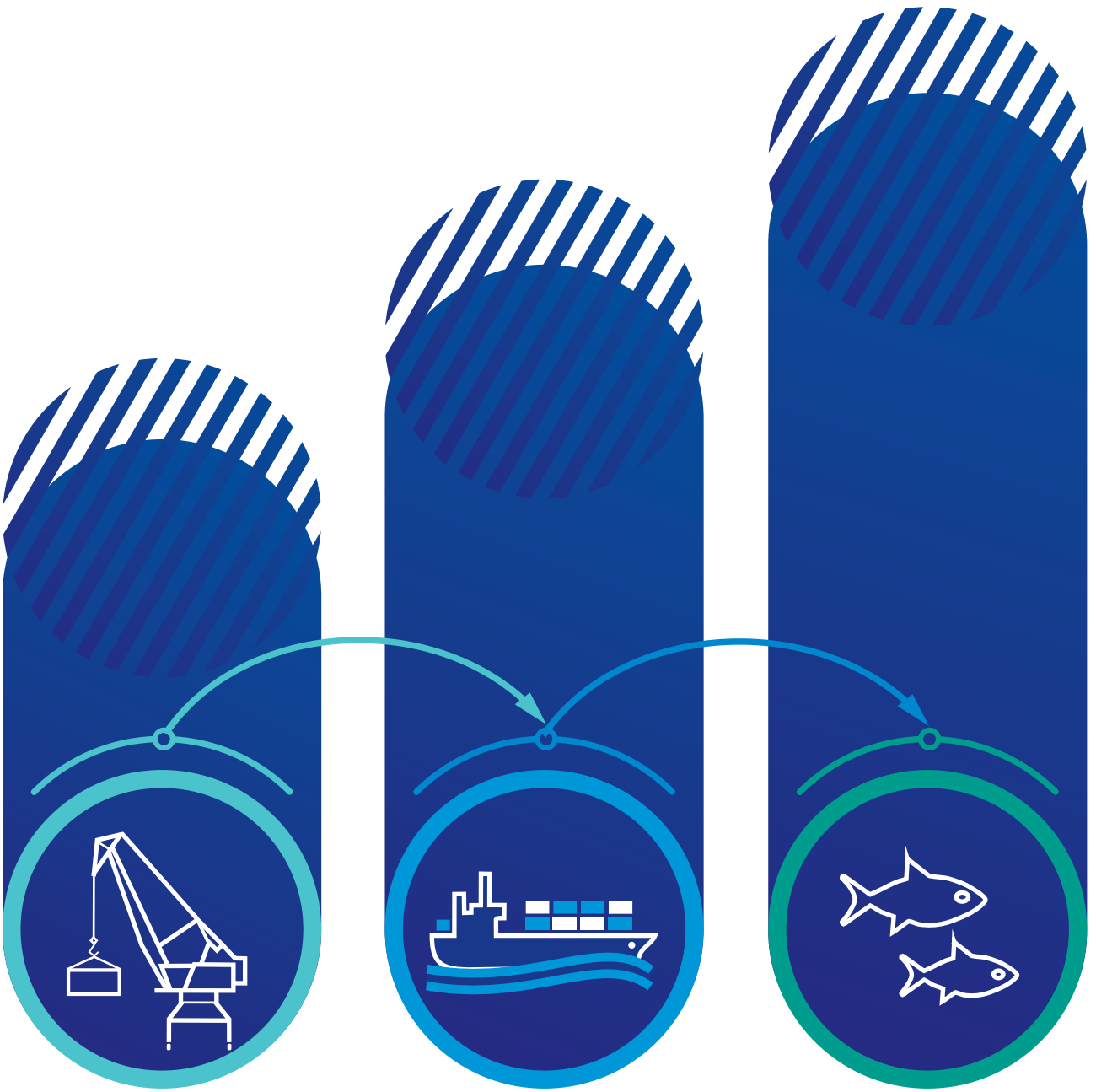
**Analizy i raporty statystyczne**
Statistical analyses and reports

GUS

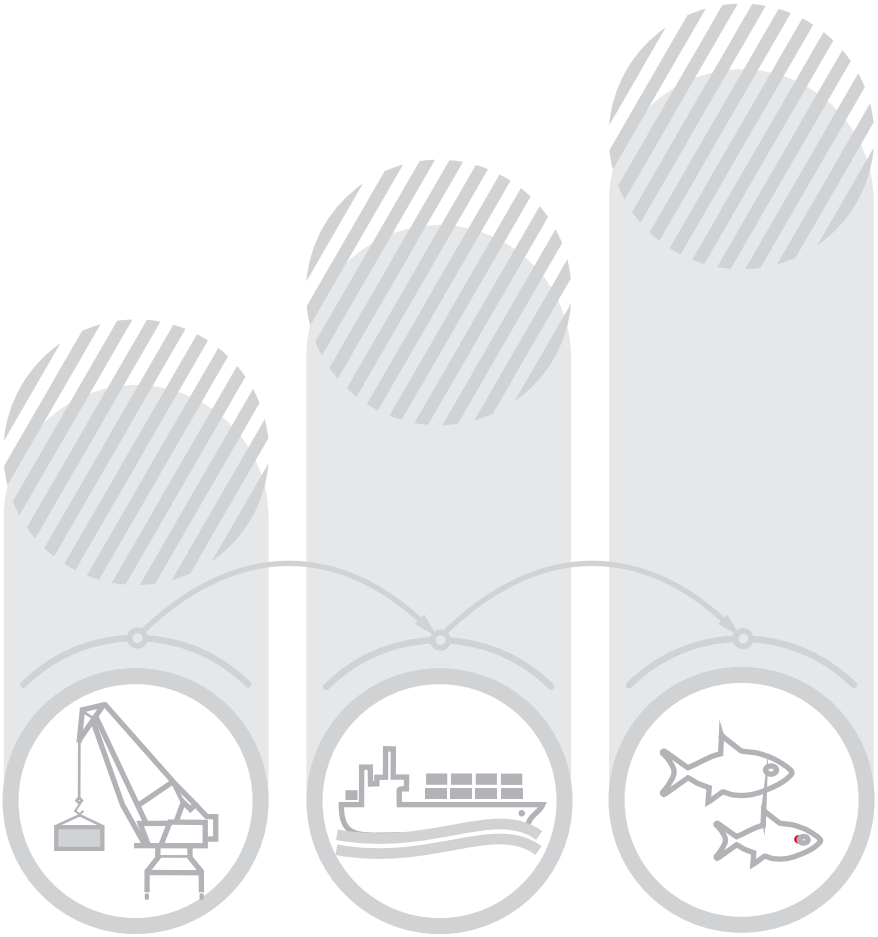


# Gospodarka morska w Polsce w latach 2023 i 2024

## The maritime economy in Poland in years 2023 and 2024

Warszawa, Szczecin 2025

**Analizy i raporty statystyczne**
Statistical analyses and reports



# Gospodarka morska w Polsce w latach 2023 i 2024

The maritime economy in Poland in years 2023 and 2024

Główny Urząd Statystyczny Statistics Poland
Urząd Statystyczny w Szczecinie Statistical Office in Szczecin
Warszawa, Szczecin 2025

**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 Bawelska, Jolanta Janik, Agnieszka Kamińska,
Katarzyna Makiewicz, Artur Niewiarowski

**Prace redakcyjne**
Editorial work

Karolina Opaczewska

**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

Mamy przyjemność przekazać Państwu kolejną edycję publikacji „Gospodarka morska w Polsce" – kompendium wiedzy o działalności podstawowych sektorów gospodarki morskiej.

Opracowanie nawiązuje do założeń „Niebieskiej Księgi", czyli Zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej. Dokument ten podkreśla znaczenie morza w życiu społecznym, politycznym, gospodarczym, naukowym i kulturowym państw członkowskich, a jego główną ideą jest jak najlepsze wykorzystanie potencjału wynikającego z dostępu do morza oraz prowadzenie zrównoważonej polityki zarządzania przestrzenią morską i nadmorską.

Publikacja o charakterze analityczno-informacyjnym, dostarcza danych o stanie oraz zmianach polskiej gospodarki morskiej w latach 2023–2024. Umożliwia analizę tendencji rozwojowych zachodzących w poszczególnych sektorach, zarówno w kontekście krajowym, jak i międzynarodowym. Obejmuje m.in. informacje na temat liczby pracujących, poziomu wynagrodzeń, nakładów inwestycyjnych w podmiotach gospodarki morskiej, wielkości przewozów ładunków i pasażerów, obrotach ładunkowych w portach morskich, a także dane o stanie i wielkości morskiej i przybrzeżnej floty transportowej. Uwzględnia również informacje dotyczące przemysłu stoczniowego, gospodarki rybnej, szkolnictwa morskiego oraz turystyki morskiej.

Wydawnictwo zostało opracowane na podstawie wyników badań statystyki publicznej. Wykorzystano także dane Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego, Centrum Techniki Okrętowej oraz dane uczelni wyższych dotyczące kierunków związanych z gospodarką morską.

Mamy nadzieję, że opracowanie okaże się dla Państwa cennym źródłem wiedzy i inspiracją do dalszych analiz dotyczących gospodarki morskiej. Zachęcamy do korzystania z innych produktów statystyki publicznej zawierających szeroki zakres danych statystycznych z tej tematyki, dostępnych na stronie Głównego Urzędu Statystycznego, w tym z Dziedzinowych Baz Wiedzy oraz Banku Danych Lokalnych.

Korzystając z okazji, składamy podziękowania wszystkim osobom i instytucjom, których uwagi i sugestie pomagają doskonalić i wzbogać kolejne edycje tej publikacji.

Dyrektor
Urzędu Statystycznego w Szczecinie

Magdalena Wegner

Prezes
Głównego Urzędu Statystycznego

dr hab. Marek Cierpiał-Wolan

Szczecin, listopad 2025 r.

# Preface

We are pleased to present to you the latest edition of 'Maritime economy in Poland', a comprehensive compendium of knowledge on the core sectors of the maritime economy.

The publication refers to the principles of the 'Blue Book', i.e. the Integrated maritime policy of the European Union, which highlights the importance of the sea in the social, political, economic, scientific and cultural life of Member States. Its main idea is to make the best possible use of the potential arising from the access to the sea and to pursue a sustainable policy for managing maritime and coastal space.

Analytical and informational in character, this publication provides data on the condition and developments in Poland's maritime economy in 2023–2024. It allows the assessment of developmental trends in individual sectors, both in the national and international context. It includes information on employment levels, wages, investment outlays in the sector disaggregated to individual entities, cargo and passenger transport volumes, cargo traffic in seaports, as well as data on the size and structure of the maritime and coastal transport fleet. It also provides information on the shipbuilding industry, fisheries, maritime education and maritime tourism.

The study was prepared on the basis of the results of research carried out by official statistics. We also used data from the National Marine Fisheries Research Institute, the Maritime Advanced Research Centre and higher education institutions offering courses related to the maritime economy.

We hope that this publication will prove a valuable source of knowledge and inspiration for further analysis of the maritime economy. We would like to encourage you to use other publications of official statistics that provide a wide range of statistical data from this area, available onn Statistics Poland's website, e.g. the Knowledge Databases or the Local Data Bank.

Director
of the Statistical Office in Szczecin

Magdalena Wegner, MSc.

President
Statistics Poland

Marek Ciepiał-Wolan, Assoc. Prof.

Szczecin, November 2025

# Spis treści
## Contents

Str.
Page


Przedmowa . . . 3
Preface . . . 4

Spis treści . . . 5
Contents . . . 5

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 . . . 119
9. Coastal and maritime tourism . . . 119

10 Przegląd międzynarodowy . . . 129
10. International review . . . 129

Uwagi metodologiczne . . . 143
Methodological notes . . . 143

# 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
Seaport


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 . . . . . 55
Table 2 (11). Technical details on main seaports . . . . . 55

Tablica 3 (12). Podstawowe dane o porcie morskim w Gdańsku . . . . . 56
Table 3 (12). Principal information on the port of Gdańsk . . . . . 56

Str.
Page

Tablica 4 (13). Podstawowe dane o porcie morskim w Gdyni . . . . . 60
Table 4 (13). Principal information on the port of Gdynia . . . . . 60

Tablica 5 (14). Podstawowe dane o porcie morskim w Szczecinie . . . . . 64
Table 5 (14). Principal information on the port of Szczecin . . . . . 64

Tablica 6 (15). Podstawowe dane o porcie morskim w Świnoujściu . . . . . 68
Table 6 (15). Principal information on the port of Świnoujście . . . . . 68

## 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

Str.
Page

## Przemysł stoczniowy

Shipbuilding and shiprepair industry

Tablica 1 (28). Remonty statków . . . . . 98
Table 1 (28). Ship repairs . . . . . 98

## Gospodarka rybna

Fishing economy

Tablica 1 (29). Morska flota rybacka według sektorów własności . . . . . 101
Table 1 (29). Maritime fishing fleet by ownership sectors . . . . . 101

Tablica 2 (30). Pozyskiwanie ryb i bezkręgowców morskich oraz ryb słodkowodnych . . . . . 103
Table 2 (30). Harvesting of marine fish, shellfish and freshwater fish . . . . . 103

Tablica 3 (31). Połowy ryb według wybranych gatunków . . . . . 104
Table 3 (31). Fish catches by selected species . . . . . 104

Tablica 4 (32). Obszary działalności połowowej polskiej morskiej floty rybackiej i udział poszczególnych eksploatowanych akwenów . . . . . 105
Table 4 (32). Areas of Poland's fishing fleet activity and distribution of explorable fishing areas . . . . . 105

Tablica 5 (33). Produkcja wybranych przetworów rybnych . . . . . 106
Table 5 (33). Manufacture of selected fish processing products . . . . . 106

Tablica 6 (34). Eksport i import ryb i innych organizmów morskich . . . . . 108
Table 6 (34). Exports and imports of fish and other marine organisms . . . . . 108

## Szkolnictwo morskie i nauka

Maritime education and science

Tablica 1 (35). Uczniowie i absolwenci branżowych szkół I stopnia według zawodów . . . . . 111
Table 1 (35). Students and graduates of first degree vocational schools by occupations . . . . . 111

Tablica 2 (36). Uczniowie i absolwenci szkół policealnych według zawodów . . . . . 112
Table 2 (36). Students and graduates of post-secondary schools by occupations . . . . . 112

Tablica 3 (37). Uczniowie i absolwenci szkół policealnych według zawodów . . . . . 113
Table 3 (37). Students and graduates of post-secondary schools by occupations . . . . . 113

Tablica 4 (38). Studenci uczelni morskich . . . . . 114
Table 4 (38). Students of maritime academies . . . . . 114

Tablica 5 (39). Absolwenci uczelni morskich . . . . . 115
Table 5 (39). Graduates of maritime academies . . . . . 115

## Turystyka morska i przybrzeżna

Coastal and maritime tourism

Tablica 1 (40). Obiekty turystyczne i miejsca noclegowe . . . . . 120
Table 1 (40). Tourist establishments and accommodation facilities . . . . . 120

Str.
Page

Tablica 2 (41). Turyści korzystający z turystycznych obiektów noclegowych . . . . . .121
Table 2 (41). Tourist accommodated in accommodation establishments . . . . . .121

Tablica 3 (42). Ruch pasażerów w polskich portach morskich według wybranych portów . . . . 124
Table 3 (42). Passenger movements at Polish seaports by selected ports . . . . . 124

Tablica 4 (43). Pasażerowie wycieczkowców zawijających do polskich portów . . . . . 127
Table 4 (43). Cruise passengers on board ships calling at Polish seaports . . . . . 127

Tablica 1 (44). Struktura obrotów ładunkowych w głównych portach morskich Europy i basenu Morza Bałtyckiego . . . . . .131
Table 1 (44). Structure of cargo traffic in main ports of Europe and the Baltic Sea Region . . . . .131

Tablica 2 (45). Obroty ładunkowe głównych portów morskich krajów europejskich w ramach żeglugi bliskiego zasięgu według akwenów . . . . . 133
Table 2 (45). Cargo traffic in short-sea shipping in main European seaports, by sea basins . . . . . 133

Tablica 3 (46). Światowa flota wyspecjalizowanych statków pełnokontenerowych oraz światowe obroty kontenerowe . . . . . 135
Table 3 (46). World fleet of specialised full-container ships and world container traffic . . . . . 135

# 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 2024 r. . . . . 41
Chart 1 (8). Structure of cargo traffic in seaports in 2024 . . . . . 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 polskich przewoźników według bandery statku . . . . . 43
Chart 3 (10). Traffic of cargo in seaports, transported by polish carriers by flag . . . . . 43

Wykres 4 (11). Obroty ładunkowe w portach morskich ładunków transportowanych przez przewoźników zagranicznych według wybranych bander statku . . . . . 43
Chart 4 (11). Traffic of cargo in seaports, transported by foreign carriers, by selected flags . . . . 43

Wykres 5 (12). Obroty ładunkowe w portach morskich . . . . . 44
Chart 5 (12). Cargo traffic in seaports . . . . . 44

Wykres 6 (13). Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich . . . . . 45
Chart 6 (13). Structure of cargo traffic by seaports . . . . . 45

Str.
Page


Wykres 7 (14). Obroty ładunkowe w głównych portach morskich . . . . . 45
Chart 7 (14). Cargo traffic in major seaports . . . . . 45

Wykres 8 (15). Obroty ładunkami tranzytowymi w głównych portach morskich . . . . . 46
Chart 8 (15). Transit cargo traffic in major seaports . . . . . 46

Wykres 9 (16). Obroty ładunkowe w portach morskich według typów statków . . . . . 47
Chart 9 (16). Cargo traffic in seaports by ship type . . . . . 47

Wykres 10 (17). Obroty ładunkowe w portach morskich według kategorii ładunków . . . . . 48
Chart 10 (17). Cargo traffic in seaports by cargo category . . . . . 48

Wykres 11 (18). Obroty ładunków w kontenerach dużych i jednostkach tocznych w portach morskich . . . . . 48
Chart 11 (18). Cargo traffic in large containers and ro-ro units in seaports . . . . . 48

Wykres 12 (19). Wyładunek (przywóz) ładunków w kontenerach w polskich portach morskich według miejsca załadunku . . . . . 49
Chart 12 (19). Unloading (inwards) of cargo in containers to Polish seaports by place of loading . . . . . 49

Wykres 13 (20). Załadunek (wywóz) ładunków w kontenerach w polskich portach morskich według miejsca wyładunku . . . . . 49
Chart 13 (20). Loading (outwards) of cargo in containers from Polish seaports by place of unloading . . . . . 49

Wykres 14 (21). Obroty ropy naftowej w portach morskich . . . . . 50
Chart 14 (21). Crude oil traffic in seaports . . . . . 50

Wykres 15 (22). Wyładunek (przywóz) ropy naftowej w polskich portach morskich według miejsca załadunku . . . . . 50
Chart 15 (22). Unloading (inwards) of crude oil to Polish seaports by place of loading . . . . . 50

Wykres 16 (23). Załadunek (wywóz) ropy naftowej w polskich portach morskich według miejsca wyładunku . . . . . 51
Chart 16 (23). Loading (outwards) of crude oil from Polish seaports by place of unloading . . . . . 51

Wykres 17 (24). Obroty węgla i koksu w portach morskich . . . . . 51
Chart 17 (24). Coal and coke traffic in seaports . . . . . 51

Wykres 18 (25). Statki transportowe wchodzące do portów morskich . . . . . 52
Chart 18 (25). Cargo-carrying ships entering seaports . . . . . 52

Wykres 19 (26). Statki transportowe wchodzące do portów morskich według typów . . . . . 53
Chart 19 (26). Cargo-carrying ships entering seaports by type . . . . . 53

Wykres 20 (27). Pojemność netto statków transportowych wchodzących do portów morskich według typów . . . . . 53
Chart 20 (27). Net tonnage of cargo-carrying ships entering seaports by type . . . . . 53

Wykres 21 (28). Międzynarodowe obroty ładunkowe w portach morskich według relacji przeładunkowych . . . . . 54
Chart 21 (28). International cargo traffic in seaports by relations . . . . . 54

Wykres 22 (29). Obroty ładunkowe w porcie w Gdańsku według grup ładunkowych . . . . . 57
Chart 22 (29). Cargo traffic in the port of Gdańsk by cargo groups . . . . . 57

Wykres 23 (30). Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Gdańsku . . . . . 57
Chart 23 (30). International large container traffic in the port of Gdańsk . . . . . 57

Str.
Page


Wykres 24 (31). Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Gdańsku według krajów załadunku . . . 58
Chart 24 (31). Cargo unloaded (inwards) in the port of Gdańsk by country of loading . . . 58

Wykres 25 (32). Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Gdańsku według krajów wyładunku . . . 58
Chart 25 (32). Cargo loaded (outwards) in the port of Gdańsk by countries of unloading . . . 58

Wykres 26 (33). Statki transportowe wchodzące do portu w Gdańsku . . . 59
Chart 26 (33). Cargo-carrying ships entering the port of Gdańsk . . . 59

Wykres 27 (34). Obroty ładunkowe w porcie w Gdyni według grup ładunkowych . . . 61
Chart 27 (34). Cargo traffic in the port of Gdynia by cargo groups . . . 61

Wykres 28 (35). Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Gdyni . . . 61
Chart 28 (35). International large container traffic in the port of Gdynia . . . 61

Wykres 29 (36). Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Gdyni według krajów załadunku . . . 62
Chart 29 (36). Cargo unloaded (inwards) in the port of Gdynia by country of loading . . . 62

Wykres 30 (37). Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Gdyni według krajów wyładunku . . . 62
Chart 30 (37). Cargo loaded (outwards) in the port of Gdynia by countries of unloading . . . 62

Wykres 31 (38). Statki transportowe wchodzące do portu w Gdyni . . . 63
Chart 31 (38). Cargo-carrying ships entering the port of Gdynia . . . 63

Wykres 32 (39). Obroty ładunkowe w porcie w Szczecinie według grup ładunkowych . . . 65
Chart 32 (39). Cargo traffic in the port of Szczecin by cargo groups . . . 65

Wykres 33 (40). Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Szczecinie . . . 65
Chart 33 (40). International large container traffic in the port of Szczecin . . . 65

Wykres 34 (41). Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Szczecinie według krajów załadunku . . . 66
Chart 34 (41). Cargo unloaded (inwards) in the port of Szczecin by countries of loading . . . 66

Wykres 35 (42). Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Szczecinie według krajów wyładunku . 66
Chart 35 (42). Cargo loaded (outwards) in the port of Szczecin by countries of unloading . . . 66

Wykres 36 (43). Statki transportowe wchodzące do portu w Szczecinie . . . 67
Chart 36 (43). Cargo-carrying ships entering the port of Szczecin . . . 67

Wykres 37 (44). Obroty ładunkowe w porcie w Świnoujściu według grup ładunkowych . . . 69
Chart 37 (44). Cargo traffic in the port of Świnoujście by cargo groups . . . 69

Wykres 38 (45). Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Świnoujściu według krajów załadunku . . . 70
Chart 38 (45). Cargo unloaded (inwards) in the port of Świnoujście by countries of loading . . . 70

Wykres 39 (46). Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Świnoujściu według krajów wyładunku . . . 70
Chart 39 (46). Cargo loaded (ouwards) in the port of Świnoujście by countries of unloading . . . 70

Wykres 40 (47). Statki transportowe wchodzące do portu w Świnoujściu . . . 71
Chart 40 (47). Cargo-carrying ships entering the port of Świnoujście . . . 71

Str.
Page

## Żegluga morska i przybrzeżna

Maritime and coastal shipping


Wykres 1 (48). Statki morskiej i przybrzeżnej floty transportowej . . . 73
Chart 1 (48). Maritime and coastal transport cargo-carrying fleet . . . 73

Wykres 2 (49). Nośność (DWT) statków morskiej floty transportowej . . . 74
Chart 2 (49). Maritime cargo-carrying fleet by deadweight (DWT) . . . 74

Wykres 3 (50). Pojemność brutto (GT) statków morskiej floty transportowej . . . 75
Chart 3 (50). Maritime cargo-carrying fleet by gross tonnage (GT) . . . 75

Wykres 4 (51). Morska flota transportowa według rodzaju bandery . . . 75
Chart 4 (51). Maritime cargo-carrying fleet by flag . . . 75

Wykres 5 (52). Morska flota transportowa według rodzajów statków . . . 76
Chart 5 (52). Maritime cargo-carrying fleet by type of ship . . . 76

Wykres 6 (53). Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej . . . 78
Chart 6 (53). Maritime cargo-carrying fleet distribution by age of ships. . . . 78

Wykres 7 (54). Przewozy ładunków morską flotą transportową . . . 79
Chart 7 (54). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet . . . 79

Wykres 8 (55). Międzynarodowy transport ładunków według wybranych rodzajów transportu. . . . 80
Chart 8 (55). International cargo traffic by selected modes of transport . . . 80

Wykres 9 (56). Międzynarodowy przewóz pasażerów według wybranych rodzajów transportu . . . 80
Chart 9 (56). International passenger traffic by selected modes of transport . . . 80

Wykres 10 (57). Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi . . . 81
Chart 10 (57). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by type of shipping . . . 81

Wykres 11 (58). Przewozy ładunków zbiornikowcami w żegludze nieregularnej . . . 81
Chart 11 (58). Cargo transport by tankers in tramp shipping . . . 81

Wykres 12 (59). Przewozy ładunków morską flotą transportową bliskiego zasięgu . . . 82
Chart 12 (59). Cargo transport by cargo-carrying fleet in short sea shipping . . . 82

Wykres 13 (60). Przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu europejskim . . . 83
Chart 13 (60). Cargo transport by cargo-carrying fleet in European service . . . 83

Wykres 14 (61). Przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu bałtyckim . . . 84
Chart 14 (61). Cargo transport by cargo-carrying fleet in Baltic service . . . 84

Wykres 15 (62). Przewozy ładunków morską flotą transportową dalekiego zasięgu . . . 84
Chart 15 (62). Cargo transport by deep-sea maritime cargo-carrying fleet . . . 84

Wykres 16 (63). Przewozy ładunków masowych suchych, masowych ciekłych i drobnicy . . . 86
Chart 16 (63). Transport of dry cargo, liquid cargo and general cargo . . . 86

Wykres 17 (64). Przewozy ładunków morską flotą transportową w relacji z portami polskimi . . . 87
Chart 17 (64). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet directed to/from Polish ports . . . 87

Str.
Page

Wykres 18 (65). Przewozy ładunków morską flotą transportową w relacji pomiędzy portami obcymi i polskimi . . . 88
Chart 18 (65). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet between foreign and Polish ports . . . 88

Wykres 19 (66). Przewozy ładunków morską flotą transportową polskiego handlu zagranicznego (eksport, import) . . . 90
Chart 19 (66). Transport of Polish foreign trade cargo by maritime cargo-carrying fleet (exports, imports) . . . 90

Wykres 20 (67). Przewozy pasażerów morską flotą transportową i praca przewozowa w komunikacji międzynarodowej . . . 91
Chart 20 (67). International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet and transportation volume . . . 91

Wykres 21 (68). Statki przybrzeżnej floty transportowej . . . 93
Chart 21 (68). Ships of coastal cargo-carrying fleet . . . 93

## Przemysł stoczniowy

Shipbuilding and shiprepair industry

Wykres 1 (69). Produkcja statków i portfel zamówień . . . 97
Chart 1 (69). Shipbuilding production and order book . . . 97

Wykres 2 (70). Struktura portfela zamówień (GT 100 i więcej) . . . 98
Chart 2 (70). Structure of order book (GT 100 and more) . . . 98

Wykres 3 (71). Portfel zamówień na remonty . . . 99
Chart 3 (71). Shiprepair order book . . . 99

Wykres 4 (72). Produkcja pozostałych statków i części statków pełnomorskich . . . 99
Chart 4 (72). Production of other ships and sections for seagoing vessels . . . 99

## Gospodarka rybna

Fishing economy

Wykres 1 (73). Flota i połowy dalekomorskie . . . 102
Chart 1 (73). Deep-sea fleet and fisheries . . . 102

Wykres 2 (74). Struktura gatunkowa akwakultury . . . 106
Chart 2 (74). Aquaculture by species . . . 106

Wykres 3 (75). Eksport i import ryb i innych organizmów morskich . . . 107
Chart 3 (75). Exports and imports of fish and other marine organisms . . . 107

## Turystyka morska i przybrzeżna

Coastal and maritime tourism

Wykres 1 (76). Obiekty turystyczne na obszarach nadmorskich . . . 120
Chart 1 (76). Tourist establishments in coastal area. . . . 120

Wykres 2 (77). Turyści korzystający z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich . . . 122
Chart 2 (77). Tourists accommodated in accommodation establishments in coastal areas . . . 122

Str.
Page

Wykres 3 (78). Turyści zagraniczni korzystający z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich . . . 122
Chart 3 (78). Foreign tourists accommodated in accommodation establishments in coastal areas . . . 122

Wykres 4 (79). Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich . . . 125
Chart 4 (79). International passenger traffic in seaports . . . 125

Wykres 5 (80). Międzynarodowy ruch pasażerów w głównych portach morskich . . . 125
Chart 5 (80). International passenger traffic in major seaports . . . 125

Wykres 6 (81). Sezonowość w międzynarodowym ruchu pasażerów w 2024 r . . . 126
Chart 6 (81). Seasonality of international passenger traffic in 2024 . . . 126

## Przegląd międzynarodowy

International review

Wykres 1 (82). Zmiany w światowych obrotach ładunkowych na tle zmian koniunkturalnych mierzonych roczną stopą wzrostu PKB . . . 129
Chart 1 (82). Changes in world cargo traffic compared to changes in economic conditions measured in annual growth rate of GDP . . . 129

Wykres 2 (83). Obroty ładunkowe w portach morskich Europy na tle światowych obrotów ładunkowych . . . 130
Chart 2 (83). Cargo traffic in European seaports compared with the world maritime cargo traffic . . . 130

Wykres 3 (84). Porty morskie o największej liczbie zawinięć statków w krajach basenu Morza Bałtyckiego w 2023 r. . . . 132
Chart 3 (84). Seaports with top number of ships calling at Baltic Sea states in 2023 . . . 132

Wykres 4 (85). Obroty ładunkowe w ramach żeglugi bliskiego zasięgu na tle obrotów ładunkowych głównych portów morskich Europy . . . 134
Chart 4 (85). Cargo traffic in short-sea shipping compared to cargo traffic in main European seaports. . . . 134

Wykres 5 (86). Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich Europy. . . . 136
Chart 5 (86). Full-containership and container traffic in main European seaports . . . 136

Wykres 6 (87). Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich w rejonie basenu Morza Bałtyckiego . . . 137
Chart 6 (87). Full-container ship and container traffic in main seaports in the Baltic Sea states . . . 137

Wykres 7 (88). Porty morskie o największych obrotach kontenerowych w krajach basenu Morza Bałtyckiego w 2023 r. . . . 137
Chart 7 (88). Seaports with the largest container traffic in Baltic Sea states in 2023 . . . 137

Wykres 8 (89). Ruch pasażerów i liczba zawinięć statków pasażerskich i wycieczkowych do głównych portów morskich Europy . . . 138
Chart 8 (89). Passenger traffic and number of passenger non-cruise and cruise ships at European seaports . . . 138

Str.
Page

Wykres 9 (90). Ruch pasażerów w wybranych portach europejskich w 2023 r. . . . . 139
Chart 9 (90). Passenger traffic in selected European seaports in 2023 . . . . . 139

Wykres 10 (91). Światowa produkcja i złomowanie morskiej floty handlowej . . . . . 140
Chart 10 (91). World shipbuilding and scrapping of maritime merchant fleet. . . . . 140

Wykres 11 (92). Połowy morskie na świecie . . . . . .141
Chart 11 (92). World marine capture production . . . . . .141

# Spis map
## List of maps

Str.
Page

**Struktura przestrzenno-funkcjonalna gospodarki morskiej**
Spatio-functional structure of maritime economy

Mapa 1. Lokalizacja głównych podmiotów gospodarki morskiej . . . . . 23
Map 1. Location of main entities of maritime economy . . . . . 23

# Objaśnienia znaków umownych
## Symbols

| **Symbol**<br>Symbol | **Opis**<br>Description |
|---|---|
| Kreska (–) | zjawisko nie wystąpiło.<br>magnitude zero. |
| Zero: (0) | zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,5.<br>magnitude not zero, but less than 0.5 of a unit. |
| (0,0) | zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,05.<br>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.<br>data not available, classified data (statistical confidentiality) or providing data impossible or purposeless. |
| „W tym”<br>"Of which” | oznacza, że nie podaje się wszystkich składników sumy.<br>indicates that not all elements of the sum are given. |

# Ważniejsze skróty
## Major abbreviations

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

# Ważniejsze skróty (dok.)
## Major abbreviations (cont.)

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

# Skróty nazw państw
## Abbreviations of country names

| Kod<br>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 2024 r. sektor gospodarki morskiej tworzyło 19 281 podmiotów, z czego 42,1% zlokalizowanych było w województwie pomorskim. W 2024 r. liczba pracujących na rzecz gospodarki morskiej wyniosła 166 445 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 2024 r. wyniosło 8 992,49 zł.

