niż w 2015 r. Ryby płaskie poławiane przez polską flotę rybacką pochodziły głównie z łowisk bałtyckich; w 2022 r. z Bałtyku pozyskano blisko 100,0% masy ryb płaskich, w 2021 r. – 99,9%, a w 2015 r. – 99,7%.

The flatfish catches in 2022 amounted to 10.8 thousand tonnes, i.e. 29.5% less than in the previous year, but 11.7% more than in 2015. Flatfish caught by the Polish fishing fleet came mainly from the Baltic fisheries; in 2022, almost 100.0% of flatfish weight was acquired from the Baltic, in 2021 – 99.9%, and in 2015 – 99.7%.

Tablica 4 (33). Obszary działalności połowowej polskiej morskiej floty rybackiej i udział poszczególnych eksploatowanych akwenów

Table 4 (33). Areas of Poland's fishing fleet activity and distribution of explorable fishing areas

Lata Years	Bałtyk Baltic Sea	Ocean Atlantycki Atlantic Ocean						Ocean Spokojny Pacific Ocean		
		północno- zachodni North-West	pół- nocno- -wscho- dni (bez Bałtyku i zalewów) North- -East (excl. Baltic with adjacent waters)	środkowo- -wscho- dni Eastern- -Central	południo- wo- -zachod- ni South- -West	południo- wo- -wscho- dni South- -East	antar- ktyczny Antarctic	północno- -zachodni North-West	północno- -wscho- dni North-East	południo- wo- -wscho- dni South-East
2010	64,5%		3,1%	8,6%			4,0%			19,8%
2011	61,6%		2,9%	33,4%			1,7%			0,4%
2012	67,1%		3,0%	16,2%		13,7%				
2013	68,6%		3,7%	27,7%						
2014	69,5%	0,2%	3,7%	11,7%		14,9%				
2015	72,0%		3,4%	2,4%		22,1%				
2016	69,8%		3,1%	15,3%		10,2%				1,5%
2017	66,1%		9,6%	6,0%		18,3%				
2018	75,8%		11,0%			13,2%				
2019	74,9%		18,8%							6,3%
2020	67,9%		30,6%	1,5%						
2021	66,4%		18,0%							15,6%
2022	67,5%		12,9%	0,2%						19,4%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego.
Source: Own study on the basis of data by National Marine Fisheries Research Institute.

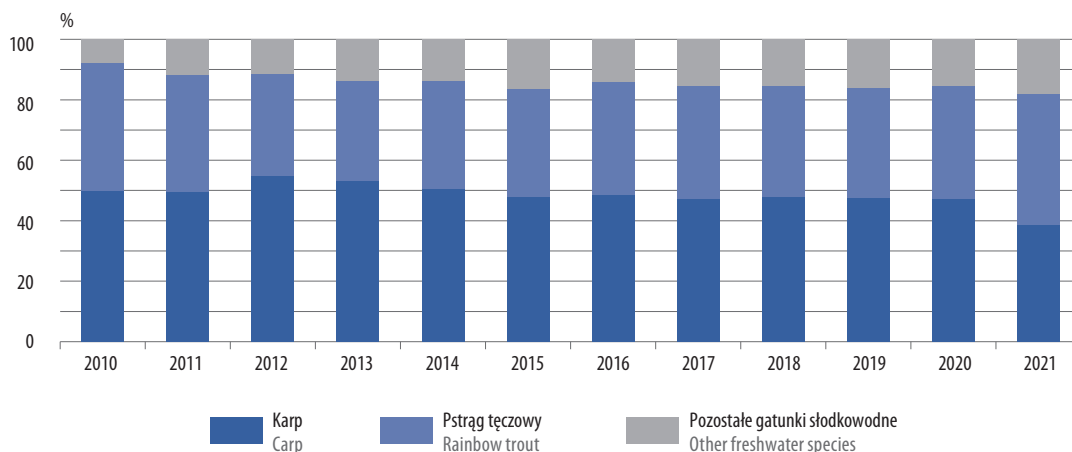
Alternatywną metodą pozyskiwania ryb i innych organizmów morskich jest akwakultura. W większości krajów Unii Europejskiej jest to akwakultura morska, w Polsce – do niedawna sprowadzała się jedynie do chowu i hodowli takich gatunków jak karp czy pstrąg tęczowy.

Zgodnie z danymi FAO, w 2021 r. dzięki akwakulturze pozyskano w Polsce 44,8 tys. ton ryb, tj. mniej o 6,1% w skali roku, lecz o 21,1% wobec 2015 r. Podobnie jak w latach poprzednich, 2021 r. strukturze hodowanych gatunków dominowały pstrągi tęczowe (43,1%) i karpie (38,8%), przy czym po raz pierwszy wśród hodowanych gatunków masa uzyskanych pstrągów przewyższyła masę karpia o 4,3 p. proc.

Aquaculture is an alternative method for acquiring fish and other marine creatures. Majority of the EU member countries deal with marine aquaculture while in Poland in involved the breeding of carps or rainbow trouts until recently.

According to FAO, 44.8 thousand tonnes of fish were harvested through aquaculture in Poland in 2021, down 6.1% year-on-year, but 21.1% lower than in 2015. As in previous years, 2021 was dominated by rainbow trout (43.1%) and carp (38.8%), while for the first time, among the species farmed, the weight of trout obtained exceeded that of carp by 4.3 pp.

Wykres 2 (75). Struktura gatunkowa akwakultury ^a
Chart 2 (75). Aquaculture by species ^a



Źródło: dane z bazy FishstatJ FAO.
 Source: data from database FishstatJ, FAO.

W 2022 r. w porównaniu z rokiem poprzednim, wśród produktów przetwórstwa rybnego na polskim rynku wzrosty produkcji zaobserwowano w większości asortymentu, przy czym największe dotyczyły prezerw rybnych (o 18,6%) oraz solonych ryb i przetworów rybnych (o 14,3%). Spadki odnotowano wyłącznie w grupie ryb wędzonych (o 9,2%) i mrożonych ryb morskich (o 10,1% wobec roku poprzedniego).

Porównując podaż produktów przemysłu rybnego w 2022 r. z sytuacją w 2015 r., wzrost dotyczył wszystkich produktów za wyjątkiem prezerw rybnych. Największą dynamikę wzrostu w porównywanym latach wykazano w grupie konserw rybnych (o 32,1%) i ryb wędzonych (o 12,2% wobec 2015 r.). Wspomniany wcześniej spadek w grupie prezerw rybnych wyniósł 43,6%.

In 2022, compared to the previous year, among fish processing products on the Polish market, increases in the production quantity were reported in most assortments, with the largest increases in fish preserves (by 18.6%) and salted fish and fish products (by 14.3%). Decreases were recorded only in the groups of smoked fish (down 9.2%) and frozen and chilled marine fish (down 10.1% against the previous year).

When comparing the supply of fish industry products in 2022 with the situation in 2015, the increase concerned all products except fish preserves. The two highest growths in the compared years were shown in the group of tinned fish (by 32.1%) and smoked fish (by 12.2% against 2015). The previously mentioned decrease in the group of fish preserves was 43.6%.

Tablica 5 (34). Produkcja wybranych przetworów rybnych ^a
Table 5 (34). Manufacture of selected fish processing products ^a

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Ryby morskie mrożone Frozen and chilled marine fish	77,7	80,7	95,8	86,1	118,7	89,9
Ryby i produkty rybne solone Salted fish and fish products	16,7	15,3	15,7	17,9	102,8	114,3
Ryby wędzone Smoked fish	91,5	98,0 ^b	113,0	102,7	115,4	90,8
Konserwy i prezerwy z ryb Tinned and preserved fish	77,9	104,0	82,1	87,1	78,9	106,1
konserwy tinned fish	57,0	74,7	72,1	75,3	96,5	104,3
prezerwy preserved fish	20,9	29,3	9,9	11,8	34,0	118,6

a Bez głów, ogonów i pęcherzy pławnych ryb. b Dane uległy zmianie w porównaniu z poprzednią edycją publikacji.
 a Beheaded, without tails and swim bladders. b Data have changed in comparison to the previous edition of this publication.

W analizowanych latach import ryb i innych organizmów morskich był ponad dwukrotnie większy niż eksport.

W 2022 r. z Polski wyeksportowano łącznie 224,7 tys. ton tych produktów (mniej o 4,2% w porównaniu z rokiem poprzednim, lecz więcej o 15,7% niż w 2015 r.), natomiast z zagranicy przywieziono 559,1 tys. ton (mniej o 6,9% wobec 2021 r., a więcej o 22,4% w porównaniu z 2015 r.)

W strukturze eksportu produktów z ryb i innych organizmów morskich dominowały filety rybne i pozostałe mięso rybne; ich udział w 2022 r. wyniósł 47,5%. Produkty z grupy ryby suszone, solone, wędzone stanowiły 32,9%, a ryby mrożone – 15,2%. W ogólnej masie netto eksportowanych produktów przemysłu rybnego najmniejszy udział przypadł na eksport skorupiaków i mięczaków (łącznie 0,8%).

Głównymi kierunkami eksportu z Polski produktów przetwórstwa rybnego były Niemcy, Dania i Francja. W 2022 r. udział eksportu tych produktów do Niemiec wyniósł 36,5% (w tym 54,1% stanowiły ryby suszone, solone, wędzone, a 37,9% – filety rybne i pozostałe mięso rybne). Do Danii wywieziono 8,1% produktów przetwórstwa rybnego (w tym 64,0% stanowiły filety rybne i pozostałe mięso rybne), a do Francji – 7,8% (w tym 59,6% stanowiły filety rybne i pozostałe mięso rybne).

Łączna masa produktów przetwórstwa rybnego wyeksportowanych do Niemiec w 2022 r. była mniejsza o 3,9% niż przed rokiem, a o 29,4% większa w porównaniu z 2015 r., do Danii – o 11,3% większa niż w 2021 r., natomiast o 65,5% mniejsza niż w 2015 r., a do Francji – mniejsza odpowiednio o 11,3% i 0,5%.

In the analysed years, the weight of imports of the fish and shellfish products were more than twice as large as their exports.

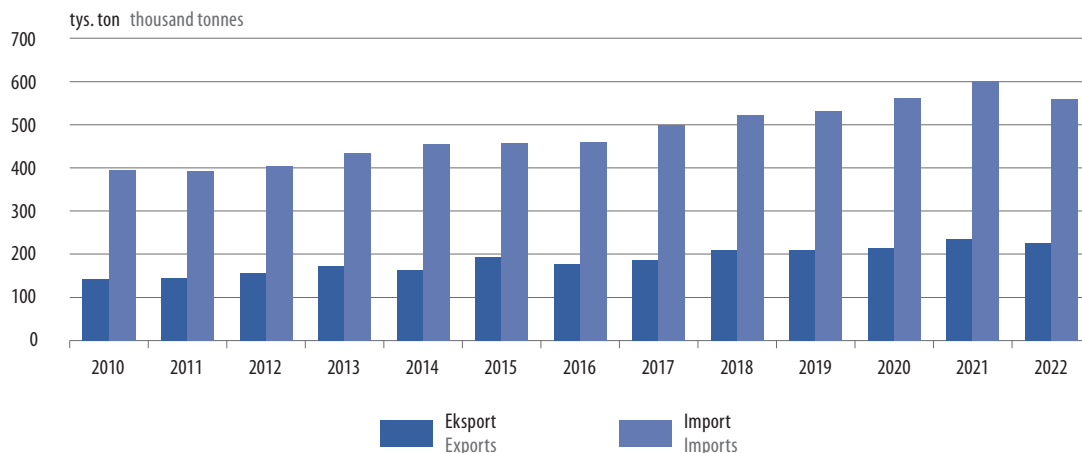
In 2022, a total of 224.7 thousand tonnes of these products were exported from Poland (4.2% less compared to the previous year, but 15.7% more than in 2015), while 559.1 thousand tonnes were imported from abroad (6.9% less than in 2021, but 22.4% more than in 2015).

Fish fillets and other fish meat dominated the structure of exports of fish and shellfish products; their share in 2022 was 47.5%. The dried, salted or smoked fish accounted for 32.9% while the frozen fish represented 15.2%. In the total net weight of exported fishery products, the smallest share was attributable to exports of crustaceans and molluscs (0.8% in total).

The main export destinations from Poland regarding fish processing products were Germany, Denmark and France. In 2022, the share of exports of these products to Germany was 36.5% (including 54.1% of dried, salted, smoked fish; and 37.9% – fish fillets and other fish meat). 8.1% of the fish processing products were sent to Denmark (including 64.0% of fish fillets and other fish meat); 7.8% of those products were exported to France (including 59.6% of fish fillets and other fish meat).

The total weight of fish processing products exported to Germany in 2022 was 3.9% less than a year ago, but by 29.4% higher in comparison to 2015; directed to Denmark – 11.3% more than in 2021, but 65.5% less than in 2015; and to France – less by 11.3% and 0.5% less than in 2015, respectively.

Wykres 3 (76). Eksport i import ryb i innych organizmów morskich
Chart 3 (76). Exports and imports of fish and other marine organisms



W strukturze importu produktów przetwórstwa rybnego największe znaczenie miały ryby świeże lub schłodzone oraz filety rybne i pozostałe mięso rybne, które w 2022 r. stanowiły odpowiednio 39,3% i 37,3%. Najmniejszy udział przypadł produktom z grupy ryby suszone, solone, wędzone (0,2%) oraz mięczaki (0,3%).

Do Polski najczęściej produktów przetwórstwa rybnego w 2022 r. sprowadzono z Norwegii (41,1% masy importowanych produktów), następnie z Rosji (9,5%) oraz z Islandii (6,4%). Wśród produktów przetwórstwa rybnego przywożonych z Norwegii dominowały ryby świeże lub schłodzone (66,3%) oraz filety rybne (25,0%), z Rosji – ryby mrożone (55,8%) oraz filety (44,1%), a z Islandii – filety rybne (63,6%) i ryby świeże (26,1% importu produktów z tego kraju).

W 2022 r. masa produktów przetwórstwa rybnego sprowadzonych do Polski z Norwegii była mniejsza o 7,5% niż w roku poprzednim, lecz większa o 39,7% niż w 2015 r. Import tych produktów z Rosji zwiększył się w skali roku o 16,5% oraz o 231,7% w porównaniu z 2015 r., natomiast z Islandii – zmniejszył się o 14,2% wobec 2021 r., zaś wzrósł o 58,7% w porównaniu z 2015 r.

In the breakdown of imports of fish processing products, fresh or chilled fish and fish fillets and other fish meat were of the highest importance, accounting for 39.3% and 37.3% respectively in 2022. The smallest shares went to products from the group of dried, salted, smoked fish (0.2%) and molluscs (0.3%).

Most fish processing products were imported to Poland in 2022 from Norway (41.1% of the weight of imported products), followed by Russia (9.5%) and Iceland (6.4%). Among fish processing products brought from Norway, prevailed fresh or chilled fish (66.3%) and fish fillets (25.0%), from Russia – frozen fish (55.8%) and fillets (44.1%), and from Iceland – fish fillets (63.6%) and fresh fish (26.1% of imports of products from that country).

In 2022, the weight of fish-processing products imported into Poland from Norway was 7.5% less than in the previous year, but higher by 39.7% compared to 2015. Imports of these products from Russia increased on an annual basis by 16.5% and by 231.7% compared to 2015, while from Iceland – decreased by 14.2% against 2021, but increased by 58.7% compared to 2015.

Tablica 6 (35). Eksport i import ryb i innych organizmów morskich
Table 6 (35). Exports and imports of fish and other marine organisms

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
	w tonach in tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
EKSPORT EXPORTS						
OGÓŁEM TOTAL	194 321,2	214 161,7	234 709,7	224 737,1	109,6	95,8
ryby żywe live fish	735,7	846,7	1 420,0	1 795,6	167,7	126,5
ryby świeże lub schłodzone fresh or chilled fish	31 818,5	7 196,8	7 088,2	6 469,0	98,5	91,3
ryby mrożone frozen fish	35 070,4	36 800,1	39 572,0	34 199,7	107,5	86,4
filety rybne i pozostałe mięso rybne fish fillets and other fish meat	70 500,4	96 788,4	108 279,4	106 701,8	111,9	98,5
ryby suszone, solone, wędzone; mączka rybna do jedzenia dried, salted or smoked fish; meals and pellets fit for human consumption	54 894,3	70 272,2	76 662,8	73 890,0	109,1	96,4
skorupiaki crustaceans	781,3	1 862,3	1 439,2	1 528,7	77,3	106,2
mięczaki molluscs	520,4	395,1	248,0	152,3	62,8	61,4

Tablica 6 (35). Eksport i import ryb i innych organizmów morskich (dok.)
 Table 6 (35). Exports and imports of fish and other marine organisms (cont.)

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
	w tonach in tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
IMPORT IMPORTS						
OGÓŁEM TOTAL	456 817,0	562 000,4	600 733,2	559 078,9	106,9	93,1
ryby żywe live fish	4 528,6	1 801,0	1 823,1	2 259,6	101,2	123,9
ryby świeże lub schłodzone fresh or chilled fish	174 347,5	238 382,6	246 671,5	219 549,4	103,5	89,0
ryby mrożone frozen fish	85 826,7	110 864,5	121 031,6	117 265,2	109,2	96,9
filety rybne i pozostałe mięso rybie fish fillets and other fish meat	179 895,0	200 535,7	218 588,2	208 578,4	109,0	95,4
ryby suszone, solone, wędzone; mączka rybna do jedzenia dried, salted or smoked fish; meals and pellets fit for human consumption	2 975,1	1 811,2	2 037,9	1 360,1	112,5	66,7
skorupiaki crustaceans	7 303,0	6 911,8	8 640,5	8 229,8	125,0	95,2
mięczaki molluscs	1 941,1	1 693,6	1 940,4	1 836,4	114,6	94,6

Rozdział VIII

Chapter VIII

Szkolnictwo morskie i nauka

Maritime education and science

Wykwalifikowaną kadrę dla gospodarki morskiej kształcą branżowe szkoły I stopnia, technika, szkoły policealne oraz szkoły wyższe. Branżowe szkoły I stopnia przygotowują do pracy w zawodach monter kadłubów jednostek pływających i monter jachtów i łodzi. W roku szkolnym 2022/23 do szkół tych uczęszczały 208 osób, tj. więcej o 10,6% niż w roku poprzednim i o 89,1% w porównaniu z rokiem 2015/16.

Technika kształcą uczniów w zawodach: technik budowy jednostek pływających, technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy oraz technik eksploatacji portów i terminali. W roku szkolnym 2022/23 w placówkach tych uczyło się łącznie 2 000 osób, tj. więcej o 4,2% niż rok wcześniej, a o 21,2% w stosunku do roku 2015/16. W ogólnej liczbie uczniów kobiety stanowiły 22,2% (w roku szkolnym 2021/22 – 21,5%, a w roku 2015/16 – 17,8%).

Największą popularnością cieszyły się zawody: technik eksploatacji portów i terminali (36,4% ogółu uczniów), technik nawigator morski (30,3%) oraz technik mechanik okrętowy (25,5%). Wśród kobiet uczących się w technicach kształcących kadrę dla gospodarki morskiej najczęściej wybierane były zawody technik eksploatacji portów (68,6%) oraz technik nawigator morski (28,7%).

Szkoły policealne swoją ofertę edukacyjną kierują do absolwentów liceów ogólnokształcących, umożliwiając osobom mającym wykształcenie średnie ogólne zdobycie kwalifikacji zawodowych. Szkoły policealne kształcą uczniów w zawodach technik nawigator morski i technik mechanik. W roku 2022/23 w szkołach tych uczyło się łącznie 195 osób, tj. o 24,2% więcej niż w roku poprzednim, natomiast o 75,9% mniej w porównaniu z rokiem szkolnym 2015/16. W ogólnej liczbie uczniów kobiety stanowiły 8,7% (w roku szkolnym 2021/22 – 7,0%, a w roku 2015/16 – 34,6%). Największą popularnością cieszył się zawód – technik nawigator morski (72,3% ogółu uczniów); wśród osób kształcących się w tym zawodzie 12,1% stanowiły kobiety.

Uczelnie morskie kształcą przyszłych oficerów floty handlowej oraz kadrę dla gospodarki morskiej na poziomie inżynierskim i magisterskim, a także prowadzą kształcenie uzupełniające dla oficerów i specjalistów z branży morskiej. Uczelnie morskie umożliwiają zdobywanie wiedzy na studiach stacjonarnych i niestacjonarnych, a oferta kierunków i specjalności odpowiada na aktualne zapotrzebowanie rynku pracy.

The qualified maritime staff is educated by first degree vocational schools, technical high schools, post-secondary schools, universities or academies. The first degree vocational schools prepare to work as a ship or other floating structure assembler. There were 208 persons who attended those schools over the 2022/2023 school year, i.e. by 10.6% more than the preceding year and by 89.1% more in comparison to the 2015/2016 situation.

The professions of technicians in offshore vessel construction, sea navigation, ship mechanical engineering, and terminal operations. In the year 2022/2023 these schools were attended by 2,000 persons i.e. by 4.2% more than the year before, and by 21.2% more against the 2015/2016 year. Females constituted 22.2% of total number of students (in 2021/2022 – 21.5%, in 2015/2016 – 17.8%).

Among the most popular professions there were terminal operations technicians (36.4%), sea navigation technicians (30.3%) and ship mechanical engineering technicians (25.5% of total number of students). The female students of the maritime high schools most frequently decided to learn the profession of the terminal operations technician (68.6%) and sea navigation technician (28.7%).

The post-secondary schools address their learning opportunities to the graduates of general education high schools, thus enabling them to obtain vocational skills. The post-secondary school provide education in the professions of technicians in sea navigation, sea mechanical engineering and terminal operations. In the 2022/2023 school year, a total of 195 students attended those institutions, i.e. 24.2% more than the preceding year, however less by 75.9% against the year 2015/2016. Females represented 8.7% of all students (in 2021/2022 – 7.0%, in 2015/2016 – 34.6%). The profession of terminal operations technician was the mostly favored one (72.3% of the total number of students). The share of terminal operations female students was 12.1%.

Higher education institutions provide education for officer positions onboard maritime merchant fleet, bachelor and master degree studies for managerial positions in maritime sector as well as postgraduate courses for officers and maritime economy experts. Maritime education establishments enable learning as part of full-time and part-time courses, and the proposed faculties respond to the current needs of the labour market.

Tablica 1 (36). Studenci uczelni morskich
Table 1 (36). Students of maritime academies

Lata Years	Ogółem Total	W tym kobiety Of which females	Z liczby ogółem – na studiach Of total number – studies in	
			stacjonarnych full-time programmes	niestacjonarnych part-time programmes
OGÓŁEM TOTAL				
2015/16	9 436	2 13	6 675	2 761
2020/21	6 540	1 871	4 983	1 557
2021/22	6 081	1 732	4 568	1 513
2022/23	6 010	1 663	4 551	1 459
UNIwersytet Morski ^a w Gdyni GDYNIA MARITIME UNIVERSITY ^a				
2015/16	5 526	1 813	3 587	1 939
2020/21	4 006	1 216	3 083	923
2021/22	3 608	1 102	2 732	876
2022/23	3 495	1 065	2 659	836
POLITECHNIKA MORSKA ^b w Szczecinie MARITIME UNIVERSITY IN SZCZECIN ^b				
2015/16	3 910	1 100	3 088	822
2020/21	2 534	655	1 900	634
2021/22	2 473	630	1 836	637
2022/23	2 515	598	1 892	623

a Do roku akademickiego 2017/18 – Akademia Morska w Gdyni. b Do roku akademickiego 2021/22 Akademia Morska w Szczecinie.
a Until the 2017/18 academic year – Gdynia Maritime Academy. b Until the 2021/22 academic year – Maritime University of Szczecin.

Ważnymi placówkami kształcenia specjalistów dla gospodarki morskiej są dwie wyższe uczelnie państwowe – Uniwersytet Morski w Gdyni oraz Politechnika Morska w Szczecinie. W roku akademickim 2022/23 na obu uczelniach studiowało łącznie 6 010 osób, tj. mniej o 1,2% niż w roku poprzednim i o 36,1% w porównaniu z rokiem 2015/16 (liczba kobiet studiujących zmniejszyła się odpowiednio o 4,0% i 42,8%). Ponad trzy czwarte studentów wybrało formę kształcenia stacjonarnego; ich udział wyniósł 75,7% (wobec 75,1% w roku 2021/22 i 70,7% – w roku 2015/16).