### Entities, employees and remuneration in maritime economy

At the end of December 2024, maritime industry sector comprised 19,281 entities of which 42.1% were located in the Pomorskie Voivodship. In 2024, the number of employees working for the maritime sector amounted to 166,445 persons, the majority of whom was working for entities that employed 500 or more persons. In 2024, an average gross remuneration in the maritime economy (in entities employing more than 9 persons) amounted to PLN 8,992.49.

### Inwestycje i środki trwałe. Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów

Wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych w 2023 r. wyniosła 5 929,6 mln zł (w cenach bieżących); większość nakładów (61,5%) realizowanych było przez jednostki sektora prywatnego. Głównym źródłem finansowania nakładów inwestycyjnych w gospodarce morskiej były środki własne – 63,2%. Wartość brutto środków trwałych na koniec 2023 r. wyniosła 50 313,3 mln zł (w bieżących cenach ewidencyjnych); 51,8% środków trwałych było w posiadaniu przedsiębiorstw sektora prywatnego.

### Investments and fixed assets. Selected economic indicators of entities

In 2023, the value of incurred investment outlays amounted to PLN 5,929.6 million (current prices). Majority of those expenses (61.5%) was carried out by the private sector units. The main source of financing investment outlays were own funds that constituted 63.2%. At the end of 2023, the value of gross fixed assets was PLN 50,313.3 million (current bookkeeping prices); while 51.8% of fixed assets belonged to the private sector.

### 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 2024 r. obroty ładunkowe w portach morskich osiągnęły poziom 124 239,9 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 2024 r. wyniósł 57,2%.

### 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 2024, cargo traffic through the seaports reached level amounted to 124,239.9 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 57.2% of cargo traffic through Polish seaports in 2024.

### Żegluga morska i przybrzeżna

Na koniec 2024 r. morską i przybrzeżną flotę transportową tworzyło łącznie 130 statków będących własnością lub współwłasnością polskich armatorów i operatorów. Morska flota transportowa obejmowała 89 statków, przy czym większość jednostek morskiej floty transportowej pływała pod banderą zagraniczną. Łączna nośność (DWT) statków morskiej floty w 2024 r. wyniosła 2 807,1 tys. ton, a średni wiek statku – 19,2 roku. Przewozy ładunków wykonane statkami morskiej floty transportowej w 2024 r. osiągnęły poziom 6 683,8 tys. ton. W komunikacji międzynarodowej w 2024 r. przewieziono 535,8 tys. osób.

### Maritime and coastal shipping

At the end of 2024, 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 89 vessels. Majority of them hoisted foreign flags. In 2024, the deadweight (DWT) of the maritime fleet ships was 2,807.1 thousand tonnes, and their average age was 19.2 years. In 2024, the maritime fleet transported 6,683.8 thousand tonnes of cargo. In 2024, the number of international seaborne passengers amounted to 535.8 thousand persons.

## Przemysł stoczniowy

W 2024 r. zbudowano 1 statek i było to o 3 jednostki mniej niż przed rokiem. Wielkość portfela zamówień na nowo budowane jednostki na koniec 2024 r. wyniosła 5 statków. Produkcja pozostałych statków w 2024 r. obejmowała 945 pełnomorskich motorówek wypoczynkowych lub sportowych oraz 621 pełnomorskich łodzi żaglowych, wypoczynkowych lub sportowych. W 2024 r. skonstruowano również 31 kadłubów statków pełnomorskich. Ponadto, w polskich stoczniach w 2024 r. wyremontowano 403 jednostki, a koszt tych remontów wyniósł 332,4 mln USD.

## Shipbuilding and shiprepair industry

In 2024, 1 new built ships were delivered, i.e. by 3 vessels less than in the preceding year. As of the end of 2024, the volume of order book for the newbuildings amounted to 5 ships. The manufacture of other ships in 2024 included 945 sea-going leisure or sports motorboats and 621 sea-going sailing, leisure or sports small-scale boats, as well as 31 sea-going ship hulls. Polish yards repaired 403 vessels for an amount of USD 332.4 million.

## Gospodarka rybna

Polska flota rybacka w 2024 r. liczyła 721 jednostek (611 łodzi, 108 kutrów i 2 trawlery) o łącznej pojemności brutto (GT) wynoszącej 34,0 tys. oraz o mocy 76,3 tys. kW.

Połowy ryb i innych organizmów morskich w 2024 r. wyniosły 130,7 tys. ton, przy czym na Morzu Bałtyckim złowiono 75,5 tys. ton ryb.

W 2024 r. na polskim rynku wśród produktów przetwórstwa rybnego w skali roku najbardziej zwiększyła się produkcja ryb wędzonych (o 30,3%), natomiast największy spadek odnotowano w grupie ryby i produkty rybne solone (o 17,6%).

W 2024 r. import produktów z ryb i innych organizmów morskich wyniósł 593,7 tys. ton i był blisko 3-krotnie większy niż eksport (213,7 tys. ton).

## Fishing economy

In 2024, Polish fishing fleet consisted of 721 units (including 611 small-scale boats, 108 cutters and 2 deep-sea trawlers) with the total gross tonnage (GT) of 34.0 thousands and engine power of 76.3 thousand kW.

Catch of fish and other marine organisms (shellfish) amounted to 130.7 thousand tonnes in 2024, of which the Baltic captures were equal to 75.5 thousand tonnes of fish.

In 2024, the highest growth on the fish processing market on a year-to year basis reached smoked fish (by 30,3%), while the largest decline was recorded in the group in salted fish and fish products (by 17.6%).

In 2024, the volume of imported fish and shellfish products amounted to 593.7 thousand tonnes and was almost 3 times greater than exports (213.7 thousand tonnes).

## 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 2024/25 na obu uczelniach studiowało ogółem 6 536 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 2024/25 w branżowych szkołach I stopnia kształcących w zawodach monter kadłubów jednostek pływających i monter jachtów i łodzi uczyło się 196 uczniów, tj. o 19,3% mniej niż w poprzednim roku szkolnym.

Do techników uczęszczało 2 173 uczniów, a największą popularnością cieszyły się zawody: technik eksploatacji portów i terminali (42,2% ogółu uczniów), technik nawigator morski (27,8%) oraz technik mechanik okrętowy (18,7%). Kobiety najczęściej kształciły się w zawodach technik eksploatacji portów (76,1%) oraz technik nawigator morski (20,6%). W szkołach policealnych przygotowujących do pracy w zawodach technik nawigator morski i technik mechanik okrętowy, w roku szkolnym 2024/25 uczyło się łącznie 217 osób.

## 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 2024/2025 academic year, a total of 6,536 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 2024/2025, there were 196 students trained for the jobs of hull assembler and hull and deck assembler in the I stage sectoral vocational schools, i.e. by 19.3% less than in the preceding school year.

Technical secondary schools were attended by 2,173 students and the most popular professions were terminal operations technicians (42.2% of all technical high school students), sea navigation technicians (27.8%) and ship mechanical engineering technicians (18.7%). Females most frequently decided to study for the professions of terminal operations technician (76.1%) and sea navigation control technician (20.6%). In the school year 2024/2025, a total of 217 people studied in post-secondary schools providing

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

## 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 2024 r. na obszarach nadmorskich zlokalizowane były 2404 obiekty turystyczne. Z bazy noclegowej skorzystało 6 780,6 tys. osób, przy czym najwięcej – z hoteli (50,4% ogółu turystów na obszarach nadmorskich).

Turystyka morska i przybrzeżna to również ruch pasażerów w portach morskich. W 2024 r. odnotowano 2 426,7 tys. podróżujących, w tym 1 671,6 tys. pasażerów na promach oraz 699,7 tys. – na statkach pasażerskich.

## 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 2024 there were 2,404 tourist establishments in the coastal areas. 6,780.6 thousand tourists spent their nights at accommodation facilities, mostly in hotels (50.4% of the total number of tourists in the coastal regions).

Maritime and coastal tourism contributed also to passenger traffic through seaports. In 2024, there were 2,426.7 thousand seaborne travellers including 1,671.6 thousand ferry passengers and 699.7 thousand persons on passenger ships.

## Przegląd międzynarodowy

W 2023 r. obroty ładunkowe w morskich portach świata wyniosły 23 153,5 mln ton, tj. o 0,6% mniej niż przed rokiem. W strukturze obsługiwanych ładunków dominowały ładunki masowe suche (zarówno w wywozie, jak i w przywozie – 62,2%).

Obroty ładunkowe w portach morskich zlokalizowanych na kontynencie europejskim w 2023 r. stanowiły 17,5% światowych morskich obrotów ładunkowych. Morskie obroty ładunkowe odnotowane we wszystkich portach krajów nadbałtyckich UE wyniosły 531,7 mln ton.

W 2023 r. do głównych portów krajów Unii Europejskiej, Czarnogóry, Norwegii i Turcji zawinęło 2 264,1 tys. statków (o 0,6% mniej niż w roku poprzednim), w tym 338,1 tys. statków floty pasażerskiej i pasażersko-wycieczkowej (o 3,7% mniej). Porty te odwiedziło 412,2 mln pasażerów, a ich liczba zwiększyła się w skali roku o 4,5%. W 2023 r., podobnie jak w roku poprzednim, najwięcej pasażerów odwiedziło główne porty morskie Włoch oraz Grecji.

W 2023 r. w głównych portach bałtyckich UE obsłużono 103,2 mln pasażerów, tj. o 2,4% więcej niż przed rokiem. Podobnie jak w latach poprzednich ruch pasażerski na Bałtyku koncentrował się w portach Danii i Szwecji (odpowiednio 40,0% i 24,0%).

Flotę handlową (transportową oraz pozatransportową) świata w 2023 r. stanowiło 107,7 tys. statków o pojemności brutto (GT) 1 543,9 mln. Najwięcej eksploatowanych w 2023 r. statków było zarejestrowanych pod banderami: indonezyjską (11,3%), chińską (9,3%) i panamską (7,6%).

## International review

In 2023, global cargo traffic through the world's ports amounted to 23,153.5 million tonnes i.e. 0.6% less than the preceding year. Dry bulk cargo prevailed in the structure of the cargo handled (outwards movements and inwards – 62.2%, each).

Cargo traffic through European seaports contributed to 17.5% of the world maritime cargo turnover in 2023. Maritime cargo turnover recorded in all seaports in the Baltic states of the EU amounted to 531.7 million tonnes.

In 2023, 2,264.1 thousand ships arrived at the main ports of the European Union countries, Montenegro, Norway and Turkey, i.e. 20.6% less than the previous year), including 338.1 thousand passenger and cruise passenger ships (3.7% less than the preceding year). Those ports were visited by 412.2 million passengers whose number increased by 4.5% against the previous year. Similarly to the previous year in 2023 most passengers visited the main seaports in Italy and Greece.

In 2023 the major Baltic seaports in the EU handled 103.2 million passengers i.e. 2.4% more than the preceding year. Following the previous years, the majority of Baltic passenger traffic clustered around seaports in Denmark and Sweden (40.0% and 24.0%, respectively).

World merchant (cargo-carrying and miscellaneous activity) fleet consisted of 107.7 thousand ships with gross tonnage (GT) 1,543.9 millions in 2023. The majority of ships in service in 2023 were registered under the flags of Indonesia (11.3%), China (9.3%) and Panama (7.6%).

W 2023 r. zbudowano nowe jednostki pływające o łącznej pojemności brutto (GT) 64,8 mln (o 16,5% większej niż w roku poprzednim), natomiast zezłomowano jednostki o łącznej pojemności brutto (GT) 7,5 mln (o 5,0% większej).

W 2023 r. światowe połowy ryb i innych organizmów morskich (bez ssaków morskich, produktów pochodzących od innych zwierząt wodnych oraz roślin wodnych) wyniosły 78 341,1 tys. ton i były o 1,0% mniejsze niż w roku poprzednim.

In 2023, world shipyards built new vessels with a total gross tonnage of 64.8millions (16.5% more than the preceding year) while the volume of scrapped ships amounted to gross tonnage (GT) of 7.5 millions (more by 5.0%).

In 2023, the world catches of fish and other marine organisms (excluding marine mammals, other aquatic animal products and aquatic plants) amounted to 78,341.1 thousand tonnes and were 1.0% lower 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.

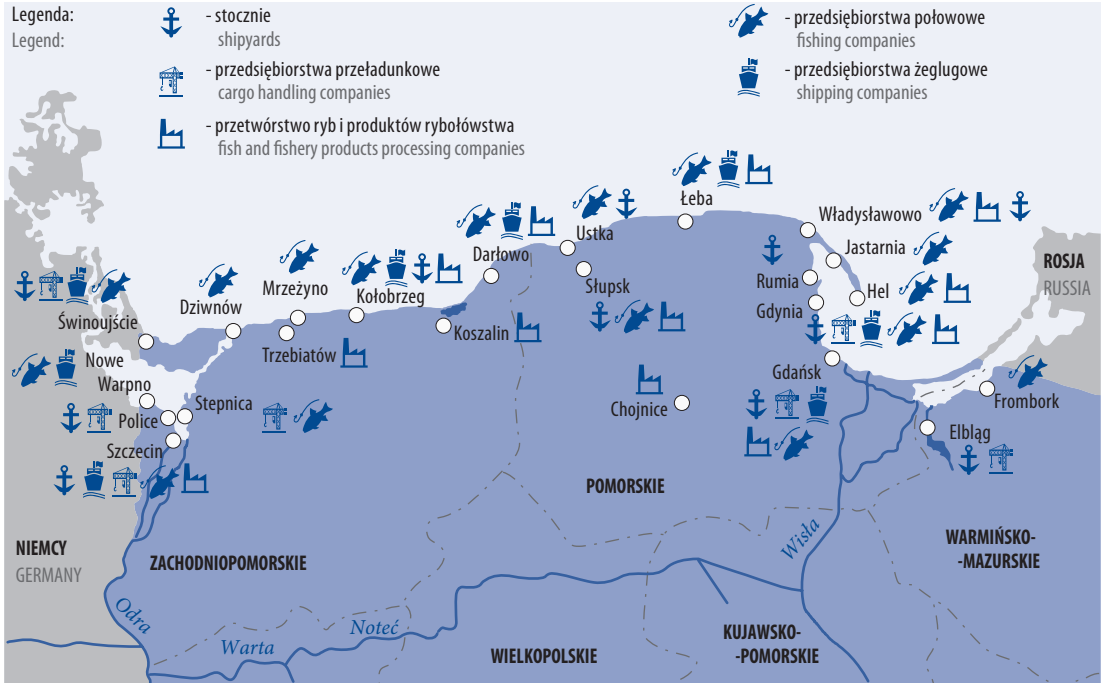
Lokalizacja przestrzenno-funkcjonalna podmiotów gospodarki morskiej wskazuje, iż główna siedziba podmiotów z tej branży może znajdować się poza miejscem prowadzonej działalności. Niezmiennie, ze względu na dostęp do morza, podmioty skupiają się głównie na terenach nadmorskich; najwięcej zlokalizowanych 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.** **Lokalizacja głównych podmiotów gospodarki morskiej**
Map 1. 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.

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.

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.

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.

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.

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 2024 r. sektor gospodarki morskiej tworzyło 19 281 podmiotów, tj. o 3,8% mniej niż w 2023 r. i o 36,3% więcej niż w 2015 r.

In 2024, maritime economy sector consisted of 19,281 entities i.e. by 3.8% less than in 2023 and more by 36.3% 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<br>Specification<br>a – podmioty<br>entities<br>b – pracujący<br>employees | | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | a | 14 141 | 26 316 | 20 046 | 19 281 | 96,7 | 96,2 |
| | b | 97 688 | 168 983 | 169 248 | 166 445 | 100,8 | 98,3 |
| w tym: of which: | | | | | | | |
| Województwo pomorskie<br>Pomorskie Voivodship | a | 7 594 | 11 848 | 8 412 | 8 119 | 96,1 | 96,5 |
| | b | 47 191 | 63 967 | 61 516 | 61 853 | 101,3 | 100,5 |
| w tym: of which: | | | | | | | |
| Gdańsk | a | 2 176 | 3 233 | 2 450 | 2 385 | 97,3 | 97,3 |
| | b | 13 940 | 20 086 | 21 465 | 20 887 | 108,6 | 97,3 |
| Gdynia | a | 1 859 | 2 460 | 1 920 | 1 847 | 97,6 | 96,2 |
| | b | 15 453 | 18 788 | 18 481 | 19 707 | 100,0 | 106,6 |
| Województwo warmińsko-mazurskie<br>Warmińsko-Mazurskie Voivodship | a | 471 | 1 091 | 837 | 809 | 95,1 | 96,7 |
| | b | 2 364 | 5 508 | 6 547 | 6 061 | 98,8 | 92,6 |
| Województwo zachodniopomorskie<br>Zachodniopomorskie Voivodship | a | 3 453 | 5 992 | 4 329 | 4 090 | 98,1 | 94,5 |
| | b | 23 726 | 30 377 | 28 571 | 27 656 | 100,2 | 96,8 |
| w tym: of which: | | | | | | | |
| Szczecin | a | 1 324 | 1 856 | 1 537 | 1 495 | 97,5 | 97,3 |
| | b | 11 021 | 13 075 | 14 110 | 14 217 | 106,9 | 100,8 |
| Świnoujście | a | 271 | 494 | 356 | 338 | 94,4 | 94,9 |
| | b | 1 917 | 2 086 | 1 424 | 1 374 | 92,2 | 96,5 |
| Police | a | 88 | 105 | 76 | 69 | 88,4 | 90,8 |
| | b | 1 053 | 1 471 | 1 264 | 1 105 | 93,3 | 87,4 |

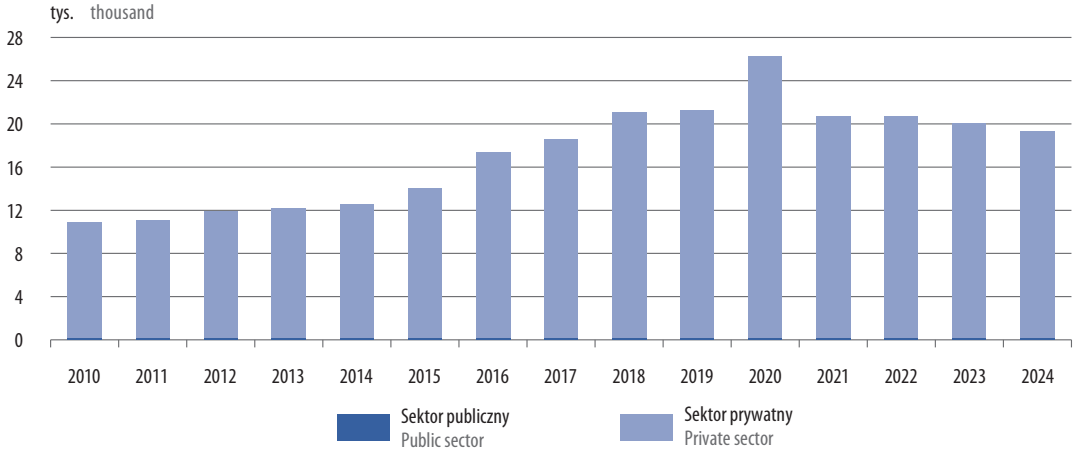
Główną lokalizacją podmiotów gospodarki morskiej są województwa nadmorskie: pomorskie, zachodniopomorskie i warmińsko-mazurskie. Najwięcej podmiotów gospodarki morskiej znajduje się w województwie pomorskim; w 2024 r. stanowiły one 42,1% ogółu podmiotów sektora gospodarki morskiej (w 2023 r. – 42,0%, w 2015 r. – 53,7%). Województwo pomorskie dominowało również pod względem liczby pracujących w gospodarce morskiej; ich udział w 2024 r. wyniósł 37,2% (w 2023 r. – 36,3%, w 2015 r. – 48,3%).

W krajowym rejestrze podmiotów gospodarki narodowej REGON na koniec 2024 r. zarejestrowanych było 5 807 podmiotów (30,1% wszystkich podmiotów gospodarki morskiej), których podstawową działalnością była produkcja i naprawa statków i łodzi, tj. o 3,6% mniej niż w roku poprzednim i o 12,1% więcej w porównaniu z 2015 r. Liczba pracujących w tych jednostkach wyniosła 37 146 osób i zmniejszyła się o 4,6% w skali roku, a wzrosła o 24,2% w stosunku do 2015 r. W latach 2015–2024 liczba podmiotów zwiększała się średniorocznie o 3,5%, 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 2024, they represented 42.1% of all maritime entities (42,0% – in 2023, 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 37.2% in 2024 (36.3% – in 2023, 48.3% – in 2015).

According to the National Official Business Register (REGON), there were 5,807 entities registered as of the end of 2024 (i.e. 30.1% of all maritime economy entities), with their main activity profile as ship manufacture and ship repair i.e. by 3.6% less than the preceding year and by 12.1% more in comparison to 2015. The number of employees working for those entities amounted to 37,146 persons, and decreased by 4.6% on an annual basis and increased by 24.2% in comparison to 2015. During the years 2015–2024, the number of entities was annually growing by 3.5% 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 2024 r. zarejestrowanych było 4 465 podmiotów prowadzących taką działalność (co stanowiło 23,2% wszystkich podmiotów), tj. o 5,2% mniej niż w 2023 r., a o 93,5% więcej w porównaniu z 2015 r., w których pracowało łącznie 33 890 osób (o 1,7% mniej niż w 2023 r. i prawie 5-krotnie 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 2024, there were 4,465 entities involved in that activity (which represented 23.2% of all those entities), i.e. by 5.2% less than 2023 but 93.5% more in comparison to 2015, for whom worked 33,890 persons in total (by 1.7% less than 2023 and almost 5-times more than in 2015).

Pod koniec 2024 r. zarejestrowanych było 936 podmiotów zajmujących się rybołówstwem w wodach morskich (4,9% ogółu podmiotów gospodarki morskiej), tj. o 9,7% mniej niż w 2023 r. i o 19,1% w porównaniu z 2015 r.; pracowało w nich 2 201 osób (odpowiednio o 9,0% mniej i pięciokrotnie więcej).

At the end of 2024 there were 936 registered entities that dealt with sea fishery (4.9% of all maritime economy entities) i.e. by 9.7% less than 2023, but 19.1% in comparison to 2015. They employed 2,201 persons (9.0% and almost 5 times more, 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<br>Specification<br>a – podmioty<br>entities<br>b – pracujący<br>employees | | | Ogółem<br>Total | Podmioty o liczbie pracujących<br>Entities with the following number of employees | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 9 i mniej<br>9 and less | 10–49 | 50–249 | 250–499 | 500 i więcej<br>500 and more |
| OGÓŁEM<br>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 |
| | 2023 | a | 20 046 | 16 889 | 1 329 | 355 | 56 | 46 |
| | | b | 169 248 | 29 676 | 27 573 | 37 504 | 20 660 | 53 835 |
| | 2024 | a | 19 281 | 16 259 | 1 311 | 356 | 55 | 43 |
| | | b | 166 445 | 27 902 | 26 798 | 37 910 | 20 348 | 53 487 |
| Sektor publiczny<br>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 |
| | 2023 | a | 105 | 37 | 19 | 25 | 14 | 8 |
| | | b | 15 322 | 108 | 515 | 2 875 | 4 990 | 6 834 |
| | 2024 | a | 109 | 39 | 20 | 29 | 12 | 8 |
| | | b | 15 954 | 118 | 591 | 3 582 | 4 152 | 7 511 |
| Sektor prywatny<br>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 |
| | 2023 | a | 19 941 | 16 852 | 1 310 | 330 | 42 | 38 |
| | | b | 153 926 | 29 568 | 27 058 | 34 629 | 15 670 | 47 001 |
| | 2024 | a | 19 172 | 16 220 | 1 291 | 327 | 43 | 35 |
| | | b | 150 491 | 27 784 | 26 207 | 34 328 | 16 196 | 45 976 |

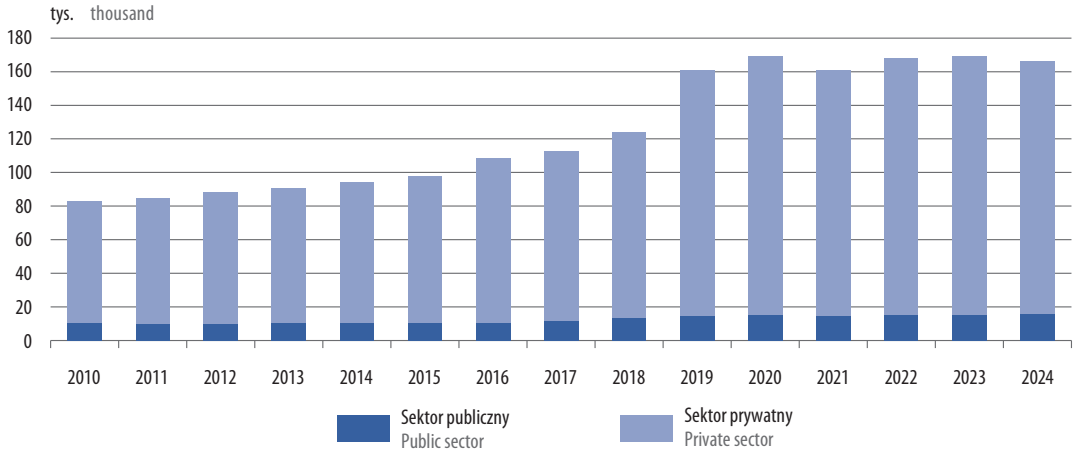
Wśród podmiotów gospodarki morskiej dominowały mikroprzedsiębiorstwa (o liczbie pracujących 9 osób i mniej), które w 2024 r. stanowiły 84,3% (ich liczba wyniosła 16 259, tj. o 3,7% mniej niż w 2023 r., a o 25,4% więcej niż w 2015 r.).

The maritime economy entities were dominated by microenterprises (employing 9 and less persons) representing 84.3% in 2024 (16,259 business establishments i.e. by 3.7% less than in 2023, but 25.4% more than 2015).

Liczba pracujących w gospodarce morskiej w 2024 r. wyniosła 166 445 i była o 1,7% niższa od notowanej w 2023 r. i o 70,4% wyższa w porównaniu z 2015 r. Najwięcej osób pracowało w podmiotach zatrudniających 500 osób i więcej – 32,1%, podczas gdy w mikroprzedsiębiorstwach – 16,8%; w 2015 r. ponad jedna piąta liczby pracujących świadczyła pracę na rzecz podmiotów zatrudniających od 50 do 249 osób.

The number of employees in the maritime economy amounted to 166,445 in 2024 and was by 1.7% than the level reported in 2023, and larger by 70.4% in comparison to 2015. The largest number of persons who worked for entities that employed 500 or more persons – 32.1%, while the micro-enterprises – 16.8%; in 2015 more than one fifth 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 2015–2024 wśród podmiotów gospodarki morskiej zdecydowanie dominowały jednostki sektora prywatnego; w 2024 r. ich udział wyniósł 99,4%. Prawie wszystkie mikroprzedsiębiorstwa (podmioty o liczbie pracujących 9 osób i mniej) w 2024 r. należały do tego sektora, a w grupie największych podmiotów (o liczbie pracujących 500 osób i więcej) należało do niego 81,4% przedsiębiorstw (w 2023 r. – 82,6%, a w 2015 r. – 76,0%).

During the years 2015–2024 private establishments significantly prevailed against the whole maritime economy sector. In 2024 their contribution amounted to 99.4%. In 2024, 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 81.4% of the private establishments (82.6% – in 2023, 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<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | w zł<br>in PLN | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | 4 673,19 | 5 937,92 | 8 205,70 | 8 992,49 | 112,6 | 109,6 |
| sektor publiczny<br>public sector | 5 198,35 | 6 800,48 | 9 282,67 | 10 388,84 | 114,7 | 111,9 |
| sektor prywatny<br>private sector | 4 583,42 | 5 838,62 | 8 096,21 | 8 844,21 | 112,4 | 109,2 |

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<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | w zł<br>in PLN | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| w tym: of which: | | | | | | |
| Województwo pomorskie<br>Pomorskie Voivodship | 5 048,49 | 6 429,65 | 8 977,91 | 9 848,99 | 113,8 | 109,7 |
| Województwo warmińsko-mazurskie<br>Warmińsko-Mazurskie Voivodship | 3 721,46 | 4 568,98 | 6 602,85 | 7 152,13 | 112,0 | 108,3 |
| Województwo zachodniopomorskie<br>Zachodniopomorskie Voivodship | 4 384,34 | 5 332,75 | 7 369,16 | 8 388,68 | 114,5 | 113,8 |

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 2024 r. wyniosło 8 992,49 zł, tj. o 9,6% więcej niż w roku poprzednim i o 92,4% w porównaniu z 2015 r. W sektorze publicznym przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto było wyższe o 15,5% niż w całej gospodarce morskiej, natomiast w sektorze prywatnym – niższe o 1,6%. W 2024 r. na tle całej gospodarki morskiej przeciętne wynagrodzenie brutto w województwie pomorskim było o 9,5% wyższe, natomiast w województwach zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim – niższe odpowiednio o 6,7% i 20,5%. Analizując przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej zaobserwowano jego wzrost we wszystkich rodzajach działalności z nią związanych.

In 2024, the average monthly gross remuneration in maritime economy (in entities employing more than 9 persons) amounted to PLN 8,992.49 i.e. by 9.6% more than the preceding year and by 92.4% more than in 2015. The average monthly gross remuneration in the public sector was by 15.0% higher than the maritime economy sector as a whole whereas the private sector remunerations were by 1.6% lower. Gross remunerations in the Pomorskie Voivodship was by 9.5% higher than the average remunerations in maritime economy in 2024, whereas the remunerations in the Zachodniopomorskie and Warmińsko-Mazurskie voivodships were lower by 6.7% and 20.5%, 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

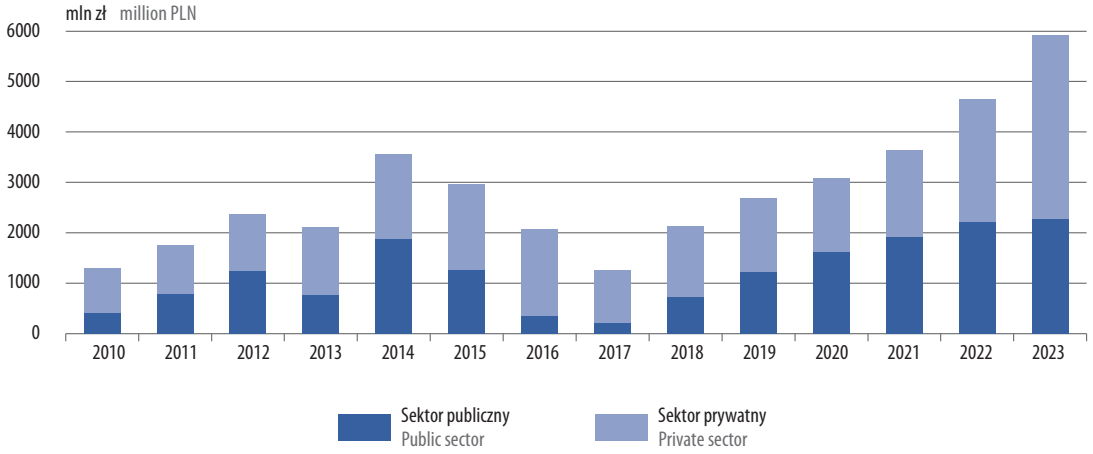
Wielkość inwestycji jest jednym z mierników wzrostu gospodarczego. W 2023 r. wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych wyniosła 5 929,6 mln zł (w cenach bieżących) i zwiększyła się o 27,7% w stosunku do 2022 r. i ponad 2-krotnie w porównaniu z 2015 r.

Ponad połowa nakładów inwestycyjnych przypadła na jednostki sektora prywatnego; w 2023 r. ich udział w nakładach ogółem wyniósł 61,5% (w 2022 r. – 52,2%, w 2015 r. – 57,3%).

The size of investments is one of the measures of economic growth. In 2023, the value of investment outlays amounted to PLN 5,929.6 million (in current prices) and increased by 27.7% compared to 2022 and increased over 2-times until 2015.

More than half of investments outlays were attributed to private sector entities; in 2023 their share in the total expenditures was 61.5% (in 2022 – 52.2%, in 2015 – 57.3%).

**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 2023 r. stanowiły 95,6% nakładów ogółem, a nakłady na zakup używanych środków trwałych – 4,4%. Wartość nakładów na nowe obiekty wyniosła 5 667,9 mln zł i wzrosła o 30,7% w porównaniu z 2022 r. oraz ponad 2-krotnie wobec 2015 r.

In 2023, investment outlays for new real estate objects and for improvements of the existing ones accounted for 95.6% of the total expenditures, and expenditures for the purchase of used fixed assets – 4.4%. The value of expenditures for new facilities amounted to PLN 5,667.9 million and it increased by 30.7% in comparison with 2022, and was over 2-times larger than in 2015.

**Tablica 1 (4). Nakłady inwestycyjne[1] w gospodarce morskiej**
Table 1 (4). Investment outlays[1] in maritime economy

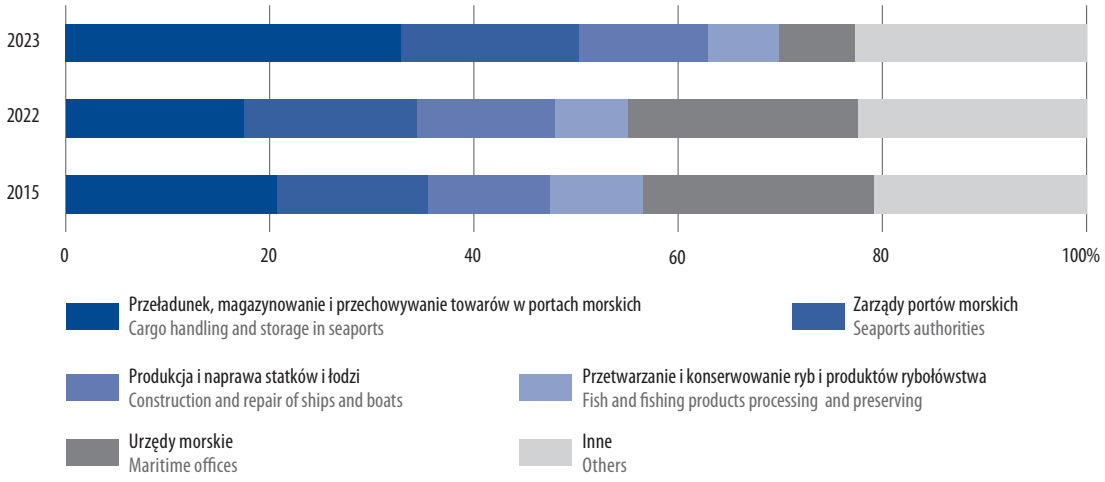
| Wyszczególnienie<br>Specification<br>a – ogółem<br>total<br>b – nakłady na nowe obiekty majątkowe i ulepszenie istniejących<br>on hew assets and improvement of already existing ones | | 2015 | 2020 | 2022 | 2023 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ceny bieżące w mln zł<br>current prices in million PLN | | | | w %<br>in % |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | a | 2 951,7 | 3 087,1 | 4 644,2 | 5 929,6 | 100,0 |
| | b | 2 729,9 | 2 709,8 | 4 336,0 | 5 667,9 | 100,0 |
| w tym: of which: | | | | | | |
| Budynki i budowle<br>Buildings and structures | a | 1 699,5 | 1 807,5 | 2 660,1 | 3 099,1 | 52,3 |
| | b | 1 667,1 | 1 746,9 | 2 604,8 | 3 032,4 | 53,5 |
| Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia<br>Machinery, technical equipment and tools | a | 784,5 | 729,2 | 1 152,2 | 1 875,0 | 31,6 |
| | b | 715,2 | 698,8 | 1 115,2 | 1 843,6 | 32,5 |
| Środki transportu<br>Transport equipment | a | 376,9 | 395,4 | 659,2 | 799,2 | 13,5 |
| | b | 345,4 | 260,4 | 598,8 | 744,3 | 13,1 |

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

W 2023 r. z wartości nakładów inwestycyjnych ogółem 52,3% przeznaczonych było na budynki i budowle (w 2022 r. – 57,3%, w 2015 r. – 57,6%), 31,6% wydatkowano na maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia (w 2022 r. – 24,8%, w 2015 r. – 26,6%), a 13,5% przeznaczono na środki transportu (w 2022 r. – 14,2%, w 2015 r. – 12,8%).

In 2023, 52.3% of the total investments was allocated to buildings and structures (in 2022 – 57.3%, in 2015 – 57.6%), 31.6% was spent on machinery, technical equipment and tools (in 2022 – 24.8%, in 2015 – 26.6%), and 13.5% of them was designed for transport (in 2022 – 14.2%, 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 2023 r. miały: podmioty prowadzące przeładunki, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich (32,8%), zarządy portów morskich (17,4%) oraz podmioty produkujące i naprawiające statki i łodzie (12,7%). W 2022 r. największy udział w nakładach inwestycyjnych miały podmioty prowadzące przeładunki, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich (17,5%) i zarządy portów morskich (16,9%), natomiast w 2015 r. – urzędy morskie (22,6%) oraz podmioty prowadzące przeładunki, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich (20,8%).

The largest shares of the maritime economy entities in investment expenditures in 2023 were reported in: entities dealing with cargo handling and storage in sea-ports (32.8%), seaports authorities (17.4%) and entities involved in constructing and repairing ships and boats (12.7%).In 2022, the largest shares in the investment outlays had entities dealing with cargo handling and storage in sea-ports (17.5%) and seaports authorities (16.9%) while maritime offices (22.6%) and entities dealing with cargo handling and storage in seaports (20.8%) were in the lead in 2015.

Znaczny wzrost nakładów inwestycyjnych w 2023 r. w porównaniu z 2022 r. odnotowano w rybołówstwie w wodach morskich (ponad 3-krotny) oraz w podmiotach prowadzących przeładunki, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich (ponad 2-krotny). Największy spadek wielkości nakładów inwestycyjnych wystąpił w urzędach morskich (o 58,1%). W odniesieniu do 2015 r. wielokrotny wzrost nakładów inwestycyjnych wystąpił w rybołówstwie w wodach morskich (ponad 47-krotny), w morskim i przybrzeżnym transporcie wodnym (ponad 12-krotny) oraz w podmiotach prowadzących sprzedaż hurtową i detaliczną ryb, skorupiaków i mięcza-ków (prawie 10-krotny). Największy spadek nakładów odnotowano w podmiotach zajmujących się pozostałą działalnością wspomagającą transport morski (o 35,6%).

A significant growth of investment outlays in 2023 as compared to 2022, was reported in sea fishing (over 3-times) as well in entities dealing with cargo handling and storage in seaports (over 2-times). The largest drop in the investment outlays occurred in maritime offices (by 58.1%). Regarding 2015, there was a multiple increase of investment outlays in sea fishing (over 47-times), sea and coastal waterborne transport (over 12-times) and whole-sale and retail sale of fish, crustaceans and molluscs (almost 10 times). The heaviest decrease in expenditures was recorded in other activities supporting maritime transport (35.6%).

**Tablica 2 (5). Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej według źródeł finansowania[1]**
Table 2 (5). Investments outlays in maritime economy by funding sources[1]

| Wyszczególnienie<br>Specification<br>a – ogółem<br>total<br>b – sektor publiczny<br>public sector<br>c – sektor prywatny<br>private sector | | 2015 | 2020 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ceny bieżące w mln zł<br>current prices in million PLN | | | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | a | 2 951,7 | 3 087,1 | 4 644,2 | 5 929,6 |
| | b | 1 260,0 | 1 630,0 | 2 220,1 | 2 285,5 |
| | c | 1 691,8 | 1 457,1 | 2 424,1 | 3 644,1 |
| w tym: of which: | | | | | |
| Środki własne inwestora<br>Investor's own funds | a | 2 040,0 | 1 510,2 | 2 546,6 | 3 750,1 |
| | b | 729,2 | 366,0 | 466,2 | 1 263,8 |
| | c | 1 310,8 | 1 144,2 | 2 080,4 | 2 486,2 |
| Środki budżetowe<br>Budgetary appropriations | a | 186,9 | 410,8 | 921,7 | 479,3 |
| | b | 154,0 | 407,5 | 917,1 | 476,0 |
| | c | 32,9 | 3,3 | 4,6 | 3,3 |

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 finansowania[1] (dok.)**
Table 2 (5). Investments outlays in maritime economy by funding sources[1] (cont.)

| Wyszczególnienie<br>Specification<br>a – ogółem<br>total<br>b – sektor publiczny<br>public sector<br>c – sektor prywatny<br>private sector | | 2015 | 2020 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ceny bieżące w mln zł<br>current prices in million PLN | | | |
| Kredyty i pożyczki krajowe<br>Domestic loans and credits | a | 216,7 | 199,9 | 423,8 | 1 073,9 |
| | b | 1,5 | . | . | . |
| | c | 215,2 | 124,2 | 103,9 | 814,2 |
| Środki bezpośrednio z zagranicy<br>Funds directly from abroad | a | 410,0 | 124,3 | 192,8 | 226,5 |
| | b | 341,7 | 18,7 | 18,0 | 193,4 |
| | c | 68,4 | 105,6 | 174,9 | 33,1 |

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 2023 r. głównym źródłem finansowania nakładów inwestycyjnych w gospodarce morskiej były środki własne – 63,2%. Ich udział zwiększył się w skali roku o 8,4 p. proc. (w porównaniu z 2015 r. – zmniejszył się o 5,9 p. proc.). Środki budżetowe stanowiły 8,1% nakładów inwestycyjnych (z tego źródła korzystał głównie sektor publiczny).

W sektorze prywatnym w strukturze finansowania dominowały środki własne inwestora stanowiące 68,2% nakładów inwestycyjnych ogółem tego sektora (w 2022 r. – 85,8%); udział kredytów i pożyczek krajowych wyniósł 22,3% (w 2022 r. – 4,3%).

The financial structure is an important aspect regarding to investment outlays. Representing 63.2% of them, own funds constituted the main source for financing investment outlays in the maritime economy in 2023. Their share increased by 8.4 pp to the previous year (a decrease of 5.9 pp compared to 2015). Budgetary assets accounted for 8.1% 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 68.2% of investments outlays in this sector (85.8% – in 2022) while the share of domestic loans and borrowings amounted to 22.3% (4.3% – in 2022).

**Tablica 3 (6). Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej według grup[1] Stan w dniu 31 grudnia**

Table 3 (6). Gross value of fixed assets in maritime economy by groups[1] As of 31 December

| Wyszczególnienie<br>Specification<br>a – ogółem<br>total<br>b – sektor publiczny<br>public sector<br>c – sektor prywatny<br>private sector | | 2015 | 2020 | 2022 | 2023 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | bieżące ceny ewidencyjne w mln zł<br>current book-keeping prices in million PLN | | | | stopień zużycia w %<br>degree of consumption in % |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | a | 23 214,0 | 31 405,1 | 36 788,0 | 50 313,3 | 43,8 |
| | b | 10 901,1 | 11 612,4 | 13 478,6 | 24 228,8 | 37,6 |
| | c | 12 312,9 | 19 792,7 | 23 309,4 | 26 084,6 | 49,5 |
| w tym: of which: | | | | | | |
| Budynki i budowle<br>Buildings and structures | a | 13 529,6 | 16 545,8 | 19 092,0 | 30 116,4 | 30,1 |
| | b | 84 449,5 | 8 006,7 | 9 391,2 | 10 579,3 | 29,2 |
| | c | 5 080,1 | 8 539,2 | 9 700,8 | 19 537,1 | 31,9 |
| Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia<br>Machinery, technical equipment and tools | a | 7 022,7 | 10 727,5 | 12 832,0 | 14 398,8 | 64,3 |
| | b | 1 491,0 | 1 717,7 | 2 038,0 | 2 367,6 | 73,8 |
| | c | 5 531,7 | 8 979,7 | 10 794,0 | 12 031,2 | 62,4 |
| Środki transportu<br>Transport equipment | a | 2 661,6 | 4 131,7 | 4 863,8 | 5 797,7 | 59,4 |
| | b | 960,5 | 1 857,9 | 2 049,4 | 2 281,8 | 65,5 |
| | c | 1 701,1 | 2 273,8 | 2 814,5 | 3 515,9 | 55,5 |

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 2023 r. ukształtowała się na poziomie 50 313,3 mln zł (w bieżących cenach ewidencyjnych), tj. o 36,8% wyższym niż w 2022 r. Uwzględniając grupy środków trwałych:

- wartość budynków i budowli wyniosła 30 116,4 mln zł, tj. o 57,7% więcej niż w 2022 r.;
- wartość maszyn, urządzeń technicznych i narzędzi wyniosła 14 398,8 mln zł, tj. o 12,2% więcej niż w 2022 r.; wartość środków transportu wyniosła 5 797,7 mln zł, tj. o 19,2% więcej w odniesieniu do 2022 r.

W porównaniu z 2015 r. wartość brutto środków trwałych, zarówno ogółem, jak i w podziale na grupy środków trwałych wzrosła ponad 2-krotnie.

The gross value of fixed assets reached the level of PLN 50,313.3 million (in current book-keeping prices) at the end of 2023, and was by 36.8% more than in 2022. Taking into account groups of fixed assets:

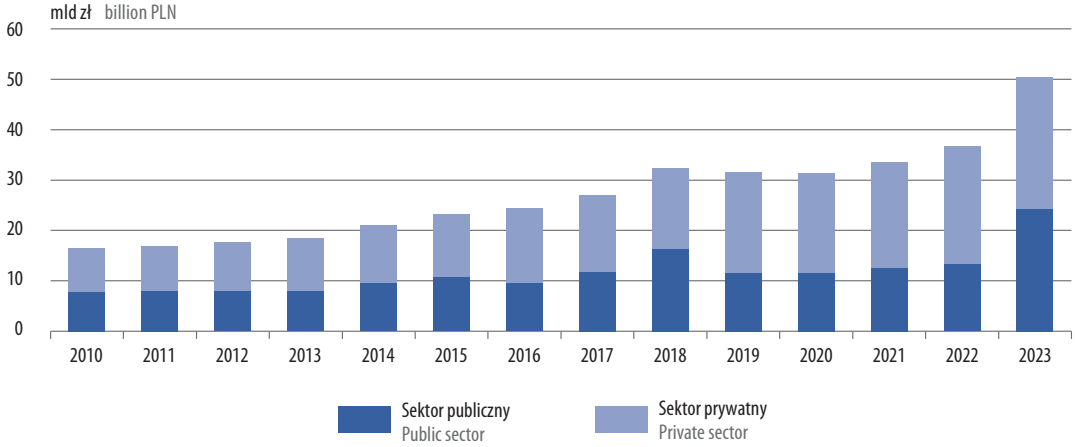
- the value of buildings and structures amounted to PLN 30,116.4 million, i.e. by 57.7% more than in 2022;
- the value of machinery, technical equipment and tools amounted to PLN 14,398.8 million i.e. by 12.2% more than in 2022; the value of transport equipment amounted to PLN 5,797.7 million, i.e. by 19.2% more in relation to 2022.

In comparison to 2015, the value of the fixed assets, either in general or broken down by groups, increased more than twice.

W ciągu ostatnich lat zmieniła 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 2023 r. – 51,8%); wyjątek stanowił 2018 r., w którym nieznacznie większy udział (50,6%) przypadał na sektor publiczny. Największy udział w wartości brutto środków trwałych w 2023 r. miały podmioty prowadzące przeładunki, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich – 23,4%, zarządy portów morskich – 13,5%, podmioty produkujące i naprawiające statki i łodzie – 10,8% oraz jednostki zajmujące się przetwarzaniem i konserwowaniem ryb i produktów rybołówstwa – 9,8%.

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 51.8% of fixed assets were held by private sector enterprises in 2023, 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 – 23.4%, while 13.5% of the assets belonged to sea-port authorities, 10.8% – to entities involved in constructing and repairing ships and boats, and 9.8% 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 2023 r. stopień zużycia środków trwałych wyniósł 43,8% (w 2015 r. – 42,7%), w tym środków transportu – 59,4% (w 2015 r. – 59,8%). Najwyższy stopień zużycia środków trwałych w 2023 r. odnotowano w:

- pozostałej działalności wspomagającej transport morski – 68,3% (w 2015 r. – 53,5%), w tym zużycia środków transportu – 81,1% (w 2015 r. – 60,9%);
- podmiotach zajmujących się pracami badawczo-rozwojowymi i edukacją morską – 62,5% (w 2015 r. – 64,0%), w tym zużycia środków transportu – 84,5% (w 2015 r. – 82,9%);
- sprzedaży hurtowej i detalicznej ryb, skorupiaków i mięczaków – 53,3% (w 2015 r. – 35,1%), w tym zużycia środków transportu – 61,1% (w 2015 r. – 62,4%);
- podmiotach produkujących i naprawiających statki i łodzie – 52,6% (w 2015 r. – 52,2%), w tym zużycia środków transportu – 70,2% (w 2015 r. – 69,6%).

In the maritime economy entities, the degree of consumption of fixed assets was 43.8% at the end of 2023 (in 2015 – 42.7%), including transport equipment – 59.4% (in 2015 – 59.8%). In 2023, the highest values of fixed assets consumption degree were recorded in the following:

- other activities supporting maritime transport – 68.3% (in 2015 – 53.5%), including transport equipment – 81.1% (in 2015 – 60.9%);
- research and development and maritime education entities – 62.5% (in 2015 – 64.0%), including transport equipment – 84.5% (in 2015 – 82.9%);
- processing and preservation of fish and fishery products – 53.3% (in 2015 – 35.1%), including transport equipment – 61.1% (in 2015 – 62.4%);
- entities involved in constructing and repairing ships and boats – 52.6% (in 2015 – 52.2%), including transport equipment – 70.2% (in 2015 – 69.6%).

Najniższy stopień zużycia wartości brutto środków trwałych wystąpił w urzędach morskich – 18,9% (w 2015 r. – 15,2%), w tym zużycia środków transportu – 36,3% (w 2015 r. – 54,3%).

W 2023 r. wskaźnik poziomu kosztów wyniósł 94,5% i był na tym samym poziomie jak w roku poprzednim oraz w 2015 r. Wyższą wartość tego wskaźnika odnotowano w sektorze prywatnym niż publicznym (94,9% wobec 86,5%).

The lowest degrees of consumption of gross value of fixed assets occurred in maritime offices – 18.9% (in 2015 – 15.2%), including transport equipment – 36.3% (in 2015 – 54.3%).

In 2023, the cost level indicator amounted to 94.5% and was same level as in the previous year, and in 2015. A higher value for this indicator was recorded in the private sector than in the public sector (94.9% compared to 86.5%).

**Tablica 4 (7). Wybrane wskaźniki ekonomiczne[1] podmiotów gospodarki morskiej**
Table 4 (7). Selected economic rates and ratios[1] of maritime economy entities

| Wyszczególnienie<br>Specification<br>a – ogółem<br>total<br>b – sektor publiczny<br>public sector<br>c – sektor prywatny<br>private sector | | 2015 | 2020 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | w % in % | | | |
| Wskaźnik poziomu kosztów<br>Cost level indicator | a | 94,5 | 96,8 | 94,5 | 94,5 |
| | b | 89,0 | 104,6 | 83,9 | 86,5 |
| | c | 95,0 | 96,5 | 94,9 | 94,9 |
| Wskaźnik rentowności obrotu brutto<br>Gross turnover profitability indicator | a | 5,5 | 3,5 | 5,8 | 5,7 |
| | b | 11,0 | -4,6 | 16,1 | 13,5 |
| | c | 5,0 | 3,8 | 5,3 | 5,3 |
| Wskaźnik rentowności obrotu netto<br>Net turnover profitability indicator | a | 4,8 | 5,4 | 5,6 | 4,7 |
| | b | 10,7 | 18,7 | 14,7 | 12,1 |
| | c | 4,3 | 4,8 | 5,2 | 4,4 |
| Wskaźnik płynności finansowej I stopnia<br>First degree financial liquidity indicator | a | 32,0 | 38,9 | 41,3 | 47,7 |
| | b | 88,6 | 93,1 | 133,2 | 161,7 |
| | c | 25,3 | 33,2 | 33,5 | 37,5 |
| Wskaźnik płynności finansowej II stopnia<br>Second degree financial liquidity indicator | a | 92,0 | 105,4 | 106,8 | 113,4 |
| | b | 118,1 | 125,7 | 171,4 | 197,5 |
| | c | 88,9 | 103,3 | 101,3 | 105,9 |

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 2023 r. najwyższy wskaźnik poziomu kosztów, uwzględniając rodzaj prowadzonej działalności, odnotowano w przedsiębiorstwach zajmujących się:

- produkcją i naprawą statków i łodzi – 96,2% (w 2022 r. – 96,3%, w 2015 r. – 93,9%);
- sprzedażą hurtową i detaliczną ryb, skorupiaków i mięczaków – 96,2% (w 2022 r. – 95,8%, w 2015 r. – 96,7%);
- działalnością morskich agencji transportowych – 95,3% (w 2022 r. – 93,0%, w 2015 r. – 96,0%).