There are two important higher education public institutions for maritime experts, i.e. Gdynia Maritime University and Maritime University in Szczecin. In the year 2022/2023, a total of 6,010 persons collectively attended those both institutions, i.e. 1.2% less than the preceding year and 36.1% less in comparison to the 2015/2016 year (the number of female students decreased by 4.0% and 42.8%, respectively). Over three-fourths of the students decided to attend full-time courses, and the share of the former amounted to 75.7% (in comparison to 75.1% in 2021/2022, and 70.7% in 2015/2016).

Tablica 2 (37). Absolwenci uczelni morskich
 Table 2 (37). Graduates of maritime academies

Lata Years	Ogółem Total	W tym kobiety Of which females	Z liczby ogółem – na studiach Of total number – studies in	
			stacjonarnych full-time programmes	niestacjonarnych part-time programmes
OGÓŁEM TOTAL				
2014/15	1 898	862	1 341	567
2019/20	1 265	512	917	348
2020/21	1 450	570	1 098	352
2021/22	1 286	510	976	310
UNIwersytet Morski ^a w Gdyni GDYNIA MARITIME UNIVERSITY ^a				
2014/15	1 131	585	725	406
2019/20	813	332	568	245
2020/21	893	378	659	234
2021/22	826	360	623	203
POLITECHNIKA MORSKA ^b w Szczecinie MARITIME UNIVERSITY IN SZCZECIN ^b				
2014/15	767	277	616	151
2019/20	452	180	349	103
2020/21	557	192	439	118
2021/22	460	150	353	107

a Do roku akademickiego 2017/18 – Akademia Morska w Gdyni. b Do roku akademickiego 2021/22 Akademia Morska w Szczecinie.
 a Until the 2017/18 academic year – Gdynia Maritime Academy. b Until the 2021/22 academic year – Maritime University of Szczecin.

W latach 2015–2022 mury Uniwersytetu Morskiego w Gdyni i Politechniki Morskiej w Szczecinie opuściło łącznie 13 062 absolwentów, w tym 5 612 kobiet (43,0%). Z ogólnej liczby absolwentów 9 277 osób (71,0%) ukończyło studia stacjonarne.

In the years 2015–2022, a total of 13,062 graduates left the confines of Gdynia Maritime University and Maritime University in Szczecin, including 5,612 women (43.0%). Out of the total number of the graduates, a total of 9,277 persons (71.0%) graduated from the full-time studies.

W roku akademickim 2022/23 Uniwersytet Morski w Gdyni kształcił studentów na czterech wydziałach: Nawigacyjnym, Elektrycznym, Mechanicznym oraz Zarządzania i Nauk o Jakości. Naukę na uczelni tej pobierało 3 495 studentów, tj. mniej o 3,1% niż w roku poprzednim i o 36,8% w porównaniu z rokiem 2015/16. W ogólnej liczbie studentów kobiety stanowiły 30,5%, natomiast w latach akademickich 2021/22 i 2015/16 odpowiednio 30,5% i 32,8%. Formę kształcenia stacjonarnego wybrało 2 659 osób, tj. 76,1% wszystkich studiujących na tej uczelni.

In the 2022/2023 academic year, Gdynia Maritime University provided learning opportunities at four faculties of: Navigation, Electrical Engineering, Marine Engineering, Business Administration and Quality Sciences. The number of students attending the University was 3,495 i.e. 3.1% less than the preceding year and 36.8% less than in 2015/2016 year. The share of female students was 30.5%, and in 2021/2022 and 2015/2016 – 30.5% and 32.8% respectively. A total of 2,659 persons, i.e. 76.1% of all students of the University, decided to attend full-time programmes.

W roku akademickim 2021/22 Uniwersytet Morski w Gdyni ukończyło 826 osób, tj. mniej o 3,5% niż w roku poprzednim i o 27,0% niż w roku 2014/2015. W latach 2015–2022 uczelnia wykształciła 8 201 absolwentów, w tym 3 806 kobiet (46,4%). Z ogólnej liczby absolwentów – 5 461 osób (66,6%) ukończyło studia stacjonarne.

W roku akademickim 2022/23 Politechnika Morska w Szczecinie kształciła studentów na wydziałach: Nawigacyjnym, Mechanicznym, Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu, Mechatroniki i Elektrotechniki oraz Informatyki i Telekomunikacji. Na uczelni tej wiedzę zdobywało 2 515 studentów, tj. więcej o 1,7% niż w roku poprzednim, ale mniej o 35,7% w porównaniu z rokiem 2015/16. W ogólnej liczbie studentów kobiety stanowiły 23,8%, natomiast 25,5% w roku 2021/22, a 28,1% – w roku 2015/16. Wśród wszystkich studiujących dominowali studenci na studiach stacjonarnych; ich udział wyniósł 75,2% (wobec 74,2% w roku 2021/22 i 79,0% – w roku 2015/16).

W roku akademickim 2021/22 Politechnikę Morską w Szczecinie ukończyło 460 absolwentów, tj. mniej o 17,4% niż w poprzednim roku akademickim i o 40,0% – niż w roku 2014/15. W latach 2015–2022 uczelnia wykształciła łącznie 4 861 absolwentów, w tym 1 806 kobiet (37,2%). Z ogólnej liczby absolwentów 3 816 osób (78,5%) ukończyło studia stacjonarne.

Inne wyższe uczelnie w kraju również oferują możliwość kształcenia na kierunkach i specjalnościach mających znaczenie dla gospodarki morskiej. Uniwersytet Gdański edukację o charakterze morskim prowadził na Wydziale Oceanografii i Geografii – na kierunkach: Oceanografia, Akwakultura – Biznes i Technologia, Hydrografia Morska oraz Gospodarka Wodna i Ochrona Zasobów Wód, a na Wydziale Ekonomicznym – na kierunku Międzynarodowe Stosunki Gospodarcze (specjalność międzynarodowy transport i handel morski). Na Politechnice Gdańskiej edukacja taka realizowana była przede wszystkim na Wydziale Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa. Uniwersytet Szczeciński działalność dydaktyczną o tematyce morskiej prowadził na Wydziale Nauk Ścisłych i Przyrodniczych – na kierunkach: Geografia (specjalność geografia morza i wybrzeża), Oceanografia, Turystyka i Rekreacja (specjalność turystyka morska i nadmorska).

In the 2021/2022 academic year the number of persons who graduated from the Gdynia Maritime University amounted to 826, i.e. less by 3.5% than the preceding year, and 27.0% less than in 2014/2015. Over the years 2015–2022, the number of graduates amounted to 8,201 persons including 3,806 females (46.4%). Out of the total number of the graduates, 5,461 persons (66.6%) graduated from full-time programmes.

In the academic year 2022/2023, Maritime University in Szczecin educated its students at the faculties of: Navigation, Marine Engineering, Economics and Transport Engineering, Mechatronics and Electrical Engineering, as well as Computer Science and Telecommunications. At the university the number of students who broadened their knowledge was 2,515 i.e. by 1.7% more than the previous year, and by 35.7% less in comparison to the 2015/2016 year. Females represented 23.8% of the students, in 2021/22 – 25.5%, in 2015/16 – 28.1%. Full-time programme participants prevailed against the total number of students, and the share of the former amounted to 75.2% (in comparison to 74.2% in 2021/2022, and 79.0% in 2015/2016).

In the 2021/2022 academic year, the number of persons who graduated from the Maritime University in Szczecin amounted to 460, i.e. less by 17.4% than the preceding year, and 40.0% less than in 2014/2015. Over the years 2015–2022, the number of graduates amounted to 4,861 persons including 1,806 women (37.2%). Out of the total number of the graduates, 3,816 persons (78.5%) graduated from the full-time programmes.

Other higher education institutions in the country also offer faculties related to maritime economy. University of Gdansk provided maritime education at the faculties of: Oceanography and Geography within the fields of Oceanography, Aquaculture – Business and Technology, Maritime Hydrography and Protection and Management of Marine Resources. The studies at the Faculty of Economics covered the fields of International Economic Relations (speciality of International Transport and Maritime Trade). Gdansk University of Technology provided such education mainly at the Faculty of Ocean Engineering and Ship Technology. University of Szczecin conducted maritime teaching at the Faculty of Geosciences in the fields of Geography (speciality of sea and coast geography), Oceanography, Tourism and Recreation (speciality of maritime and coastal tourism).

Istotne znaczenie w kształceniu przyszłej kadry dla gospodarki morskiej ma Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, który oferuje nowoczesne kierunki i specjalności zawodowe w odpowiedzi na potrzeby rynkowe. W roku akademickim 2022/23 Wydział Techniki Morskiej i Transportu kontynuował kształcenie kadr inżynierskich dla gospodarki morskiej w ramach studiów pierwszego stopnia (zawodowe) i drugiego stopnia na kierunkach: Oceanotechnika, Transport (specjalność techniki transportu zintegrowanego) oraz Budowa Jachtów, Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa kształcił na kierunku Ichtiologia i Akwakultura, a Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska – na kierunku Inżynieria Środowiska (specjalność inżynieria środowiska morskiego).

W roku akademickim 2022/23, poza uczelniami morskimi, na wyższych uczelniach kształcących wykwalifikowaną kadrę dla gospodarki morskiej studiowało łącznie 1 403 studentów, tj. mniej o 7,6% niż w roku poprzednim i o 54,9% – w porównaniu z rokiem 2015/16. W ogólnej liczbie studentów kobiety stanowiły 44,3% (wobec 45,0% w roku 2021/22 i 44,9% – w roku 2015/16). Formę studiów stacjonarnych wybrały 1 263 osoby, tj. 90,0% wszystkich studiujących. W latach 2015–2022 mury tych uczelni opuściło łącznie 4 309 absolwentów (udział kobiet wyniósł 54,0%) i większość stanowiły osoby kończące studia stacjonarne (92,0%).

W celu zwiększenia zasobu wiedzy oraz znalezienia dla niej nowych zastosowań, podmioty prowadzą działalność badawczą i rozwojową. W 2021 r. spośród 20,7 tys. podmiotów gospodarki morskiej tylko 93 jednostki (0,5%) wykazały nakłady na taką działalność, tj. o 19 podmiotów więcej niż w roku poprzednim. W 2021 r. nakłady wewnętrzne na działalność badawczą i rozwojową wyniosły 342 476,5 tys. zł, tj. więcej o 18,1% w porównaniu z rokiem poprzednim, a nakłady zewnętrzne na tę działalność ukształtowały się na poziomie 20 017,6 tys. zł, tj. o 20,4% większym niż w 2020 r.

Another institution important for educating maritime staff is West Pomeranian University of Technology that offer modern vocational faculties in response to the needs of the market. In the academic year 2022/2023, the Faculty of Maritime Technology and Transport continued teaching maritime engineers within the bachelor (vocational) and master programmes in the fields of: Ocean Technology, Transport (specialty of integrated transport technologies), Yacht Building. The Faculty of Food Science and Fisheries provided education in the field of Ichthyology and Aquaculture, while the Faculty of Civil and Environmental Engineering run programmes in the fields of Environmental Engineering (specialty of maritime environmental engineering).

Apart from the maritime academies and universities, the number of students of other higher institutions establishments for maritime experts totalled 1,403, i.e. 7.6% less than the preceding year and 54.9% less in comparison to the 2015/2016 year. The share of women in the total number of students amounted to 44.3% (in comparison to 45.0% in the 2021/2022 year, and 44.9% in the 2015/2016. A total of 1,263 persons, i.e. 90.0% of the total number of students, decided to participate in full-time programmes. In the years 2015–2022, a total of 4,309 graduates left the confines of that institutions (the share of females amounted to 54.0%), and majority of those graduates (92.0%) completed full-time programmes.

There are establishments that run R&D activity in order to broaden the knowledge as well as to find new uses for that. In 2021, merely 93 entities (0.5%) out of 20.7 thousand of maritime economy establishments reported expenditure on that activity, i.e. 19 entities more than the preceding year. In 2021, intramural expenditure on research and development amounted to PLN 342,476.5 thousands, i.e. 18.1% more in comparison to the previous year whereas extramural expenditures on R&D reached the level of PLN 20,017.6 thousands, i.e. 20.4% more than in 2020.

Rozdział IX

Chapter IX

Turystyka morska i przybrzeżna

Coastal and maritime tourism

Baza noclegowa turystyki na obszarach nadmorskich obejmuje gminy, które są usytuowane nad Morzem Bałtyckim lub których więcej niż 50% powierzchni znajduje się w odległości 10 km od morza. Dodatkowo gminy wiejskie: Słupsk, Główny, Gniewino, Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie, gmina miejsko-wiejska – Sianów i m. Koszalin zostały w uzgodnieniu z Eurostatem uznane za nadmorskie. Szczecin pomimo, iż nie został zaliczony do obszarów nadmorskich, jest również ujęty w niniejszym rozdziale ze względu na położenie nad morskimi wodami wewnętrznymi i ściśle powiązania z morzem.

Wśród turystycznych obiektów noclegowych wyróżnia się obiekty hotelowe (hotele, motele, pensjonaty i inne obiekty hotelowe) oraz pozostałe obiekty noclegowe (m.in. schroniska, ośrodki kolonijne, kempingi, pola biwakowe, ośrodki wczasowe, hostele, zespoły domków turystycznych, zakłady uzdrowiskowe, pokoje gościnne).

W 2022 r. na obszarach nadmorskich odnotowano 2 342 turystyczne obiekty noclegowe (mniej o 2,5% w porównaniu z 2021 r., a o 1,7% więcej w stosunku do 2015 r.), w tym 490 obiektów hotelowych (mniej o 2,0% niż przed rokiem, lecz o 19,5% więcej w porównaniu z 2015 r.) oraz 1 852 pozostałe obiekty noclegowe (mniej o 2,6% niż przed rokiem i o 2,2% w stosunku do 2015 r.). W grupie obiektów hotelowych przeważały hotele, które stanowiły 53,7% ogólnej liczby obiektów hotelowych oraz 11,2% wszystkich obiektów turystycznych znajdujących się na obszarach nadmorskich; ich liczba zwiększyła się w skali roku o 1,2%, a w porównaniu z 2015 r. – o 18,5%. Wśród pozostałych obiektów noclegowych największą grupę stanowiły pokoje gościnne, których udział wyniósł 45,7% (spadek o 3,9% w porównaniu z 2021 r. i o 4,1% w stosunku do 2015 r.), a następnie ośrodki wczasowe – 24,1% (spadek odpowiednio po 2,4%).

Coastal tourist accommodation is located in gminas situated at the Baltic Sea or gminas having over 50% of their area in the distance of 10 km from the sea. In addition rural gminas such as Słupsk, Główny, Gniewino, Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie, urban-rural gmina Sianów and the city of Koszalin were classified into the coastal area as agreed with Eurostat. Although excluded from the coastal areas, Szczecin has been included in this chapter owing to its location at marine internal waters and its close connections with the sea.

Among tourist accommodation facilities there are hotel establishments (hotels, motels, boarding houses, etc.) and other accommodation facilities (youth hostels, holiday centres, camping sites, hostels, tourist cottages, health resorts, rooms for rent etc.).

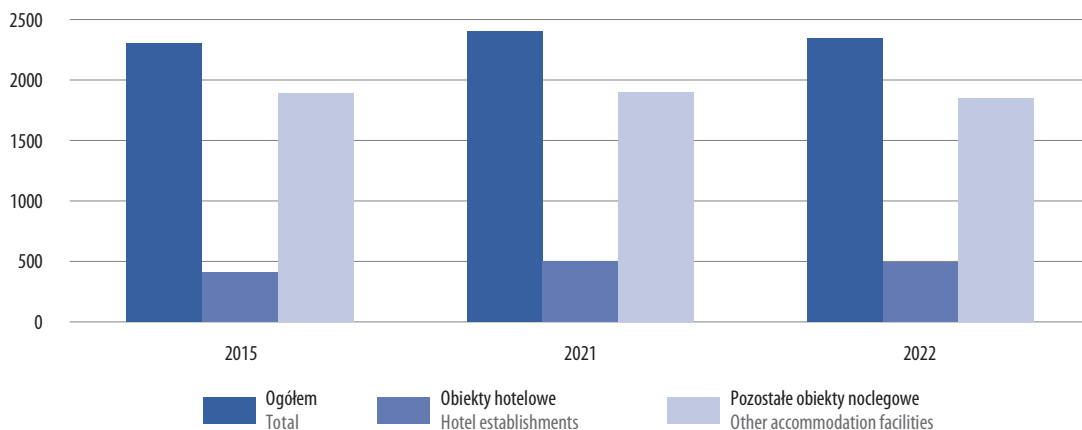
In 2022, in the coastal areas, there were 2,342 tourist accommodation establishments (less by 2.5% against 2021, but 1.7% more in comparison to 2015), including 490 hotel establishments (less by 2.0% than the year before, but 19.5% more in comparison to 2015) and 1,852 other accommodation facilities (less by 2.6% than the year before and 2.2% against 2015). Within the group of hotel establishments prevailed hotels which represented 53.7% of the total number of the hotel establishments and 11.2% of all coastal tourist establishments. Their number increased by 1.2% against the previous year and compared to 2015 - by 18.5%. The most numerous group among other accommodation facilities were rooms for rent with the share of 45.7% (a fall by 3.9% in comparison to 2021 and by 4.1% against 2015), followed by holiday centres – 24.1% (decreases by 2.4%, respectively).

**Tablica 1 (38). Obiekty turystyczne i miejsca noclegowe
Stan w dniu 31 lipca**Table 1 (38). Tourist establishments and accommodation facilities
As of 31 July

Wyszczególnienie Specification		2015	2021	2022	2021	2022
a – obiekty establishments	rok poprzedni = 100 previous year = 100					
b – miejsca noclegowe accommodation facilities						
POLSKA POLAND	a	10 024	9 942	9 766	96,6	98,2
	b	710 274	784 159	779 938	101,1	99,5
w tym obszary nadmorskie of which coastal area		a	2 303	2 402	2 342	93,8
		b	190 271	224 609	223 922	99,4
województwo pomorskie Pomorskie Voivodship		a	1 171	1 101	1 099	88,6
		b	79 908	90 971	89 907	96,0
województwo warmińsko-mazurskie Warmińsko-Mazurskie Voivodship		a	27	24	24	96,0
		b	1 678	1 581	1 650	98,1
województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie Voivodship		a	1 105	1 277	1 219	98,7
		b	108 685	132 057	132 365	101,8

W 2022 r. liczba miejsc noclegowych dostępnych na obszarach nadmorskich wyniosła 223,9 tys. i zmniejszyła się o 0,3% w porównaniu z 2021 r., a wzrosła o 17,7% w stosunku do 2015 r. Najwięcej miejsc noclegowych oferowały ośrodki wczasowe – 71,9 tys. (spadek w skali roku o 1,0%, a wzrost o 13,6% w porównaniu z 2015 r.), następnie hotele – 43,3 tys. (wzrost odpowiednio o 2,9% i 41,8%) oraz kwatery prywatne – 22,1 tys. (spadek w skali roku o 3,4%, a wzrost o 9,3% w stosunku do 2015 r.).

In 2022 the number of bed places available in the coastal areas was 223.9 thousands and decreased by 0.3% in comparison to 2021, but grew by 17.7% against 2015. The majority of those place was provided by holiday centres – 71.9 thousands (a decrease by 1.0% against the previous year, but a growth of 13.6% in comparison to 2015), followed by hotels – 43.3 thousands (growths of 2.9% and 48.1%, respectively), and private accommodation facilities – 22.1 thousands (a fall on an annual basis by 3.4%, but a growth of 9.3% against 2015).

**Wykres 1 (77). Obiekty turystyczne na obszarach nadmorskich
Stan w dniu 31 lipca**Chart 1 (77). Tourist establishments in coastal area
As of 31 July

W 2022 r. na obszarach nadmorskich z turystycznych obiektów noclegowych skorzystało 5 807,0 tys. osób, tj. więcej o 37,5% niż w 2021 r. i o 40,2% – w stosunku do 2015 r. Najwięcej turystów nocowało w hotelach (51,7% ogółu turystów na obszarach nadmorskich wobec 45,9% przed rokiem i 47,8% w 2015 r.); chętnie zatrzymywano się również w ośrodkach wczasowych (16,5% wobec 18,5% w 2021 r. i 16,4% – w 2015 r.), a także w zakładach uzdrowiskowych (5,3% wobec 5,1% w 2021 r. i 5,7% – w 2015 r.) i na kwaterach prywatnych (4,3% wobec 5,7% w 2021 r. i 4,2% – w 2015 r.).

In 2022, a total of 5,807.0 thousand persons benefitted from coastal tourist accommodation establishments, i.e. by 37.5% more than in 2021 and 40.2% more than in 2015. The majority of tourists spent their nights in hotels (51.7% of all tourists in the coastal areas, against 45.9% in the previous year and 47.8% in 2015). Many of them preferred also staying at holiday centres (16.5% against 18.5% in 2021 and 16.4% in 2015) as well as health resorts (5.3% against 5.1% in 2021 and 5.7% in 2015) and private accommodation facilities (4.3% against 5.7% in 2021 and 4.2% in 2015).

Tablica 2 (39). Turyści korzystający z turystycznych obiektów noclegowych

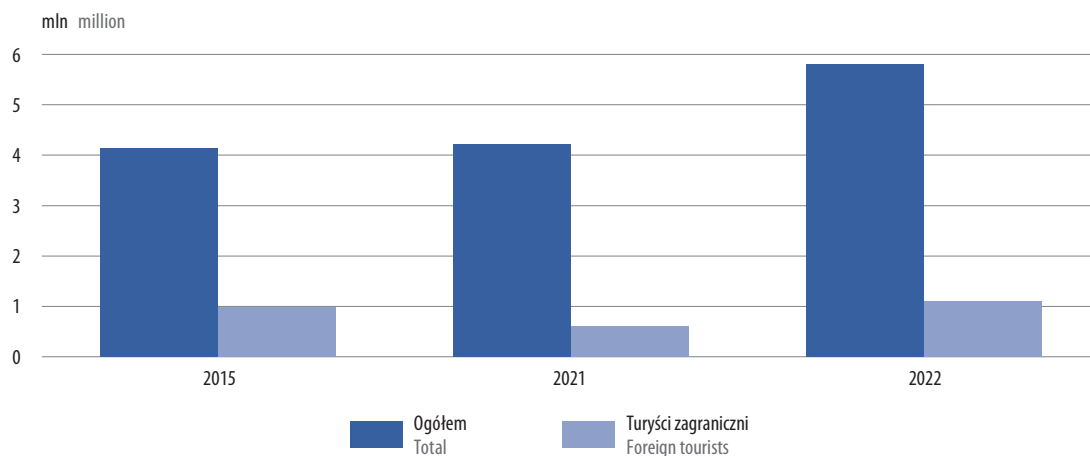
Table 2 (39). Tourist accommodated in accommodation establishments

Wyszczególnienie Specification		2015	2021	2022	2021	2022
a – turyści tourists		w tysiącach in thousands			rok poprzedni = 100 previous year = 100	
b – w tym turyści zagraniczni of which tourists from abroad						
POLSKA POLAND	a	26 942	22 199	34 249	124,2	154,3
	b	5 690	2 510	5 847	110,9	232,9
w tym obszary nadmorskie of which coastal area	a	4 142	4 223	5 807	117,9	137,5
	b	983	602	1 104	103,1	183,4
województwo pomorskie Pomorskie Voivodship	a	1 965	1 970	2 794	119,8	141,8
	b	418	188	404	114,1	214,6
województwo warmińsko-mazurskie Warmińsko-Mazurskie Voivodship	a	85	57	76	99,1	133,3
	b	22	5	8	85,0	156,4
województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie Voivodship	a	2 092	2 196	2 937	116,9	133,8
	b	543	409	692	98,9	169,4

W 2022 r. wśród osób korzystających z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich 1 104,4 tys. osób (19,0%) to turyści zagraniczni, których liczba zwiększyła się w skali roku o 83,4% i o 12,4% w porównaniu z 2015 r. Turyści zagraniczni zatrzymywali się głównie w hotelach – 71,5% ogółu turystów zagranicznych na obszarach nadmorskich (więcej o 3,6 p. proc. niż przed rokiem i o 0,6 p. proc. w porównaniu z 2015 r.); preferowali również pobyty w ośrodkach wczasowych – 5,4% (mniej odpowiednio o 0,5 p. proc. i o 0,7 p. proc.).

Among the clients of the coastal accommodation establishments in 2022, 1,104.4 thousand persons (or 19.0%) were tourists from abroad the number of whom increased by 83.4% within the year and 12.4% in comparison to 2015. The foreign visitors decided mainly to stay at hotels – 71.5% of the total number of the tourists from abroad in the coastal areas (by 3.6 pp more than the preceding year and 0.6 pp in comparison to 2015). They also decided to stay in holiday centres – 5.4% (by 0.5 pp and 0.7 pp less, respectively).

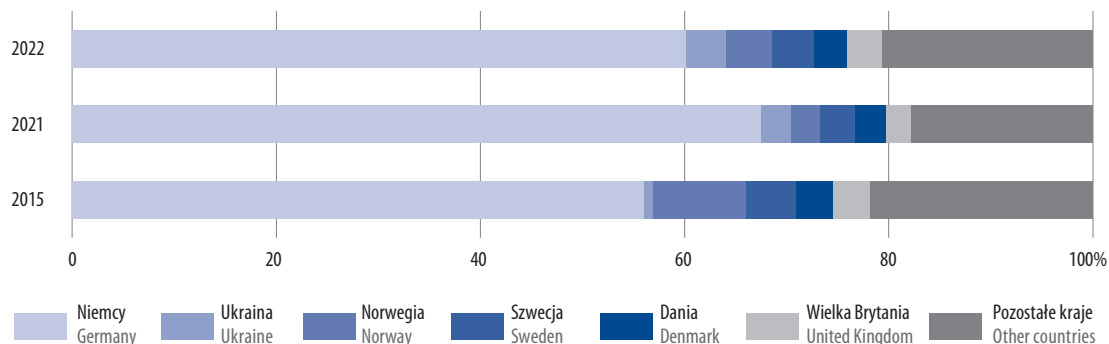
Wykres 2 (78). Turyści korzystający z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich
 Chart 2 (78). Tourists accommodated in accommodation establishments in coastal areas



W 2022 r. w związku z ograniczeniem obostrzeń związanych z pandemią koronawirusa Covid-19 odnotowano znaczny wzrost liczby turystów w przypadku większości krajów, z których przybyli obcokrajowcy. Najliczniejszą grupę turystów zagranicznych korzystających z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich stanowili przyjezdni z Niemiec – 664,6 tys. (wzrost w skali roku o 63,6% i o 20,7% w porównaniu z 2015 r.), następnie Norwegii – 49,8 tys. (wzrost o 193,8% w stosunku do 2021 r., a spadek o 44,5% w porównaniu z 2015 r.), Szwecji – 44,7 tys. (odpowiednio wzrost – o 120,7%, a spadek – o 7,4%), Ukrainy – 43,3 tys. (wzrost o 138,9% w skali roku i 5-krotny – w stosunku do 2015 r.) oraz Wielkiej Brytanii – 38,1 tys. (wzrost odpowiednio o 153,6% i 5,4%).

In 2022, due to the reduction in restrictions related to the Covid-19 coronavirus pandemic, there was a significant increase in the number of tourists from abroad. The most numerous groups of foreign tourists in the coastal accommodation establishments were the visitors from Germany – 664.6 thousands (a growth by 63.6% against the previous year and 20.7% in comparison to 2015), followed by Norway – 49.8 thousands (an increase by 193.8%, but a fall by 44.5% in comparison to 2015), Sweden – 44.7 thousands (an increase by 120.7% but a fall by 7.4%, respectively), Ukraine – 43.3 thousands (a growth of 138.9% on an annual basis and 5-fold against 2015), as well as the UK – 38.1 thousands (increases by 153.6% and 5.4%, respectively).

Wykres 3 (79). Turyści zagraniczni korzystający z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich
 Chart 3 (79). Foreign tourists accommodated in accommodation establishments in coastal areas



W 2022 r. na obszarach nadmorskich udzielono 23 023 tys. noclegów (więcej o 27,6% w porównaniu z 2021 r. i o 24,7% niż w 2015 r.), w tym turystom zagranicznym – 4 016 tys. (więcej odpowiednio o 68,0% i 1,1%). Z noclegów korzystano głównie w sezonie letnim, tj. w lipcu i sierpniu (odpowiednio 19,2% i 18,7% wszystkich udzielonych noclegów, wobec 24,4% i 24,7% – w 2021 r. oraz 21,4% i 20,1% – w 2015 r.). Turyści zagraniczni również najczęściej zatrzymywali się na nocleg w lipcu i sierpniu (odpowiednio 14,4% i 15,3% wszystkich udzielonych im noclegów, wobec 17,4% i 21,2% – w 2021 r. oraz 13,1% i 13,6% – w 2015 r.).

W 2022 r. odnotowano 2 335,4 tys. pasażerów w portach morskich (więcej o 0,8% w porównaniu z 2021 r., a mniej o 3,5% niż w 2015 r.), w tym promami podróżowało 1 750,3 tys. osób (więcej o 4,1% niż przed rokiem i o 4,2% w porównaniu z 2015 r.), natomiast statkami pasażerskimi – 517,6 tys. (mniej odpowiednio o 18,1% i 30,0%).

Uwzględniając liczbę pasażerów odwiedzających Polskę drogą morską, największy ruch w 2022 r. odnotowano w porcie w Świnoujściu, do którego przybyło 49,7% ogółu pasażerów przyplływających do kraju (63,0% ogółu pasażerów promów oraz 11,3% wszystkich osób podróżujących statkami pasażerskimi). Liczba osób przyplływających do tego portu była większa o 5,3% niż przed rokiem i o 10,9% w stosunku do 2015 r. (liczba podróżujących promami zwiększyła się odpowiednio o 4,8% i 13,3%; w przypadku statków pasażerskich odnotowano odpowiednio wzrost – o 15,7% i spadek – o 21,7%).

W 2022 r. do portu w Gdyni przybyło 26,8% ogółu pasażerów przyplływających statkami do Polski, w Gdańsku – 9,7%, na Helu – 6,5%. W odniesieniu do 2021 r. w porcie w Gdyni odnotowano wzrost liczby podróżnych o 17,8%, natomiast w portach w Gdańsku i na Helu – spadek odpowiednio o 14,3% i 13,9%; w porównaniu z 2015 r. liczba podróżnych spadła w Gdyni i na Helu odpowiednio o 12,5% i 18,1%, natomiast w Gdańsku – wzrosła o 12,2%.

In 2022, there were 23,023 thousand night stays provided in the coastal areas, i.e. by 27.6% more than in 2021 and 24.7% more than in 2015, including 4,016 thousands of stays for foreign tourists (68.0% and 1.1% more, respectively). Tourists were accommodated in those facilities mainly in the summer, i.e. in July and August (respectively 19.2% and 18.7% of all the provided night stays, as compared to 24.4% and 24.7% in 2021 and 21.4% and 20.1% in 2015). Most frequently the foreign tourists benefitted also from accommodations in July and August (respectively 14.4% and 15.3% of all the provided night stays, as compared to 17.4% and 21.2% in 2021 and 13.1% and 13.6% in 2015).

In 2022, a total of 2,335.4 thousand passengers were reported in seaports (by 0.8% more than in 2021, and by 3.5% less than in 2015), of whom 1,750.3 thousand persons travelled by ferry (4.1% more than the preceding year, and 4.2% less against 2015), while 517.6 thousand persons – onboard passenger ships (18.1% less than in 2021, 30.0% less than in 2015).

With regard to the number of seaborne passengers in Poland, the highest passenger traffic in 2022 were reported in Świnoujście where the number of passengers embarked constituted 49.7% of passenger arrivals to Poland (63.0% of ferry passengers and 11.3% of all persons onboard passenger ships). The number of people arriving at that port was 5.3% more than the preceding year and larger by 10.9% against 2015 (the number of ferry passengers increased respectively by 4.8% and 13.3%; in case of passenger ships there was a growth of 15.7% and a fall by 21.7%, respectively).

In 2022, 26.8% of the total number of passengers to Poland arrived at the port of Gdynia, 9.7% – Gdańsk, 6.5% – Hel. Regarding 2021, those ports saw growths in the number of travellers of 17.8%, while in Gdańsk and Hel there were decreases by 14.3% and 13.9%, in comparison to 2015 the number of passengers in Gdynia and Hel fell by 12.5% and 18.1%, respectively. However, in Gdańsk there was a growth of 12.2%.

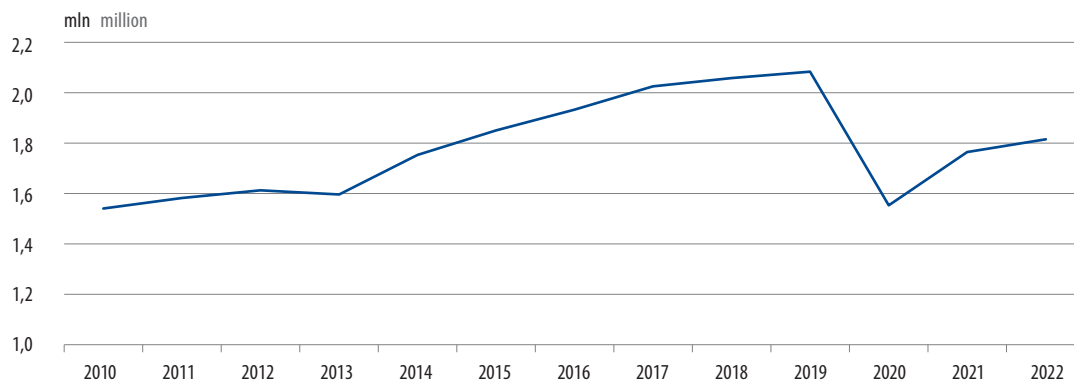
Tablica 3 (40). Ruch pasażerów w polskich portach morskich według wybranych portów
Table 3 (40). Passenger movements at Polish seaports by selected ports

Wyszczególnienie Specification		2015	2020	2021	2022	2021	2022
a – ogółem total w tym: of which: b – promy ferries c – statki pasażerskie passenger ships		w tysiącach in thousands				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
POLSKA POLAND	a	2 421	1 905	2 316	2 335	121,6	100,8
	b	1 680	1 472	1 681	1 750	114,2	104,1
	c	740	430	632	518	146,9	81,9
w tym: of which:							
Świnoujście	a	1 047	974	1 102	1 161	116,2	102,5
	b	973	930	1 052	1 102	113,1	104,8
	c	74	44	50	58	115,3	115,7
Gdynia	a	709	450	527	620	117,1	117,8
	b	599	393	437	488	111,1	116,6
	c	109	55	87	73	159,6	83,6
Gdańsk	a	200	209	262	224	125,2	85,7
	b	108	148	162	160	109,8	98,8
	c	92	61	99	58	162,7	58,5
Hel	a	184	118	175	151	148,0	86,1
	c	184	100	175	151	148,0	86,1
Sopot	a	74	55	81	55	147,0	68,2
	c	74	55	81	55	147,0	68,2
Międzyzdroje	a	63	34	36	43	105,3	119,4
	c	63	34	36	43	105,3	119,4
Frombork	a	56	29	48	48	166,2	99,5
	c	56	29	48	48	166,2	99,5
Krynica Morska	a	56	29	48	27	166,2	56,0
	c	56	29	48	27	166,2	56,0
Kołobrzeg	a	27	4	–	–	.	.
	c	27	4	–	–	.	.
Szczecin	a	1	2	37	5	1850,0	13,5
	b	–	–	30	–	.	.
	c	1	1	6	4	484,1	65,7

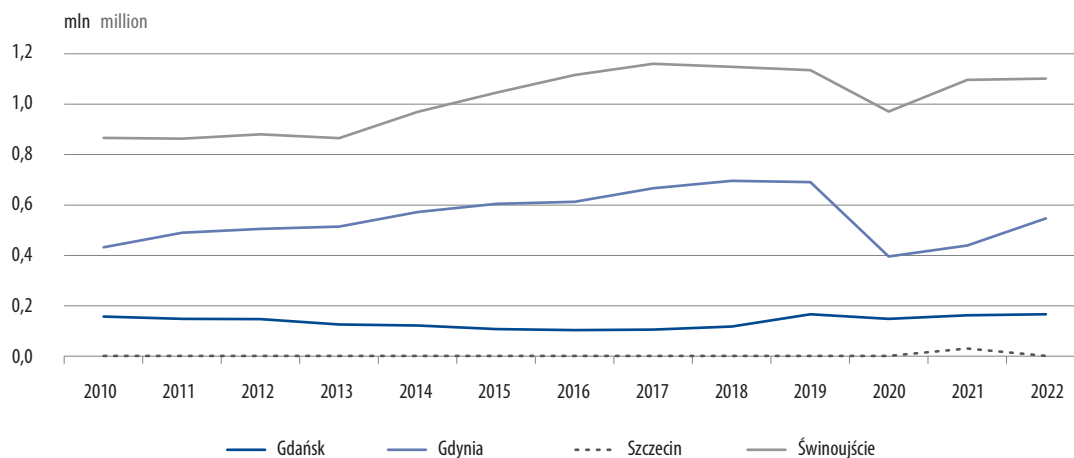
W 2022 r. w polskich portach morskich rozpoczęło lub zakończyło zagraniczną podróż 1 815,0 tys. osób (więcej o 2,9% niż przed rokiem, a o 2,0% mniej niż w 2015 r.), z czego niemal całość (99,9%) stanowili pasażerowie z krajów europejskich. Wśród ogółu osób podróżujących w międzynarodowym ruchu dominowali pasażerowie ze Szwecji – 99,4% (rozpoczynający lub kończący podróż w portach: Ystad – 38,1%, Karlskrona – 29,5%, Trelleborg – 22,4% i Nynäshamn – 9,0%); pasażerowie z Niemiec stanowili 0,3%.

In 2022, 1,815.0 thousand persons started or completed their seaborne journey abroad, at Polish seaports (2.9% more than the preceding year and by 2.0% less than in 2015), of whom almost everybody (99.9%) came from Europe. Among the total number of international passenger traffic was dominated by passengers from Sweden – 99.4% (starting or completing their journey at: Ystad – 38.1%, Karlskrona – 29.5%, Trelleborg – 22.4%, Nynäshamn – 9.0%); passenger came from Germany – 0.3%.

Wykres 4 (80). Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich
Chart 4 (80). International passenger traffic in seaports



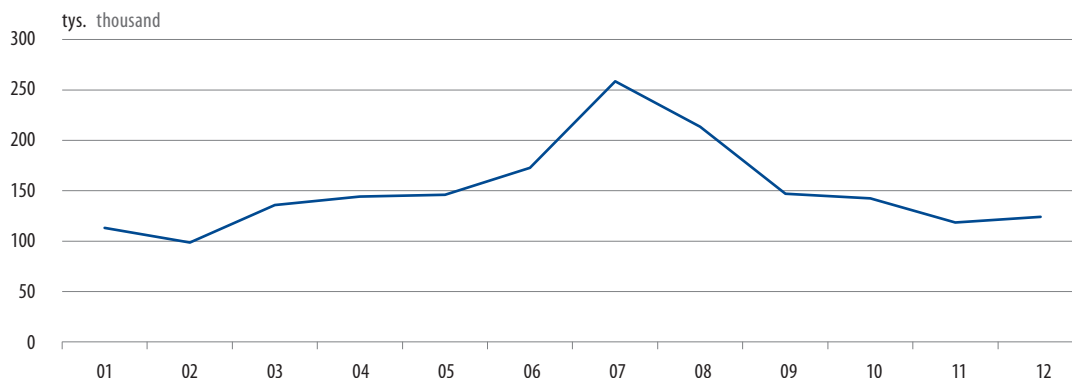
Wykres 5 (81). Międzynarodowy ruch pasażerów w głównych portach morskich
Chart 5 (81). International passenger traffic in major seaports



Ruch pasażerów w portach morskich charakteryzuje się sezonowością. W 2022 r. w okresie czerwiec – sierpień obsłużono 80,4% ogólnej liczby pasażerów w ruchu krajowym (przed rokiem – 86,8%, a w analogicznym okresie 2015 r. – 89,1%) i 35,5% ogólnej liczby pasażerów w ruchu międzynarodowym (wobec odpowiednio 36,2% i 37,5%).

Passenger traffic through seaports is characterized by seasonal peaks. The number of passengers handled from June to August 2022 represented 80.4% of total number of passengers in domestic traffic (86.8% – in the previous year, 89.1% in the analogical period in 2015) and 35.5% of the total number of passengers in international traffic (against 36.2% and 37.5%, respectively).

Wykres 6 (82). Sezonowość w międzynarodowym ruchu pasażerów w 2022 r.
Chart 6 (82). Seasonality of international passenger traffic in 2022



Do polskich portów morskich zawijają również wycieczkowce, których pasażerowie przybywają w celu zwiedzenia atrakcji turystycznych w okolicy, a następnie powracają na statek aby kontynuować swoją zagraniczną podróż. W 2022 r. do polskich portów morskich w tym celu przybyło 87,2 tys. pasażerów wycieczkowców (3,5-krotnie więcej niż przed rokiem, ale o 2,5% mniej niż w 2015 r.), z czego do Gdyni – 46,2 tys. (odpowiednio 3,5-krotnie więcej, a mniej o 34,1%), Gdańska – 26,7 tys. (odpowiednio więcej prawie 12-krotnie i prawie 3-krotnie), Szczecina – 10,0 tys. (odpowiednio więcej o 61,1% i 79,8%), Świnoujścia – 3,8 tys. (więcej o 19,8% i o 8,1%).

Seaports in Poland were also visited by cruise ships with passengers who arrived to see tourist attractions in the vicinity and returned to the ship to carry on their international voyages. In 2022, 87.2 thousand cruise passengers arrived at seaports in Poland for that purpose (3.5 times more than the previous year, but 2.5% less than in 2015), of which to Gdynia – 46.2 thousands (3.5 times more, but 34.1% less, respectively), Gdańsk – 26.7 thousands (respectively as many as 12 times more and 3 times more), Szczecin – 10.0 thousands (61.1% more and 79.8% more, respectively), Świnoujście – 3.8 thousands (more by 19.8% and 8.1%).

Uwzględniając kraj przewoźnika, najczęściej pasażerów wycieczkowców zawijających do polskich portów w 2022 r. przybyło ze Stanów Zjednoczonych (28,0%), Niemiec (17,9%), Norwegii (17,1%) oraz Szwajcarii (10,2%).

Regarding the country of the carrier (a ship operator), the largest number of cruise passengers in 2022 entering seaports in Poland, arrived from the United States (28.0%), Germany (17.9%), Norway (17.1%) and Switzerland (10.2%).

W skali roku najbardziej zwiększyła się liczba pasażerów przybywających na wycieczkowcach z Holandii (prawie 3,5-krotnie), Francji (ponad 2-krotnie), a w porównaniu z 2015 r. wyraźnie wzrosła liczba pasażerów przybywających z Norwegii (5,5-krotnie) oraz Francji (prawie 5-krotnie).

In comparison to the previous year there were the most significant increases in the number of passengers who arrived by sea on cruisers from the Netherlands (almost 3.5 times more), France (over twofold), while in comparison to 2015 there were significant growths of the number of passengers arriving from Norway (5.5 times) and France (almost 5 times).

Tablica 4 (41). Pasażerowie wycieczkowców zawijających do polskich portów
 Table 4 (41). Cruise passengers on board ships calling at Polish seaports

Wyszczególnienie Specification	2015	2020	2021	2022	2021	2022
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
POLSKA POLAND	89 447	5 257	24 733	87 189	470,5	352,9
WEDŁUG WYBRANYCH PORTÓW BY SELECTED PORTS						
Gdańsk	10 196	616	2 278	26 696	369,8	1 171,9
Gdynia	70 196	72	13 119	46 240	18 220,8	352,5
Szczecin	5 547	2 944	6 170	9 972	209,6	161,6
Świnoujście	3 508	1 625	3 166	3 792	194,8	119,8
WEDŁUG WYBRANYCH KRAJÓW PRZEWOŹNIKA BY SELECTED COUNTRY OF SHIP OPERATOR						
Francja France	447	115	918	2 122	798,3	231,2
Grecja Greece	1 753	–	–	317	.	.
Holandia Netherlands	3 077	766	1 403	4 850	183,2	345,7
Malta Malta	3 950	–	–	465	.	.
Niemcy Germany	8 537	2 872	12 279	15 602	427,5	127,1
Norwegia Norway	2 698	–	–	14 885	.	.
Stany Zjednoczone the United States of America	12 526	–	–	24 387	.	.
Szwajcaria Switzerland	4 667	1 504	4 163	8 852	276,8	212,6
Włochy Italy	49 019	–	5 417	7 194	.	132,8

Rozdział X

Chapter X

Przegląd międzynarodowy

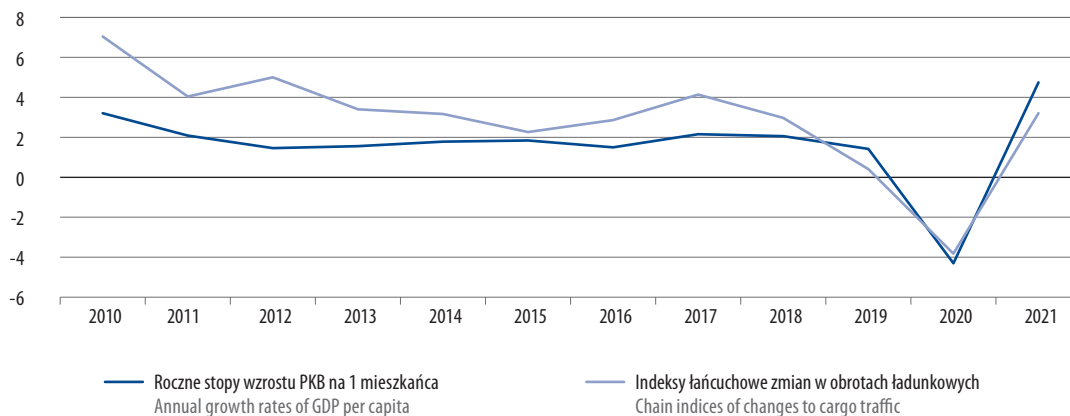
International review

Wolumen obrotów ładunkowych w morskich portach świata w 2021 r. wyniósł 21 960,9 mln ton i był większy o 3,2% od analogicznej wielkości za 2020 r. oraz o 9,9% w porównaniu z 2015 r. Jednocześnie w gospodarce światowej roczna stopa wzrostu PKB na 1 mieszkańca (w cenach stałych, w walutach krajowych) wzrosła z -4,3 w 2020 r. do 4,7 w 2021.

In 2021, the volume of cargo traffic through seaports around the world amounted to 21,960.9 million tonnes and was larger by 3.2% than the analogical figure for 2020 and larger by 9.9% in comparison to 2015. At the same time the world's annual growth rate per capita (constant prices, national currencies) increased from -4.3 in 2020 to 4.7 in 2021.

Wykres 1 (83). Zmiany w światowych obrotach ładunkowych na tle zmian koniunkturalnych mierzonych roczną stopą wzrostu PKB

Chart 1 (83). Changes in world cargo traffic compared to changes in economic conditions measured in annual growth rate of GDP



Źródło: baza danych UNCTADSTAT,
http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en
Source: UNCTADSTAT database,
http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en

W 2021 r. w ujęciu globalnym, z portów morskich wywieziono, jak i przywieziono do nich statkami o 3,2% ładunków więcej niż w 2020 r. W zestawieniu z danymi za rok 2015, wywóz wzrósł o 9,7%, a przywóz – o 10,1%. W strukturze eksportowanych i importowanych ładunków w badanym okresie dominowały ładunki masowe suche, których udział w 2021 r. wyniósł odpowiednio 71,6% oraz 73,1%.