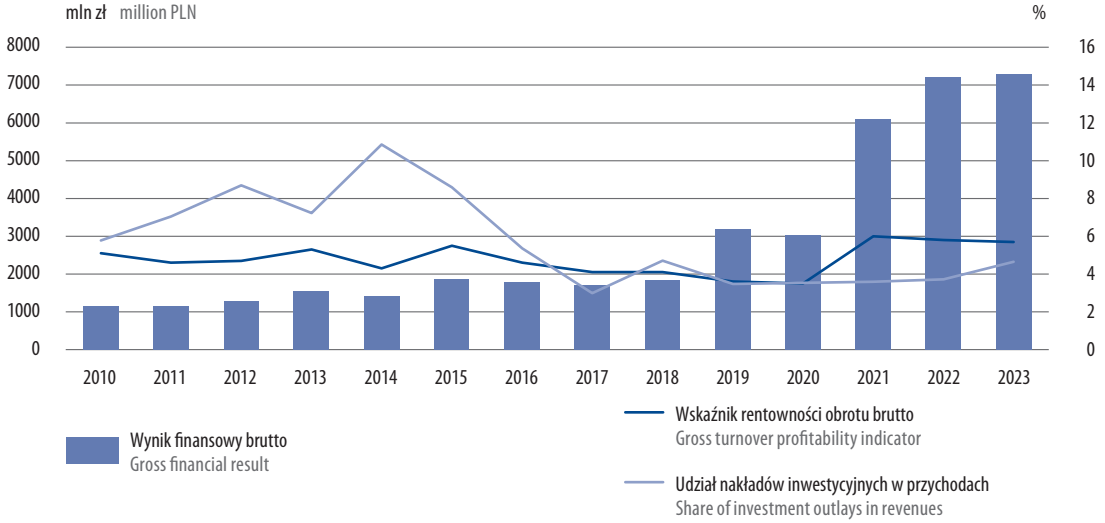
Taking into account kind of activity, the highest cost level indicator values in 2023, were recorded in enterprises dealing with:

- constructing and repairing ships and boats – 96.2% (in 2022 – 96.3%, in 2015 – 93.9%);
- retail and wholesale of fish, crustaceans and molluscs – 96.2% (in 2022 – 95.8%, in 2015 – 96.7%).
- activity of maritime transport agencies– 95.3% (in 2022 – 93.0%, in 2015 – 96.0%).

W 2023 r. wskaźnik rentowności obrotu brutto dla podmiotów gospodarki morskiej wyniósł 5,7% (wobec 5,8% w 2022 r. i 5,5% w 2015 r.), a wskaźnik rentowności obrotu netto – 4,7% (wobec odpowiednio 5,6% i 4,8%). W poszczególnych rodzajach działalności były one jednak zróżnicowane. W 2023 r. najwyższą rentownością charakteryzowały się zarządy portów morskich, w których wskaźniki rentowności obrotu brutto i netto ukształtowały się na poziomie odpowiednio 32,4% i 32,1% (wobec 33,8% i 33,6% – w 2022 r. oraz 29,2% i 28,9% – w 2015 r.).

In 2023, the gross turnover profitability indicator for maritime economy entities was 5.7% (against 5.8% in 2022 and 5.5% in 2015), and the net turnover profitability indicator was 4.7% (against 5.6% and 4.8%, respectively). However, they were differentiated in particular kinds of activity. In 2023, the highest profitability rates were reported in seaports authorities where both the gross and net turnover profitability indicators amounted to 32.4% and 32.1%, respectively (compared to 33.8% and 33.6% in 2022, 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



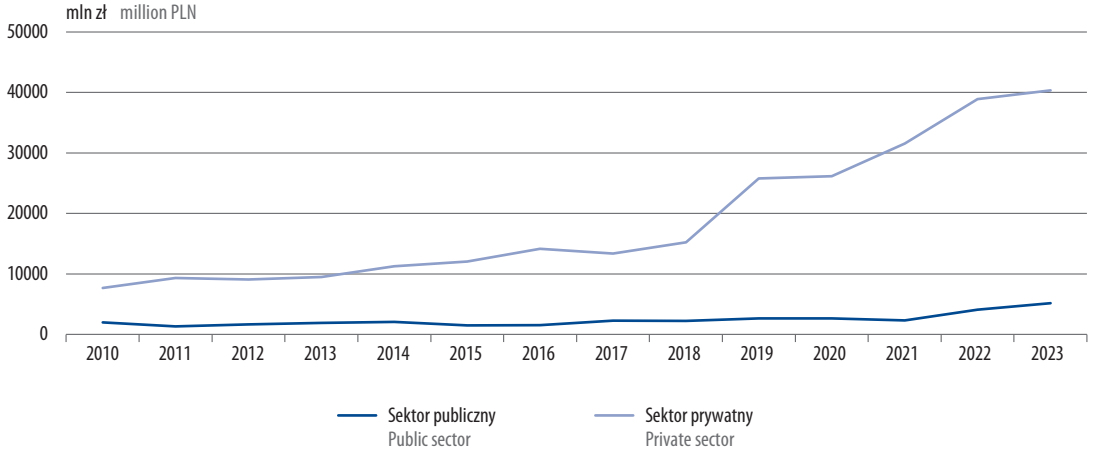

Wskaźnik płynności finansowej I stopnia, określający zdolność przedsiębiorstw do bieżącego regulowania zobowiązań, w 2023 r. wyniósł 47,7% (wobec 41,3% w 2022 r. i 32,0% w 2015 r.), natomiast wskaźnik płynności finansowej II stopnia kształtował się na poziomie 113,4% (wobec odpowiednio 106,8% i 92,0%).

The first degree financial liquidity indicator (cash ratio) which specifies the ability of enterprises to pay their liabilities on a regular basis amounted to 47.7% in 2023 (compared to 41.3% in 2022 and 32.0% in 2015), while the second degree financial liquidity indicator (quick ratio) was 113.4% (compared to 106.8% and 92.0%, respectively).

Wartość aktywów obrotowych w podmiotach gospodarki morskiej na koniec 2023 r. ukształtowała się na poziomie 45 510,8 mln zł i wzrosła o 5,9% wobec 2022 r. i ponad 3-krotnie w porównaniu z 2015 r. Koncentrowały się one w sektorze prywatnym, którego udział w 2023 r. w wartości aktywów ogółem wyniósł 88,6% (w 2022 r. – 90,4%, w 2015 r. – 89,0%). Wartość zapasów w tym sektorze wyniosła 12 009,6 mln zł i zwiększyła się o 4,2% wobec 2022 r. i ponad 4-krotnie wobec 2015 r. Należności krótkoterminowe stanowiące w 2023 r. 43,0% wartości aktywów obrotowych zmniejszyły się o 0,9% w skali roku, a w stosunku do 2015 r. – ponad 3-krotnie. Inwestycje krótkoterminowe były o 10,2% wyższe w porównaniu z 2022 r., a z 2015 r. – ponad 4-krotnie.

At the end of 2023, the current assets value in maritime economy entities amounted to PLN 45,510.8 million and increased by 5.9% compared to 2022, and was over 3-times larger in comparison with 2015. They prevailed in the private sector, representing 88.6% of the total value of assets (in 2022 – 90.4%, in 2015 – 89.0%). The value of inventories in this sector amounted to PLN 12,009.6 million and increased by 4.2% as compared to 2022, over 4-times that of 2015. Short-term receivables, which accounted for 43.0% of current assets in 2023, decreased by 0.9% against the previous year, but increased over 3-times as compared to 2015. Short-term investments were by 10.2% higher than in 2022, and over 4-times 2015.

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




**Tablica 5 (8).** **Aktywa obrotowe[1] podmiotów gospodarki morskiej**
**Stan w dniu 31 grudnia**
Table 5 (8). Current assets[1] of maritime economy entities
As of 31 December

| Wyszczególnienie<br>Specification<br>a – ogółem<br>total<br>b – sektor publiczny<br>public sector<br>c – sektor prywatny<br>private sector | | 2015 | 2020 | 2022 | 2023 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | w mln zł<br>in million PLN | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | a | 13 560,3 | 28 820,3 | 42 995,1 | 45 510,8 | 126,9 | 105,9 |
| | b | 1 495,9 | 2 653,0 | 4 108,8 | 5 172,7 | 176,5 | 125,9 |
| | c | 12 064,4 | 26 167,2 | 38 886,3 | 40 338,1 | 123,2 | 103,7 |
| w tym: of which: | | | | | | | |
| Zapasy<br>Inventory | a | 3 007,0 | 7345,9 | 11 745,8 | 12 503,6 | 138,6 | 106,5 |
| | b | 67,9 | 200,3 | 222,4 | 494,0 | 161,2 | 222,1 |
| | c | 2 939,1 | 7 145,6 | 11 523,4 | 12 009,6 | 138,2 | 104,2 |
| Należności krótkoterminowe<br>Short-term receivables | a | 6 057,0 | 12 922,0 | 18 346,1 | 18 158,7 | 114,4 | 99,0 |
| | b | 317,2 | 608,1 | 833,7 | 810,0 | 127,5 | 97,2 |
| | c | 5 739,8 | 12 313,8 | 17 512,4 | 17 348,7 | 113,8 | 99,1 |
| Inwestycje krótkoterminowe<br>Short-term investments | a | 3 233,3 | 7 564,9 | 11 550,0 | 13 182,9 | 139,9 | 114,1 |
| | b | 953,9 | 1 732,2 | 2 906,4 | 3 656,9 | 196,6 | 125,8 |
| | c | 2 279,4 | 5 832,7 | 8 643,6 | 9 526,0 | 127,6 | 110,2 |

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 2023 r. osiągnęły wartość 34 493,1 mln zł i wzrosły o 2,2% wobec 2022 r. i ponad 2,5-krotnie w porównaniu z 2015 r. Zobowiązania długoterminowe wyniosły 6 855,7 mln zł i stanowiły 19,9% zobowiązań ogółem (w 2022 r. – 17,1%, a w 2015 r. – 24,5%). Wartość zobowiązań długoterminowych zwiększyła się o 19,0% wobec 2022 r. i ponad 2-krotnie w porównaniu z 2015 r.

Zobowiązania krótkoterminowe na koniec 2023 r. ukształtowały się na poziomie 27 637,3 mln zł i zmalały o 1,3% wobec 2022 r., a wzrosły prawie 3-krotnie w porównaniu z 2015 r. Największy udział w zobowiązaniach krótkoterminowych miały zobowiązania z tytułu dostaw i usług (50,5%), których wartość wyniosła 13 945,1 mln zł i była o 4,9% niższa niż przed rokiem i prawie 3,5-krotnie wyższa w porównaniu z 2015 r.

Long- and short-term liabilities (excluding special funds) reached PLN 34,493.1 million at the end of 2023 and increased by 2.2% compared to 2022, and over twice more compared to 2015. Long-term liabilities amounted to PLN 6,855.7million and accounted for 19.9% of the total liabilities (in 2022 – 17.1% and in 2015 – 24.5%). The value of non-current liabilities increased by 19.0% against 2022, and over twice more compared to 2015.

Short-term liabilities amounted to PLN 27,637.3 million at the end of 2023 and decreased by 1.3% as compared to 2022, but increased almost 3-times in comparison to 2015. Trade liabilities with the share of 50.5% prevailed in the short-term liabilities, and amounted to PLN 13,945.1 million. They were by 4.9% lower than at the end of 2022, but almost 3.5-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<br>Specification | 2015 | 2020 | 2022 | 2023 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | w mln zł<br>in million PLN | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | 13 373,7 | 24 854,0 | 33 751,3 | 34 493,1 | 117,7 | 102,2 |
| Długoterminowe<br>Long-term | 3 275,2 | 5 420,5 | 5 760,7 | 6 855,7 | 101,4 | 119,0 |
| w tym kredyty i pożyczki<br>of which credits and loans | 2 635,0 | 4 375,1 | 4 076,8 | 5 006,4 | 102,4 | 122,8 |
| Krótkoterminowe<br>Short-term | 10 098,5 | 19 433,5 | 27 990,7 | 27 637,3 | 121,8 | 98,7 |
| w tym:<br>of which: | | | | | | |
| kredyty i pożyczki<br>credits and loans | 2 893,2 | 2 487,4 | 5 063,4 | 4 898,7 | 140,8 | 96,7 |
| zobowiązania z tytułu dostaw i usług<br>trade liabilities | 3 989,5 | 10 294,8 | 14 669,6 | 13 945,1 | 114,2 | 95,1 |
| zobowiązania z tytułu podatków, ceł, ubezpieczeń i innych świadczeń<br>liabilities from taxes, customs duties, social insurance and other benefits | 464,0 | 1 122,8 | 1 402,0 | 1 566,4 | 99,2 | 95,1 |

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.

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.

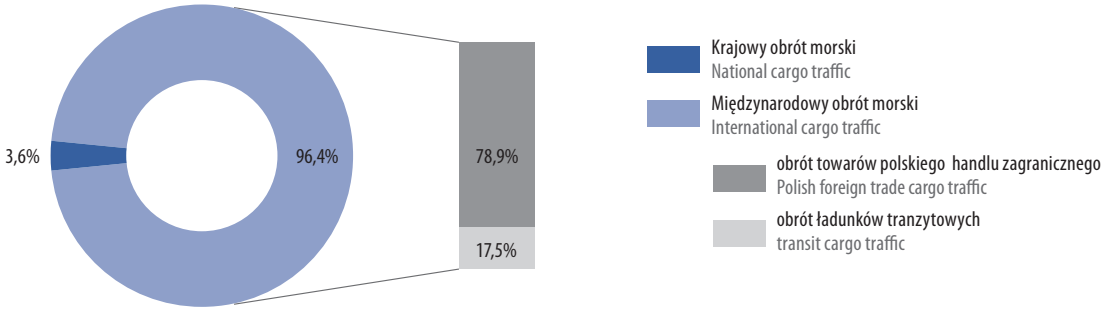
W 2024 r. obroty ładunkowe w portach morskich wyniosły 124 239,9 tys. ton, tj. o 8,9% mniej niż w 2023 r. oraz o 78,7% więcej w stosunku do 2015 r. Międzynarodowy obrót morski stanowił 96,4% obrotów ładunkowych w portach morskich (w 2023 r. – 97,4%, a w 2015 r. – 98,5%).

In 2024, cargo throughput in the seaports amounted to 124,239.9 thousand tonnes, i.e. by 8.9% less than 2023 and 78.7% more against 2015. The international maritime traffic accounted for 96.4% of cargo handled in the seaports (97.4% in 2023 and 98.5% in 2015).

Na międzynarodowe obroty morskie w portach morskich składają się obroty towarowe polskiego handlu zagranicznego oraz obroty ładunków tranzytowych. Obroty ładunkowe polskiego handlu zagranicznego w 2024 r. stanowiły 81,9% międzynarodowych obrotów morskich (wobec 82,8% w 2023 r. i 84,8% w 2015 r.), natomiast obroty ładunków tranzytowych – 18,1% (wobec 17,2% i 15,2%).

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 81.9% of the international maritime cargo throughput in 2024 (as compared to 82.8% in 2023 and 84.8% in 2015) whereas the transit shipments represented 18.1% (against 17.2% and 15.2%) respectively.

**Wykres 1 (8).** **Struktura obrotów ładunkowych w portach morskich w 2024 r.**
Chart 1 (8). Structure of cargo traffic in seaports in 2024




Transport morski ładunków oraz pasażerów, który odbywa się w relacji z polskimi portami morskimi realizowany jest zarówno przez polskich, jak i zagranicznych przewoźników morskich. Polscy przewoźnicy dokonują przewozów w relacji z polskimi portami (port polski – port zagraniczny lub odwrotnie), pomiędzy polskimi portami oraz pomiędzy zagranicznymi 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.

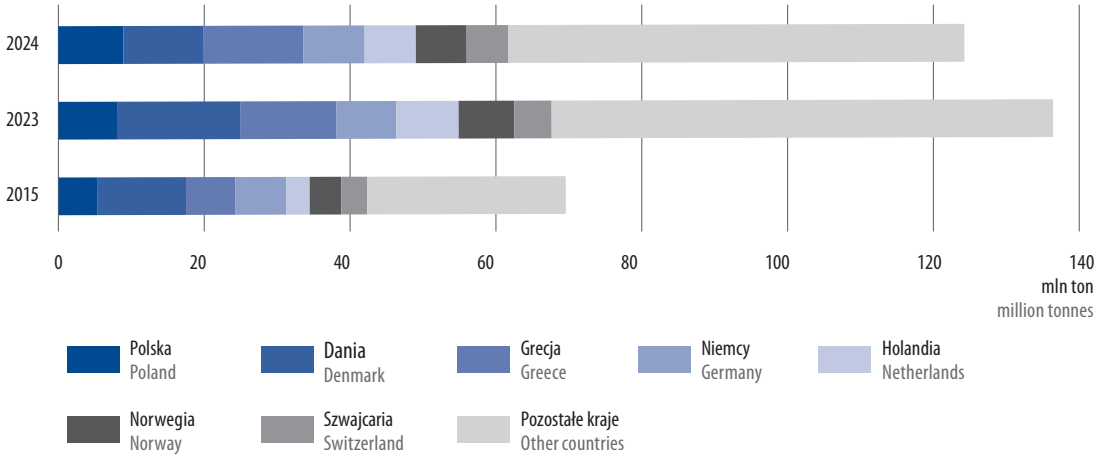
W 2024 r. polscy przewoźnicy morscy przewieźli 41,5% ładunków w relacji z polskimi portami, a 58,5% – pomiędzy portami obcymi (w 2023 r. odpowiednio 23,9% i 76,1%, a w 2015 r. – 11,8% oraz 88,2%).

W 2024 r. w strukturze obrotów polskich portów morskich ładunki przetransportowane przez krajowych przewoźników stanowiły 7,2% (w 2023 r. – 5,9%, a w 2015 r. – 7,5%). Znaczny udział w przewozach ładunków statkami w relacji z polskimi portami mieli przewoźnicy z Grecji oraz Danii (w 2024 r. odpowiednio 11,0% i 8,9%, w 2023 r. – 9,6% i 12,4%, a w 2015 r. – 9,7% i 17,6%).

In 2024, Polish carriers freighted 41.5% of goods to/from Polish seaports and 58.5% – between seaports abroad (23.9% and 76.1% – in 2023, and 83.3% and 15.0% – in 2015, respectively).

In 2024, the freight transported by the domestic carriers represented 7.2% of cargo throughput in Polish seaports (5.9% – in 2023, 7.5% – in 2015). Companies from Greece and Denmark had substantial shares in maritime transport via Polish seaports (11.0% and 8.9% – in 2024, 9.6% and 12.4% – in 2023, 9.7% and 17.6% – 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

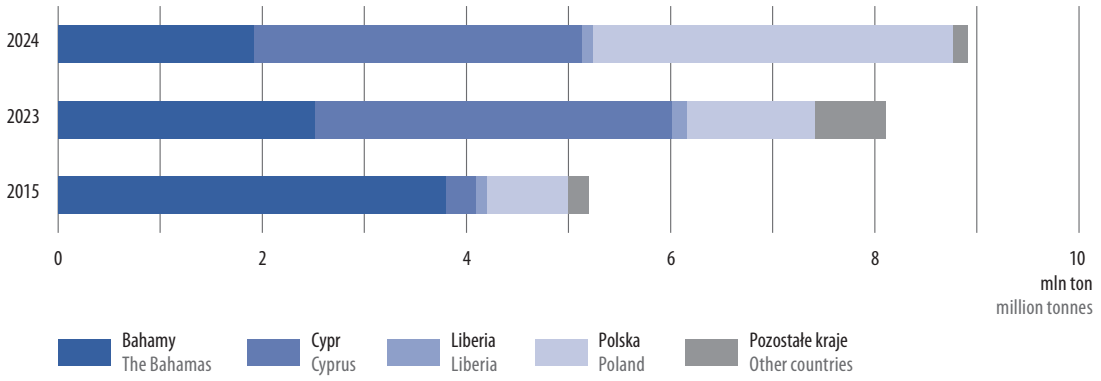



Polscy przewoźnicy pływający w relacji z polskimi portami podnosili nie tylko polską banderę, ale również bandery innych krajów. Najwięcej ładunków w 2024 r. zostało przetransportowanych pod banderami: polską (39,6%), cypryjską (36,2%) oraz bahamską (21,5%). W 2023 r. przewoźnicy mający siedzibę w Polsce przewieźli pod banderą cypryjską 43,2% ładunków transportowanych przez polskie porty, bahamską – 31,0%, a polską – 15,4%, natomiast w 2015 r. – pod banderą bahamską polscy przewoźnicy przewieźli 73,1% ładunków, polską – 15,4%, cypryjską – 5,8%.

Polish carrier companies which navigated between seaports in Poland, flied not only the Polish but also flags of other countries. In 2024, the largest amount of cargo was transported on ships under the flags of Poland (39.6%), Cyprus (36.2%), Bahamas (21.5%). In 2023, the companies based in Poland carried, under the flag of the Cyprus 43.2% of cargo handled by Polish ports Bahamas – 31.0% and 15.4% of cargo under the flag of Poland. In 2015 the companies based in Poland carried 73.1% of cargo under the flag of the Bahamas, 15.4% – under the flag of Poland and 5.8% – under the flag of Cyprus.

**Wykres 3 (10). Obroty ładunkowe w portach morskich ładunków transportowanych przez polskich przewoźników według bandery statku**

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

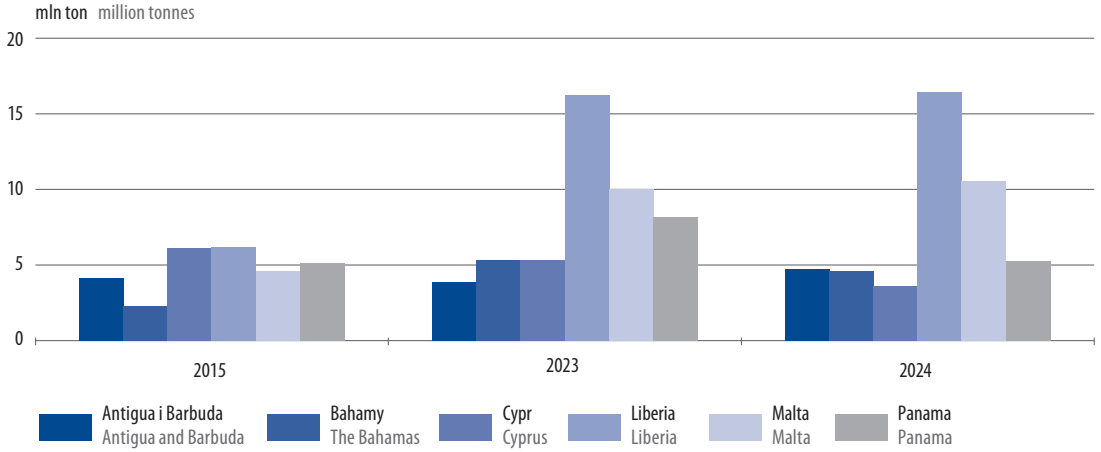



Przewoźnicy zagraniczni, w 2024 r. najwięcej ładunków w relacji z polskimi portami przewieźli na statkach pływających pod banderami: Liberii (14,2%), Wysp Marshalla (12,5%), Malty (9,2%), Danii (8,1%) i Hong Kongu (6,5%), w 2023 r. – pod banderami: Wysp Marshalla (15,5%), Liberii (12,6%), Danii (9,9%), Malty (7,8%) oraz Cypru (4,1%), natomiast w 2015 r. – pod banderami: Liberii (9,7%), Cypru (9,5%), Danii (8,5%) oraz Wysp Marshalla (8,1%).

In 2024, the carrier foreign companies transported the most of freight via Polish ports, on ships that flied the following flags: Liberia (14.2 %), Marshall Islands (12.5%), Malta (9.2%), Denmark (8.1%) and Hong Kong (6.5%), in 2023: Marshall Islands (15.5%), Liberia (12.6%), Denmark (9.9%), Malta (7.8%) and Cyprus (4.1%), whereas in 2015 the flags of: Liberia (9.7%), Cyprus (9.5%), Denmark (8.5%) and Marshall Islands (8.1%).

**Wykres 4 (11). Obroty ładunkowe w portach morskich ładunków transportowanych przez przewoźników zagranicznych według wybranych bander statku**

Chart 4 (11). Traffic of cargo in seaports, transported by foreign carriers, by selected flags



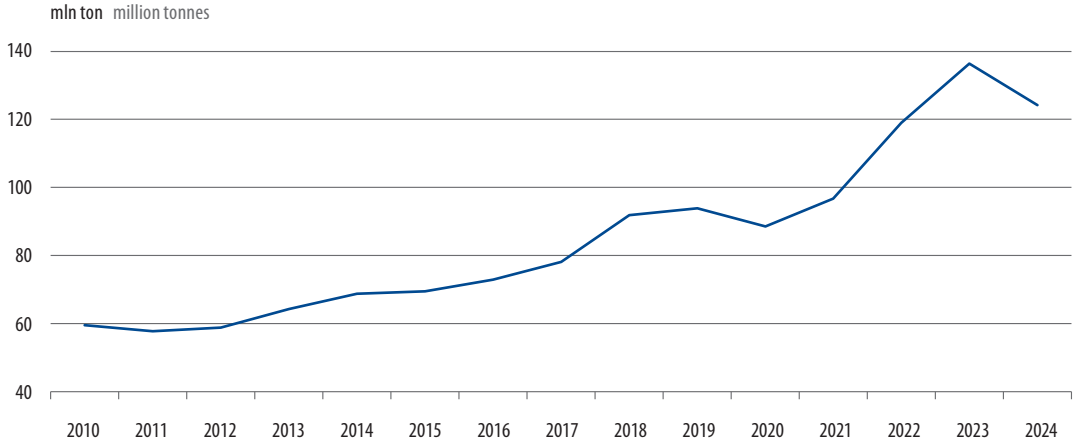
Ładunki dostarczone do portów od strony morza oraz lądu obsługiwane są głównie przez przedsiębiorstwa, których podstawowym rodzajem działalności jest przeładunek towarów. W 2024 r. udział tych podmiotów w obsłudze ładunków obrotu morskiego wyniósł 87,3% (wobec 89,8% w 2023 r. i 83,5% w 2015 r.). Kolejną grupą firm dokonujących przeładunku 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 2024 r. wyniósł 3,0% (wobec 2,8% w 2023 r. i 5,0% w 2015 r.). Podmioty, których podstawowym rodzajem działalności był transport wodny, w 2024 r. miały marginalne znaczenie, a ich udział wyniósł, podobnie jak w 2023 r., 0,3% (w 2015 r. – 0,2%).

Freight delivered to ports from the sea and from the land, is handled in majority by companies specialized mainly in cargo transshipments. In 2024, the contribution by those entities in maritime cargo handling accounted for 87.3% (as compared to 89.8% – in 2023 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. In 2024, the contribution by those entities in maritime cargo handling accounted for 3.02% (as compared to 2.8% – in 2023 and 5.0% – in 2015). Companies whose main activity was waterborne transport, were of marginal importance; in 2024, as in previous year, they accounted for 0.3% (in 2015 – 0.2%).

W 2024 r. obroty ładunkowe w polskich portach morskich wyniosły 124 239,9 tys. ton. W porównaniu z 2023 r. zmniejszyły się o 8,9%, a wobec 2015 r. wzrosły o 78,7%.

In 2024, cargo throughput in Polish seaports amounted to 124,239.9 thousand tonnes. It decreased by 8.9% in comparison to 2023 and increased by 78.7% – against 2015.