In 2021, globally, 3.2% more of cargo was exported and imported from sea ports than in 2020. Compared to the data for 2015, exports increased by 9.7% and imports by 10.1%. The structure of exported and imported cargo in the period under review was dominated by dry bulk cargo, the share of which in 2021 was 71.6% and 73.1%, respectively.

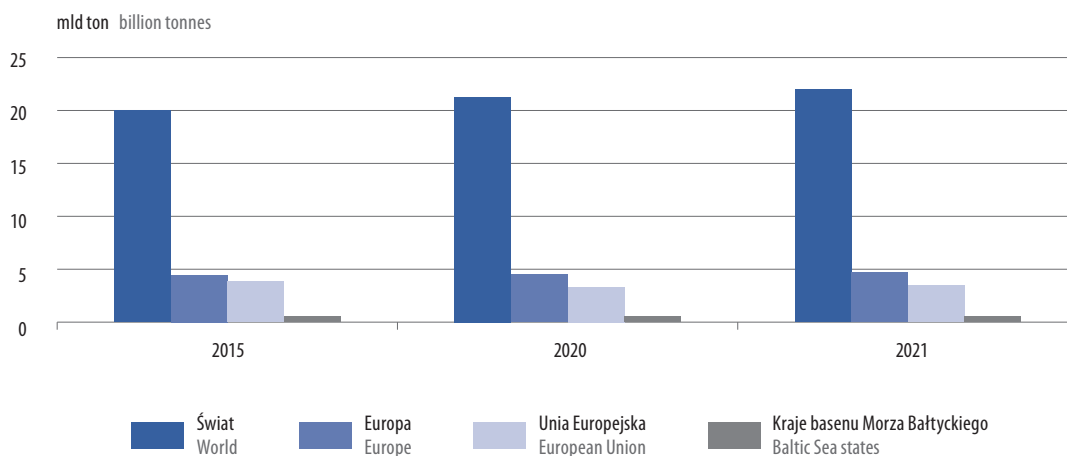
We wszystkich opisywanych latach w ramach światowych morskich obrotów ładunkowych odnotowano przewagę wywozu nad przywozem.

In each of the years described, exports exceeded imports in world seaborne trade.

W 2021 r. udział obrotów ładunkowych w portach morskich zlokalizowanych na kontynencie europejskim w światowych morskich obrotach ładunkowych kształtował się na poziomie 19,2%, rok wcześniej – 19,0% (przy czym w latach tych nie uwzględniono danych dla portów Wielkiej Brytanii i Rosji), wobec 22,3% – w 2015 r.

In 2021, the share of cargo traffic in seaports located on the European continent in global maritime cargo traffic was 19.2%, the preceding year – 19.0% (however, in these years data for the UK and Russian ports were not included), compared to 22.3% in 2015.

Wykres 2 (84). Obroty ładunkowe w portach morskich Europy na tle światowych obrotów ładunkowych
Chart 2 (84). Cargo traffic in European seaports compared with the world maritime cargo traffic



Źródło: Baza Eurostatu New Cronos; Baza danych UNCTAD, <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/downloadPrompt.aspx>; strona internetowa: www.pasp.ru.
Source: Eurostat database New Cronos.; UNCTAD database, <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/downloadPrompt.aspx>; the Internet webpage: www.pasp.ru.

Morskie obroty ładunkowe odnotowane we wszystkich portach krajów nadbałtyckich UE wyniosły w 2021 r. 551,8 mln ton i były niższe o 1,7% w porównaniu z uzyskanymi w 2020 r. oraz o 0,4% w zestawieniu z 2015 r. Obroty te stanowiły w 2021 r. – 2,5%, w 2020 r. – 2,6%, a w 2015 r. – 2,8% obrotów ładunkowych morskich portów w skali światowej.

Maritime cargo traffic reported in all the EU Baltic ports amounted to 551.8 million tonnes in 2021 and was by 1.7% lower in comparison to 2020, and by 0.4% lower against 2015. That freight represented 2.5% in 2021, 2.6% in 2020, and in 2015 – 2.8% of the world's seaport cargo traffic.

W 2021 r. w strukturze według typu ładunków przewożonych drogą morską przez główne porty morskie Europy (krajów Unii Europejskiej, Turcji i Norwegii) dominowały obroty ładunkami skonteneryzowanymi (ich udział wyniósł w 2021 r. – 34,7%, w 2020 r. – 24,2%, a w 2015 r. – 20,3%). Natomiast w latach 2015 i 2020 najczęściej obsłużono ładunków masowych ciekłych (odpowiednio 38,2% i 36,7%).

In 2021, the structure by type of cargo transported by sea through the main European seaports (EU countries, Turkey and Norway) is dominated by containerised cargo (34.7% in 2021, 24.2% in 2020 and 20.3% in 2015). In contrast, the largest volume of liquid bulk was handled in 2015 and 2020 (38.2% and 36.7%, respectively).

W strukturze obrotów ładunkowych w portach basenu Morza Bałtyckiego (wraz ze wszystkimi głównymi portami Danii) w 2021 r. największy udział miały ładunki masowe suche, który wyniósł 29,8% (w 2020 r. – 30,6%, a w 2015 r. – 30,3%).

The structure of cargo traffic in the Baltic Sea ports (including all major Danish ports) was dominated by dry with a share of 29.8% in 2021, 30.6% in 2020, and 30.3% in 2015, respectively.

W badanych latach udział ładunków masowych ciekłych był najwyższy w 2015 r. (30,6% obrotów ładunkowych bałtyckich portów UE). W 2021 r. ładunki te stanowiły 25,3% morskich obrotów bałtyckich portów UE i były niższe o 7,5% w porównaniu z odnotowanymi rok wcześniej i o 17,5% w zestawieniu z 2015 r. Trzecią pod względem znaczenia grupą ładunkową były ładunki toczne, których udział w strukturze obrotów zrealizowanych w bałtyckich portach UE w 2021 r. wyniósł 24,7% (obroty tymi ładunkami były wyższe o 8,2% w zestawieniu z rokiem poprzednim oraz o 11,1% niż w 2015 r.).

During the analysed years, the share of the liquid bulk was the highest in 2015 (30.6% of cargo traffic of the EU Baltic ports). In 2021, the subject cargo accounted for 25.3% of the marine traffic of the EU Baltic ports and was by 7.5% lower compared to that recorded a year earlier, and 17.5% lower compared to 2015. The third most important cargo group was the ro-ro, whose share in the structure of the freight handled in the EU Baltic ports in 2021 was 24.7% of the total cargo traffic (the volume of the cargo handled was 8.2% higher compared to the previous year and 11.1% higher than in 2015).

Tablica 1 (42). Struktura obrotów ładunkowych w głównych portach morskich Europy i basenu Morza Bałtyckiego

Table 1 (42). Structure of cargo traffic in main ports of Europe and the Baltic Sea Region

Wyszczególnienie Specification	2015	2019	2020	2021
	w % in %			
EUROPA ^{ab} EUROPE ^{ab}				
OGÓŁEM TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0
ładunki masowe ciekłe liquid bulk	38,2	36,7	35,8	25,1
ładunki masowe suche dry bulk	25,0	24,5	24,7	23,8
kontenery containers	20,3	22,4	24,2	34,7
ładunki toczne roll-on roll-off	10,9	10,9	9,7	5,9
pozostałe ładunki other	5,6	5,5	5,6	10,4
ładunki nieznanne unknown	0,0	–	–	–
KRAJE BASENU MORZA BAŁTYCKIEGO ^{cd} BALTIC SEA STATES ^{cd}				
OGÓŁEM TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0
ładunki masowe ciekłe liquid bulk	30,6	27,1	26,8	25,3
ładunki masowe suche dry bulk	30,3	30,5	30,6	29,8
kontenery containers	8,5	10,6	10,7	11,2
ładunki toczne roll-on roll-off	22,2	21,6	22,5	24,7
pozostałe ładunki other	8,4	10,1	9,4	9,1
ładunki nieznanne unknown	–	–	–	–

a Porty główne krajów członkowskich UE, Norwegii i Turcji; bez Rosji. b W 2019 r. łącznie z Czarnogórą. c Wraz z wszystkimi głównymi portami Danii; bez nadbałtyckich portów Rosji.

Źródło: baza Eurostatu New Cronos.

a Main seaports of the EU Member States, Norway and Turkey; excluding Russia. b In 2019, including Montenegro. c Including all main seaports in Denmark; excluding Baltic seaports of Russia.

Source: Eurostat database New Cronos.

W 2021 r. do głównych portów krajów Unii Europejskiej, Czarnogóry, Norwegii i Turcji zawinęło 2 102,2 tys. statków o łącznej pojemności brutto GT 15 331,2 mln, tj. o 2,3% więcej jednostek i o 6,6% wyższym GT niż w 2020 r., natomiast mniej o 5,7% jednostek oraz o GT niższym o 12,4% niż w 2015 r.

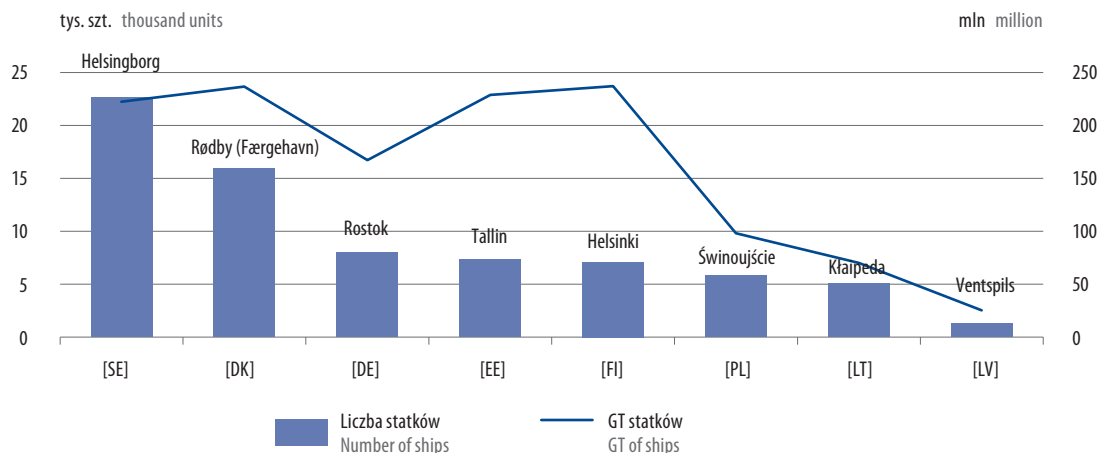
W latach 2015 oraz 2020 i 2021 w głównych portach Włoch, Grecji i Danii łącznie skupiała się blisko połowa ruchu statków w Europie (z wyłączeniem Rosji). W 2021 r. najczęściej zawinęć do głównych portów europejskich odnotowano w Grecji – 20,2%, we Włoszech – 18,2% oraz w Danii – 15,6%. Przeciętna pojemność brutto statku, który odwiedził główne porty Grecji wynosiła 2,9 tys., Włoch – 6,3 tys., Danii – 3,3 tys. Wśród liczby zawinięć do głównych portów greckich 86,8% było zrealizowanych przez drobnicowce niespecjalistyczne, a 9,1% – przez statki pasażerskie i wycieczkowe; w portach Włoch było to odpowiednio 86,3% i 6,8%. W Danii dominowały zawinięcia drobnicowców niespecjalistycznych (96,8% liczby wejść statków), przy czym nie odnotowano zawinięć statków pasażerskich, a ruch wycieczkowców stanowił jedynie 0,02% ruchu statków w tym kraju.

In 2021, 2,102.2 thousand vessels with a total gross tonnage (GT) of 15,331.2 million called at the main ports of the European Union countries, Montenegro, Norway and Turkey, i.e. 2.3% more vessels and 6.6% higher GT than in 2020, while 5.7% fewer vessels and 12.4% lower GT than in 2015.

In 2015 and 2020 and 2021, the main ports of Italy, Greece and Denmark together accounted for nearly half of Europe's vessel traffic (excluding Russia). In 2021, the major European ports had the highest number of calls: Greece – 20.2%, Italy – 18.2% and Denmark – 15.6%. In 2021, the average gross tonnage of a vessel visiting the main ports of Greece was 2.9 thousands, Italy – 6.3 thousands, Denmark – 3.3 thousands. Among the number of calls to the main ports of Greece, 86.8% were made by non-specialised general cargo vessels and 9.1% by passenger ships and cruise ships; in Italy – 86.3% and 6.8%, respectively. The arrivals in the ports of Denmark were dominated by non-specialised general cargo ships (96.8% of the number of ship arrivals), while no passenger ship calls were recorded in Danish ports, and cruise ship traffic accounted for only 0.02% of ship traffic in that country.

Wykres 3 (85). Porty morskie o największej liczbie zawinięć statków w krajach basenu Morza Bałtyckiego w 2021 r.

Chart 3 (85). Seaports with top number of ships calling at Baltic Sea states in 2021



Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
Source: Eurostat database New Cronos.

Blisko co czwarte wejście statku do głównych morskich portów (23,3% liczby zawinięć) w krajach UE, Czarnogóry, Norwegii i Turcji odnotowane w 2021 r. dotyczyło basenu Morza Bałtyckiego. Łączna pojemność jednostek, które zawinęły do portów nadbałtyckich stanowiła 23,6% analogicznej wielkości dla portów krajów UE, Czarnogóry, Norwegii i Turcji.

Nearly every fourth ship call at main seaports in the EU, Montenegro, Norway and Turkey reported in 2021 (23.3% of the number of arrivals) occurred in the Baltic Sea Region. The collective gross tonnage of ships that called at the Baltic ports represented 23.6% of the analogical figure regarding the ports in the EU, Montenegro, Norway and Turkey.

W ramach żeglugi bliskiego zasięgu (SSS), w relacji z portami europejskimi (z wyłączeniem Rosji i Wielkiej Brytanii) w 2021 r. przewieziono 2,6 mld ton ładunków, które stanowiły 63,4% obrotów ładunkowych ogółem uzyskanych w portach morskich krajów członkowskich UE, Czarnogóry, Norwegii i Turcji. Wolumen przewozów SSS wzrósł o 4,6% w porównaniu z 2020 r., natomiast zmniejszył się o 4,5% wobec 2015 r.

In 2021, short sea shipping (SSS) freight carried in relation with European seaports (excluding Russia and the UK) amounted to 2.6 billion tonnes which represented 63.4% of cargo handled in seaports in the EU member states, Montenegro, Norway and Turkey. The volume of the SSS freight increased by 4.6% in comparison with 2020, but dropped by 4.5% against 2015.

Tablica 2 (43). Obroty ładunkowe głównych portów morskich krajów europejskich w ramach żeglugi bliskiego zasięgu według akwenów

Table 2 (43). Cargo traffic in short-sea shipping in main European seaports, by sea basins

Wyszczególnienie Specification	2015 ^a	2019	2020	2021	2020	2021
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	2 743 754	2 945 238	2 504 273	2 619 729	85,0	104,6
Morze Bałtyckie the Baltic Sea	555 554	559 572	500 839	525 787	89,5	105,0
Morze Czarne the Black Sea	202 671	247 955	225 709	229 246	91,0	101,6
Morze Śródziemne the Mediterranean Sea	794 363	883 246	813 319	867 248	92,1	106,6
Atlantyk północno-wschodni the North-East Atlantic	343 323	347 394	240 031	245 972	69,1	102,5
Morze Północne the North Sea	758 312	771 423	595 073	597 588	77,1	100,4
Pozostałe Others	89 531	135 648	129 302	153 888	95,3	119,0

a Dane uległy zmianie w porównaniu z poprzednią edycją publikacji.

Źródło: baza Eurostatu New Cronos.

a Data have changed in comparison to the previous edition of this publication.

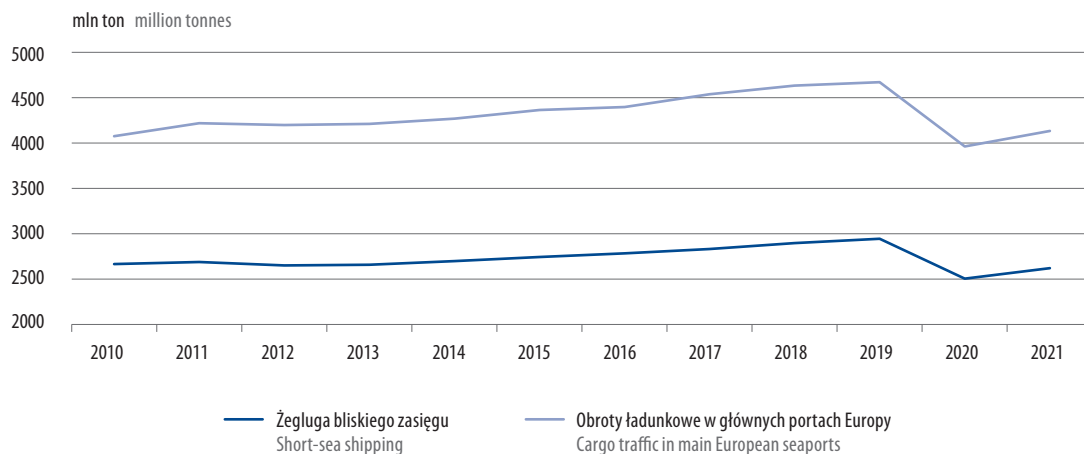
Source: Eurostat database New Cronos.

W analizowanych latach najwięcej ładunków w ramach żeglugi bliskiego zasięgu obsłużono w portach zlokalizowanych nad Morzami Śródziemnym i Północnym, które stanowiły odpowiednio: w 2021 r. – 33,1% i 22,8%, w 2020 r. – 32,5% i 23,8% oraz w 2015 r. – 29,0% i 27,6% łącznych obrotów ładunkowych SSS.

During the analyzed years, it was the Mediterranean ports and North Seas that handled the largest SSS freight which respectively represented: 33.1% and 22.8% – in 2021, 32.5% and 23.8% in 2020, and 29.0% and 27.6% in 2015, of the total SSS freight.

Wykres 4 (86). Obroty ładunkowe w ramach żeglugi bliskiego zasięgu na tle obrotów ładunkowych głównych portów morskich Europy^{ab}

Chart 4 (86). Cargo traffic in short-sea shipping compared to cargo traffic in main European seaports^{ab}



a Z wyłączeniem Rosji i Wielkiej Brytanii (lata 2020 i 2021). b Dane uległy zmianie w porównaniu z poprzednią edycją publikacji.
Źródło: baza Eurostatu New Cronos.

a Excluding Russia and the UK (the years 2020 and 2021). b Data have changed in comparison to the previous edition of this publication.

Source: Eurostat database New Cronos.

W ramach żeglugi bliskiego zasięgu w głównych portach UE, Czarnogóry, Norwegii i Turcji w 2021 r. obsłużono 52,8 mln TEU kontenerów, tj. więcej o 2,1% niż przed rokiem oraz o 10,8% niż w 2015 r.

Pozycję lidera zachowała Turcja, w której portach w 2021 r. obsłużono 18,2% ruchu kontenerowego w ramach SSS; kolejnymi co do znaczenia krajami były Włochy (12,5%) oraz Hiszpania (11,7% morskich obrotów kontenerami w Europie w przeliczeniu na TEU).

Na poziomie globalnym w badanym okresie obserwuje się wzrost morskich obrotów kontenerowych, które w 2021 r. osiągając poziom 851,1 mln TEU przewyższyły analogiczną wartość z poprzedniego roku o 7,0% i były wyższe o 24,4% niż w 2015 r. Wśród kontynentów o największych strumieniach ładunków skonteneryzowanych nadal dominuje Azja (gdzie w 2021 r. obsłużono 65,2% światowych morskich obrotów kontenerowych) – na czele z Chinami, które przeladowały blisko jedną trzecią kontenerów morskich na świecie.

Kolejnym krajem w czołówce obsługi transportu morskiego kontenerów były, podobnie jak w latach poprzednich, Stany Zjednoczone (7,3% ruchu kontenerowego na świecie w 2021 r.). Biorąc pod uwagę obsługę kontenerów w głównych portach Europy (z wyłączeniem Rosji), najwięcej ładunków skonteneryzowanych w 2021 r. obsłużyły Hiszpania (15,4% europejskiego ruchu kontenerowego) oraz Niemcy (13,7%).

W 2021 r. operatorzy i armatorzy dysponowali flotą 5,4 tys. kontenerowców w skali świata, o łącznej pojemności brutto GT 252,5 mln, które stanowią 5,4% liczebności i 17,5%

Within short sea shipping in the main ports of the EU, Montenegro, Norway and Turkey there were handled 52.8 million TEUs of containers, i.e. 2.1% more than the previous year and 10.8% more than in 2015.

Turkey maintained its leading position and handled 18.2% of the SSS container traffic in 2021, while Italy (12.5%) and Spain (11.7% of the SSS container traffic expressed in TEUs) were the other important countries.

In the described period, at the global level, there was an increase in seaborne container traffic which in 2021, at 851.1 million TEUs, exceeded the corresponding figure of the previous year by 7.0% and was by 24.4% higher than in 2015. Among the continents with the largest containerised cargo volumes, Asia is being still ahead of others (where in 2021 65.2% of global seaborne container volumes were handled) – led by China, which handled nearly a third of the world's seaborne containers.

Another country in the lead in container seaborne traffic, as in previous years, were the United States (where – 7.3% of world container traffic in 2021 was handled). Considering container handling in the main ports of Europe (excluding Russia), Spain (15.4% of the European container traffic) and Germany (13.7%).

In 2021, ship operators owners managed worldwide a fleet of 5.4 thousand container ships, with a total gross tonnage GT of 252.5 million, which represented 5.4% in number and

pojemności brutto światowej floty handlowej. W porównaniu z 2020 r. wzrosła liczba eksploatowanych kontenerowców (o 1,1%) oraz ich łączna pojemność brutto (o 2,6%), zaś w porównaniu z 2015 r. wzrosły te wyniosły odpowiednio 6,5% i 26,2%. Średnia pojemność brutto kontenerowca kształtowała się na poziomach: GT 45,7 – w 2021 r., GT 46,4 – w 2020 r. oraz GT 39,1 – w 2015 r.

Podobnie jak w poprzednich latach, w 2021 r. najwięcej kontenerowców pływało pod banderami liberyjską (874 jednostki o łącznej pojemności brutto GT 42,7 mln) i panamską (644 jednostki o pojemności brutto GT 39,3 mln). Liczba statków zarejestrowanych pod banderą liberyjską wzrosła o 2,2% w zestawieniu z rokiem poprzednim, a zmniejszyła się o 4,2% w porównaniu z 2015 r. Pojemność natomiast wzrosła zarówno w skali roku, jak i w stosunku do 2015 r. (odpowiednio o 2,5% i 11,5%). W 2021 r. pod banderą panamską zarejestrowano o 4,7% kontenerowców więcej niż rok wcześniej, ale o 0,6% mniej niż w 2015 r. Pojemność brutto tych statków wzrosła odpowiednio o 8,1% i 23,0%. Łącznie kontenerowce zarejestrowane pod tymi banderami stanowiły w 2021 r. 27,9% liczby i 32,5% pojemności brutto tego typu statków na świecie.

17.5% in gross tonnage of the global merchant fleet. Compared to 2020, the number of container vessels in service increased (by 1.1%) and their total gross tonnage increased (by 2.6%), while compared to 2015, these increases were 6.5% in number and 26.2% in gross tonnage, respectively. The average gross tonnage of a container ship was at levels of: GT 45.7 in 2021, GT 46.4 in 2020 and GT 39.1 in 2015.

As in previous years, the largest number of container vessels in 2021 were flying the flags of Liberia (874 vessels with a total gross tonnage of 42.7 million GT) and Panama (644 vessels with a gross tonnage of 39.3 million GT). The number of vessels registered under the Liberian flag increased by 2.2% compared to the previous year while it decreased by 4.2% compared to 2015. Conversely, tonnage increased both on an annual basis and to 2015, by 2.5% and 11.5%, respectively. In 2021, 4.7% more container vessels were registered under the Panamanian flag than the previous year but 0.6% less than in 2015. The gross tonnage of these vessels increased by 8.1% and 23.0% respectively to 2015. In total, container ships registered under these flags accounted for 2021. 27.9% of the number and 32.5% of the gross tonnage of this type of vessel worldwide.