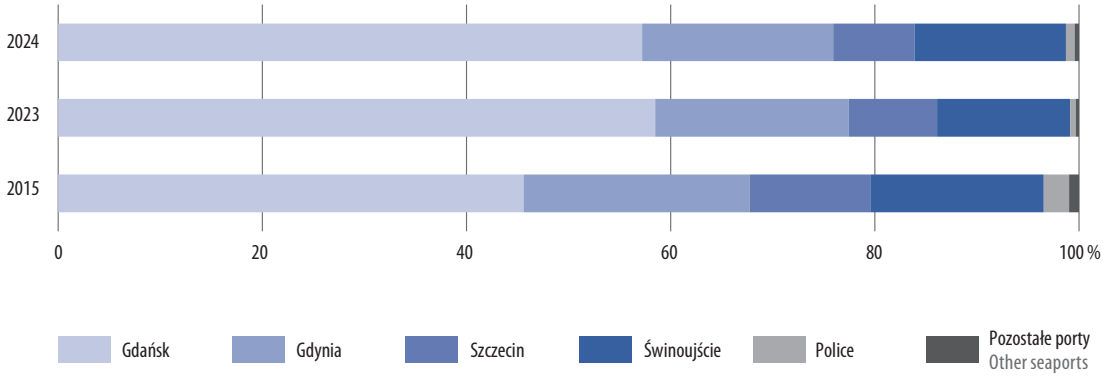
**Wykres 5 (12). Obroty ładunkowe w portach morskich**
Chart 5 (12). Cargo traffic in seaports



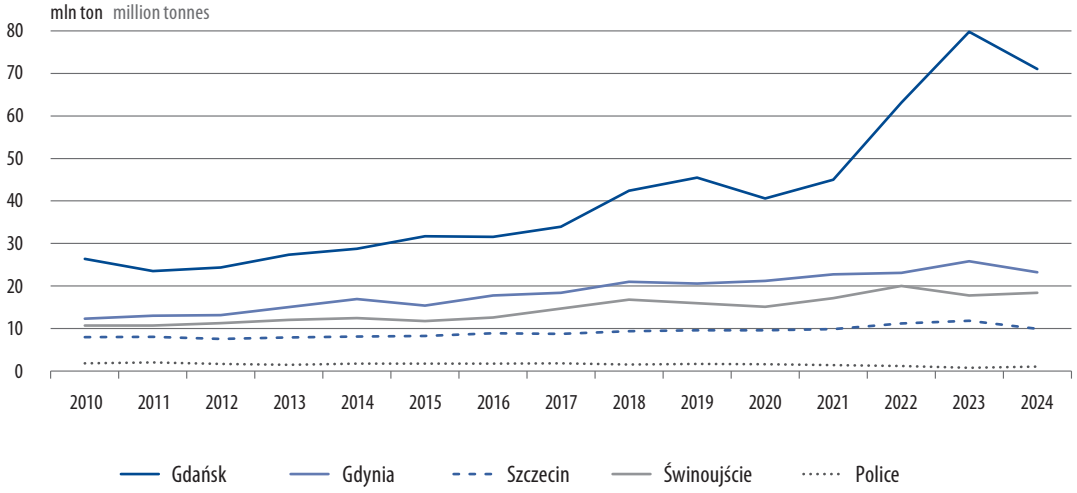

W głównych portach: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin w 2024 r. zrealizowano 98,7% obrotów ładunkowych w polskich portach morskich. Największe znaczenie pod względem wielkości obrotów ładunkowych ma port w Gdańsku. W 2024 r. udział obrotów dokonywanych w tym porcie w obrotach polskich portów ogółem wyniósł 57,2% (w 2023 r. – 58,5%, a w 2015 r. – 45,6%). Ważną rolę odgrywa również port w Gdyni; udział obrotów tego portu w 2024 r. wyniósł 18,7% (w 2023 r. – 18,9%, a w 2015 r. – 22,1%). Obroty ładunkowe portu w Świnoujściu w 2024 r. stanowiły 14,8% obrotów ogółem (w 2023 r. – 13,0%, a w 2015 r. – 16,9%), natomiast portu w Szczecinie – 8,0% (w 2023 r. – 8,7%, a w 2015 r. – 11,9%).

The main seaports, Gdańsk, Gdynia, Świnoujście and Szczecin, generated 98.7% of cargo traffic at Polish seaports. Gdańsk was of the utmost importance for the volume of cargo throughput. In 2024 the share of cargo handled in that port accounted for 57.2% of the total cargo throughput via Polish seaports (58.5% – in 2023, 45.6% – in 2015). Gdynia played an equally prominent role, with the share of 18.7% in cargo throughput in 2024 (18.9% – in 2023, 22.1% – in 2015). Cargo throughput by the port of Świnoujście accounted for 14.8% of the total freight (13.0% – in 2023 and 16.9% – in 2015) whereas the contribution by the port of Szczecin accounted for nearly 8.0% of the total freight (8.7% – in 2023 and 11.9% – in 2015).

**Wykres 6 (13).** **Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich**
Chart 6 (13). Structure of cargo traffic by seaports




**Wykres 7 (14).** **Obroty ładunkowe w głównych portach morskich**
Chart 7 (14). Cargo traffic in major seaports



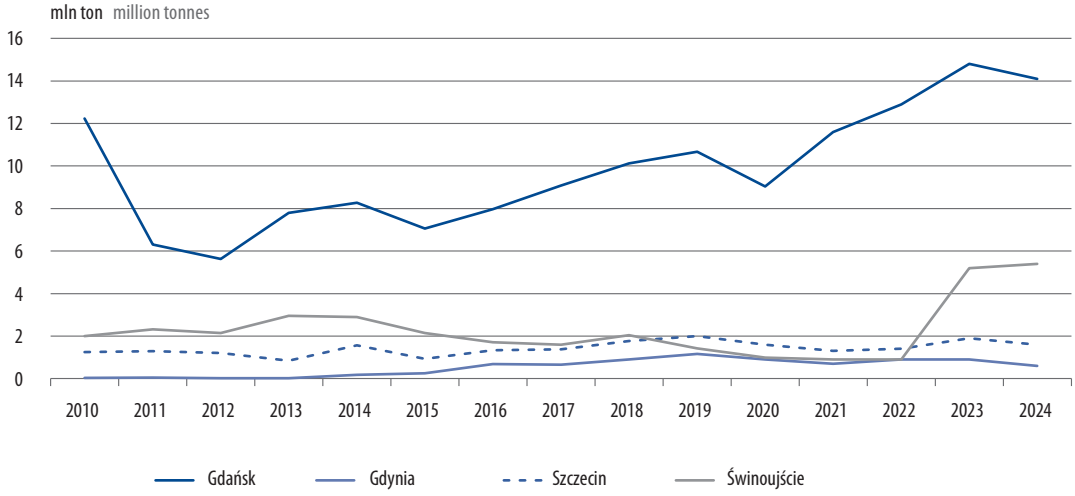

Ładunki tranzytowe w 2024 r. stanowiły 19,7% międzynarodowych obrotów polskich portów morskich i wyniosły 21 681,6 tys. ton. Obrót ładunkami tranzytowymi zmniejszył się o 5,3% w stosunku do 2023 r., natomiast wzrósł ponad 2-krotnie w porównaniu z 2015 r. Ładunki tranzytowe przywiezione do polskich portów w 2024 r. stanowiły 87,2%, natomiast wywiezione – 12,8%.

W 2024 r. tranzyt morski stanowił 12,9% wszystkich obrotów tranzytowych. Wśród ładunków tranzytu morskiego przeważały kontenery (84,5%).

Transits shipments accounted for 19.7% of the international cargo traffic by Polish seaports and amounted to 21,681.6 thousand tonnes in 2024. Transit cargo throughput decreased by 5.3% against 2023 and increased more than twice in comparison to 2015. In 2024, the transit freight brought to Polish seaports represented 87.2% whereas cargo dispatched from seaports in Poland – 12.8%.

In 2024, seaborne transit cargo accounted for 12.9% of the total transit throughput. Containers prevailed over the seaborne transit volume (84.5%).

**Wykres 8 (15). Obroty ładunkami tranzytowymi w głównych portach morskich**
Chart 8 (15). Transit cargo traffic in major seaports




Pod względem wielkości obrotów ładunkami tranzytowymi dominuje port w Gdańsku. W 2024 r. w porcie tym dokonano 64,9% obrotów tranzytowych (w 2023 r. – 64,8%, a w 2015 r. – 67,7%); pozostałe obroty zrealizowane zostały w portach: Świnoujście (24,7%), Szczecin (7,6%), Gdynia (2,8%). Udział tranzytu w międzynarodowych obrotach morskich głównych portów w latach 2015–2024 był zróżnicowany: w Gdańsku wahał się od 18,5% do 27,1%, w Gdyni – od 1,6% do 5,7%, w Szczecinie – od 11,9% do 22,6%, a w Świnoujściu – od 5,0% do 32,2%.

W 2024 r. w przeładunkach tranzytowych dominowały ładunki masowe ciekłe, których udział wyniósł 73,2%; kontenery stanowiły 11,1% przeładunków tranzytowych, a ładunki masowe suche – 10,2%. Znaczny wzrost obrotów ładunkami tranzytowymi wystąpił w grupach: produkty leśne (prawie 3-krotny), produkty rolnicze (o 73,5%) oraz inne ciekłe ładunki masowe (o 57,9%). Spadki obrotów ładunków tranzytowych w porównaniu z 2023 r. zaobserwowano m.in. w grupach: inne ładunki drobnicowe (o 54,3%), węgiel i koks (o 40,0 %), toczne nie samobieżne (o 33,1%), wyroby z żelaza i stali (o 17,2%), gaz ciekły (o 0,8%).

W latach 2015–2024 stopniowo wzrastała zarówno liczba, jak i pojemność netto drobnicowców niespecjalistycznych wpływających do polskich portów morskich. W 2024 r. do portów zawinęło 9 380 tego typu statków o łącznej pojemności netto 66 547,2 tys., tj. o 419 jednostek więcej i pojemności netto o 5 287,1 tys. większej niż w 2023 r. W porównaniu z 2015 r. liczba drobnicowców niespecjalistycznych wzrosła o 22,3%, a pojemność netto – o 38,2%. Zwiększenie potencjału

Gdańsk is the leader in terms of transit cargo volume. In 2024, that port handled 65.1% of transit cargo (64.8% – in 2023 and 67.7% – in 2015); contributions by other ports were as follows: Świnoujście (24.7%), Szczecin (7.6%) and Gdynia (2.8%). During the years 2015 and 2024, the shares of transit in the international cargo throughput by major seaports were diversified: it ranged from 18.5% to 27.1% in Gdańsk, from 1.6% to 5.7% – in Gdynia, from 11.9% to 22.6% – in Szczecin and from 5.0% to 32.2% – in Świnoujście.

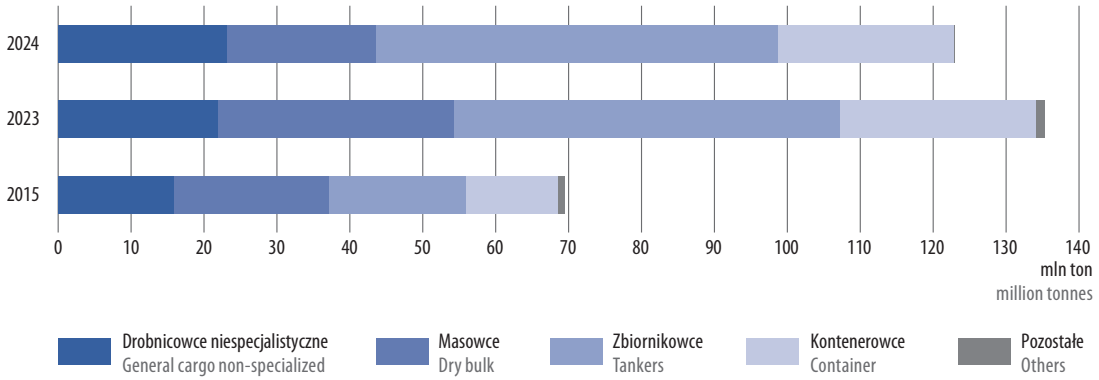
In 2024, the following transit cargo categories prevailed liquid bulk and their contribution amounted to 73.2%; containers represented 11.1% and dry bulk – 10.2%. Other significant growths were reported in the following cargo groups: forestry products (nearly 3-times), agricultural products ( by 73.5%) and other liquid bulk (by 57.9%). Declines in transit throughput against 2023 were noted, among other things, in: other general cargo (by 54.3%), coal and coke (by 40.0%), ro-ro non-self-propelled units (by 33.1%), iron and steel products (by 17.2%), liquefied gas (by 0.8%).

During the years 2015–2024, both the number and net tonnage of non-specialized general cargo ships arriving at Polish ports were growing. In 2024, there were 9,380 such ships with net tonnage 66,547.2 thousands that entered the ports, i.e. by 419 vessels more than in 2023 and net tonnage larger by 5,287.1 thousands. In comparison to 2015, the number of the non-specialized general-cargo ships grew by 22.3%, and their net tonnage – by 38.2%. An increase of the weight

przewozowego drobnicowców skutkowało wzrostem masy ładunków transportowanych przez ten typ statków (z 15 908,3 tys. ton w 2015 r. do 23 175,4 tys. ton w 2024 r.); zmniejszył się natomiast ich udział w przewozach ładunków (z 22,9% do 18,7%). W analizowanych latach odnotowano również wzrost udziału statków do przewozu ładunków ciekłych. W 2024 r. tymi statkami przewieziono 55 115,8 tys. ton ładunków (44,4%), w 2023 r. – 52 934,4 tys. ton (38,8%), a w 2015 r. – 18 821,1 tys. ton (27,1%). W latach 2015–2024 zmniejszył się udział przewozów statkami do transportu ładunków masowych suchych z 30,5% w 2015 r. do 16,4% w 2024 r., natomiast zwiększył się udział kontenerowców (18,2% w 2015 r. wobec 19,5% w 2024 r.) Udział pozostałych typów statków miał marginalny wpływ na strukturę obrotów.

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 23,175.4 thousand tonnes in 2024). However, there was a drop in their share in cargo transport volume (from 22.9% to 18.7%). During the analysed years an increase in the share of liquid cargo vessels has been recorded. In 2024, these vessels transported 55,115.8 thousand tonnes (44.4%), compared to 52,934.4 thousand tonnes (38.8%) in 2023 and 18,821.1 thousand tonnes (27.1%) in 2015. Between 2015 and 2024, the share of dry bulk cargo vessels decreased from 30.5% in 2015 to 16.4% in 2024 whereas the share of container ships increased from 18.2% in 2015 to 19.5% in 2024. The share of other vessel types had a marginal impact on the overall structure of turnover.

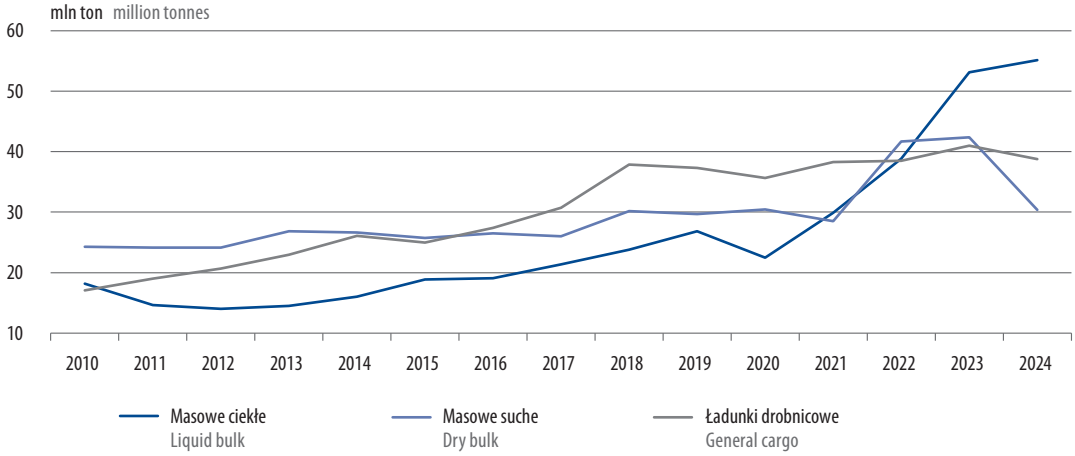
**Wykres 9 (16). Obroty ładunkowe w portach morskich według typów statków**
Chart 9 (16). Cargo traffic in seaports by ship type




Obroty ładunków drobnicowych w polskich portach morskich w 2024 r. wyniosły 38 734,2 tys. ton i były o 5,5% mniejsze niż w 2023 r. i o 55,4% większe niż w 2015 r. Jednocześnie zmniejszył się udział tych ładunków w obrotach ogółem (z 35,9% w 2015 r. do 31,2% w 2024 r.). Obroty ładunków masowych ciekłych w 2024 r. kształtowały się na poziomie 55 140,0 tys. ton, tj. o 3,8% wyższym niż w 2023 r. i prawie 3-krotnie wyższym w odniesieniu do 2015 r. Obroty ładunków masowych suchych w 2024 r. wyniosły 30 365,7 tys. ton i spadły o 28,3% w stosunku do 2023 r. i wzrosły o18,0% w porównaniu z 2015 r.

In 2024, general cargo throughput in Polish seaports amounted to 38,453.4 thousand tonnes and were lower by 5.5% than in 2023 and higher by 55.4% 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 31.2% in 2024). Liquid bulk throughput reached the level of 55,140.0 thousand tonnes in 2024, i.e. by 3.8% more than in 2023 and three times as many as in 2015. Dry bulk traffic amounted to 30,365.7 thousand tonnes in 2024 with a decreased of 28.3% against 2023 and was higher by 18.0% in comparison to 2015.

**Wykres 10 (17). Obroty ładunkowe w portach morskich według kategorii ładunków**
Chart 10 (17). Cargo traffic in seaports by cargo category



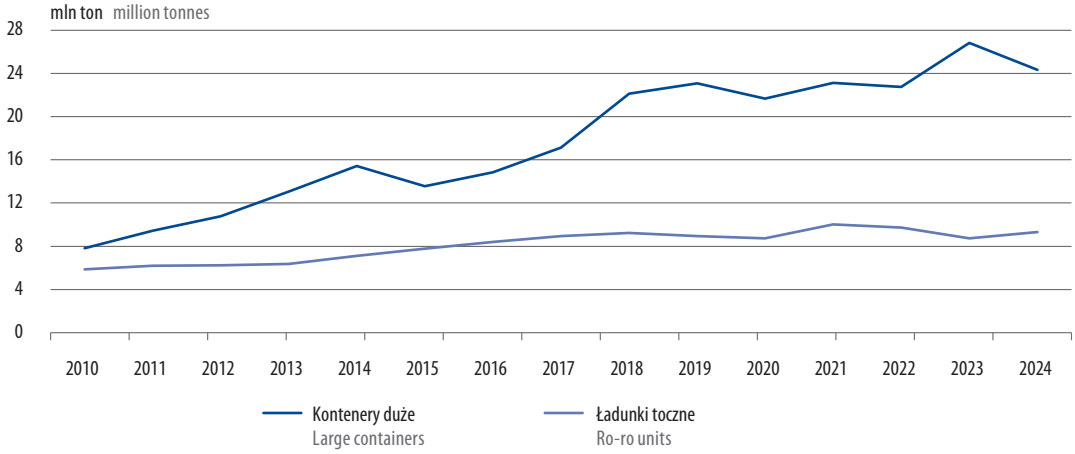

W grupie ładunków drobnicowych udział kontenerów i jednostek tocznych (np.: samochodów ciężarowych, przyczep towarowych, wagonów, rolltrailerów pokładowych) pozostał na podobnym poziomie (86,9% w 2024 r. wobec 85,6% w 2015 r.),

przy czym udział ładunków skonteneryzowanych w obrotach drobnicy był wyższy niż ładunków tocznych i w 2024 r. wyniósł 62,9% wobec 24,1% w 2015 r. – 54,5% wobec 31,1%).

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 (86.9% in 2024 against 85.6% in 2015).

Moreover, the share of containerized goods in the general cargo exceeded the ro-ro throughput to account for 62.9% compared to 24.1% in 2024 (in 2015 – 54.5% compared to 31.1%).

**Wykres 11 (18). Obroty ładunków w kontenerach dużych i jednostkach tocznych w portach morskich**
Chart 11 (18). Cargo traffic in large containers and ro-ro units in seaports

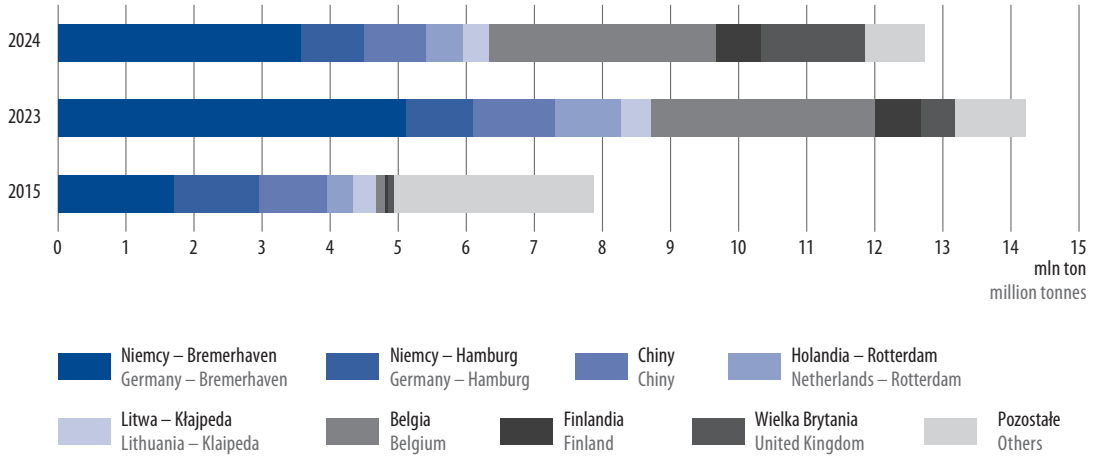


W 2024 r. 47,5% obrotów ładunkowych w kontenerach dużych zrealizowano w relacji z Niemcami, podczas gdy w 2015 r. było to 40,4%. Do głównych portów niemieckich uczestniczących w tym obrocie należały Bremerhaven (udział w obrotach kontenerowych w relacji z polskimi portami w 2024 r. wyniósł 29,1%, w 2015 r. – 25,7%) oraz Hamburg (odpowiednio 9,5% i 14,6%). Kolejnymi kierunkami transportu kontenerów w relacji z polskimi portami była Belgia (jej udział w 2024 r. wyniósł 21,5%, w 2015 r. – 4,2%) i Wielka Brytania (w 2024 r. – 9,2%, w 2015 r. – 3,3%).

In 2024, 47.5% of large containers were transported to/from Germany whereas that relation represented 40.4% in 2015. Bremerhaven (29.1% of container throughput via Polish ports in 2024, in 2015 – 25.7%) and Hamburg (9.5% and 14.6%, respectively) were the major German ports participating in container traffic. Other container transport directions via Poland were Belgium (21.5% – in 2024, 4.2% – in 2015) and Great Britain (9.2% – in 2024, 3.3% – in 2015).

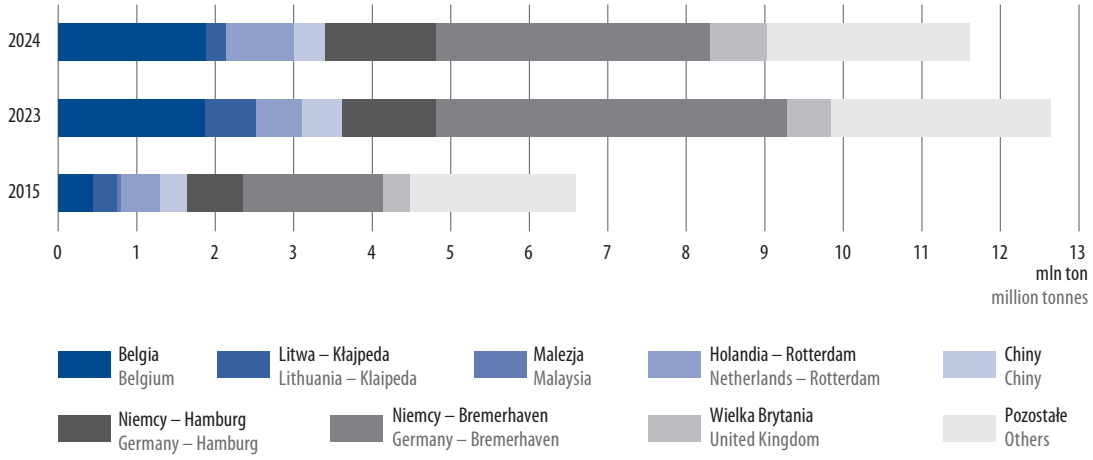
**Wykres 12 (19). Wyładunek (przywóz) ładunków w kontenerach w polskich portach morskich według miejsca załadunku**

Chart 12 (19). Unloading (inwards) of cargo in containers to Polish seaports by place of loading




**Wykres 13 (20). Załadunek (wywóz) ładunków w kontenerach w polskich portach morskich według miejsca wyładunku**

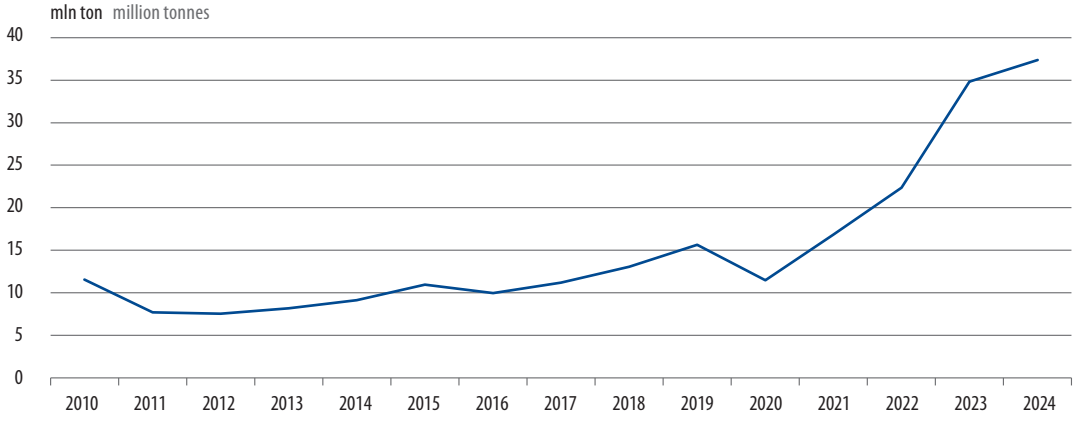
Chart 13 (20). Loading (outwards) of cargo in containers from Polish seaports by place of unloading



W latach 2015–2024 w obrotach ładunków masowych ciekłych odnotowano wysoki udział ropy naftowej i produktów z ropy naftowej (88,5% w 2015 r. i 86,4% w 2024 r.). Obroty ropy naftowej i jej produktów w portach morskich w 2024 r. wyniosły 47 651,4 tys. ton i były o 4,2% wyższe niż w 2023 r. i prawie 3-krotnie niż 2015 r.

During the years 2015–2024, crude oil and oil products were reported to have a high contribution to the group of liquid bulk (88.5% – in 2015, 86.4% – in 2024). In 2024, the throughput of crude oil and oil products amounted to 47,651.4 thousand tonnes and were higher by 4.2% than in 2023 and almost 3-times than in 2015.

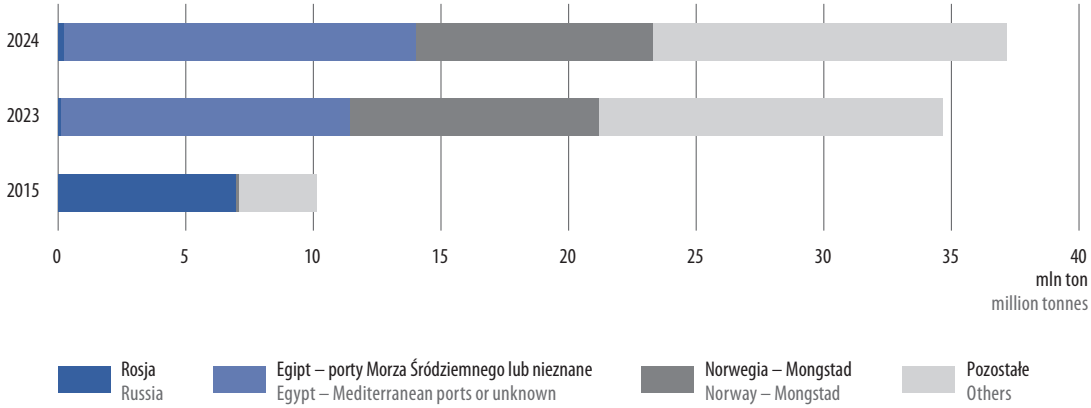
**Wykres 14 (21). Obroty ropy naftowej w portach morskich**
Chart 14 (21). Crude oil traffic in seaports



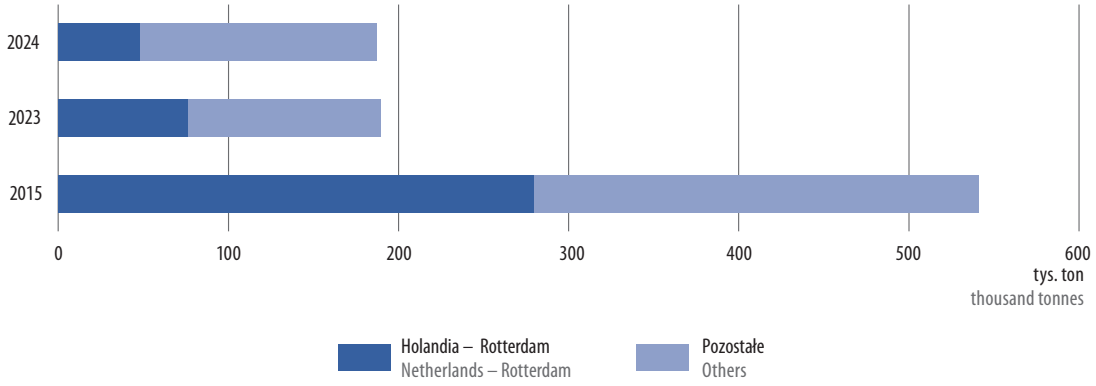

W 2024 r. w grupie ładunkowej ropa naftowa i produkty z ropy naftowej 78,4% stanowiła ropa. Była ona transportowana głównie w relacji z portami egipskimi; w 2024 r. udział tej relacji w obrotach ropy w polskich portach wyniósł 37,0% (wobec 32,6% w 2023 r., natomiast w 2015 r. nie odnotowano przewozów ropy w relacji z portami egipskimi).