Tablica 3 (44). Światowa flota wyspecjalizowanych statków pełnokontenerowych oraz światowe obroty kontenerowe^a

Table 3 (44). World fleet of specialised full-container ships and world container traffic^a

Wyszczególnienie Specification	2015	2019	2020	2021	2020	2021
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Statki pełnokontenerowe Full-container ships	5 111	5 305	5 384	5 442	101,5	101,0
Obroty kontenerowe w mln TEU Container traffic in million TEUs	684,1	805,3	795,5	851,1	98,8	107,0

a Dane uległy zmianie w porównaniu z poprzednią edycją publikacji.

Źródło: baza danych UNCTADSTAT, <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/downloadPrompt.aspx>

a Data have changed in comparison to the previous edition of this publication.

Source: NCTADSTAT database <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/downloadPrompt.aspx>

W 2021 r. w głównych portach krajów Unii Europejskiej, Czarnogóry, Norwegii i Turcji odnotowano 81,9 tys. zawinięć wyspecjalizowanych kontenerowców (mniej o 0,3% w skali roku i o 11,6% niż w 2015 r.), a ich łączna pojemność brutto GT wyniosła 2 858,5 mln (mniej odpowiednio o 3,1% i 7,3%). W 2021 r. kontenerowce najczęściej odwiedzały porty Hiszpanii i Turcji (odpowiednio 17,8% i 14,3% liczby zawinięć tych statków). Podobnie, największe jednostki wybierały przeważnie porty hiszpańskie (średnia pojemność brutto statku wynosiła 32,0 tys.) i tureckie (średnie GT – 32,3 tys.).

Obroty kontenerowe w głównych morskich portach Europy (kraje UE, Czarnogóra, Norwegia i Turcja) w 2021 r. wyniosły 107,2 mln TEU i wzrosły o 0,1% w stosunku do 2020 r. oraz

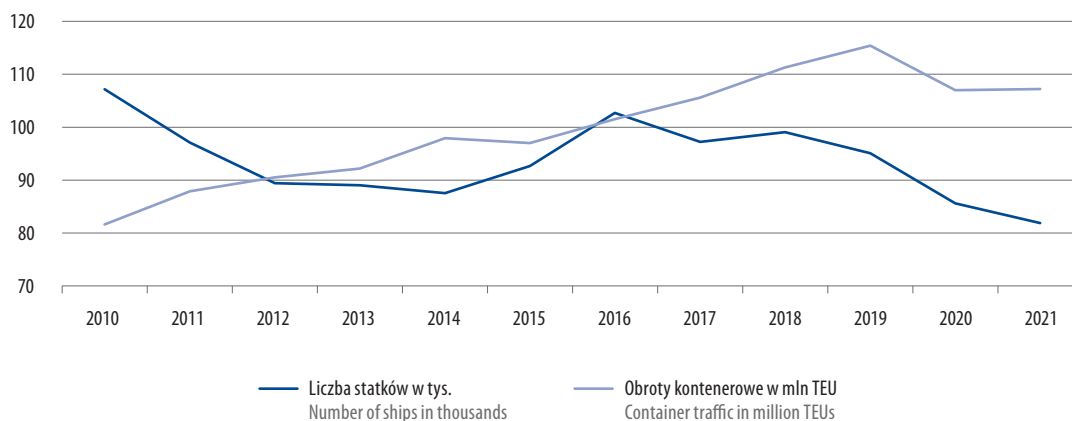
In 2021, 81.9 thousand calls of specialised container vessels were reported in the main ports of the European Union countries, Montenegro, Norway and Turkey (0.3% less on an annual basis and 11.6% less than in 2015), with a total gross tonnage of 2,858.5 million GT (3.1% and 7.3% less, respectively). In 2021, container ships mostly visited the ports of Spain and Turkey (17.8% and 14.3% of the number of calls of these vessels, respectively). Similarly, the largest vessels mostly decided to enter Spanish ports (average gross tonnage of the vessel was 32.0 thousands) and Turkish ports (average GT – 32.3 thousands).

Container traffic through main European ports (the EU, Montenegro, Norway and Turkey) amounted to 107.2 million TEUs in 2021, with a growth of 0.1% in comparison to 2020

o 10,5% wobec 2015 r. Podobnie jak w ubiegłych latach, najwięcej kontenerów obsłużono w relacji z portami Hiszpanii i Niemiec (odpowiednio 15,4% i 13,7% europejskiego ruchu kontenerowego wyrażonego w TEU).

and 10.5% against 2015. Similarly to previous years, the largest container volumes were handled in relation with Spain and Germany (respectively 15.4% and 13.7% of the European container traffic expressed in TEUs).

Wykres 5 (87). Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich Europy^{ab}
Chart 5 (87). Full-container shipping and container traffic in main European seaports^{ab}



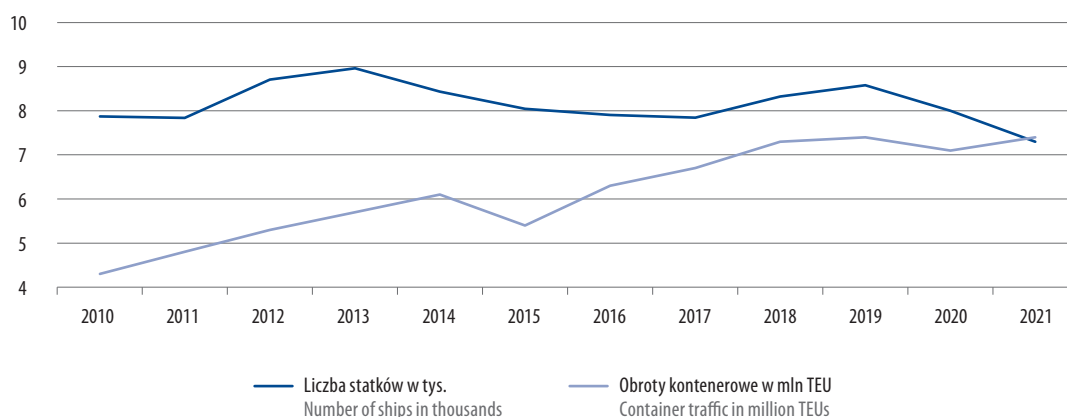
a Z wyłączeniem Rosji. b Dane uległy zmianie w porównaniu z poprzednią edycją publikacji.
Źródło: baza Eurostatu New Cronos.

a Excluding Russia. b Data have changed in comparison to the previous edition of this publication.
Source: Eurostat database New Cronos.

W 2021 r. obroty kontenerowe w portach krajów UE w obrębie basenu Morza Bałtyckiego wyniosły 7,4 mln TEU, co stanowiło 6,9% obrotów kontenerowych w głównych portach krajów Unii Europejskiej, Czarnogóry, Norwegii i Turcji. Obroty te wzrosły o 4,1% w skali roku oraz o 35,8% wobec 2015 r.

In 2021, container traffic in the ports of the EU within the Baltic Sea Region amounted to 7.4 million TEUs which at that time represented 6.9% of container traffic in the main ports of the EU countries, Montenegro, Norway and Turkey. This traffic increased by 4.1% year-on-year and by 35.8% compared to 2015.

Wykres 6 (88). Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich w rejonie basenu Morza Bałtyckiego^a
Chart 6 (88). Full-container ship and container traffic in main seaports in the Baltic Sea states^a



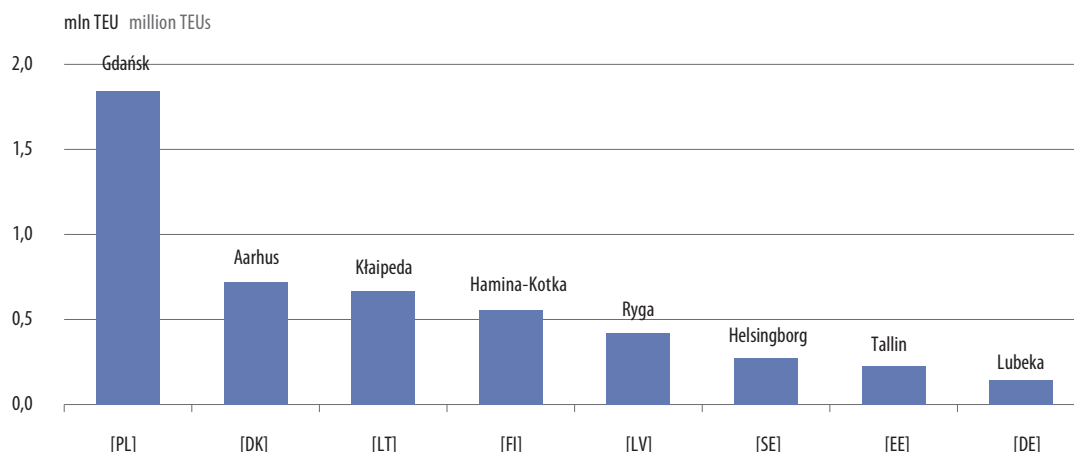
a Dane uległy zmianie w porównaniu z poprzednią edycją publikacji.
Źródło: baza Eurostatu New Cronos.

a Data have changed in comparison to the previous edition of this publication.
Source: Eurostat database New Cronos.

W ramach bałtyckich portów UE w 2021 r. liderami w obsłudze ruchu kontenerowego były porty w: Gdańsku (25,1% bałtyckich obrotów kontenerowych UE), Gdynia (13,4%), a następnie Arhus (9,8%), Kłajpeda (9,1%) i zespół portów Hamina Kotka (7,6%).

Within the EU Baltic ports in 2021, the leaders in container traffic were the ports of: Gdańsk (25.1% of EU Baltic container traffic), Gdynia (13.4%), followed by Arhus (9.8%), Klaipeda (9.1%) and the Hamina Kotka ports (7.6%).

Wykres 7 (89). Porty morskie o największych obrotach kontenerowych w krajach basenu Morza Bałtyckiego w 2021 r.
Chart 7 (89). Seaports with the largest container traffic in Baltic Sea states in 2021



Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
Source: Eurostat database New Cronos.

W głównych portach krajów Unii Europejskiej, Czarnogóry, Norwegii i Turcji w 2021 r. odnotowano 279,2 tys. zawinięć statków floty pasażerskiej (w tym wycieczkowców), tj. więcej o 27,4% w skali roku, lecz o 18,2% mniej wobec 2015 r. Średnia pojemność brutto statku pasażerskiego (łącznie z wycieczkowcami), który w 2021 r. zawinął do portów europejskich wyniosła 3,0 tys. (więcej o 69,2% niż przed rokiem, ale mniej o 34,8% w porównaniu z 2015 r.).

In the main ports of the European Union countries, Montenegro, Norway and Turkey, there were 279.2 thousand calls by passenger fleet (including cruise ships) in 2021, i.e. 27.4% more than a year ago, but 18.2% less than in 2015. The average gross tonnage of a passenger ship (including cruisers) that called at European ports in 2021 was 3.0 thousands (69.2% more than the year before but 34.8% less than in 2015).

Największy ruch statków pasażerskich i wycieczkowców w 2021 r. koncentrował się w portach Chorwacji (47,3% liczby zawinięć tych statków do portów europejskich) i Hiszpanii (16,3%). Wycieczkowce i pozostałe statki pasażerskie przewiozły w 2021 r. łącznie 270,6 mln pasażerów, tj. o 16,2% więcej niż przed rokiem, lecz o 33,3% mniej niż w 2015 r. Spośród osób korzystających z morskiego transportu pasażerskiego niewielki odsetek stanowili pasażerowie liniowców wycieczkowych – 3,3% w 2021 r. (w 2020 r. – 0,5%, w 2015 r. – 3,3%).

The highest passenger and cruise ship traffic in 2021 was concentrated in the ports of Croatia (47.3% of the number of calls of these ships in European ports) and Spain (16.3%). Cruise ships and other passenger ships carried a total of 270.6 million passengers in 2021, i.e. 16.2% more passengers than the previous year but 33.3% fewer than in 2015. Of those using maritime passenger transport, a small proportion were cruise liner passengers – 3.3% in 2021 (in 2020 – 0.5%, in 2015 – 3.3%).

W 2021 r. w głównych portach morskich krajów nadbałtyckich należących do UE odnotowano 5,4 tys. wejść jednostek floty pasażerskiej (wycieczkowców i pozostałych), tj. więcej o 6,2% niż przed rokiem, ale o 63,0% mniej niż w 2015 r. Ruch wszystkich statków pasażerskich stanowił 1,9% całego ruchu tego typu statków w portach europejskich. Średnia pojemność brutto wycieczkowca, który w 2021 r. odwiedził porty basenu Morza Bałtyckiego wyniosła 51,0 tys. (więcej o 65,6% w skali roku, lecz o 10,9% mniej w porównaniu z 2015 r.), natomiast średnie GT statku pasażerskiego niebędącego wycieczkowcem wyniosło 4,2 tys. (mniej odpowiednio o 36,5% i 3,6%).

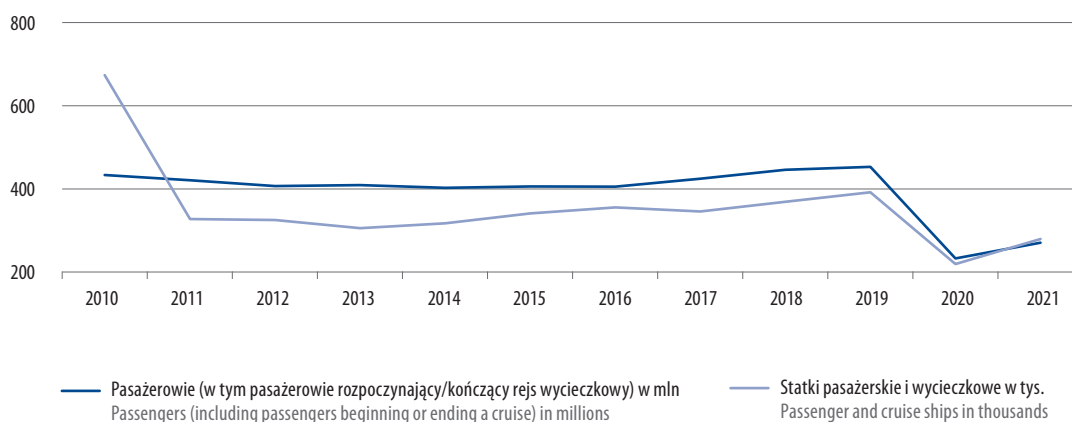
Flota pasażerska (z wyłączeniem wycieczkowców) w 2021 r. w głównej mierze kierowała się do portów Polski (43,8%) i bałtyckiego wybrzeża Szwecji (38,2%) oraz Łotwy (16,9% liczby zawinięć tych statków do portów nadbałtyckich).

In 2021, the main seaports of the EU's Baltic coastal countries recorded 5.4 thousand arrivals of passenger fleet (cruise and other passenger ships), i.e. 6.2% more than the previous year, but 63.0% less than in 2015. The traffic of all passenger ships accounted for 1.9% of all traffic of this type in European ports. The average gross tonnage of a cruise ship visiting Baltic ports in 2021 was 51.0 thousands (65.6% more on an annual basis, but 10.9% less than in 2015), while the average GT of a non-cruise passenger ship was 4.2 thousands (36.5% and 3.6% less, respectively).

The passenger fleet (excluding cruise ships) in 2021 navigated predominantly towards the ports of Poland (43.8%) and the Baltic coast of Sweden (38.2%) and Latvia (16.9% of the number of the calls at the Baltic ports).

Wykres 8 (90). Ruch pasażerów i liczba zawinięć statków pasażerskich i wycieczkowych do głównych portów morskich Europy^a

Chart 8 (90). Passenger traffic and number of passenger non-cruise and cruise ships at European seaports^a

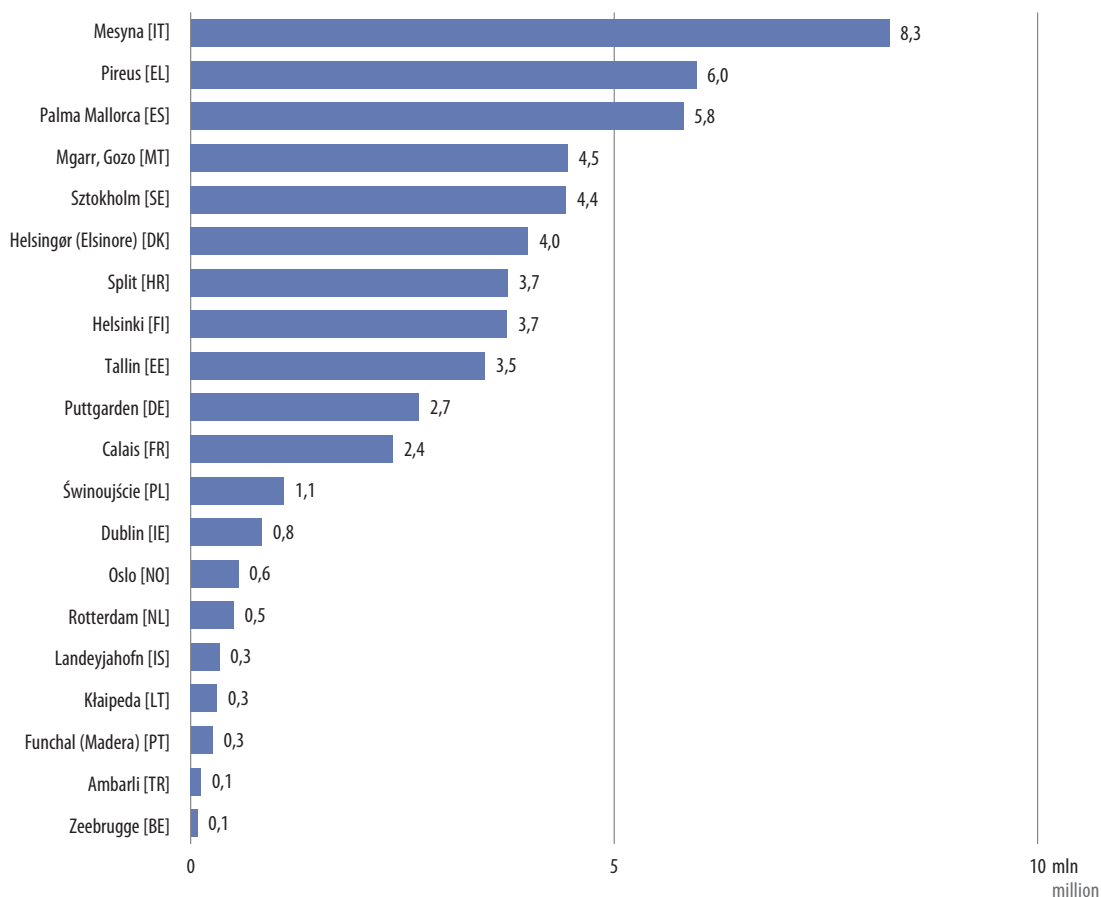


a Z wyłączeniem Rosji.
Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
a Excluding Russia.
Source: Eurostat database New Cronos.

Wycieczkowce i pozostałe statki pasażerskie w 2021 r. przewiozły łącznie 99,5 mln pasażerów w relacji z portami bałtyckimi UE, co stanowiło 36,7% liczby pasażerów podróżujących statkami zawijającymi do portów morskich krajów UE, Czarnogóry, Norwegii i Turcji. W 2021 r. nadbałtyckie porty krajów UE obsłużyły o 10,8% więcej podróżnych niż przed rokiem, ale o 34,8% mniej niż w 2015 r. Spośród osób korzystających z morskiego transportu pasażerskiego na Bałtyku niewielki odsetek stanowili pasażerowie liniowców wycieczkowych – 0,8% (w 2020 r. – 0,2%, w 2015 r. – 1,5%).

Cruise and other passenger ships carried a total of 99.5 million passengers to the EU Baltic ports in 2021, which accounted for 36.7% of the number of passengers travelling by ship calling at seaports of the EU countries, Montenegro, Norway and Turkey. In 2021, the Baltic ports of EU countries handled 10.8% more travellers than in the previous year, but 34.8% less than in 2015. Of those using maritime passenger transport in the Baltic, cruise liner passengers accounted for a small subset – 0.8% (in 2020 – 0.2%, in 2015 – 1.5%).

Wykres 9 (91). Ruch pasażerów w wybranych portach europejskich w 2021 r.
 Chart 9 (91). Passenger traffic in selected European seaports in 2021



Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
 Source: Eurostat database New Cronos.

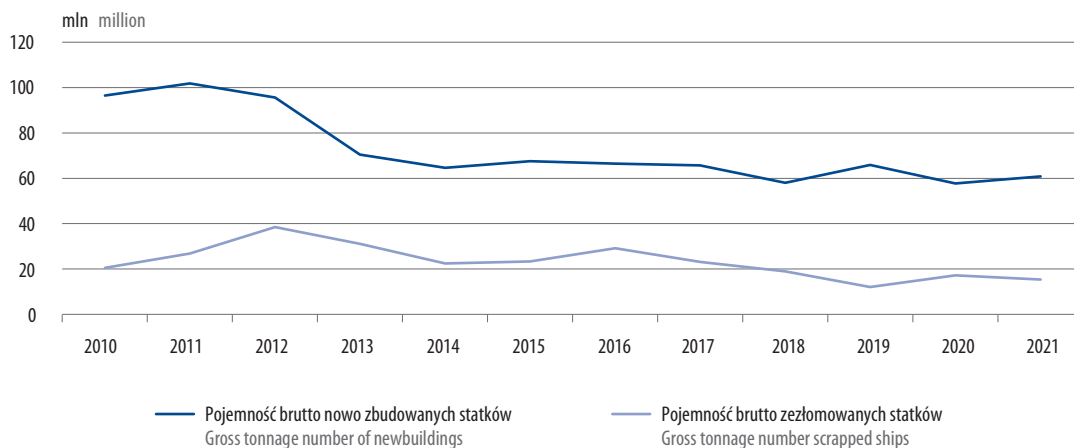
W 2021 r. na świecie eksploatowano 101,4 tys. statków o łącznej pojemności brutto (GT) 1 439,9 mln, tj. o 1,3% więcej jednostek i o 2,8% większym tonażu brutto niż rok wcześniej, oraz o 12,1% więcej statków i o 22,5% większej pojemności brutto wobec 2015 r. W ujęciu globalnym najwięcej statków eksploatowanych w 2021 r. było zarejestrowanych pod banderami: indonezyjską (10,6%), panamską (7,9%), chińską (6,8% liczby jednostek światowej floty handlowej). Statki o największej pojemności brutto pływały pod banderami: panamską (15,8%), liberyjską (12,9%) i Wysp Marshalla (11,7% łącznej pojemności brutto światowej floty handlowej).

Podobnie jak przed rokiem, w 2021 r. 13,8% jednostek floty handlowej świata było własnością podmiotów z Chin; kolejnym krajem posiadającym najliczniejszą flotę była Grecja (8,7% ogółu światowej floty handlowej). Statki o największej nośności należały do właścicieli z: Grecji (17,7%), Chin (11,7%) i Japonii (11,4% łącznej nośności światowej floty handlowej).

In 2021, 101.4 thousand ships were in operation worldwide, with a total gross tonnage (GT) of 1,439.9 millions, i.e. 1.3% more vessels and 2.8% more gross tonnage than the previous year, and 12.1% more vessels and 22.5% more gross tonnage compared to 2015. Globally, the largest number of vessels in service in 2021 were registered under the flags of Indonesia (10.6%), Panama (7.9%), and China (6.8% of the number of units in the global merchant fleet). Vessels with the highest gross tonnage flew the flags of Panama (15.8%), Liberia (12.9%) and the Marshall Islands (11.7% of the total brute-tonnage of the world merchant fleet).

As in the previous year, in 2021, 13.8% of the vessels in the world merchant fleet were owned by entities from China; followed by Greece (8.7% of the total world merchant fleet). The vessels with the highest deadweight belonged to owners from Greece (17.7%), China (11.7%) and Japan (11.4% of the total world merchant fleet).

Wykres 10 (92). Światowa produkcja i złomowanie morskiej floty handlowej^a
 Chart 10 (92). World shipbuilding and scrapping of maritime merchant fleet^a



^a Dane uległy zmianie w porównaniu z poprzednią edycją publikacji.