In 2024, crude oil represented 67.8% the group of crude oil and oil products. This was shipped mainly to/from Egypt, and contributed to 37.0% of crude oil throughput at Polish seaports (against 32.6% in 2023, whereas no crude oil transports were reported in 2015 in respect to Egyptian ports).

**Wykres 15 (22). Wyładunek (przywóz) ropy naftowej w polskich portach morskich według miejsca załadunku**
Chart 15 (22). Unloading (inwards) of crude oil to Polish seaports by place of loading



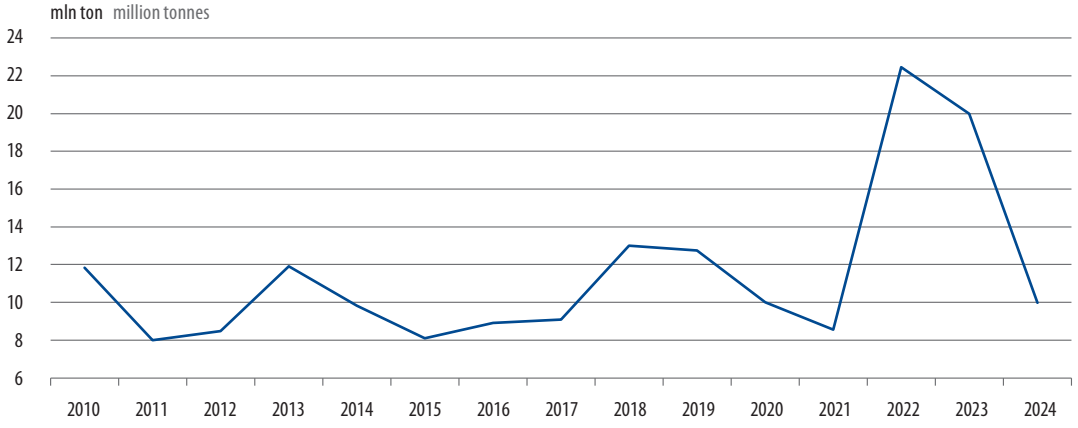
**Wykres 16 (23). Załadunek (wywóz) ropy naftowej w polskich portach morskich według miejsca wyładunku**
Chart 16 (23). Loading (outwards) of crude oil from Polish seaports by place of unloading




W obrotach ładunków masowych suchych największy udział stanowił węgiel i koks (32,9% w 2024 r. wobec 31,6% w 2015 r.). W 2024 r. obroty tej grupy ładunkowej wyniosły 30 365,7 tys. ton i były o 28,3% mniejsze niż w 2023 r. i o 18,0% większe w porównaniu z 2015 r.

Coal and coke prevailed over the dry bulk throughput (32.9% in 2024, against 31.6% in 2015). In 2024 the throughput of this group amounted to 30,365.7 thousand tonnes and was smaller by 28.3% than in 2023 and larger by 18.0% as compared to 2015.

**Wykres 17 (24). Obroty węgla i koksu w portach morskich**
Chart 17 (24). Coal and coke traffic in seaports




W 2024 r. najwięcej węgla i koksu wywieziono drogą morską do Indii (41,6%). Innymi kierunkami wywozu były: Norwegia (11,5%), Szwecja (8,2%), Hiszpania (7,6%) i Stany Zjednoczone (7,2%). Najwięcej węgla i koksu przywieziono z Rosji (33,8%), Kolumbii (23,0%), Stanów Zjednoczonych (13,4%) i Kanady (7,4%).

In 2024, the largest share of coal and coke exports by sea was destined for India (41.6%). Other major export destinations included Norway (11.5%), Sweden (8.2%), Spain (7.6%), and the United States (7.2%). The main sources of coal and coke imports were Russia (33.8%), Colombia (23.0%), the United States (13.4%), and Canada (7.4%).

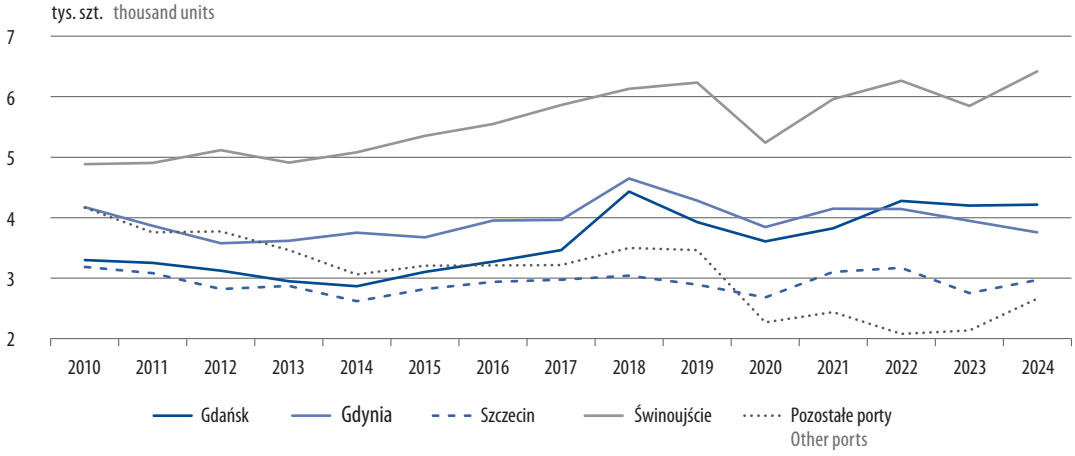
W 2024 r. do portów przypłynęły 20 023 statki transportowe, tj. o 6,0% więcej niż rok wcześniej i o 10,2% niż w 2015 r. Łączna pojemność netto statków zawijających do portów w 2024 r. wyniosła 130 022,0 tys. i była o 0,6% wyższa niż w roku poprzednim oraz o 55,0% w porównaniu z 2015 r. Przeciętna pojemność netto jednego statku w 2024 r. wyniosła 6 493,6 (wobec 6 844,9 w 2023 r. i 4 618,3 w 2015 r.).

In 2024, the seaports were visited by 20,023 cargo-carrying ships i.e. by 0.6% more than the previous year and by 10.2% more than in 2015. The total net tonnage of ships that called at the ports amounted to 130,022.0 thousands in 2024, and was larger by 0.5% than the previous year and by 55.0% in comparison to 2015. Average net tonnage per ship in 2024 amounted to 6,493.6 (against 6,844.6 – in 2023 and 4,618.3 – 2015).

W 2024 r. z ogólnej liczby statków transportowych zawijających do polskich portów najwięcej przypłynęło do portów w: Świnoujściu (32,1%), Gdańsku (21,1%), Gdyni (18,8%) oraz Szczecinie (14,8%). W odniesieniu do ogólnej pojemności netto statków transportowych zawijających w 2024 r. do polskich portów udziały te wyniosły: w przypadku portu w Gdańsku – 33,6%, Świnoujściu – 33,8%, Gdyni – 27,0%, Szczecinie – 4,8%. Zarówno w odniesieniu do liczby, jak i pojemności netto statków, udziały głównych portów w 2024 r. kształtowały się na poziomie podobnym jak w 2023 r. i 2015 r.

In 2024, the largest numbers of cargo-carrying ships entering Polish ports called at: Świnoujście (32.1%), Gdańsk (21.1%), Gdynia (18.8%), and Szczecin (14.8%). Regarding the total net tonnage of cargo-carrying vessels arriving in Polish seaport in 2024, those percentages were as follows: Gdańsk – 33.6%, Świnoujście – 31.8%, Gdynia – 27.0%, Szczecin – 4.8%. Regarding both the number and net tonnage, the contributions by the major ports in 2024 were similar to those for 2023 and 2015.

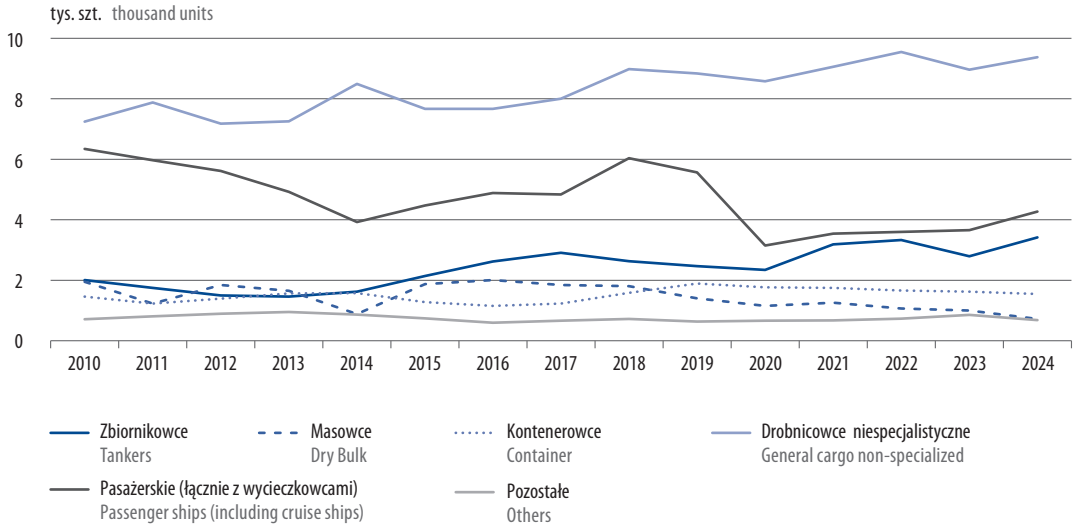
**Wykres 18 (25). Statki transportowe wchodzące do portów morskich**
Chart 18 (25). Cargo-carrying ships entering seaports



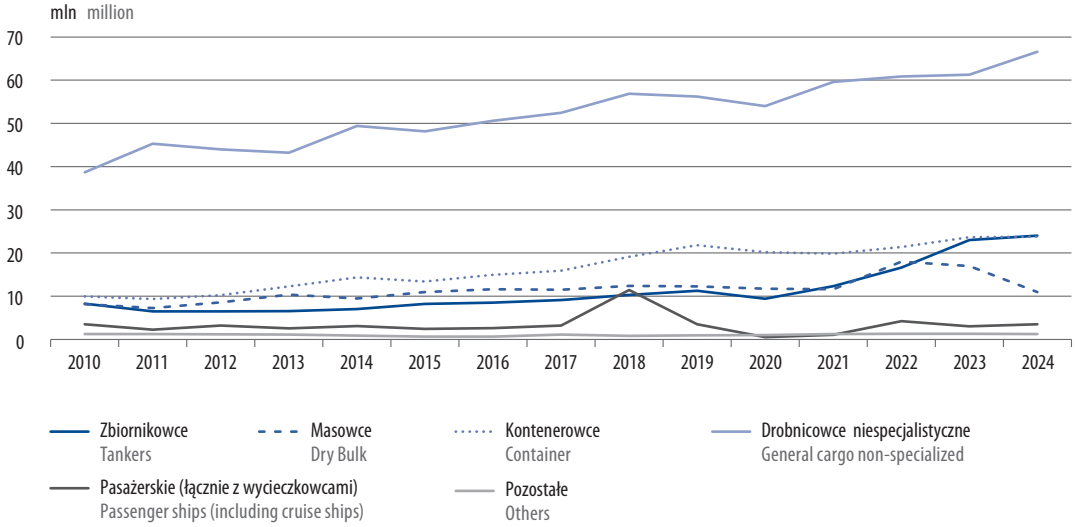

W latach 2015–2024 wśród statków transportowych zawijających do portów morskich większość stanowiły drobnicowce niespecjalistyczne. W 2024 r. liczba zawijających drobnicowców niespecjalistycznych wyniosła 9 380 (wobec 8 961 – w 2023 r. i 7 669 – w 2015 r.). Udział drobnicowców niespecjalistycznych w ogólnej liczbie statków zawijających do portów morskich kształtował się następująco: w 2024 r. – 46,8%, w 2023 r. – 47,4%, a w 2015 r. – 42,2%. Pojemność netto drobnicowców niespecjalistycznych w 2024 r. wyniosła 66 547,2 tys. (wobec 61 260,1 tys. w 2023 r. i 48 169,4 tys. w 2015 r.).

During the years 2015–2024, non-specialised general cargo ships represented the majority of cargo-carrying ships that called at the ports. In 2024, the number of the general-cargo ships moving inbound amounted to 9,380 (against 8,961 in 2023 and 7,669 in 2015). The share of general cargo ships in the total number of ships entering the seaports was the following: 46.8% – in 2024, 47.4% – in 2023, 42.2% – in 2015. In 2024, net tonnage of the general cargo ships amounted to 66 547.2 thousands (against 61,260.1 thousands in 2023 and 48,169.4 thousands in 2015).

**Wykres 19 (26). Statki transportowe wchodzące do portów morskich według typów**
Chart 19 (26). Cargo-carrying ships entering seaports by type



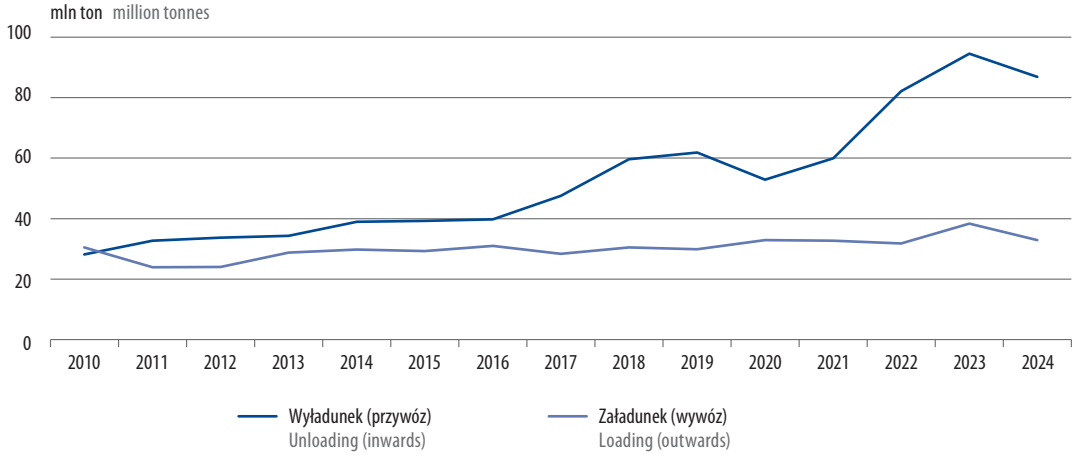

**Wykres 20 (27). Pojemność netto statków transportowych wchodzących do portów morskich według typów**
Chart 20 (27). Net tonnage of cargo-carrying ships entering seaports by type



W 2024 r. międzynarodowy obrót morski portów osiągnął poziom 119 803,8 tys. ton, tj. o 9,8% niższy niż przed rokiem, a o 75,0% wyższy w porównaniu z 2015 r. Od ponad dekady obserwowany jest utrzymujący się trend przewagi przywozu nad wywozem ładunków drogą morską, co wskazuje na trwałe dodatnie saldo obrotów ładunkowych w polskich portach. W 2024 r. przywóz ładunków międzynarodowego obrotu morskiego wyniósł 86 898,9 tys. ton, natomiast wywóz – 32 904,9 tys. ton (w 2023 r. – 94 589,1 wobec 38 289,7 tys. ton, w 2015 r. – 39 202,5 wobec 29 257,7 tys. ton).

In 2024, the international maritime traffic was at the level of 119,803.8 thousand tonnes i.e. by 9.8% less than the previous year and by 75.0% more than in 2015. For over a decade, there has been a persistent trend of imports over exports of cargo by maritime transport, which indicates a persistent positive balance of maritime traffic in Polish ports. In 2024, the weight of imports as part of the international maritime traffic amounted to 86,898.9 thousand tonnes whereas the exports was 32,904.9 thousand tonnes (in 2023 – 94,589.1 compared to 38,289.7 thousand tonnes, in 2015 – 39,202.5 compared to 29,257.7 thousand tonnes).

**Wykres 21 (28). Międzynarodowe obroty ładunkowe w portach morskich według relacji przeładunkowych**
Chart 21 (28). International cargo traffic in seaports by relations




W międzynarodowych obrotach ładunkowych polskich portów dominują obroty z krajami europejskimi, a ich udział w 2024 r. wyniósł 63,0%. Obroty z Afryką stanowiły 17,4% międzynarodowych obrotów ładunkowych polskich portów, z Ameryką – 13,4% (Ameryką Północną – 8,4%, a Ameryką Środkową i Południową – 5,0% ), Azją – 5,8%, Australią i Oceanią – 0,4%. W 2024 r. w międzynarodowych obrotach ładunkowych polskich portów dominowały: Egipt – 11,9%, Norwegia – 11,6%, Szwecja – 9,5% (w tym Trelleborg – 2,5%, Ystad – 2,0%, Karlskrona – 1,6%), Stany Zjednoczone – 7,6%, Niemcy – 7,2% (w tym Bremerhaven – 6,0%, Hamburg – 2,1%), Wielka Brytania (6,6%), Holandia – 6,2% (w tym Rotterdam – 5,1%), Belgia – 5,7% (w tym Antwerpia 4,7%) oraz Rosja – 3,8%.

In 2024, cargo traffic in relation with European countries prevailed within the international maritime throughput and accounted for 63.0%. Cargo transport on the routes to/from Africa represented 17.4% of the international maritime throughput by Polish ports with Americas – 13.4% (North America – 8.4%, Central and South America – 5.0%), Asia – 5.8%, Australia and Oceania – 0.4%. In the international maritime cargo traffic main participants with Poland in 2024 were: Egypt – 11.9%, Norway – 11.6%, Sweden – 9.5% (including Trelleborg – 2.5%, Ystad – 2.0%, Karlskrona – 1.6%), the United States – 7.6%, Germany – 7.2% (including Bremerhaven – 2.6%, Hamburg – 2.3%), Great Britain – 6.6%, the Netherlands – 6.2% (including Rotterdam – 5.1%), Belgium – 5.7% (including Antwerpen – 4.7%) and Russia – 3.8%.

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.

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<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|
| | w % in % | | | |
| Obroty ładunkowe<br>Cargo traffic | 96,5 | 97,7 | 99,1 | 98,7 |
| w tym międzynarodowe<br>of which international | 96,5 | 97,6 | 91,1 | 98,6 |
| Ruch pasażerów<br>Passenger traffic | 80,9 | 85,8 | 85,1 | 80,9 |
| w tym międzynarodowy<br>in which international | 95,1 | 97,5 | 100,0 | 100,0 |
| Statki transportowe wchodzące do portów:<br>Cargo carrying ships entering to seaports: | | | | |
| liczba statków<br>number of ships | 82,3 | 87,1 | 88,7 | 86,7 |
| pojemność netto<br>net tonnage | 98,3 | 98,8 | 99,3 | 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<br>Specification | Gdańsk | Gdynia | Szczecin | Świnoujście[a] |
|---|---|---|---|---|
| | w metrach in metres | | | |
| Maksymalna długość statków zawijających<br>Maximum overall length of entering ships | 425 | 370 | 260 | 270 |
| Maksymalna szerokość całkowita statków zawijających<br>Maximum overall breadth of entering ships | 61 | 60 | 32,3 | 60 |
| Maksymalne zanurzenie statków zawijających<br>Maximum overall draught of entering ships | 15 | 14,5 | 11,0 | 13,5 |
| Tor podejściowy do portu:<br>Port fairways | | | | |
| szerokość w dnie<br>width at the bottom | 150–600 | 250 | 100 | 210–240 |
| głębokość minimalna<br>minimum depth | 12 | 17 | 12,5 | 14,5 |

a Port Świnoujście/Port zewnętrzny w Świnoujściu.
Źródło: dane zarządów morskich portów.
a Port of Świnoujście/External port in Świoujście.
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 Gdańsk stanowi ogniwo Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr I łączącego kraje skandynawskie z południowo-wschodnią Europą.

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), a port canal, and the exterior port situated directly on the waters of the Gulf of Gdańsk. The port of Gdańsk is a link of the Trans-European Transport Corridor No. 1 connecting Scandinavia with the South Eastern Europe.

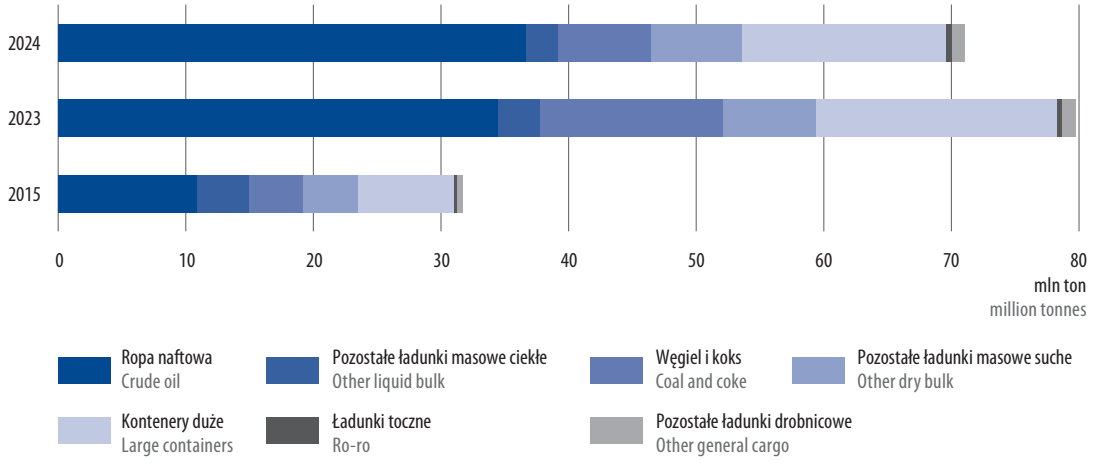
Port morski w Gdańsku ma największy udział w obrotach ładunkowych polskich portów morskich. W 2024 r. ukształtował się on na poziomie 57,2%. Obroty ładunkowe w Gdańsku wyniosły 71 041,2 tys. ton, tj. o 11,0% mniej niż rok wcześniej i ponad 2-krotnie więcej w porównaniu z 2015 r. W obrotach ładunkowych dominowały: masowe ciekłe – 55,1% (w tym ropa naftowa – 51,7% w stosunku do obrotów portu ogółem), kontenery duże – 22,5% oraz masowe suche – 20,3% (w tym węgiel i koks – 10,3%)

The seaport in Gdańsk enjoyed the greatest share in the total throughput by Polish seaports, which amounted to 57.2%, in 2024. The throughput by this port amounted to 71,041.2 thousand tonnes, i.e. by 11.0% less than the previous year and almost 2-times more as compared to 2015. In cargo turnover, the dominant categories were: liquid bulk – 55.1% (including crude oil – 51.7% of the port's total cargo turnover), large containers – 22.5%, and dry bulk – 20.3% (including coal and coke – 10.3%).

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

| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton<br>Total cargo traffic in thousand tonnes | 31 684,9 | 40 574,7 | 79 787,1 | 71 041,2 | 126,3 | 89,0 |
| międzynarodowy obrót morski<br>international maritime traffic | 31 427,7 | 39 497,6 | 78 581,5 | 70 406,0 | 127,8 | 89,6 |
| wyładunek (przywóz)<br>unloading (inwards) | 18 789,8 | 26 345,6 | 62 318,8 | 55 926,6 | 130,2 | 89,7 |
| załadunek (wywóz)<br>loading (outwards) | 12 637,9 | 13 152,0 | 16 262,6 | 14 479,4 | 119,3 | 89,0 |
| krajowy obrót morski<br>domestic cargo traffic | 257,2 | 1 077,0 | 1 205,6 | 635,2 | 73,3 | 52,7 |
| Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton:<br>Cargo traffic by cargo categories and group in thousand tonnes: | | | | | | |
| masowe ciekłe<br>liquid bulk | 14 992,2 | 13 473,9 | 37 817,0 | 39 153,1 | 151,0 | 103,5 |
| w tym ropa naftowa<br>of which crude oil | 10 872,7 | 11 344,0 | 34 457,0 | 36 716,8 | 157,5 | 106,6 |
| masowe suche<br>dry bulk | 8 546,4 | 11 402,9 | 21 537,1 | 14 437,5 | 101,7 | 67,0 |
| w tym węgiel i koks<br>of which coal and coke | 4 183,1 | 5 629,4 | 14 272,2 | 7 343,6 | 96,7 | 51,5 |
| ładunki drobnicowe<br>general cargo | 8 146,2 | 15 697,8 | 20 433,1 | 17 450,5 | 120,6 | 85,4 |
| w tym:<br>of which: | | | | | | |
| kontenery duże<br>large containers | 7 508,2 | 14 038,0 | 18 952,8 | 16 017,2 | 127,3 | 84,5 |
| toczne<br>ro-ro | 163,7 | 448,6 | 400,1 | 472,2 | 77,9 | 118,0 |
| Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU<br>International maritime traffic in TEU | 1 040 949 | 1 622 441 | 2 150 875 | 2 048 723 | 118,7 | 95,3 |
| Międzynarodowy ruch pasażerów<br>International passenger traffic | 107 976 | 148 013 | 142 744 | 139 545 | 85,8 | 97,8 |
| Statki wchodzące do portu:<br>Ships entering a port: | | | | | | |
| liczba statków<br>number of ships | 3 106 | 3 610 | 4 199 | 4 215 | 98,2 | 100,4 |
| pojemność netto w tys.<br>net tonnage in thousands | 20 904,1 | 28 120,9 | 45 924,1 | 43 678,4 | 113,1 | 95,1 |

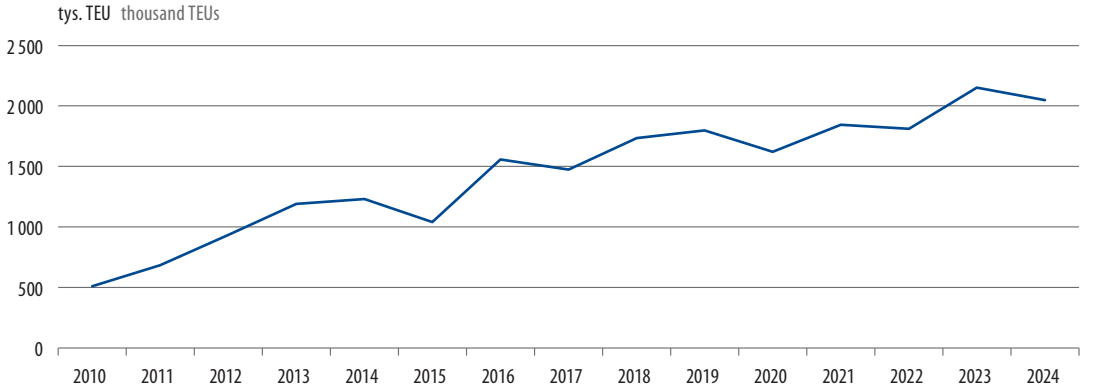
**Wykres 22 (29). Obroty ładunkowe w porcie w Gdańsku według grup ładunkowych**
Chart 22 (29). Cargo traffic in the port of Gdańsk by cargo groups




W 2024 r. międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Gdańsku osiągnęły poziom 2 048,7 tys. TEU i były o 4,7% mniejsze niż w 2023 r., ale o 96,8% większe niż w 2015 r.

In 2024, the international large container traffic in the port of Gdańsk reached the level of 2,048.7 thousand TEUs and decreased by 4.7% to 2023, however was 96.8% larger as compared to 2015.

**Wykres 23 (30). Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Gdańsku**
Chart 23 (30). International large container traffic in the port of Gdańsk




Międzynarodowy obrót morski w Gdańsku stanowił 99,1% obrotów ładunkowych ogółem tego portu. Udział ładunków przywiezionych był wyższy niż wywiezionych i wyniósł 79,4% (wobec 79,3% w roku poprzednim i 59,8% w 2015 r.).

W 2024 r. w ramach międzynarodowego obrotu morskiego do portu w Gdańsku najwięcej ładunków przywieziono z Egiptu (25,3%). Udział ładunków z Norwegii wyniósł 20,9%, Wielkiej Brytanii – 9,1%, Stanów Zjednoczonych – 7,6% i Niemiec – 6,2%.