Źródło: World Fleet Statistics, Lloyd's Register Fairplay, wyd. 2000–2013, baza UNCTAD – dane od 2014 r.

^a Data have changed in comparison to the previous edition of this publication.

Source: World Fleet Statistics, Lloyd's Register Fairplay, eds. 2000–2013, UNCTAD database – data from 2014 onwards.

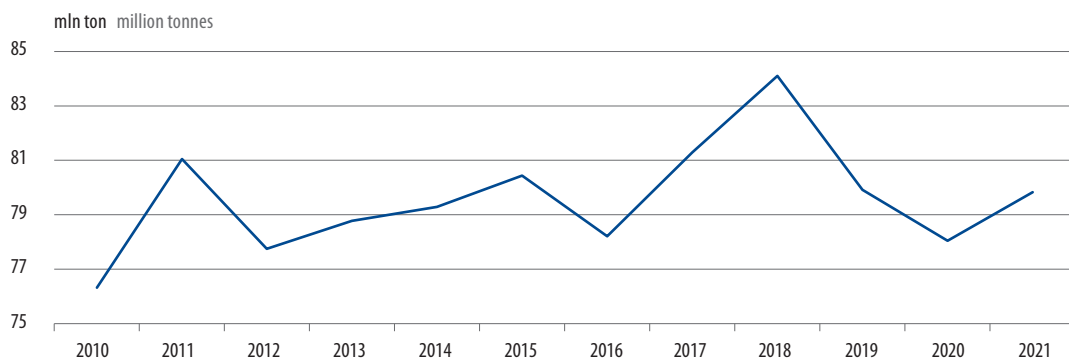
W 2021 r. zbudowano nowe jednostki pływające o łącznej pojemności brutto (GT) 60,8 mln, tj. o 5,2% większej niż przed rokiem, lecz o 10,5% mniejszej niż w 2015 r. Na rynku budowy statków wiodącą rolę odegrały: Chiny (44,2%), Korea Południowa (32,4%) i Japonia (17,6% pojemności brutto światowej produkcji stoczniowej w 2021 r.).

In 2021, new vessels were built with a total gross tonnage (GT) of 60.8 million, i.e. 5.2% more than the year before, but 10.5% less than in 2015. In the shipbuilding market the leaders were y China (44.2%), South Korea (32.4%) and Japan (17.6% of the gross tonnage of world shipbuilding in 2021).

W tym samym czasie ze złomowano jednostki o łącznej pojemności brutto (GT) 15,3 mln, tj. mniejszej o 10,9% niż w 2020 r. oraz o 34,7% niż w 2015 r. Krajami, w których dokonano większości złomowań statków były: Bangladesz (52,1%), Pakistan (19,8%) i Indie (17,6% światowej łącznej pojemności brutto ze złomowanych jednostek w 2021 r.).

During the same period, vessels with a total gross tonnage (GT) of 15.3 million were scrapped, i.e. 10.9% less than in 2020 and 34.7% less than in 2015. The countries where the majority of ship scrapping took place were Bangladesh (52.1%), Pakistan (19.8%) and India (17.6% of the global total gross tonnage of scrapped vessels in 2021).

Wykres 11 (93). Połowy morskie na świecie^a
 Chart 11 (93). World marine capture production^a



^a Dane uległy zmianie w porównaniu z poprzednią edycją publikacji.

Źródło: FAO FishstatJ.

^a Data have changed in comparison to the previous edition of this publication.

Source: FishstatJ FAO databases.

W 2021 r. połowy światowe ryb i innych organizmów morskich (bez ssaków morskich, produktów pochodzących od innych zwierząt wodnych oraz roślin wodnych) wyniosły 79 827,0 tys. ton i były wyższe o 2,3% niż przed rokiem, lecz o 0,8% mniejsze w porównaniu z 2015 r. Podobnie jak w poprzednich latach, w strukturze gatunkowej połowów dominowały ryby morskie, które w 2021 r. stanowiły 82,6% połowów na świecie. Kolejnymi co do znaczenia grupami poławianych organizmów morskich były mięczaki (7,8%) i skorupiaki (7,1%).

W latach 2020 i 2021 ponad połowa masy pozyskanych organizmów morskich pochodziła z łowisk: północno-zachodniego, środkowo-zachodniego i południowo-wschodniego Pacyfiku (łącznie odpowiednio 52,3% i 53,2%). W 2015 r. z łowisk w rejonach północno-zachodnim i środkowo-zachodnim Oceanu Spokojnego pozyskano 42,0% złowionych ryb i innych organizmów morskich, a z Atlantyku północno-wschodniego – 11,4%.

W badanych latach największe połowy w rejonach: północno-zachodnim, środkowo-zachodnim i południowo-wschodnim Pacyfiku przypadły w udziale: Chinom (27,1% masy połowowej pozyskanej z opisywanych akwenów w 2021 r., 28,2% – w 2020 r., 33,3% – w 2015 r.), Peru (odpowiednio 15,3%, 13,7%, 11,5%) i Indonezji (odpowiednio 12,1%, 11,5%, 11,1%).

Z kolei połowy na łowiskach północno-wschodniego Atlantyku realizowane były głównie przez Norwegię (w 2021 r. – 27,3% połowów na tym akwencie, w 2020 r. – 26,5%, w 2015 r. – 23,4%), Rosję (odpowiednio 13,3%, 12,1%, 11,4%) oraz Islandię (odpowiednio 13,1%, 12,2%, 14,4%).

Do głównych gatunków pozyskanych w 2021 r. w powyżej opisywanych rejonach Oceanu Spokojnego przez floty: Chin, Peru i Indonezji łącznie zaliczyć można: sardelę – 22,8%, kałamarnicę Humboldta – 4,1% i pałusza – 3,9% masy połowów na tym akwencie.

Wśród gatunków pozyskanych w 2021 r. z Atlantyku w rejonie północno-wschodnim przez floty: Norwegii, Rosji i Islandii najliczniejsze były: dorsz atlantycki – 23,5%, śledź atlantycki – 18,2% i błękitek – 13,8% masy połowów na tym łowisku.

Floty rybackie krajów europejskich w 2021 r. złowiły łącznie 13 079,1 tys. ton organizmów morskich (mniej o 2,5% niż przed rokiem oraz o 4,8% niż w 2015 r.), co stanowiło 16,4% połowów światowych. W łącznej masie połowów morskich zrealizowanych przez floty krajów europejskich połowy Rosji stanowiły 37,4%, Norwegii – 18,3%, zaś Islandii – 8,0%. Dla porównania polska flota zrealizowała 1,4% światowych połowów.

In 2021, global catches of fish and other marine organisms (excluding aquatic mammals, miscellaneous aquatic animal products and aquatic plants) amounted to 79,827.0 thousand tonnes, increased by 2.3% as compared to the previous year, but were by 0.8% lower than in 2015. As in previous years, marine fish dominated the species structure of catches, accounting for 82.6% of global catches in 2021. Other important groups of marine organisms caught were molluscs (7.8%) and crustaceans (7.1%).

In the years 2020 and 2021, more than half of the weight of marine organisms harvested came from the Northwest, Western Central and Southeast Pacific – a total of 52.3% and 53.2% respectively. In 2015, the Northwest and Western Central Pacific fisheries yielded 42.0% of fish and other marine organisms caught, while the Northeast Atlantic fisheries yielded 11.4%.

In the analysed years, the largest catches in the Pacific Northwest, Midwest and Southeast regions were received by: China (27.1% of the catch weight caught in the described basins in 2021, 28.2% in 2020, 33.3% in 2015), Peru (15.3%, 13.7%, 11.5%, respectively) and Indonesia (12.1%, 11.5%, 11.1%, respectively).

In contrast, catches in the Northeast Atlantic fisheries were mainly made by Norway (2021 – 27.3% of catches in this area, in 2020 – 26.5%, in 2015 – 23.4%), Russia (13.3%, 12.1%, 11.4%, respectively) and Iceland (13.1%, 12.2%, 14.4%, respectively).

The main species caught in the above-described areas of the Pacific Ocean in 2021 by the fleets of a total of China, Peru and Indonesia were Peruvian anchovy (22.8%), jumbo flying squid (4.1%) and largehead hairtail (3.9% of the weight of catch in these areas).

Among the species fished in 2021 in the North East Atlantic by the fleets of Norway, Russia and Iceland, the most abundant species were Atlantic cod – 23.5%, Atlantic herring – 18.2% and Blue whiting – 13.8% of weight of the catch in this fishery.

In 2021, the fishing fleets of European countries caught a total of 13,079.1 thousand tonnes of marine organisms (2.5% less than the previous year and 4.8% less than in 2015), which accounted for 16.4% of global catches. Of the total weight of marine organisms caught by the fleets of European countries, 37.4% was caught by Russia, 18.3% by Norway and 8.0% by Iceland. In comparison, the Polish fleet made 1.4% of world catches.

Państwa europejskie w 2021 r. najwięcej ryb i innych organizmów morskich pozyskały na łowiskach w północno-wschodnim rejonie Oceanu Atlantyckiego (59,8%) i północno-zachodnim Pacyfiku (27,7%). Na łowiskach północno-wschodniego Atlantyku pozyskano głównie: śledzia atlantyckiego (17,9%), błękitka (15,4%) i dorsza atlantyckiego (13,9% łącznej masy organizmów morskich złowionych na tym akwenie), natomiast na łowiskach w północno-zachodnim rejonie Pacyfiku poławiano przede wszystkim mintaja (48,2%), a także gorbuzę (11,5%) i śledzia pacyficznego (11,4% połowów uzyskanych z tego łowiska).

Podobnie jak w poprzednich latach, w 2021 r. największe udziały w połowach morskich na łowiskach w północno-wschodnim rejonie Oceanu Atlantyckiego miała flota norweska (27,7%), natomiast połowy na północno-zachodnim Pacyfiku prowadzone były wyłącznie przez Rosję.

In 2021, European countries caught most of their fish and other marine organisms in the Northeast Atlantic (59.8%) and Northwest Pacific (27.7%). In the Northeast Atlantic, the main species caught were Atlantic herring (17.9%), blue whiting (15.4%) and Atlantic cod (13.9% of the total weight of marine organisms caught in this area), while in the Northwest Pacific, the main species caught were Alaska pollock (48.2%), as well as pink salmon (11.5%) and Pacific herring (11.4% of the catch in this fishing area).

As in previous years, in 2021, the Norwegian fleet provided the largest share of marine catches in the Northeast Atlantic (27.7%), while the Northwest Pacific was explored exclusively by Russia.

Uwagi metodologiczne

Methodological notes

1. Za podmioty gospodarki narodowej przyjmuje się jednostki prawne, tj. osoby prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą.
2. Dane o podmiotach według wybranych rodzajów działalności dotyczą podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w systemie REGON (na koniec danego roku), których wyboru dokonano na podstawie przeważającego rodzaju działalności zgodnego z Polską Klasyfikacją Działalności 2007. W niektórych przypadkach, dla lepszego zobrazowania rodzajów działalności występujących w gospodarce morskiej, wprowadzono bardziej szczegółowy podział. Do poszczególnych grupowań według rodzajów działalności przyjęto:

Nazwa rodzaju działalności Kind of activity	Nazwa grupy, klasy lub podklasy PKD 2007 Group, class or subclass of PKD 2007
Przeładunek, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich – usługowe przedsiębiorstwa przeładunkowo-składowe, których podstawową działalnością jest przeładunek ładunków w portach morskich Cargo handling and storage in seaports – cargo handling and storage businesses whose basic activity is cargo handling in seaports	Przeładunek towarów (52.24); Magazynowanie i przechowywanie towarów (52.10) Cargo handling (52.24); Storage and warehousing (52.10)
Pozostała działalność wspomagająca transport morski – nawigacja, pilotaż, ratownictwo, roboty czerpalne i podwodne, usługi portowe i morskie, holowanie, cumowanie i inne Other activities that support incidental to sea transportation – navigation, piloting, rescue, dredging and underwater work, port and sea services, towage, moorage etc	Działalność usługowa wspomagająca transport morski (52.22) Other service activities incidental to sea transportation (52.22)
Działalność morskich agencji transportowych – agencje celne, morskie agencje, maklerstwo, doradztwo morskie, ekspertyzy morskie, ekspertyzy dotyczące rozmieszczania i zabezpieczania ładunku na statku, kontrola ładunku, spedycja morska i inne Activities of sea transportation agencies – customs, maritime service, ship brokerage, maritime consulting, expertise, expert reports on stowage or cargo arrangement on board, checks on cargo cargo inspections, sea forwarding etc	Działalność morskich agencji transportowych (52.29) Sea transportation agencies activities (52.29)
Zarządy portów morskich Seaports authorities	Działalność usługowa wspomagająca transport morski (52.22); Wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi (68.20); Zarządzanie nieruchomościami wykonywane na zlecenie (68.32) Service activities incidental to sea transportation (52.22); Rental and operating of own or leased real estate (68.20); Management of real estate on a fee or contract basis (68.32)
Morski i przybrzeżny transport wodny Sea and coastal waterborne transportation	Transport morski i przybrzeżny pasażerski (50.10); Transport morski i przybrzeżny towarów (50.20) Sea and coastal passenger water transport (50.10); Sea and coastal freight water transport (50.20)
Produkcja i naprawa statków i łodzi – budowa i naprawy jednostek pływających, które spełniają warunki pozwalające na pływanie po pełnym morzu i wodach z nim połączonych Production and repair of ships and boats – building and repair of floating structures which fulfil the conditions to navigate on the high sea and its adjacent waters	Produkcja statków i konstrukcji pływających (30.11); Produkcja łodzi wycieczkowych i sportowych (30.12); Naprawa i konserwacja statków i łodzi (33.15) Building of ships and floating structures (30.11); Building of pleasure and sporting boats (30.12); Repair and maintenance of ships and boats (33.15)

Nazwa rodzaju działalności (dok.) Kind of activity (cont.)	Nazwa grupy, klasy lub podklasy PKD 2007 (dok.) Group, class or subclass of PKD 2007 (cont.)
Rybołówstwo w wodach morskich Marine fishing	Rybołówstwo w wodach morskich (03.11); Chów i hodowla ryb oraz pozostałych organizmów wodnych w wodach morskich (03.21 Z) Marine fishing (03.11); Marine aquaculture (03.21 Z)
Przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa Processing and preserving of fish and fish products	Przetwarzanie i konserwowanie ryb, skorupiaków i mięczaków (10.20); Wytwarzanie gotowych posiłków i dań (10.85) Processing and preserving of fish, crustaceans and molluscs (10.20); Manufacture of prepared meals and dishes (10.85)
Sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków – podmioty, które zajmują się głównie sprzedażą ryb Retail and wholesale of fish, crustaceans and molluscs – entities involved mainly in sale of fish	Sprzedaż hurtowa pozostałej żywności włączając ryby, skorupiaki i mięczaki (46.38); Sprzedaż hurtowa niewyspecjalizowana żywności, napojów i wyrobów tytoniowych (46.39); Sprzedaż detaliczna w niewyspecjalizowanych sklepach z przewagą żywności, napojów i wyrobów tytoniowych (47.11); Sprzedaż detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków prowadzona w wyspecjalizowanych sklepach (47.23) Wholesale of other food including fish, crustaceans and molluscs (46.38); Non-specialised wholesale of food, beverages and tobacco (46.39); Retail sale in non-specialised stores with food, beverages or tobacco predominating (47.11); Retail sale of fish, crustaceans and molluscs in specialised stores (47.23)
Prace badawczo-rozwojowe i edukacja morska, jednostki naukowo-badawcze, które pracują głównie na rzecz gospodarki morskiej (Morski Instytut Rybacki w Gdyni, Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej w Gdyni, Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku, Polska Akademia Nauk Instytut Oceanologii w Sopotcie, Instytut Morski w Gdańsku, Polska Akademia Nauk Instytut Budownictwa Wodnego w Gdańsku) oraz szkoły i zespoły szkół, które szkolą głównie na potrzeby gospodarki morskiej Maritime and marine research, development and educations – scientific and research units that work mainly for maritime economy purposes (National Marine Fisheries Research Institute, R&D Department of CTM Centre in Gdynia, Maritime Advanced Research Centre in Gdańsk, Institute of Oceanology at Polish Academy of Sciences in Sopot, Maritime Institute in Gdańsk, Institute of Water Construction at Polish Academy of Sciences in Gdańsk), as well as educational units and complexes of schools dedicated mainly for the needs of maritime economy	Badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie pozostałych nauk przyrodniczych i technicznych (72.19); Badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk społecznych i humanistycznych (72.20); Gimnazja i szkoły ponadgimnazjalne, z wyłączeniem szkół policealnych (85.3); Szkoły policealne oraz wyższe (85.4); Pozaszkolne formy edukacji, gdzie indziej niesklasyfikowane (85.59); Działalność wspomagająca edukację (85.60) Research and experimental development in natural sciences and engineering (72.19); Research and experimental development in social studies and humanities (72.20); Lower secondary schools and secondary schools, excluding post-secondary schools (85.3); Post-secondary schools and higher education institutions (85.4); Out-of-school forms of education, not else-where classified (85.59); Educational support activities (85.60)
Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi (turystyka nadmorska, morska i przybrzeżna) Accommodation and food service activities (maritime and coastal tourism)	Hotele i podobne obiekty zakwaterowania (55.1); Obiekty noclegowe i miejsca krótkotrwałego zakwaterowania (55.2); Pola kempingowe (włączając pola dla pojazdów kempingowych) (55.3) Hotels and similar accommodation (55.1); Accommodation facilities and places for short-term accommodation (55.2); Camping sites (including fields for motorhomes) (55.3)
Urzędy morskie Maritime administration offices	Kierowanie w zakresie efektywności gospodarowania (84.13) Regulation of and contribution to more efficient operation of businesses (84.13)
Pozostałe rodzaje działalności – wydobywanie ropy naftowej z morza, budowa obiektów inżynierii wodnej dla gospodarki morskiej, działalność w zakresie architektury, inżynierii dla gospodarki morskiej, wynajem środków transportu wodnego, doradztwo, badania i analizy techniczne, rekrutacja pracowników i inne rodzaje działalności na rzecz gospodarki morskiej Other kinds of activities – seabed mining of crude oil, construction of water engineering structures for maritime economy purposes, architectural and engineering activities for maritime economy purposes, renting of waterborne transport equipment, consultancy, technical research and analysis, recruitment of employees, and other kinds of activities for the benefit of maritime economy	Różne klasy PKD Various PKD classes

3. Dane o pracujących dotyczą osób wykonujących pracę przynoszącą im zarobek (w formie wynagrodzenia za pracę) lub dochód. Do pracujących zaliczono osoby wykonujące pracę w Polsce lub za granicą na rzecz jednostek, w których zostały zatrudnione, niezależnie od czasu trwania tego zatrudnienia. Nie zaliczono osób skreślonych tymczasowo z ewidencji, z którymi nie rozwiązano umowy o pracę, tj. korzystających z urlopów bezpłatnych lub wychowawczych powyżej 3 miesięcy, pracujących na umowę zlecenie oraz osób zatrudnionych na umowę o pracę w celu przygotowania zawodowego.
4. Do pracujących zaliczono:
- osoby zatrudnione na podstawie stosunku pracy (umowy o pracę, powołania, mianowania, wyboru lub stosunku służbowego),
 - pracodawców i pracujących na własny rachunek, a mianowicie właścicieli i współwłaścicieli (łącznie z pomagającymi członkami ich rodzin; z wyłączeniem wspólników spółek, którzy nie pracują w spółce) podmiotów prowadzących działalność gospodarczą,
 - osoby wykonujące pracę nakładczą,
 - agentów pracujących na podstawie umów agencyjnych i umów na warunkach zlecenia (łącznie z pomagającymi członkami ich rodzin oraz osobami zatrudnionymi przez agentów).
5. Dane o pracujących obejmują osoby pełnozatrudnione i niepełnozatrudnione w głównym miejscu pracy. Pracownicy pełnozatrudnieni są to osoby, które pracują w pełnym wymiarze czasu pracy obowiązującym w danym zakładzie pracy lub na stanowisku pracy, w tym również osoby, które zgodnie z obowiązującymi przepisami pracują w skróconym czasie pracy, np. z tytułu warunków szkodliwych dla zdrowia lub w przedłużonym czasie pracy (np. dozorca mienia). Pracownicy niepełnozatrudnieni są to osoby, które zgodnie z zawartą umową, pracują stale w niepełnym wymiarze czasu pracy obowiązującym w danym zakładzie lub na danym stanowisku pracy. Niepełnozatrudnieni w głównym miejscu pracy są to osoby, które złożyły w zakładzie pracy oświadczenia stwierdzające, że dany zakład jest ich głównym miejscem pracy.
6. Informacje o pracujących według stanu w dniu 31 grudnia dotyczą pracowników pełnozatrudnionych (łącznie z sezonowymi i zatrudnionymi dorywczo) oraz pracowników niepełnozatrudnionych w głównym miejscu pracy, bez przeliczenia na pełnozatrudnionych.
3. Data regarding employment concern persons who perform work providing earnings (remuneration for work done) or an income. The employed are considered persons who work either in Poland or abroad for entities that provided employment for them, regardless of length of employment. Persons with valid contract and temporarily removed from the employees register (e.g. those on unpaid leave or parental leave longer than 3 months, the employees working on the basis of mandatory contracts or regular employment contracts to obtain vocational training).
4. The employees include:
- persons hired on the basis of an employment relationship (i.e. regular employment contract, appointment, election or service relationship),
 - employers and the self-employed, i.e. owners and co-owners of commercial entities (including helping family members; excluding partners who do not work for their partnership/company),
 - outworkers,
 - agents employed on the basis of agency agreements and mandatory contracts (including helping family members and persons employed by the agents).
5. Data regarding employment include persons employed on the full-time or part-time basis in the main workplace. Full-time paid employees are persons employed on a full-time basis as their employer defined for their workplace; or employees who work a reduced work-time period, e.g. due to hazardous conditions or an extended work-time period (e.g. a property caretaker). Part-time paid employees are persons who regularly work on a part-time basis as their employer defined for their workplace. The part-time employees in their main workplace are those who declared a particular workplace as their principal workplace.
6. Information on employment as of 31 December refers to full-time employees (including employment on a seasonal or casual basis), and part-time employees in their principal workplace, without conversion to the full-time ones (FTE).

7. Informacje o przeciętnym zatrudnieniu w gospodarce morskiej dotyczą pracowników pełnozatrudnionych oraz niepełnozatrudnionych w przeliczeniu na pełne etaty, bez osób zatrudnionych poza granicami kraju.
8. Dane o wynagrodzeniach zaprezentowano w ujęciu brutto, tj. łącznie z zaliczkami na poczet podatku dochodowego od osób fizycznych i łącznie ze składkami na ubezpieczenie emerytalne, rentowe i chorobowe opłacanymi przez ubezpieczonych pracowników.
9. Dane o przeciętnym wynagrodzeniu miesięcznym dotyczą pracowników najemnych, tj. osób zatrudnionych na podstawie stosunku pracy (umowa o pracę, powołanie, mianowanie lub wybór) i obejmują pracowników pełnozatrudnionych oraz niepełnozatrudnionych w przeliczeniu na pełne etaty.
10. Nakłady inwestycyjne są to nakłady finansowe lub rzeczowe, których celem jest stworzenie nowych środków trwałych lub ulepszenie (przebudowa, rozbudowa, rekonstrukcja lub modernizacja) istniejących obiektów majątku trwałego, a także nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji. Nakłady inwestycyjne dzielą się na nakłady na środki trwałe oraz pozostałe nakłady.
- Nakłady na środki trwałe są to nakłady na:
- budynki i budowle (obejmują budynki i lokale oraz obiekty inżynierii lądowej i wodnej), w tym m.in. roboty budowlano-montażowe, dokumentacje projektowo-kosztorysowe,
 - maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia (łącznie z przyrządami, ruchomościami i wyposażeniem),
 - środki transportu,
 - inne, tj.: melioracje szczegółowe, koszty ponoszone przy nabyciu gruntów i używanych środków trwałych, inwentarz żywy (stado podstawowe) i zasadzenia wieloletnie, a ponadto odsetki od kredytów i pożyczek inwestycyjnych za okres realizacji inwestycji (z wyjątkiem odsetek nieuwzględnionych w wartości nakładów na środki trwałe przez podmioty stosujące Międzynarodowe Standardy Rachunkowości – MSR, wprowadzone od 1 stycznia 2005 r.).
- Pozostałe nakłady są to nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji oraz inne koszty związane z realizacją inwestycji. Nakłady te nie zwiększają wartości środków trwałych.
7. Data on average employment in maritime economy refer to the number full- and part-time employees converted to full-time equivalents, excluding persons employed abroad.
8. Data on remuneration are presented on a gross basis, i.e. including deductions for personal income taxes and premiums for pension, disability and sickness insurance, paid by the insured employees.
9. Data on the average monthly remuneration refer to the hired, i.e. persons employed on the basis of employment relationship (regular employment contract, appointment or election) and include the full- and part-time employees per full-time employment (FTE).
10. Investment outlays are financial or tangible outlays, the purpose of which is the creation of new fixed assets or the improvement (rebuilding, enlargement, reconstruction or modernization) of existing capital asset items, as well as outlays on so-called initial investments. Investment outlays are divided into outlays on fixed assets and other outlays.
- Outlays on fixed assets include outlays on:
- buildings and structures (include buildings and places as well as civil engineering works), including construction and assembly works, design and cost estimate documentations,
 - machinery, technical equipment and tools (including instruments, movables and endowments),
 - transport equipment,
 - others, i.e., detailed meliorations, costs incurred for purchasing land and second-hand fixed assets as well as livestock (basic herd), long-term plantings, interests on investment credits and investment loans for the period of investment realization (included exclusively in data expressed at current prices), except for interests not included in outlays on fixed assets by units that use International Accounting Standards (IAS) implemented since 1 January 2005.
- Other outlays are expenditures on so-called initial investments as well as other costs connected with that investment. These outlays do not contribute to the value of fixed assets.