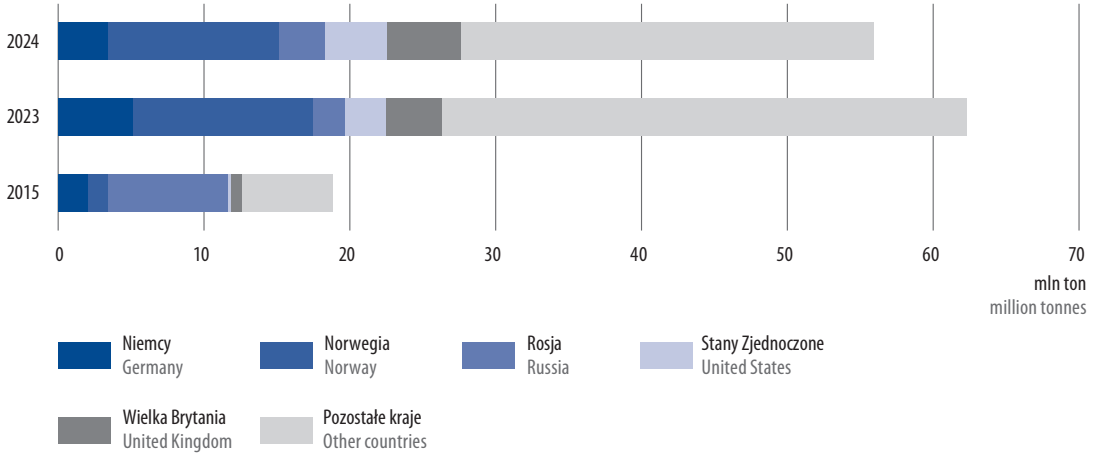
In 2024, the international maritime traffic in Gdańsk accounted for 99.1% of total cargo traffic. The share of imported cargo was higher than exported and amounted to 79.4% (compared to 79.3% in the previous year and 59.8% in 2015).

In 2024, most of the international maritime traffic cargo arrived at Gdańsk from Egypt (25.3%). The shares of goods shipped from Norway was 20.9%, the United Kingdom – 9.1%, the United States of America – 7.6% and Germany – 6.2%.

Z Egiptu, Norwegii, Stanów Zjednoczonych i z Wielkiej Brytanii przywożono głównie ładunki masowe ciekłe (odpowiednio 91,7%, 97,6%, 83,4% i 65,9% importu z tych krajów), a z Niemiec – towary w kontenerach (98,4%).

Liquid bulk cargo was imported mostly from Egypt, Norway, the United States of America and the UK (91.7, 97.6, 83.4 and 65.9 of imports from those countries, respectively), from Germany – goods in containers (98.4%)

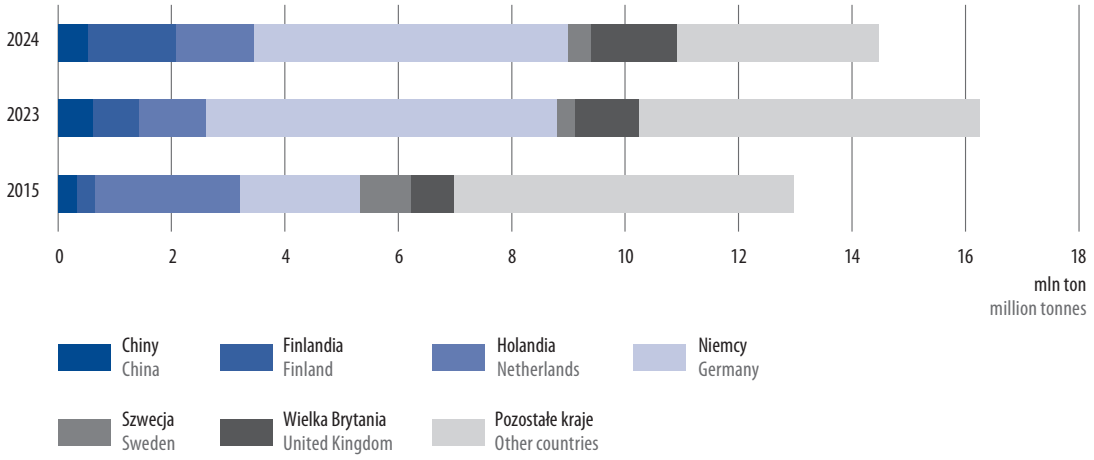
**Wykres 24 (31). Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Gdańsku według krajów załadunku**
Chart 24 (31). Cargo unloaded (inwards) in the port of Gdańsk by country of loading




W 2024 r. w ramach międzynarodowego obrotu morskiego z portu w Gdańsku ładunki wywożono najczęściej do Niemiec (38,2%), Wielkiej Brytanii (10,5%), Holandii (9,6%) i Finlandii (5,0%). Eksportowano głównie towary w kontenerach do Niemiec i Holandii (odpowiednio 95,2% i 54,9% wywozu z portu w Gdańsku do tych krajów), natomiast do Finlandii i Wielkiej Brytanii – ładunki masowe suche (odpowiednio 58,4% i 54,2%).

In 2024, most of the international maritime traffic cargo was shipped from Gdańsk to Germany (38.2%), the United Kingdom (10.5%), the Netherlands (9.6%) and Finland (5.0). In general, goods in containers were exported to Germany and the Netherlands (95.2% and 54.9% of cargo shipped from the port in Gdańsk to those countries, respectively), whereas to Finland and the United Kingdom– dry bulk (58.4% and 54.2%, respectively).

**Wykres 25 (32). Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Gdańsku według krajów wyładunku**
Chart 25 (32). Cargo loaded (outwards) in the port of Gdańsk by countries of unloading



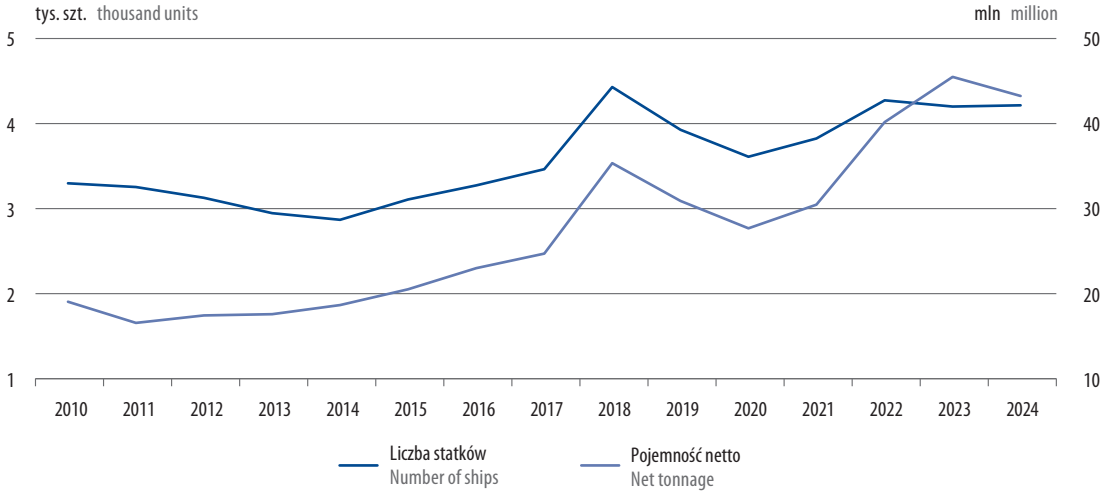
Międzynarodowy ruch pasażerów w porcie Gdańsk w 2024 r. wyniósł 139,5 tys., tj. o 2,2% mniej niż w 2023 r. i o 29,2% więcej w porównaniu z 2015 r. Międzynarodowy ruch pasażerów z/do portu Gdańsk odbywał się głównie w relacji ze Szwecją (Nynäshamn).

W 2024 r. do portu w Gdańsku zawinęło 4 215 statków o łącznej pojemności netto 43 678,4 tys., tj. o 16 statków więcej i o 4,9% pojemności netto mniej niż w 2023 r. oraz o 35,7% statków więcej i o ponad 2-krotnie większej pojemności netto w porównaniu z 2015 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Gdańsku w 2024 r. wyniosła 10 362,6 i była o 5,3% mniejsza niż rok wcześniej oraz o 54,0% większa niż w 2015 r.

International passenger traffic at the Port of Gdańsk in 2024 amounted to 139.5 thousand, which was 2.2% less than in 2023 and 29.2% more compared to 2015.The international seaborne passenger traffic via the port of Gdańsk occurred mainly on the routes to/from Nynäshamn, Sweden.

In 2024, 4,215 vessels with net tonnage 43,678.4 thousands called at the port of Gdańsk, i.e. by 16 more ships with net tonnage lawer by 4.9% than in 2023 and by 35.7% more ships and over 2-times in comparison to 2015. Average net tonnage of cargo-carrying ships that entered Gdańsk in 2024 amounted to 10,362.6 and was by 5.3% laess than the previous year and by 54.0% larger than in 2015.

**Wykres 26 (33). Statki transportowe wchodzące do portu w Gdańsku**
Chart 26 (33). Cargo-carrying ships entering the port of Gdańsk




Do portu morskiego w Gdyni mogą zawijać statki o maksymalnej długości 370 m i zanurzeniu do 14,5 m. Port posiada korzystne warunki nawigacyjne, ponieważ reda osłonięta jest przez Półwysep Helski, a wejście do portu ma szerokość 250 m i minimalną głębokość 17 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 370 m and maximum draught of 14.5 m. The port has very favourable navigation conditions resulting from the roadstead protected by the Hel Peninsula, a 250 m wide and 17 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 deigned 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.

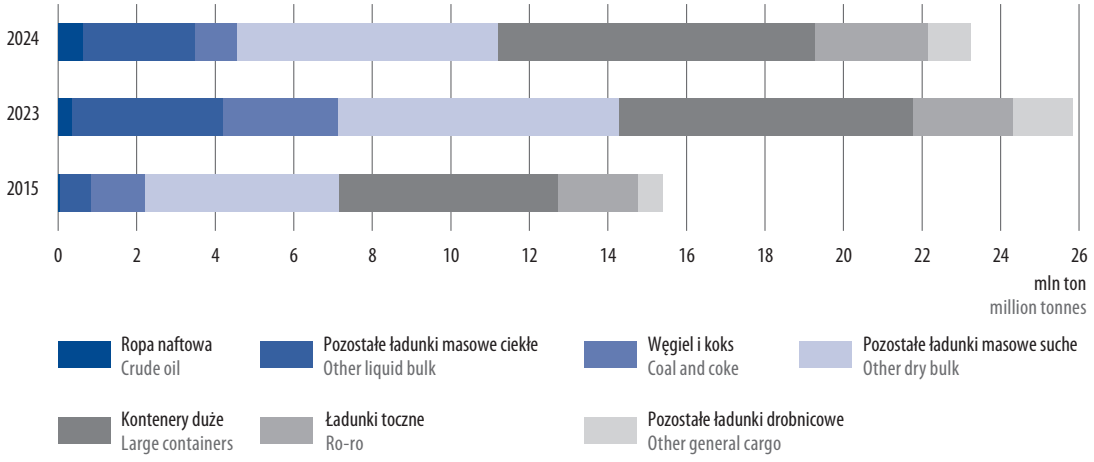
W 2024 r. obroty zrealizowane w porcie w Gdyni stanowiły 18,7% obrotów ogółem polskich portów morskich i wyniosły 23 256,1 tys. ton. (o 10,0% mniej niż w 2023 r. i o 51,1% więcej niż w 2015 r.). W obrotach ładunkowych w tym porcie największy udział stanowiły ładunki drobnicowe – 51,8% (w tym ładunki w kontenerach – 34,7%, a w jednostkach tocznych – 12,4%); udział ładunków masowych suchych wyniósł 33,2% (w tym węgla i koksu – 4,6%), a ładunków masowych ciekłych – 15,0%.

In 2024, cargo throughput by the port of Gdynia represented 18.7% of the total cargo traffic in Polish seaports and amounted to 23,256.1 thousand tonnes, (lower by 10.0% than in 2023 and higher by 51.1% then in 2015). The cargo throughput by Gdynia was dominated by general cargo – 51.8% (including cargo in containers – 34.7% and ro-ro units – 12.4%). The share of dry bulk was 33.2% (including coal and coke – 4.6%), and liquid bulk accounted for 15.0%.

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

| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton<br>Total cargo traffic in thousand tonnes | 15 390,9 | 21 220,2 | 25 842,9 | 23 256,1 | 112,0 | 90,0 |
| międzynarodowy obrót morski<br>international maritime traffic | 15 284,3 | 20 928,7 | 25 493,4 | 22 990,1 | 113,0 | 90,2 |
| wyładunek (przywóz)<br>unloading (inwards) | 7 704,1 | 10 243,9 | 13 987,4 | 13 680,7 | 103,5 | 97,8 |
| załadunek (wywóz)<br>loading (outwards) | 7 580,3 | 10 684,7 | 11 506,0 | 9 309,4 | 127,1 | 80,9 |
| krajowy obrót morski<br>domestic cargo traffic | 106,6 | 291,5 | 349,5 | 266,0 | 68,7 | 76,1 |
| Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton:<br>Cargo traffic by cargo categories and group in thousand tonnes: | | | | | | |
| masowe ciekłe<br>liquid bulk | 836,4 | 2 367,5 | 4 220,3 | 3 482,4 | 140,9 | 82,5 |
| w tym ropa naftowa<br>of which crude oil | 49,2 | 41,6 | 358,7 | 647,3 | 74,6 | 180,4 |
| masowe suche<br>dry bulk | 6 338,5 | 8 578,3 | 10 064,9 | 7 727,0 | 118,1 | 76,8 |
| w tym węgiel i koks<br>of which coal and coke | 1 382,2 | 1 741,3 | 2 908,0 | 1 067,0 | 87,8 | 36,7 |
| ładunki drobnicowe<br>general cargo | 8 216,0 | 10 274,4 | 11 557,7 | 12 046,7 | 100,0 | 104,2 |
| w tym:<br>of which: | | | | | | |
| kontenery duże<br>large containers | 5 552,3 | 7 078,8 | 7 489,2 | 8 073,3 | 100,3 | 107,8 |
| toczne<br>ro-ro | 2 043,0 | 2 284,6 | 2 548,4 | 2 878,1 | 95,3 | 112,9 |
| Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU<br>International maritime traffic in TEU | 674 520 | 888 548 | 873 143 | 962 537 | 92,8 | 110,2 |
| Międzynarodowy ruch pasażerów<br>International passenger traffic | 604 250 | 395 431 | 555 270 | 563 970 | 115,1 | 101,6 |
| Statki wchodzące do portu:<br>Ships entering a port: | | | | | | |
| liczba statków<br>number of ships | 3 678 | 3 847 | 3 948 | 3 758 | 95,2 | 95,2 |
| pojemność netto w tys.<br>net tonnage in thousands | 26 852,5 | 29 259,1 | 36 847,2 | 35 085,5 | 101,4 | 95,2 |

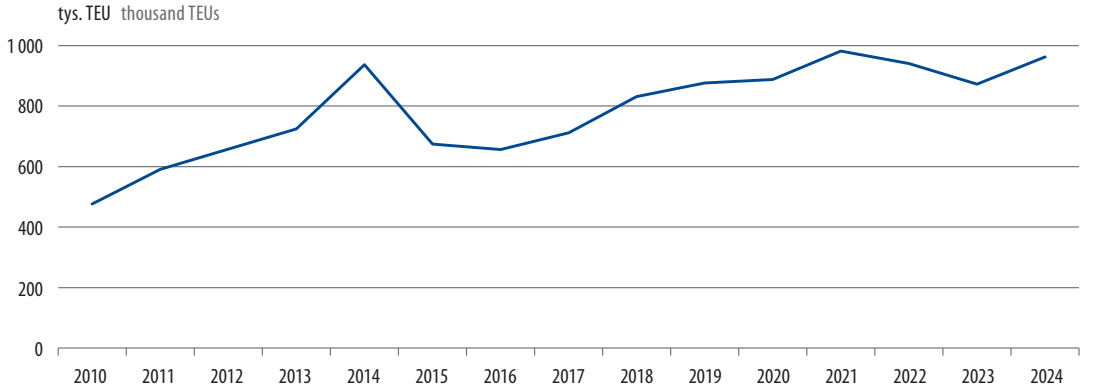
**Wykres 27 (34). Obroty ładunkowe w porcie w Gdyni według grup ładunkowych**
Chart 27 (34). Cargo traffic in the port of Gdynia by cargo groups




Międzynarodowe obroty kontenerowe portu w Gdyni w 2024 r. wyniosły 962,5 tys. TEU i były o 10,2% wyższe niż w 2023 r. i o 42,7% w porównaniu z 2015 r.

In 2024, the international transport of containers handled by the port of Gdynia amounted to 962.5 thousand TEUs, which was by 10.2% less than in 2023, but 42.7% more as compared to 2015.

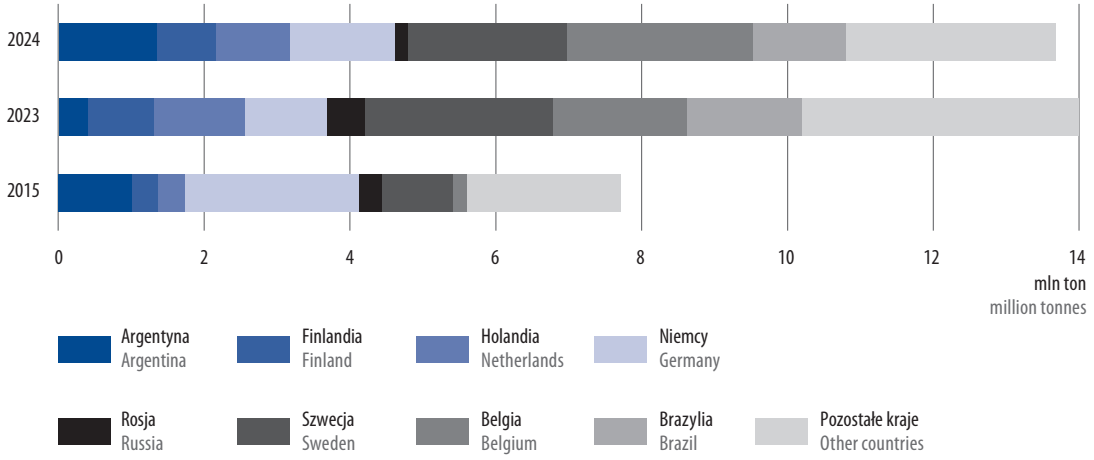
**Wykres 28 (35). Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Gdyni**
Chart 28 (35). International large container traffic in the port of Gdynia




W 2024 r. w obrotach międzynarodowych portu morskiego w Gdyni przywóz ładunków ukształtował się na poziomie 59,5% (w 2023 r. – 54,9%, w 2015 r. – 50,4%). Najwięcej ładunków przywieziono z: Belgii (18,7%), Szwecji (15,9%), Niemiec (10,5%), Argentyny (9,9%), Brazylii (9,3%) i Holandii (7,5%). Z Belgii i Niemiec przywożono głównie różne towary w kontenerach (odpowiednio 89,5% i 94,2 importu z tych krajów przez port w Gdyni), z Holandii i Szwecji – ładunki masowe ciekłe (odpowiednio 63,6% i 45,7%), natomiast z Argentyny i Brazylii – masowe suche (po 100,0%).

In 2024, in the international throughput of the Gdynia seaport, cargo import was at the level of 59.9% (54.9% in 2023, 50.4% in 2015). The largest amount of freight were brought from Belgium (18.7%), Sweden (15.9%), Germany (10.5%), Argentina (9.9%), Brasil (9.3%) and the Netherlands (7.5%). Miscellaneous goods in containers were imported mainly from Belgium and Germany (89.5% and 94.2% of imports from these countries via the port in Gdynia, respectively), from the Netherlands and Sweden – liquid bulk (63.6% and 45.7%, respectively), while Argentina and Brasil – dry bulk (100.0%, both).

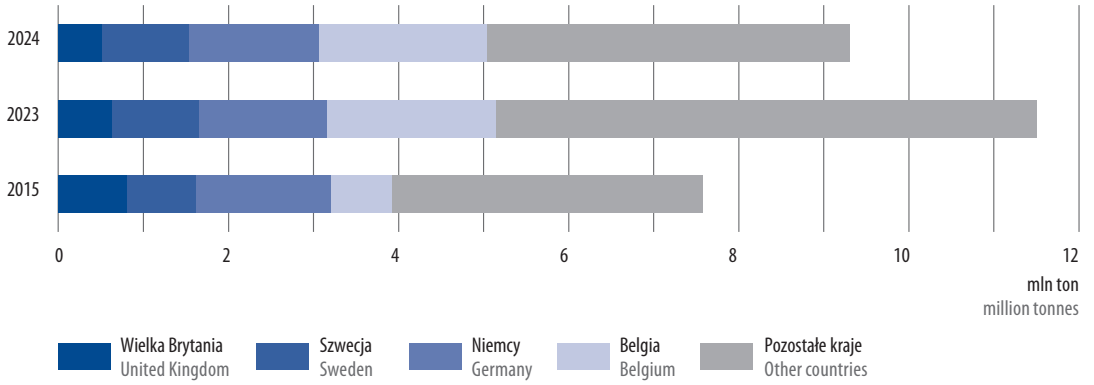
**Wykres 29 (36). Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Gdyni według krajów załadunku**
Chart 29 (36). Cargo unloaded (inwards) in the port of Gdynia by country of loading




W 2024 r. z portu w Gdyni najwięcej ładunków wywieziono drogą morską do: Belgii (21,2%), Niemiec (16,5%), Szwecji (10,9%) i Nigerii (6,9%). Do Belgii i Niemiec wywożono przede wszystkim różne towary w kontenerach (odpowiednio 92,5% i 89,9% eksportu do tych krajów przez port w Gdyni), do Szwecji – różne towary w jednostkach tocznych (87,1%). Do Nigerii wywożono ładunki masowe suche (100%).

In 2024, the most of cargo from the port of Gdynia was transported by sea to: Belgium (21.2%), Germany (16.5%), Sweden (10.9%) and Nigeria (6.9%). Miscellaneous goods in containers were shipped mainly to Belgium and Germany (respectively 92.5% and 89.9% of exports to those countries via the port of Gdynia), to Sweden – various commodities in ro-ro units (87.1%). To Nigeria were shipped dry bulk cargo (100%).

**Wykres 30 (37). Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Gdyni według krajów wyładunku**
Chart 30 (37). Cargo loaded (outwards) in the port of Gdynia by countries of unloading



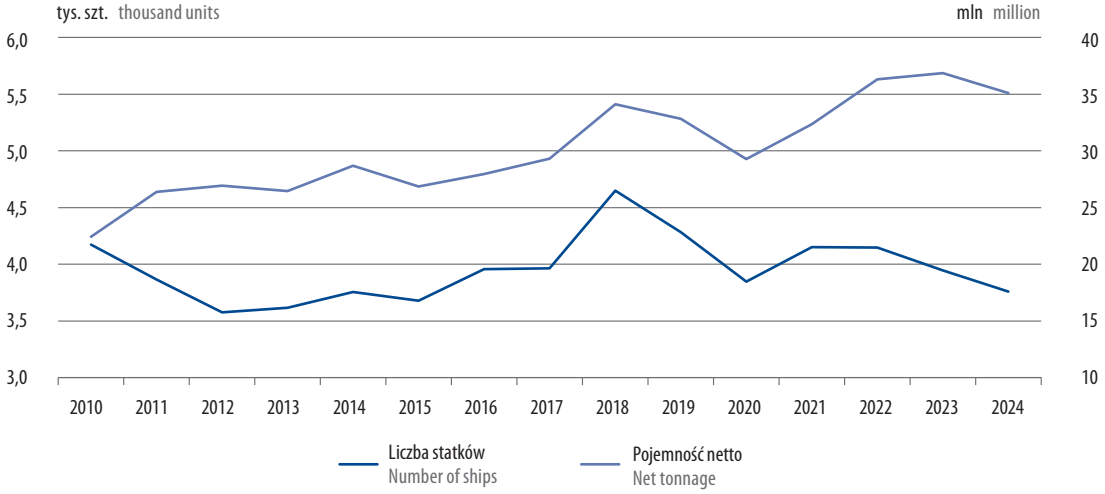

W 2024 r. międzynarodowy ruch pasażerów w porcie w Gdyni wyniósł 564,0 tys. osób i było to o 1,6% więcej niż w 2023 r. i o 6,7% mniej w porównaniu z 2015 r. Odbywał się on głównie w relacji ze Szwecją (Karlskrona); udział podróżujących na tej trasie w 2024 r., podobnie jak przed rokiem, wyniósł 99,6% (w 2015 r. – 99,2%).

In 2024, the international passenger traffic in the port of Gdynia amounted to 564.0 thousand persons, i.e. by 1.6% more than in 2023 however by 6.7% fewer as compared to 2015. The traffic occurred mainly on the routes to/from Sweden (Karlkrona); the share of passengers on that route, as in previous year, in 2024,was 99.6% (in 2015 – 99.2%).

W 2024 r. do portu w Gdyni zawinęło 3 758 statków o łącznej pojemności netto 35 085,5 tys., tj. o 4,8% statków i o 4,8% pojemności netto mniej niż w 2023 r. oraz o 2,2% statków i o 30,7% pojemności netto więcej w porównaniu z 2015 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Gdyni w 2024 r. wyniosła 9 336,2 i była na tym samym poziomie jak w 2023 r. i o 27,9% większym w porównaniu z 2015 r. W 2024 r. 46,2% statków zwijających do portu w Gdyni oraz 54,4% ich ogólnej pojemności netto stanowiły drobnicowce niespecjalistyczne (wobec odpowiednio 45,7% i 51,2% w 2023 r.).

In 2024, 3,758 vessels with net tonnage 35,085.5 thousands called at the port of Gdynia i.e. 4.8% ships less and net tonnage was 4.8% lawer than in 2023 and 2.2% ships more with net tonnage larger by 30.7% in comparison to 2015. Average net tonnage of cargo-carrying ships that entered Gdynia in 2024 amounted to 9,336.2 and was the same as in 2023 and by 27.9% more as compared to 2015. In 2024, 46.2% of the number of ships calling at the port of Gdynia and 54.4% of their total net tonnage were represented by general cargo ships (against 45.7% and 51.2% in 2023 respectively).

**Wykres 31 (38). Statki transportowe wchodzące do portu w Gdyni**
Chart 31 (38). 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 260 m i o maksymalnym zanurzeniu 11,0 m.

W 2024 r. obroty ładunkowe w porcie w Szczecinie stanowiły 8,0% obrotów w polskich portach morskich (w 2023 r. – 8,7%, w 2015 r. – 11,9%) i ukształtowały się na poziomie 9 922,1 tys. ton (o 16,1% niższym w porównaniu z 2023 r. i o 19,9% wyższym w porównaniu z 2015 r.). W obrotach ładunkowych w tym porcie przeważały ładunki masowe suche; ich udział w 2024 r. wyniósł 46,6% (w tym węgla i koksu – 4,7%, produktów rolniczych – 15,7%). Ładunki drobnicowe stanowiły 25,1%, a ładunki masowe ciekłe – 28,3%.

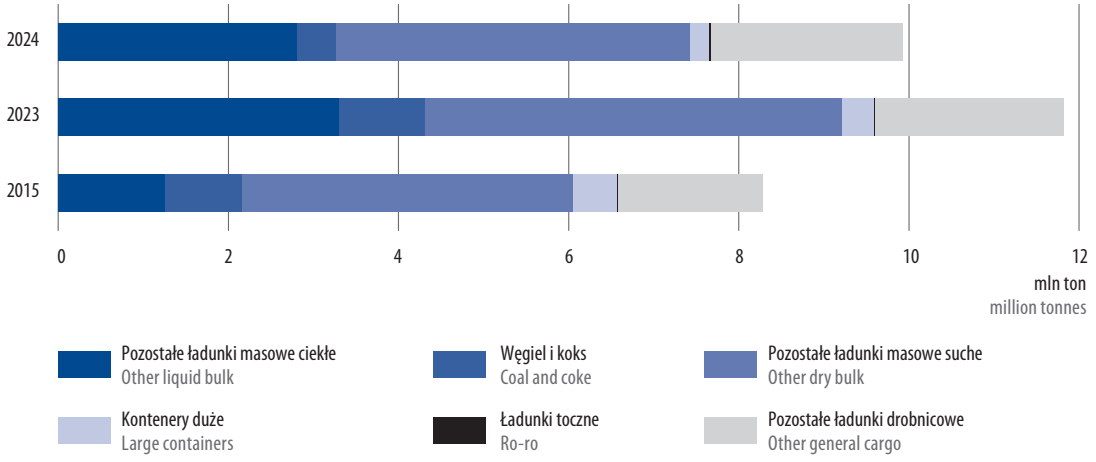
The port of Szczecin is a place with universal functionality, handling both general cargo (containers, oversized cargo) and bulk goods (coal, coke, grain etc.). The port is capable to accommodate ships of maximum length of 260 m and maximum draught of 11.0 m.

In 2024, cargo throughput by the port of Szczecin represented 8.0% of cargo traffic in Polish seaports (8.7% – in 2023, 11.9% – in 2015) and reached the level of 9,922.1 thousand tonnes (16.1% less as compared to 2023 and 19.9% more as compared to 2015). In the cargo turnover at this port, dry bulk cargoes predominated; their share in 2024 amounted to 46.6% (including coal and coke – 4.7%, and agricultural products – 15.7%). General cargo accounted for 25.1%, and liquid bulk – 28.3%.