11. Do środków trwałych zalicza się kompletne i nadające się do użytku składniki majątkowe o przewidywanym okresie używania dłuższym niż rok, w tym również drogi publiczne, ulice i place łącznie z pobocznymi i podbudową, uzbrojenie terenu, zasadzenia wieloletnie, melioracje, budowle wodne, grunty, inwentarz żywy (stado podstawowe) oraz od 1 stycznia 2002 r. spółdzielcze własnościowe prawo do lokalu mieszkalnego i spółdzielcze prawo do lokalu niemieszkalnego (użytkowego).
Dane o środkach trwałych nie obejmują wartości gruntów, uznanych od 1 stycznia 1991 r. za środki trwałe zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 12 grudnia 1990 r. (Dz. U. Nr 90, poz. 529) oraz prawa użytkowania wieczystego gruntu, uznanego od 1 stycznia 2002 r. za środki trwałe zgodnie z ustawą o rachunkowości z dnia 29 września 1994 r. (jednolity tekst Dz. U. z 2019 r., poz. 351, z późn. zm.).
12. Wartość brutto środków trwałych jest to wartość równa nakładom poniesionym na ich zakup lub wytworzenie, bez potrącenia wartości zużycia (umorzenia).
13. Wartość zużycia środków trwałych odpowiada wielkości odpisów amortyzacyjnych (umorzeniowych) dokonanych od chwili oddania środków trwałych do eksploatacji.
14. Stopień zużycia określa stosunek procentowy wartości zużycia środków trwałych do wartości brutto środków trwałych.
15. Dane o nakładach inwestycyjnych oraz środkach trwałych dotyczą podmiotów gospodarki morskiej prowadzących działalność gospodarczą, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
16. Wyniki finansowe podmiotów gospodarki morskiej prezentuje się zgodnie z nowelizacją ustawy o rachunkowości z dnia 29 września 1994 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r., poz. 351, z późn. zm.). Dane na temat finansów przedsiębiorstw dotyczą podmiotów gospodarczych prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
Wybrane wskaźniki finansowe oznaczają:
- wskaźnik poziomu kosztów jest to relacja kosztów uzyskania przychodów z całości kształtu działalności do przychodów z całości kształtu działalności, wyrażona w procentach,
 - wskaźnik rentowności obrotu brutto jest to relacja wyniku finansowego brutto do przychodów z całości kształtu działalności, wyrażona w procentach,
11. Fixed assets include asset components and other objects completed and ready for use with an expected period of utility exceeding 1 year, of which also: public roads, streets and squares, together with shoulders and foundations, development of tracts of land, long-term plantings, irrigation and drainage, water structures, land, livestock (basic herd) as well as since 1 January 2002 cooperative ownership right to residential premises and cooperative right to non-residential (of utility character) premises.
Data regarding fixed assets do not include the value of lands recognised since 1 January 1991, as fixed assets, in accordance with the decree of the Council of Ministers, dated 12 December 1990 (Journal of Laws No. 90, item 529) nor the right perpetual usufruct of land, regarded as fixed assets since 1 January 2002, in accordance with the Accounting Act dated 29 September 1994 (uniform text Journal of Laws 2019, item 351, with later amendments).
12. A gross value of fixed assets is the value equal to the purchase or manufacture expenses incurred thereon, including the amount of depreciation (amortization).
13. A depreciation corresponds to the value of amortization (depreciation) write-offs commencing at the moment of commission of the fixed assets.
14. The degree of fixed assets consumption is understood as the relation of the consumption value to the gross value of fixed assets, in percent.
15. Data on investment outlays and fixed assets refer to commercial maritime economy entities that employ more than 9 persons.
16. Financial results of maritime economy entities are presented according to the amended Accounting Act of 29 September 1994 (uniform text, Journal of Laws 2019 item 351, with later amendments). Data on financial management in enterprises refer to entities that keep accounting ledgers and employ more than 9 persons.
The selected rates and ratios are the following:
- cost level indicator as the relation of the costs of obtaining revenues from total activity to revenues from total activity, in percent,
 - gross turnover profitability rate as the relation of the gross financial result to revenues from total activity, in percent,

- wskaźnik rentowności obrotu netto jest to relacja wyniku finansowego netto do przychodów z całości kształtu działalności, wyrażona w procentach,
 - wskaźnik płynności finansowej I stopnia jest to relacja inwestycji krótkoterminowych do zobowiązań krótkoterminowych (bez funduszy specjalnych), wyrażona w procentach,
 - wskaźnik płynności finansowej II stopnia jest to relacja inwestycji krótkoterminowych i należności krótkoterminowych do zobowiązań krótkoterminowych (bez funduszy specjalnych), wyrażona w procentach.
17. Aktywa obrotowe obejmują: zapasy, należności krótkoterminowe, inwestycje krótkoterminowe (środki pieniężne i krótkoterminowe papiery wartościowe) i krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe.
- Należności z tytułu dostaw i usług są zaliczane do należności krótkoterminowych (bez względu na termin wymagalności zapłaty).
18. Obroty ładunkowe w portach morskich jest to łączna ilość masy ładunkowej przemieszczonej przez porty w danym okresie czasu. Tablice przedstawiające obroty ładunkowe w portach morskich obejmują dane o obrotach ładunkowych będących wynikiem działalności zarówno portowych usługowych przedsiębiorstw przeładunkowo-składowych, jak i firm przemysłowo-handlowych zlokalizowanych na terenie portu i przeładowujących głównie własne produkty lub zakupione przez siebie towary.
19. Informacje o obrotach ładunkowych w latach 2000–2004 zostały opracowane w oparciu o dane zarządów portów morskich oraz podmiotów gospodarczych dokonujących przeładunków w portach morskich i obejmują międzynarodowy obrót morski oraz obrót wewnątrz-krajowy. Zgodnie ze stosowaną dla tych lat metodologią badań, waga towarów wykazana jest razem z wagą opakowań i jednostek transportujących (kontenerów i jednostek tocznych).
- Przez międzynarodowy obrót morski rozumie się łączną ilość ładunków, będących przedmiotem międzynarodowej wymiany handlowej, przemieszczonych przez port. Są to ładunki wyładowane ze statków oraz załadowane na statki zarówno w związku z polskim handlem zagranicznym, jak i tranzytem. Do międzynarodowego obrotu morskiego zaliczono również bunkier (paliwo) dostarczony na statki transportowe, obsługujące międzynarodową wymianę handlową.
- net turnover profitability rate as the relation of the net financial result to revenues from total activity, in percent,
 - first degree financial liquidity indicator as the relation of short-term investments to short-term liabilities (excluding special funds), in percent,
 - second degree financial liquidity indicator as the relation of short-term investments and short-term receivables to short-term liabilities (excluding special funds), in percent.
17. Current assets include: inventory, short-term receivables, short-term investments (cash equivalents, short-term securities), short-term prepayments and accruals.
- Trade receivables are included in short-term receivables (irrespective of their due date).
18. Cargo traffic in seaports means the total weight of freight moved through the seaports in a certain period of time. The tables on cargo traffic in seaports present data on cargo traffic as a result of activities by port storage and warehousing enterprises as well as industrial and commercial entities located in the port, handling mainly their own products or commodities they purchased.
19. Information on cargo traffic in 2000–2004 are compiled out of seaport authorities data and cargo handling companies operating in the seaports. Both international and national cargo traffic is included. According to the methodology in force during those years, the weight of packaging and carriage units (i.e. containers, ro-ro units) is included in the weight of goods.
- International cargo traffic is understood as the total volume of cargo subject to international trade, moved through a seaport. Both international and domestic cargo traffic is included. This comprises cargo discharged from or laden on ships, as part of Polish foreign trade and transit freight. International cargo traffic includes bunkering (i.e. fuel) delivered on transport ships operating within international trade.

Obrót wewnątrz krajowy obejmuje:

- krajowy obrót morski (kabotaż) – ładunki przewożone drogą morską w obrocie pomiędzy polskimi portami morskimi,
- krajowy obrót lądowy – ładunki pochodzące od krajowego nadawcy i przeznaczone dla krajowego odbiorcy, np. węgiel ze Śląska przeładowany w porcie Szczecin, przeznaczony dla odbiorcy w Gryfinie,
- ryby złowione przez podmioty rybołówstwa morskiego (jeżeli w momencie wyładowywania w porcie ryby te nie są przedmiotem międzynarodowej wymiany handlowej),
- bunkier załadowany na statki inne niż obsługujące międzynarodowy obrót morski (np. bunkier dla polskich statków rybackich lub statków kursujących w ruchu kabotażowym).

20. Dane dotyczące obrotów ładunkowych, ruchu pasażerów i statków w latach 2005–2020 pochodzą od przedstawicieli statków zawijających do portów morskich i są pozyskiwane za pośrednictwem urzędów morskich – kapitanatów i bosmanatów portów morskich w zakresie zgodnym z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/42/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską, Dz. U. WE L 141 z 6 czerwca 2009 r. (wcześniej – Dyrektywa 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r.). Metodologia tego badania (wprowadzonego wraz z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej i odpowiadającego wymogom Eurostatu) różni się od metodologii badań wcześniejszych.

21. Informacje o obrotach ładunkowych w latach 2005–2022 obejmują międzynarodowy oraz krajowy obrót morski. Obroty ładunkowe dla tych lat wykazywane są według wagi towaru wraz z bezpośrednim opakowaniem, lecz bez wagi własnej jednostek transportujących (kontenerów i jednostek tocznych).

22. Ładunki drobnicowe – różnego rodzaju ładunki, które można policzyć, w opakowaniu lub bez, o różnych kształtach, transportowane w mniejszych partiach lub jako pojedyncze przesyłki zarówno wyroby gotowe, jak i półfabrykaty.

23. Kontener jest to pojemnik przeznaczony do wielokrotnego przewożenia towarów, bez potrzeby ich przeładowywania przy zmianie środka transportu, wyposażony w urządzenia umożliwiające łatwy transport i przeładunek, przystosowany do piętrzenia, odporny na warunki przewozu, mający możliwie znormalizowane wymiary, które najczęściej wynoszą: szerokość i wysokość 8 stóp (lub 8 stóp x 8 stóp 6 cali), długość 10, 20, 30 lub 40 stóp. (Standardy ISO – Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej).

National cargo traffic comprises:

- domestic maritime cargo traffic (cabotage) – freight by sea as part of traffic among Polish sea-ports,
- domestic land transport of cargo – freight from a domestic consignor to a domestic consignee, for example: coal from Silesia handled in Szczecin sea-ports for a consignee in Gryfino,
- fish caught by marine fishery entities, in case the fish are not subject to international trade at the moment of landing,
- bunkers laden on ships other than ships operating as part of international maritime cargo traffic (e.g. bunkers for Polish fishing ships or ships operating as part of cabotage).

20. Data on cargo, passenger and ship traffic in the years 2005–2020 are obtained via maritime (harbours or ports) offices from representatives of ships calling at the ports, in accordance with Directive 2009/42/EU of the European Parliament and of the Council of 6 May 2009 on statistical returns in respect of carriage of goods and passengers by sea, Journal of Laws EC L 141 of 6 June 2009 (preceded by Directive 95/64/EC of 8 December 1995). Methodology of that survey introduced in the time of Poland's accession to the European Union meets the Eurostat's requirements and is different from the previous ones.

21. Information on cargo traffic in the years 2005–2022 comprises both international and domestic maritime traffic. Cargo traffic in those years is reported as commodity weight including its immediate packaging but excluding the basic weight of carriage units (i.e. containers, ro-ro units).

22. General cargo – countable cargo of various nature, either packed or without packaging, of various shape, carried either in batches or as a single delivery, final or half-finished products.

23. Freight container is a receptacle designed for repeated carriage of commodities, not requiring changing the means of transport, equipped with transportation facilities, stackable, resistant to adverse conditions of carriage, in a standardized size the most common of which is: breadth and height of 8 feet (or 8 feet x 8 feet 6 inches), length 10, 20, 30 or 40 feet (in accordance with the International Organization for Standardization, ISO).

24. Kategoria ładunkowa „kontenery” obejmuje tylko tzw. kontenery duże, tzn. o długości 20 stóp lub większe. Kontenery mniejsze (krótsze niż 20 stóp) zaliczane są do pozostałych ładunków drobnicowych.
24. The category of “containers” comprises only so-called large containers, i.e. having a length of 20 feet or more. Smaller containers (i.e. shorter than 20 feet) are classified into other general cargo.
25. TEU – jednostka standardowa odpowiadająca pojemności 20-stopowego kontenera ISO (1 TEU = 1 kontener 20-stopowy ISO), służąca do przeliczania kontenerów o różnej długości oraz do opisywania i porównywania statków lub terminali kontenerowych.
25. TEU is a standard unit corresponding to the capacity of a 20 foot ISO container (i.e. 1 TEU = one 20 foot ISO container), used for converting various length containers and describing and comparing ships and container terminals with each other.
26. Ładunki toczne/ro-ro – ładunki drobnicowe przeładowywane systemem roll-on, roll-off, np. samochody ciężarowe z ładunkiem lub bez, wagony z ładunkiem lub bez, ładunki na roll-trailerach (podwoziach niskich).
26. Ro-ro units are a type of general cargo, handled with the roll-on/ roll-off systems; e.g. laden or empty trucks, rail wagons or goods in shipborne port-to-port trailers (or chassis).
27. Kryterium klasyfikacji ładunków tocznych do poszczególnych grup ładunkowych jest „najbardziej zewnętrzna” jednostka ładunkowa; np. kontener wjeżdżający na statek na wagonie kolejowym jest wykazywany jako wagon, a nie jako kontener (wyjątkiem były kontenery załadowywane/wyładowywane na roll-trailerach – podwoziach niskich – wykazywane w latach 2005–2009 jako kontenery, a nie jako podwozia niskie – roll-trailery).
27. Ro-ro units are classifiable into a particular cargo group on the basis of “the most external cargo unit” criterion. For example, a container loaded onboard in a rail wagon is reported as a wagon rather than a container, with the exception of loaded/ discharged containers in shipborne port-to-port trailers/ chassis. In the years 2005–2009, such containers were reported as containers rather than the trailers/ chassis.
28. Ładunki tranzytowe są to ładunki pochodzące od nadawcy zagranicznego, dowieszone do polskiego portu morskiego i przeznaczone dla odbiorcy zagranicznego. Obrót ładunków tranzytowych jest częścią międzynarodowego obrotu morskiego.
Tranzyt morsko-ładowy obejmuje ładunki tranzytowe, które zostały dowieszone do portu drogą morską z przeznaczeniem do dalszego transportu drogą lądową. Tranzyt lądowo-morski obejmuje ładunki tranzytowe, które zostały dowieszone do portu drogą lądową z przeznaczeniem do dalszego transportu drogą morską. Tranzyt morski obejmuje ładunki tranzytowe, które zostały dowieszone do portu drogą morską i w sposób pośredni lub bezpośredni przeładowane na inny statek z przeznaczeniem do dalszego transportu również drogą morską.
28. Transit cargo means freight from a foreign consignor, transported to a Polish seaport, to be forwarded to a foreign consignee. Transit cargo traffic is a part of international cargo traffic.
Sea-land transit refers to cargo delivered by sea to a seaport to be forwarded by land. Land-sea transit refers to cargo delivered to a seaport by land, to be forwarded by sea. Seaborne transit refers to cargo delivered to a port by sea to be reloaded (directly or indirectly) to another ship for further transportation by sea.
29. Dla zaprezentowania roli portów morskich w obsłudze towarów polskiego handlu zagranicznego na tle innych rodzajów transportu, w opracowaniu wykorzystano dane z systemu statystyki handlu zagranicznego. Informacje z badania handlu zagranicznego zawierają dane o kraju pochodzenia i przeznaczenia towaru.
Rodzaj transportu dla towarów polskiego handlu zagranicznego ustalono w oparciu o informacje o czynnym środku transportu na granicy. Dane o polskim handlu zagranicznym nie zawierają pełnych danych o rodzajach transportu. W statystyce obrotów z krajami UE jedynie największe pod względem wartości obrotów podmioty objęte obowiązkiem sprawozdawczym zobowiązane są do podawania informacji o środku transportu
29. Data illustrating the role of seaports in Polish foreign trade against other modes of transportation are compiled out of an official foreign trade statistics database. The foreign trade survey provides data on the place of origin or destination.
The mode of transport for Polish foreign trade goods was determined based on information on active means of transport at the border. Data on Polish foreign trade do not contain complete data on modes of transport. In the statistics on trade with EU countries, only the largest entities subject to the reporting obligation in terms of trade volume are obliged to provide information on the mode of transport.

Podmiotami zobowiązanymi nie są wyłącznie podmioty krajowe. Istnieje duża grupa podmiotów zagranicznych, które są zaliczane do polskiego handlu zagranicznego. Waga podana jest bez wagi opakowań i bez wagi jednostek transportujących. Obroty w milionach złotych podane są w cenach bieżących.

Obligated entities are not exclusively domestic. There is a large group of foreign entities that are included in Polish foreign trade. The weight is given without the weight of packaging and without the weight of transport units. Turnover in millions of PLN is given in current prices.

30. Dane o ruchu pasażerów w portach morskich dotyczą pasażerów, dla których dany port jest portem początkowym lub docelowym ich morskiej podróży. Dane nie obejmują pasażerów, którzy znajdowali się na statku cumującym w danym porcie, ale którzy nie opuścili pokładu tego statku (nie zakończyli lub nie rozpoczęli podróży morskiej).

30. Data on passenger traffic refer to ports of departure and destination. Passengers who remained onboard (passengers who did not started/finished their voyage) a ship mooring in a particular port, are excluded.

31. Od 2010 r. badanie portów morskich zostało rozszerzone o informacje dotyczące pasażerów wycieczkowców, tj. osób schodzących z wycieczkowca w celu zobaczenia atrakcji w porcie morskim lub okolicy (przy zachowaniu miejsca na statku) i następnie wracających na ten statek oraz o dane o obrotach ładunkowych w portach morskich według grup towarowych.

31. Beginning from 2010, the maritime port survey is extended to include cruise passengers, i.e. passengers who leave a cruise ship to pay a short visit to a tourist attraction associated with a port while retaining a cabin on board to return to the ship; as well as cargo traffic by commodity groups and ports.

32. Dane o ruchu statków w portach morskich obejmują:

- transportowe statki towarowe, do których zalicza się również barki pełnomorskie,
- transportowe statki pasażerskie;
- nie uwzględniają natomiast:
- statków nie spełniających funkcji transportowych (np. statków szkolnych, holowników, lodołamaczy, statków nowo zbudowanych wychodzących w morze na próby),
- statków, dla których transport ładunków nie jest świadczeniem odpłatnej usługi przewozowej (np. statków rybackich, zaopatrzeniowych).

Dane o ruchu statków dla lat 2000–2004 obejmują tylko międzynarodowy ruch statków. Dla 2000 r. Police i Stepnica ujęto łącznie z danymi dotyczącymi portu Szczecin.

Dane o ruchu statków dla lat 2005–2022 dotyczą statków transportowych lub pełniących funkcję transportową; zasadniczo nie obejmują statków o pojemności brutto (GT) poniżej 100 (nie uwzględnia się również ładunków ani pasażerów przewożonych tymi statkami).

32. Data on ship traffic include:

- cargo-carrying ships including seaborne barges,
- passenger ships;
- the following is excluded:
- miscellaneous activity ships (e.g. training ship, tug boats, icebreakers, new built vessels starting their sea trials),
- ships that provide cargo transport free of charge (e.g. fishing ships, supply ships).

Data on ship traffic in the years 2000–2004 include international traffic only. In 2000, ports of Szczecin, Police and Stepnica were reported collectively as a sum thereof.

Data on ship traffic in the years 2005–2022 refer to cargo-carrying ships or ships used for transport purposes. In principle ships of gross tonnage (GT) below 100 are excluded. Such data do not comprise cargo or passengers on board those ships.

33. Pojemność brutto (GT – ang. gross tonnage) – jest to miara całkowitej pojemności zamkniętych pomieszczeń statku wewnątrz kadłuba i nadbudówek.

33. Gross tonnage (GT) is a measure of total capacity of closed spaces on board, inside the hull and super-structures.

34. Pojemność netto (NT – ang. net tonnage) – jest to miara pojemności użytkowej statku, tj. zamkniętych pomieszczeń przystosowanych do przewozu ładunków (w tym pasażerów), które zostały włączone do pojemności brutto.

34. Net tonnage (NT) is a measure of the useful capacity of a ship, i.e. closed spaces designed for cargo and passenger transport, included into gross tonnage.

35. Nośność (DWT – ang. deadweight tonnage) – to ciężar, jaki może statek przyjąć zanurzając się do letniej linii ładunkowej w wodzie morskiej. Oznacza różnicę w tonach pomiędzy wypornością statku do linii ładunkowej letniej w wodzie o ciężarze właściwym 1,025 oraz całkowitą wagą statku, tj. wypornością statku w tonach bez ładunku, paliwa, oleju do smarowania, balastu, świeżej wody i wody pitnej w zbiornikach, przedmiotów użytkowych, jak również pasażerów, załogi i ich dobytku.
36. Dane o morskiej flocie transportowej dotyczą statków o polskiej własności i współwłasności bez względu na podnoszoną banderę.
37. Dane o flocie transportowej dotyczą statków floty morskiej i przybrzeżnej, z wyłączeniem statków szkoleniowych, naukowo-badawczych, kutrów rybackich, holowników, pchaczy, jednostek służby państwowej, Marynarki Wojennej oraz Straży Granicznej.
38. Dane o przewozach żeglugą morską obejmują przewozy ładunków i pasażerów wykonane w rejsach żeglugą międzynarodową, zakończonych w roku sprawozdawczym, statkami własnymi i statkami dzierżawionymi pływającymi pod banderą polską lub obcą armatorów lub operatorów polskich. Nie obejmuje przewoźników, którzy przenieśli siedzibę za granicę.
39. Do przewozów wykonanych w żegludze regularnej zalicza się przewozy statkami liniowymi kursującymi według ustalonego i ogłoszonego rozkładu podróży na określonej z góry trasie i zawijającymi do portów określonych w rozkładzie podróży.
40. Do przewozów wykonanych w żegludze nieregularnej zalicza się przewozy wykonane statkami towarowymi żeglugi nieregularnej, tj. statkami kursującymi bez ogłoszonego rozkładu podróży i kierowanymi zgodnie z aktualnymi potrzebami przewozowymi.
41. Żegluga bliskiego zasięgu obejmuje przewozy w zasięgu bałtyckim i europejskim, natomiast żegluga dalekiego zasięgu obejmuje przewozy w zasięgu oceanicznym;
- do przewozów w zasięgu bałtyckim zaliczono przewozy wykonane statkami kursującymi na trasach obejmujących porty Morza Bałtyckiego aż do linii Kristiansand (Norwegia) – Skagen (Dania),
 - do przewozów w zasięgu europejskim zaliczono przewozy wykonane statkami kursującymi na trasach obejmujących porty europejskie (z wyjątkiem portów leżących w zasięgu bałtyckim), azjatyckie porty Morza Czarnego i Morza Śródziemnego oraz porty Afryki Północnej do szerokości portu Casablanca włącznie),
35. Deadweight tonnage (DWT) refers to a load of ship when loaded down to its summer load line in sea water. DWT means the difference in tonnes between the displacement of a ship on summer load – line in water with a specific gravity of 1.025 and the total weight of the ship, i.e. the displacement in tonnes of a ship without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and drinking water in the tanks, usable supplies as well as passengers, crew and their belongings.
36. Data on sea cargo-carrying fleet refer to ships of Polish sole or joint property, whatever flag they hoist.
37. Data on cargo-carrying fleet concern maritime and coastal fleet ships excluding: training and research/survey vessels, fishing boats, tug and pusher boats, public service units, the Navy and Border Patrol.
38. Data on maritime transport with sea fleet include cargo and passengers carried as part of international shipping, finished in the reporting year, with the own or chartered ships under Polish or foreign flags, operated by Polish ship-owners or operators. No information on operators who moved their head offices abroad is included.
39. Liner shipping refers to transport performed by liner ships navigating within a fixed and official schedule, on fixed itineraries, and calling at ports advertised in the schedules.
40. Tramp shipping refers to voyages by cargo-carrying ships navigating without any schedule, and according to the current transportation needs.
41. Short sea shipping refers to the Baltic and European service, while deep sea shipping refers to oceanic service;
- Baltic service refers to seaborne transport on the routes among Baltic ports, up to the Kristiansund (Norway) – Skagen (Denmark),
 - European service refers to seaborne transport on the routes among European seaports (with the exception of the Baltic Sea Region), Asian ports of the Black Sea and the Mediterranean Sea, as well as North Africa seaports up to and including Casablanca,

- do przewozów w zasięgu oceanicznym zaliczono przewozy wykonane statkami kursującymi na trasach wykraczających poza zasięg bałtycki i europejski.
- Ocean service refers to seaborne transport on the routes beyond the Baltic and Europe.
42. Przewozy ładunków promami wykonane morską i przybrzeżną flotą transportową obejmują ciężar przewożonych samochodów oraz innych środków transportu nieprzewożących ładunków tzn. uwzględniony jest ciężar ładunku oraz ciężar środków transportu, na którym znajduje się ładunek.
42. The weight of cargo transported by maritime and coastal ferries include the weight of vehicles and other means of transport i.e. without cargo inside, i.e. both the weight of cargo and the weight of means of transport with cargo are included.
43. Za ładunki polskiego handlu zagranicznego w gestii własnej uważa się ładunki będące w gestii przewozowej polskich eksporterów względnie importerów, w gestii obcej uważa się ładunki będące w gestii przewozowej obcych eksporterów względnie importerów.
43. Polish foreign trade cargo under an entity's own management refers to cargo being under Polish exporters' or importers' management. Cargo under foreign management refers to cargo managed by foreign exporters or importers.
44. Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego nie obejmują wagi kontenerów i jednostek tocznych (samobieżnych i nie samobieżnych).
44. The carriages of Polish foreign trade goods do not include the weight of containers and ro-ro units (self-propelled and non-self-propelled).
45. Dane o przewozach żegluga morską przybrzeżną dotyczą przewozów pasażerów wykonanych w rejsach żegluga krajową i przybrzeżną, zakończonych w roku sprawozdawczym, statkami własnymi i statkami dzierżawionymi pływającymi pod banderą polską lub obcą armatorów lub operatorów polskich.
45. Data on maritime coastal shipping refer to passenger transport as part of domestic and coastal sea voyages, finished in the reporting year, performed with own or chartered ships under Polish or foreign flags, operated by Polish ship-owners or operators.
46. Dane o produkcji i portfelu zamówień na statki dotyczą morskich statków handlowych o pojemności brutto (GT) 100 i więcej.
46. Data on ship completions and order books refer to maritime merchant ships of gross tonnage (GT) 100 or larger.
47. Dane o produkcji i stanie portfela zamówień na statki oraz dane o remontach i stanie portfela zamówień na remonty statków (zgodnie z metodologią OECD) nie obejmują okrętów wojennych.
47. Data on shipbuilding and order books as well as data on ship repairs and repair order books (under the OECD methodology) do not refer to warships.
48. Dane o produkcji statków, o stanie portfela zamówień oraz dane o remontach statków i o stanie portfela na remonty statków uzyskano z Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku oraz Ministerstwa Gospodarki Morskiej
48. Data on shipbuilding, order books as well as data on ship repairs and repair order books are obtained from Ship Design and Research Centre, Gdańsk and the Ministry of Maritime Economy.
49. Dane o produkcji statków uzupełniono o informacje od Związku Pracodawców Forum Okrętowego w Gdańsku oraz Ministerstwa Gospodarki Morskiej.
49. Data on shipbuilding are supplemented with information provided by Association of Polish Maritime Industries Forum Okrętowe and the Ministry of Maritime Economy.
50. Morskim statkiem handlowym jest statek przeznaczony lub używany do prowadzenia działalności gospodarczej, a w szczególności do: przewozu ładunków lub pasażerów, rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza, holowania, ratownictwa morskiego, wydobywania mienia zatopionego w morzu, pozyskiwania zasobów mineralnych z dna morza oraz zasobów znajdujących się pod nim.
50. A sea merchant ship is a vessel designed or used for a business activity, in particular for the carriage of goods, transport of passengers, marine fisheries or acquisition of other sea resources, exploration of minerals from the sea bed and other deposits under the sea bed.

51. Zgodnie z obowiązującą ustawą z 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz.U. z 2015 r., poz. 222), pod pojęciem rybołówstwa morskiego rozumie się rybołówstwo komercyjne, rekreacyjne, połów w celu badań naukowych lub prac rozwojowych albo kształcenia, a także zarybianie oraz chów, hodowlę organizmów morskich oraz wprowadzanie lub przenoszenie gatunków obcych na morskich obszarach Rzeczypospolitej Polskiej. Ustawa ta reguluje kompleksowo problemy akwakultury, wymogi dla statków rybackich i armatorów, wykonując w ten sposób zalecenia rozporządzeń unijnych.
52. Dane dotyczące floty rybackiej, połowów ryb i innych organizmów morskich uzyskano z Morskiego Instytutu Rybackiego z Gdyni – Państwowego Instytutu Badawczego.
53. Trawlerem dalekomorskim jest statek rybacki przystosowany do połowu ryb dennych za pomocą włoków dennych i pelagicznych ciągniętych za statkiem.
54. Kutrem rybackim jest statek rybacki posiadający pokład ciągły, którego długość całkowita wynosi ponad 15 m i nie więcej niż 30 m, a moc napędu głównego nie przekracza 611 kW.
55. Łodzią rybacką jest statek rybacki o długości do 15 m.
56. Stan floty dalekomorskiej, kutrowej i łodziowej zaprezentowany jest zgodnie z aktualnie obowiązującą klasyfikacją stosowaną w opracowaniach Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni – Państwowego Instytutu Badawczego.
57. Ryby słodkowodne spędzają całe życie w wodach słodkich płynących lub zbiornikach stojących. Do ryb słodkowodnych poławianych na Morzu Bałtyckim i jego zatokach (Zalew Wiślany, Zalew Szczeciński) zaliczono: certy, ciosy, karasie, krąpie, leszcze, liny, miętusy, okonie, płocie, rozpióry, sandacze, sumy, stynki, szczupaki, węgorzyce. Ryby dwuśrodowiskowe w ciągu życia zmieniają jeden raz lub wielokrotnie swoje środowisko; najczęściej jest to zmiana wód morskich na śródlądowe lub odwrotnie. Do ryb dwuśrodowiskowych zaliczono: łososię, pstrągi tęczowe, sieje, trocie wędrowne i węgorze. Do grupy ryb płaskich zaliczono przedstawicieli gatunków z rodziny Pleuronectidae (flądrowate), czyli: gładzice, stornie, turboty oraz halibuty i niegładzice. Halibuty i niegładzice poławiane są poza Morzem Bałtyckim. Do grupy bezkręgowców morskich zaliczamy przedstawicieli typów mięczaki i skorupiaki.
51. According to the Sea Fisheries Act of 19 December (Journal of Laws 2015, item 222) in force, marine fisheries shall be understood as the commercial, recreational fisheries, fishing for research and development purposes, educational fishing, fish restocking, farming of marine organisms, the introduction of alien species and translocation of locally absent species in sea areas of the Republic of Poland. This Act shall comprehensively regulate the issues of aquaculture, requirements for fishing ships and their owners, satisfying the EU recommendations.
52. Data on fishing fleet, the volume of caught fish and other marine species, are compiled out of information from National Marine Fisheries Institute.
53. Deep-sea trawler is a fishing ship adopted for catching of demersal fishes using bottom or pelagic nets pulled by the ship.
54. Fishing cutter is a fishing ship with a continuous deck of a total length of over 15 m and no more than 30 m, while the power of the main propeller does not exceed 611 kW.
55. Fishing boat is a fishing ship of a length not exceeding 15 m.
56. The condition of the deep-sea, cutter and boat fleet is presented according to the current classification used by National Marine Fisheries Institute.
57. Freshwater fishes live their whole life in running or standing fresh waters. The category of freshwater fishes caught in the Baltic Sea including its coastal waters (i.e. Vistula Lagoon, Pomeranian Bay) covers: vimba fishes, sabrefishes, white breams, breams, burbot, perch, roaches, blue breams, pikeperches, wels catfishes, smelts, pikes, and eel pouts. Diadromous fishes change their habitat once or more than once in their lifetime. In most cases it implies the change from marine to inland waters or vice versa. The category of diadromous fishes covers: salmon, rainbow trout, common whitefishes, trout and eels. Flatfishes comprise representatives of the family Pleuronectidae i.e. plaice, flounders, turbot, as well as halibut and long rough dab. The halibut and dab are caught outside the Baltic Sea. Marine invertebrates cover representatives of the types of Mollusca and Crustacea.

58. Informacje dotyczące importu i eksportu ryb uzyskano na podstawie deklaracji INTRASTAT zgodnie ze Scaloną Nomenklaturą Towarową Handlu Zagranicznego CN. Od 1 stycznia 2006 r. dane te są uzupełniane o informacje dotyczące kupna/sprzedaży „ryb z burty”, zbierane przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Departament Rybołówstwa – Centrum Monitorowania Rybołówstwa.
58. Information on imports and exports volume was compiled out of INTRASTAT declaration according to the Combined Nomenclature (CN). From 1 January 2006 onwards this is provided with complementary data on fish purchased/sold directly “from the ship”, collected by Fisheries Monitoring Centre at the Department of Fisheries, Ministry of Agriculture and Rural Development.
59. Działalność badawcza i rozwojowa (badania naukowe i prace rozwojowe, w skrócie B+R) są to systematycznie prowadzone prace twórcze, podjęte dla zwiększenia zasobu wiedzy, w tym wiedzy o człowieku, kulturze i społeczeństwie, jak również dla znalezienia nowych zastosowań dla tej wiedzy.
59. Research and development (scientific research and experimental development – R&D) refers to systematically conducted creative work, undertaken in order to increase knowledge including the knowledge of human-kind, culture and society, as well as to find how to utilize that knowledge.
60. Nakłady na działalność badawczą i rozwojową obejmują:
- nakłady wewnętrzne, ujmujące wartość prac badawczych i rozwojowych danej jednostki wykonanych przez jej własne zaplecze badawcze, niezależnie od źródeł ich finansowania; do nakładów wewnętrznych zalicza się nakłady bieżące i nakłady inwestycyjne brutto na środki trwale związane z działalnością B+R poniesione na badania podstawowe, stosowane (aplikacyjne) i prace rozwojowe,
 - nakłady zewnętrzne, ujmujące wartość prac badawczych i rozwojowych w danej jednostce nabytych od innych jednostek (krajowych i zagranicznych).
60. Expenditures on research and development include:
- intramural expenditures, including the value of research and development works of a given entity, carried out by its own research facilities, regardless of their sources of financing. Intramural expenditures include current expenditures and gross fixed capital expenditures for R&D borne on basic research, applied research and experimental development,
 - extramural expenditures, including the value of research and development works of a given entity, purchased from other (domestic or foreign) entities.
61. W statystyce Unii Europejskiej w dziedzinie turystyki obszar nadmorski to lokalne jednostki (gminy), które posiadają morską granicę lub więcej niż 50% powierzchni leży w odległości 10 km od morza. Dodatkowo gminy wiejskie: Słupsk, Główny, Gniewino, Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie oraz Koszalin (gmina miejska) i Sianów (gmina miejsko-wiejska) zostały w uzgodnieniu z Eurostatem uznane za nadmorskie. Szczecin pomimo, iż nie został włączony do listy regionów nadmorskich Unii Europejskiej, został również zaprezentowany w opracowaniu ze względu na położenie nad morskimi wodami wewnętrznymi i ściśle powiązania z morzem.
- Cedry Wielkie (gmina miejska w województwie pomorskim), Braniewo (gmina wiejska w województwie warmińsko-mazurskim) oraz Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska w województwie zachodniopomorskim) nie zostały ujęte w tablicach ze względu na brak obiektów noclegowych w analizowanym okresie.
61. In the EU tourism statistics, a coastal area is a local area units (gminas) that has a sea border or more than 50% of its area is located at the distance of 10 km from the sea. In addition rural gminas of Słupsk, Główny, Gniewino, Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie, the urban gmina of Koszalin and a mixed urban-rural gmina of Sianów are regarded as seaside ones as agreed with Eurostat. Despite Szczecin is not mentioned in the EU list of coastal regions, it has been added to this publication owing to its location at internal marine waters and its close linkages to the sea.
- The rural gminas of Cedry Wielkie in the Pomorskie Voivodeship, Braniewo in the Warmińsko-Mazurskie Voivodeship and Nowe Warpno in the Zachodniopomorskie Voivodeship are not mentioned in the tables since they lacked accommodation facilities in the analysed period.

62. W badaniu turystycznych obiektów noclegowych wyodrębnia się następujące rodzaje obiektów badanych przez GUS: hotel, motel, pensjonat, inne obiekty hotelowe (np. obiekt spełniający zadania hotelu, motelu lub pensjonatu, któremu nie została nadana kategoria), dom wycieczkowy, schronisko, schronisko młodzieżowe, schronisko szkolno-młodzieżowe, ośrodek wczasowy, ośrodek kolonijny, ośrodek szkoleniowo-wypoczynkowy, dom pracy twórczej, zespół domków turystycznych, kemping, pole biwakowe, hostel, zakład uzdrowiskowy, pokój gościnny (kwatery prywatna), kwatera agroturystyczna, pozostałe obiekty niesklasyfikowane (obiekty, które w czasie niepełnego wykorzystania zgodnie z ich przeznaczeniem lub w części, pełnią funkcję obiektu noclegowego dla turystów; są to m.in. internaty, domy studenckie, ośrodki rekreacyjno-sportowe itp.).
62. The survey on tourist accommodation establishments single out the following types of establishments surveyed by Statistics Poland: hotel, motel, boarding house (for example an uncategorized establishment functioning as a hotel, motel or boarding house) similar establishment, excursion hostel, shelter, youth hostel, school youth hostel, holiday centre, holiday youth centre, training-recreational centre, creative arts centre, of tourist cottages, camping site, tent camp site, hostel, health resort, rooms for guests, agritourist lodging, other not classified establishments (establishments, which function as tourist accommodation establishments, in the period of not being fully used according to their own purpose, these include among others dormitories, boarding schools, sport and recreational centres, etc.).
63. Dane dotyczące liczby obiektów i miejsc noclegowych obejmują wszystkie obiekty czynne w dniu 31 lipca oraz obiekty nieczynne w tym dniu, ale czynne w innych dniach badanego miesiąca; przyjęto dla nich maksymalną liczbę miejsc. Do liczby dni działalności obiektu nie wlicza się przerw międzyturnusowych, z powodu remontu, dezynfekcji itp. Przez obiekt czynny rozumie się obiekt, którego co najmniej część była dostępna dla turystów (niezależnie od tego czy był on faktycznie wykorzystywany) w badanym okresie.
63. Data concerning the number of accommodation places and establishments cover all establishments open on 31 July and establishments closed on 31 July, but open on other days of the surveyed month. The maximum number of places has been assumed for them; the number of days of establishment activity does not include interim breaks due to repairs, disinfections, etc. An active establishment is understood as an establishment which was accessible to tourists, at least in part (regardless of its actual occupancy), during the surveyed period.
64. Turyści korzystający z noclegów to liczba osób (turystów), które rozpoczęły pobyt w obiekcie w danym miesiącu, tj. zostały zameldowane. Osoby przebywające na przełomie dwóch miesięcy powinny być liczone jeden raz (w chwili zameldowania).
64. The number of tourists accommodated is the number of persons (tourists), who began their stay in an establishment in a given month (i.e. who checked in). The persons staying in the establishment at the turn of two months will only be included in the survey once, (i.e. at the time of their registration).
65. Badanie bazy noclegowej jest prowadzone w cyklu miesięcznym z wykorzystaniem formularzy statystycznych KT-1. Badanie to dostarcza informacji o stanie i wykorzystaniu turystycznych obiektów noclegowych. Prezentowane informacje dotyczą obiektów noclegowych posiadających 10 lub więcej miejsc noclegowych.
65. Accommodation surveys are conducted monthly using KT-1 statistical report. This study provides information on the condition and use of tourist accommodation. Presented information concern accommodation facilities with 10 or more beds.
66. W przypadku informacji dotyczących UE korzystano z bazy danych Eurostatu New Cronos. Dane dotyczące portów rosyjskich, pozyskane ze strony www.pasp.ru obejmują okresy lat 2000–2005 i 2014–2019. W zakresie danych o portach basenu Morza Bałtyckiego (BSR), w przypadku Niemiec i Szwecji (które publikują dane w rozbiściu na odpowiednie dla akwenu MCA) uwzględniono wyłącznie porty zlokalizowane na linii brzegowej Bałtyku. Publikacja nie zawiera informacji o nadbałtyckich portach Rosji z uwagi na brak dostępu do danych.
66. New Cronos, a Eurostat database was used to compile statistics concerning the European Union. Data on Russian Baltic ports, received from www.pasp.ru website cover the periods of 2000–2005 and 2014–2019. As far as the Baltic Sea Region (BSR) is concerned, Germany and Sweden publish their data divided by relevant MCA. Therefore, only those ports of those countries located along the Baltic coastline have been selected. The publication does not include information on Russia's Baltic ports due to lack of access to data.

67. W niniejszej publikacji uwzględniono również zagadnienie żeglugi bliskiego zasięgu, która odgrywa istotną rolę w polityce morskiej Unii Europejskiej. Żegluga bliskiego zasięgu (SSS) to transport morski ładunków na względnie krótką odległość, w odróżnieniu od międzykontynentalnej żeglugi dalekomorskiej. W kontekście statystyki transportu Unii Europejskiej żegluga bliskiego zasięgu definiowana jest jako przewóz ładunków drogą morską pomiędzy portami krajów członkowskich UE (niekiedy włącznie z krajami kandydującymi i EFTA) a portami zlokalizowanymi w geograficznych granicach Europy, na Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym, tzn. portami krajów:

- członkowskich UE,
- EOG (Islandia i Norwegia),
- krajów kandydujących do UE, zgodnie ze stanem na koniec 2019 r. (Albania, Czarnogóra, Turcja),
- rejonu Morza Bałtyckiego (Rosja),
- rejonu Morza Śródziemnego (Algieria, Bośnia i Hercegowina, Egipt, Izrael, Liban, Libia, Maroko, Okupowane Terytorium Palestyny, Syria, Tunezja),
- rejonu Morza Czarnego (Gruzja, Mołdowa, Rosja i Ukraina).

Definicja ta oparta jest na Komunikacie COM (1999) 317, wersja ostateczna czerwiec 1999 r., o rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu w Europie.

68. Zakres informacji dotyczących światowej gospodarki morskiej wynika z dostępności międzynarodowych danych statystycznych o gospodarce morskiej, gdzie korzystano z publikacji Lloyd's Register of Shipping (dane do 2016 r.), FAO i UNCTAD. Źródła danych podano pod tablicami.

69. Według definicji Eurostatu i Komisji Europejskiej¹ port główny to port statystyczny, który osiągnął poziom ruchu pasażerskiego nie mniej niż 200 tys. pasażerów rocznie albo odnotował obroty powyżej 1 mln ton ładunków.

70. Dane o światowej morskiej flocie handlowej obejmują statki transportowe (towarowe i pasażerskie) i pozatransportowe (m.in. pomocnicze, rybackie). W tablicach dotyczących floty oraz złomowania i utraty statków ujęte są statki z własnym napędem o pojemności brutto (GT) powyżej 100. Dane dotyczące światowej produkcji statków obejmują wszystkie rodzaje statków handlowych o napędzie własnym i pojemności brutto (GT) 100 i więcej.

67. This paper refers also to short-sea shipping as the crucial factor in the marine policy of the European Union. Short sea shipping (SSS) is the maritime transport of goods over relatively short distances, as opposed to the intercontinental cross-ocean deep sea shipping. In the context of European Union (EU) transport statistics it is defined as maritime transport of goods between ports in the EU member states (sometimes also including candidate countries and EFTA countries) on one hand, and ports situated in geographical Europe, on the Mediterranean and Black Seas on the other hand, i.e. ports in:

- EU member states,
- EEA countries (Iceland and Norway),
- candidate countries as of the end of 2019 (Albania, Montenegro and Turkey),
- the Baltic Sea area (Russia),
- the Mediterranean Sea area (Algeria, Bosnia and Herzegovina, Egypt, Israel, Lebanon, Libya, Morocco, Occupied Palestinian territory, Syria, and Tunisia),
- the Black Sea area (Georgia, Moldova, Russia and Ukraine).

This definition is derived from Commission Communication COM (1999) 317 final of June 1999 on the development of SSS in Europe.

68. The scope of information on the world maritime economy results from availability of international maritime statistics such as Lloyd's Register of Shipping (data until 2016), FAO and UNCTAD. Sources are mentioned under respective tables.

69. Eurostat and the European Commission¹ define a main ports as a statistical port that recorded no less than 200,000 passenger movements during a year, or handled more than one million tonnes of goods.

70. Data on world merchant fleet refer to ships for transportation purposes (freight or passenger carriers) as well as ships of miscellaneous activities (i.e. offshore, fishing). Statistics on fleets, ships disposals and losses comprise self-propelled vessels of gross tonnage (GT) not less than 100. World shipbuilding statistics cover all types of merchant fleet vessels of gross tonnage (GT) 100 or larger.

¹ Reference Manual on Maritime Transport Statistics, lipiec 2016, Eurostat.

¹ Reference Manual on Maritime Transport Statistics, July 2016, Eurostat.

71. Dane o światowych połowach morskich pochodzą z bazy FAO i dotyczą ryb morskich, dwuśrodowiskowych i słodkowodnych, bezkręgowców morskich (mięczaków i skorupiaków) żyjących w wodach morskich.
72. Prezentacja szeregów czasowych jest uwarunkowana dostępnością i spójnością danych.
73. Ze względu na zaokrąglenia danych, w niektórych przypadkach sumy składników mogą się nieznacznie różnić od podanych wielkości „ogółem”.
71. Data on marine world catches come from a database by FAO, and they refer to marine, diadromous and freshwater fishes, marine invertebrates (molluscs, crustaceans) and other minor aquatic animals living in sea waters.
72. Time series are presented according to the availability of particular data.
73. Due to the rounding of data, in some cases sums of components may slightly differ from the amount given in the item "total".