**Tablica 5 (14). Podstawowe dane o porcie morskim w Szczecinie**
Table 5 (14). Principal information on the port of Szczecin

| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton<br>Total cargo traffic in thousand tonnes | 8 276,3 | 9 581,1 | 11 822,4 | 9 922,1 | 105,5 | 83,9 |
| międzynarodowy obrót morski<br>international maritime traffic | 7 861,2 | 8 801,0 | 10 719,8 | 8 126,9 | 111,0 | 75,8 |
| wyładunek (przywóz)<br>unloading (inwards) | 4 828,0 | 5 783,4 | 6 457,1 | 4 905,1 | 97,4 | 76,0 |
| załadunek (wywóz)<br>loading (outwards) | 3 033,2 | 3 017,6 | 4 262,7 | 3 221,7 | 140,7 | 75,6 |
| krajowy obrót morski<br>domestic cargo traffic | 415,1 | 780,1 | 1 102,7 | 1 795,3 | 71,1 | 162,8 |
| Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton:<br>Cargo traffic by cargo categories and group in thousand tonnes: | | | | | | |
| masowe ciekłe<br>liquid bulk | 1 257,2 | 1 743,1 | 3 296,2 | 2 804,1 | 122,7 | 85,1 |
| w tym ropa naftowa<br>of which crude oil | – | – | 28,3 | – | 189,2 | – |
| masowe suche<br>dry bulk | 4 800,4 | 4 751,7 | 5 923,0 | 4 628,5 | 103,8 | 78,1 |
| w tym węgiel i koks<br>of which coal and coke | 903,9 | 950,2 | 1 020,3 | 465,0 | 57,7 | 45,6 |
| ładunki drobnicowe<br>general cargo | 2 218,7 | 3 086,3 | 2 603,3 | 2 489,5 | 92,5 | 95,6 |
| w tym:<br>of which: | | | | | | |
| kontenery duże<br>large containers | 511,0 | 527,8 | 377,9 | 226,8 | 98,3 | 60,0 |
| toczne<br>ro-ro | 0,9 | 0,5 | 0,7 | 12,0 | 13,4 | 1 728,9 |
| Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU<br>International maritime traffic in TEU | 74 174 | 91 884 | 67 337 | 75 300 | 88,9 | 111,8 |
| Międzynarodowy ruch pasażerów<br>International passenger traffic | 1 229 | 852 | 84 | 192 | 15,8 | 228,6 |
| Statki wchodzące do portu:<br>Ships entering a port: | | | | | | |
| liczba statków<br>number of ships | 2 823 | 2 682 | 2 756 | 2 970 | 86,9 | 107,8 |
| pojemność netto w tys.<br>net tonnage in thousands | 5 445,1 | 5 678,7 | 6 867,5 | 6 234,7 | 106,7 | 90,8 |

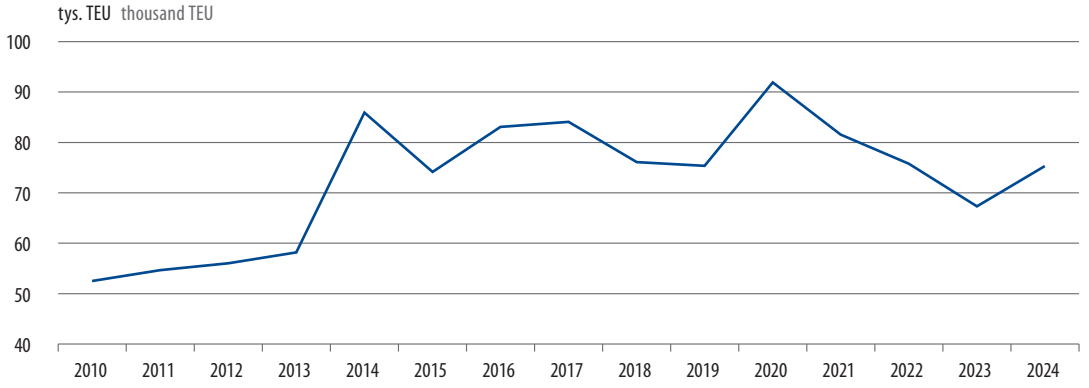
**Wykres 32 (39). Obroty ładunkowe w porcie w Szczecinie według grup ładunkowych**
Chart 32 (39). Cargo traffic in the port of Szczecin by cargo groups




W 2024 r. międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Szczecinie osiągnęły poziom 75,3 tys. TEU, tj. o 11,8% większy niż w roku poprzednimi o 1,5% niż w 2015 r.

In 2024, the international large container traffic in Szczecin reached the level of 75.3 thousand TEUs, i.e. decreased by 11.8% against the previous year, but increased by 1.5% in comparison to 2015.

**Wykres 33 (40). Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Szczecinie**
Chart 33 (40). International large container traffic in the port of Szczecin



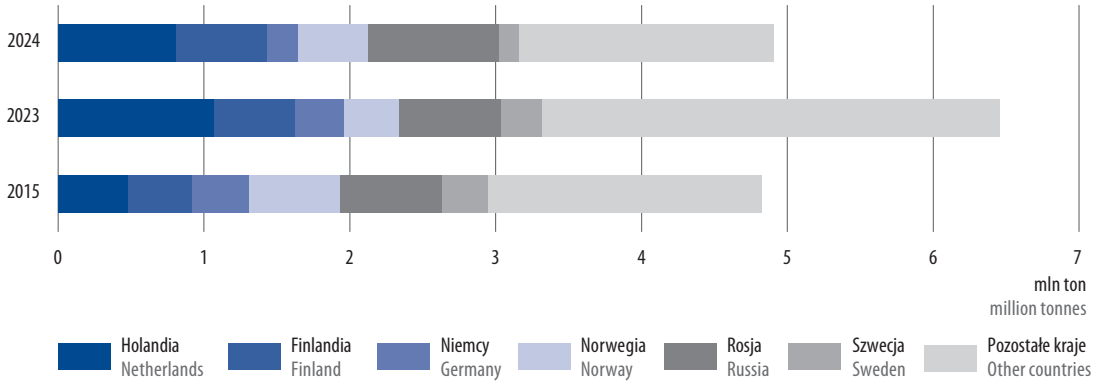

Od 2007 r. w ramach obrotu międzynarodowego do portu w Szczecinie drogą morską więcej ładunków przywożono niż z niego wywożono (z wyjątkiem 2010 r., kiedy to nieznacznie przeważał wywóz). W 2024 r. przywóz (wyładunek) stanowił 60,4% międzynarodowego obrotu w porcie (wobec 60,2% w 2023 r. i 61,4% w 2015 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 2024, the imports (unloaded goods) accounted for 60.4% (against 60.2% in 2023 and 61.4% in 2015).

W 2024 r. do portu w Szczecinie najwięcej ładunków przywieziono z: Rosji (18,3% międzynarodowego obrotu morskiego w tym porcie), Holandii (16,6%), Finlandii (12,8%) i Norwegii (9,7%). Z Norwegii, Finlandii i Rosji najwięcej przywożono ładunków masowych suchych (odpowiednio 90,5%, 77,4% i 53,4% importu z danego kraju przez port w Szczecinie), natomiast z Holandii – pozostałych ładunków drobnicowych (60,2%).

In 2024, most of the international seaborne cargo arrived at Szczecin from Russia (18.3% of the international maritime traffic in the port), the Netherlands (16.6%), Finland (12.8%), and Norway (9.7%). Most from Norway, Finland and Russia were imported dry bulk cargoes (90.5%, 77.4% and 53.4% of imports from that country through the Port of Szczecin, respectively), while from the Netherlands – other general cargo (60.2%).

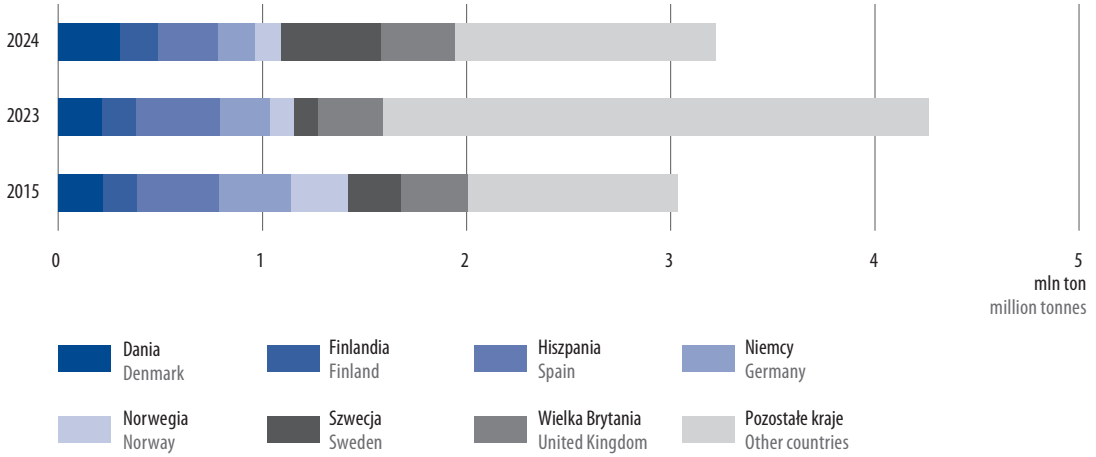
**Wykres 34 (41). Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Szczecinie według krajów załadunku**
Chart 34 (41). Cargo unloaded (inwards) in the port of Szczecin by countries of loading




W 2024 r. głównymi krajami, do których odbywał się wywóz ładunków z portu w Szczecinie były: Szwecja (15,2% ładunków wywiezionych przez ten port w ramach międzynarodowego obrotu morskiego), Wielka Brytania (11,3%), Dania (9,5%), Hiszpania (9,2%) oraz Finlandia i Niemcy (po 5,7%). Do Danii, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii najwięcej wywożono ładunków masowych suchych (odpowiednio 88,9%, 59,2% i 48,0% eksportu do tego kraju z portu w Szczecinie), do Szwecji natomiast – pozostałych ładunków drobnicowych (74,0%).

In 2024 the main recipients of outwards cargo flows from Szczecin were: Sweden (15.2% of cargo exported via this port as part of the international maritime traffic), the United Kingdom (11.3%), Denmark (9.5%), Spain (9.2%) and the Finland and Germany (5.7%, both). Most to Denmark, Spain and United Kingdom were exported dry bulk cargoes (88.9%, 59.2% and 48.0% of exports to that country from the Port of Szczecin, respectively), while to Sweden – other general cargo (74.0%).

**Wykres 35 (42). Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Szczecinie według krajów wyładunku**
Chart 35 (42). Cargo loaded (outwards) in the port of Szczecin by countries of unloading



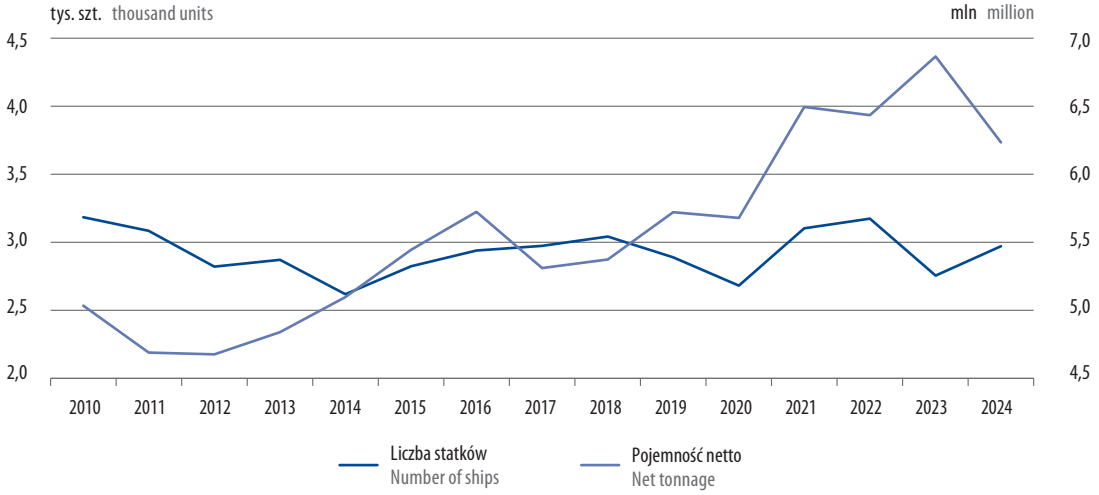
W 2024 r. w ramach międzynarodowego ruchu pasażerów w porcie w Szczecinie rozpoczęły lub zakończyły podróż 192 osoby, tj. ponad 2-krotnie więcej niż w 2023 r., lecz o 84,4% mniej w porównaniu z 2015 r. Ruch pasażerów odbywał się głównie w relacji z Niemcami; udział podróżujących na tej trasie wyniósł 86,4% (wobec 44,0% – w 2023 r. i 96,2% – w 2015 r.).

In 2024, 192 as part of the international seaborne passengers started or ended their seaborne voyage in Szczecin i.e. over 2-times more than in 2023, but 84.4% less than in 2015. Passenger traffic occurred mainly to/from Germany; the share of the travellers on that route amounted to 86.4% (against 44.0% in 2023 and 96.2% in 2015).

W 2024 r. do portu w Szczecinie zawinęło 2 970 statków transportowych o łącznej pojemności netto 6 234,7 tys., tj. o 7,8% statków więcej, ale o 9,2% pojemności netto mniej niż w 2023 r.; w porównaniu z 2015 r. było to odpowiednio o 5,2% statków i o 14,5% pojemności netto więcej. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Szczecinie w 2024 r. wyniosła 2 099,2 i była o 15,8% mniejsza niż w 2023 r. i o 8,8% większa w stosunku do 2015 r.

In 2024, 2,970 vessels with net tonnage 6,234.7 thousands called at the port of Szczecin i.e. 7.8% ships more, with net tonnage lower by 9.2% than in 2023, however in comparison to 2015, 5.2% more ships with net tonnage larger by 14.5%. Average net tonnage of ships entering the port of Szczecin in 2024 was 2,099.2 which was 15.8% lower than in 2023, but 8.8% larger as compared to 2015.

**Wykres 36 (43). Statki transportowe wchodzące do portu w Szczecinie**
Chart 36 (43). 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.

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.

Udział portu w Świnoujściu w obrotach ładunkowych polskich portów morskich w 2024 r. wyniósł 14,8% (w 2023 r. – 13,0%, w 2015 r. – 16,9%). W 2024 r. obroty ładunkowe w tym porcie osiągnęły wielkość 18 385,7 tys. ton (o 3,5% wyższy niż w 2023 r. i o 56,4% w porównaniu z 2015 r.).

The share of Świnoujście in cargo throughput by Polish seaports in 2024 amounted to 14.8% (13.0% – in 2023, 16.9% – in 2015). In 2024, freight traffic in that port reached 18,385.7 thousand tonnes (a growth of 3.5% than in 2023 and 56.4% as compared to 2015).

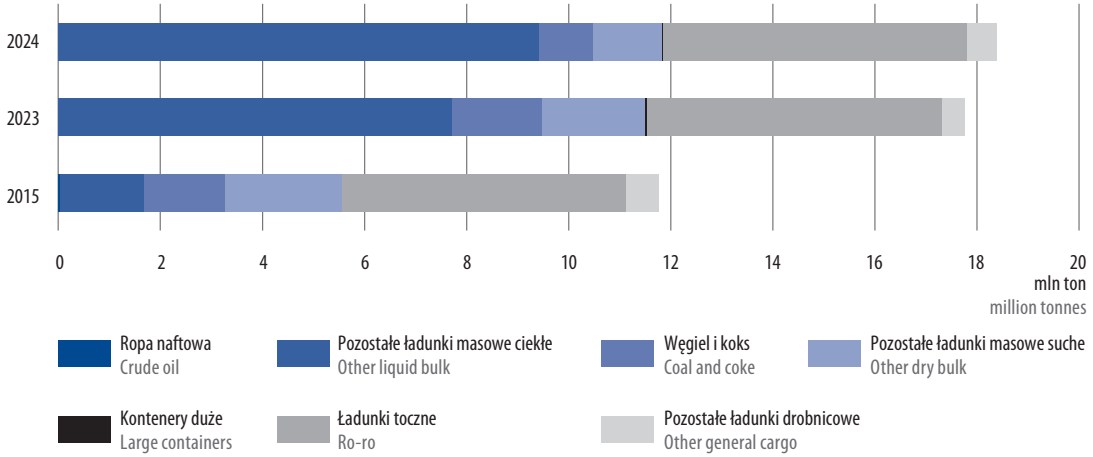
**Tablica 6 (15). Podstawowe dane o porcie morskim w Świnoujściu**
Table 6 (15). Principal information on the port of Świnoujście

| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | rok poprzedni=100<br>previous yea =100 | |
| Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton<br>Total cargo traffic in thousand tonnes | 11 759,2 | 15 097,1 | 17 763,9 | 18 385,7 | 88,8 | 103,5 |
| międzynarodowy obrót morski<br>international maritime traffic | 11 511,0 | 14 488,1 | 16 890,9 | 16 661,9 | 90,5 | 98,6 |
| wyładunek (przywóz)<br>unloading (inwards) | 6 212,7 | 8 909,1 | 10 955,8 | 11 097,1 | 84,5 | 101,3 |
| załadunek (wywóz)<br>loading (outwards) | 5 298,3 | 5 578,9 | 5 935,1 | 5 564,7 | 104,2 | 93,8 |
| krajowy obrót morski<br>domestic cargo traffic | 248,1 | 609,0 | 872,9 | 1 723,9 | 65,0 | 197,5 |
| Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton:<br>Cargo traffic by cargo categories and group in thousand tonnes: | | | | | | |
| masowe ciekłe<br>liquid bulk | 1 687,4 | 4 823,3 | 7 717,6 | 9 419,6 | 96,3 | 122,1 |
| w tym ropa naftowa<br>of which crude oil | 29,9 | 79,2 | – | – | . | . |
| masowe suche<br>dry bulk | 3 876,1 | 3 859,3 | 3 782,7 | 2 404,4 | 76,0 | 63,6 |
| w tym węgiel i koks<br>of which coal and coke | 1 585,3 | 1 597,9 | 1 761,5 | 1 069,9 | 69,4 | 60,7 |
| ładunki drobnicowe<br>general cargo | 6 195,8 | 6 414,4 | 6 263,5 | 6 561,7 | 89,4 | 104,8 |
| w tym:<br>of which: | | | | | | |
| kontenery duże<br>large containers | 4,8 | 11,0 | 33,6 | 31,8 | 395,0 | 94,7 |
| toczne<br>ro-ro | 5 551,9 | 6 013,5 | 5 782,1 | 5 959,5 | 88,6 | 103,1 |
| Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU<br>International maritime traffic in TEU | 613 | 925 | 2 690 | 3 045 | 248,8 | 113,2 |
| Międzynarodowy ruch pasażerów<br>International passenger traffic | 1 046 407 | 971 180 | 1 035 826 | 1 022 634 | 94,0 | 98,7 |
| Statki wchodzące do portu:<br>Ships entering a port: | | | | | | |
| liczba statków<br>number of ships | 5 354 | 5 238 | 5 848 | 6 420 | 93,3 | 109,8 |
| pojemność netto w tys.<br>net tonnage in thousands | 29 265,9 | 32 676,2 | 38 776,3 | 43 973,1 | 101,7 | 113,4 |

W 2024 r. w obrotach ładunkowych w porcie Świnoujście, ładunki masowe ciekłe stanowiły 51,2%, ładunki drobnicowe – 35,7% (w tym ładunki toczne – 32,4%), a ładunki masowe suche – 13,1% (w tym węgiel i koks – 5,8%, rudy i złom – 2,6%).

In the port of Świnoujście, liquid bulk represented 51.2% of the total cargo throughput in 2024, general cargo – 35.7% (including ro-ro cargo – 32.4%), and dry bulk – 13.1% (including coal and coke – 5.8%, ore and scrap – 2.6%).

**Wykres 37 (44). Obroty ładunkowe w porcie w Świnoujściu według grup ładunkowych**
Chart 37 (44). Cargo traffic in the port of Świnoujście by cargo groups



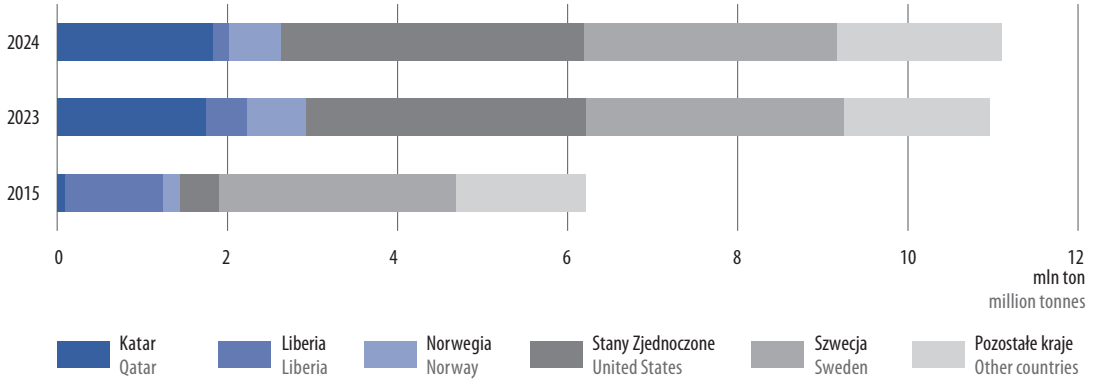

W 2024 r. międzynarodowy obrót morski w obrotach w porcie w Świnoujściu stanowił 90,6%. Udział ładunków przywiezionych był wyższy niż wywiezionych i wyniósł 66,6% (wobec 64,9% – w 2023 r. i 54,0% – w 2015 r.).

In 2024, the international seaborne cargo transport represented 90.6% of the throughput by Świnoujście. The share of inwards freight was larger than the outwards one, and amounted to 66.6% (against 64.9% in the previous year and 54.0% in 2015).

W ramach międzynarodowego obrotu morskiego do portu w Świnoujściu w 2024 r. najwięcej ładunków przywieziono ze Stanów Zjednoczonych (32,2%), Szwecji (26,7%) i z Kataru (16,6%). Z Kataru i Stanów Zjednoczonych najwięcej przywożono ładunków masowych ciekłych (odpowiednio 100,0% i 93,8% importu z tego kraju do portu w Świnoujściu), natomiast ze Szwecji – ładunków tocznych (94,1%).

In terms of the international seaborne traffic, the port of Świnoujście received the most cargo in 2002 from: the United States of America (32.2%), followed by Sweden (26.7%) and Qatar (16.6%). Most from Qatar and United States were imported liquid bulk cargoes (100.0% and 93.8% of imports from that country to the Port of Świnoujście, respectively), while from Sweden – rolling cargo (94.1%).

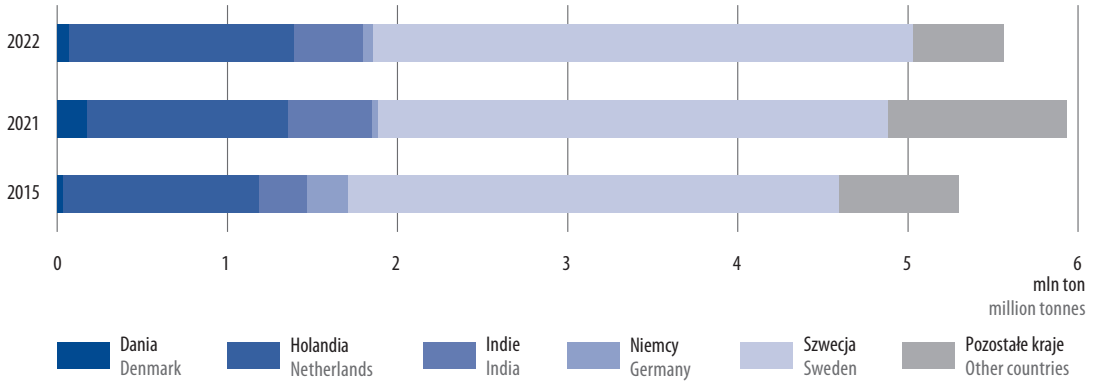
**Wykres 38 (45). Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Świnoujściu według krajów załadunku**
Chart 38 (45). Cargo unloaded (inwards) in the port of Świnoujście by countries of loading




W 2024 r. głównym kierunkiem wywozu ładunków z portu w Świnoujściu była Szwecja (57,1% ładunków wywiezionych z tego portu w ramach międzynarodowego obrotu morskiego), następnie Holandia (23,8%) i Indie (7,4%). Do Szwecji wywożono przede wszystkim ładunki toczne (99,4% eksportu z portu w Świnoujściu do tego kraju), do Holandii wywożono ładunki masowe ciekłe (100,0%), a do Indii – masowe suche (100,0%).

In 2024, the main export directions from the port of Świnoujście were: Sweden (57.1% of the international seaborne outwards movements), followed by the Netherlands (23.8%) and India (7.4%). In 2024 Sweden was the main recipient of outwards roll-on/roll-off cargo (99.4% cargo flows from Szczecin to Sweden), while liquid bulk cargo was exported to the Netherlands (100.0%) and India – dry bulk cargo (100.0%).

**Wykres 39 (46). Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Świnoujściu według krajów wyładunku**
Chart 39 (46). Cargo loaded (ouwards) in the port of Świnoujście by countries of unloading



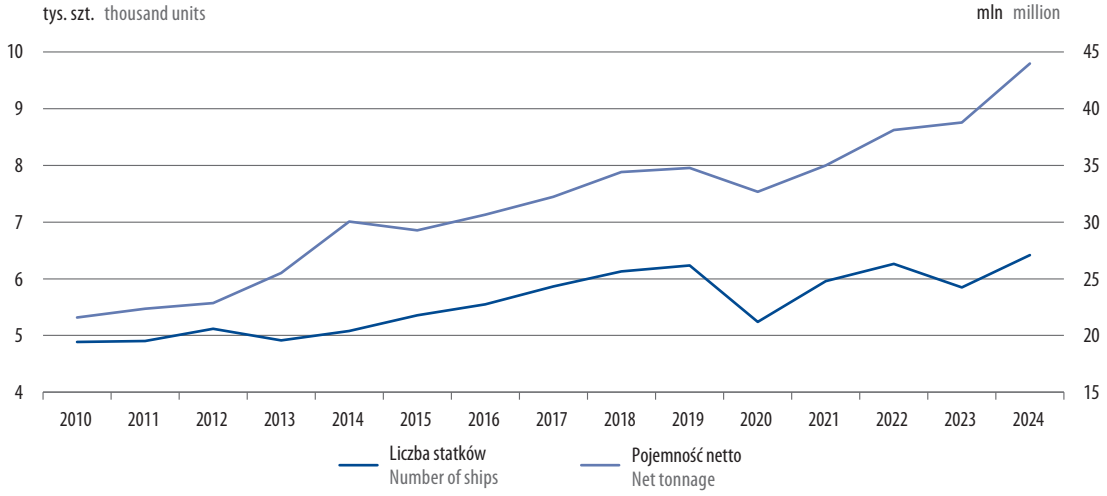

W 2024 r. ponad połowa (59,2%) pasażerów międzynarodowego ruchu w portach morskich odprawiona została w Świnoujściu. W porcie tym rozpoczęło lub zakończyło podróż 1 022,6 tys. osób, tj. o 1,3% mniej niż w 2023 r. i o 2,3% w porównaniu z 2015 r. Międzynarodowy ruch pasażerów w porcie w Świnoujściu odbywał się głównie w relacji ze Szwecją (w 2024 r., podobnie jak przed rokiem, udział podróżujących na tej trasie wyniósł 100,0%, a w 2015 r. – 92,9%).

In 2024, over a half (59.2%) of the international seaborne passengers were served in Świnoujście. This was a port of destination or arrival for 1,022.6 thousand persons i.e. 1.3% less than in 2023 and by 2.3% less as compared to 2015. The international seaborne passenger traffic occurred mainly on the routes to/from Sweden (as in the previous year, in 2024 the share of passengers on that destination, accounted for 100.0%, and 92.9% – in 2015).

W 2024 r. do portu w Świnoujściu zawinęło 6 420 statków transportowych o łącznej pojemności netto 43 973,1 tys., tj. o 9,8% statków i o 13,4% pojemności netto więcej niż w 2023 r. oraz o 19,9% statków i o 50,3% pojemności netto więcej niż w 2015 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do tego portu w 2024 r. wyniosła 6 849,4 i była o 3,3% większa niż w 2023 r. i o 25,3% w porównaniu z 2015 r.

In 2024, 6,420 cargo carrying ships with the total net tonnage 43,973.1 thousands entered the port of Świnoujście i.e. by 9.8% more vessels with net tonnage larger by 13.4% than in 2023, and by 19.9% more ships with net tonnage 50.3% larger than in 2015. Average net tonnage of cargo-carrying ships entering that port in 2024 amounted to 6,849.4 and was by 3.3% larger than in 2023 and by 25.3% larger as compared to 2015.

**Wykres 40 (47). Statki transportowe wchodzące do portu w Świnoujściu**
Chart 40 (47). Cargo-carrying ships entering the port of Świnoujście



# Rozdział V
## Chapter V

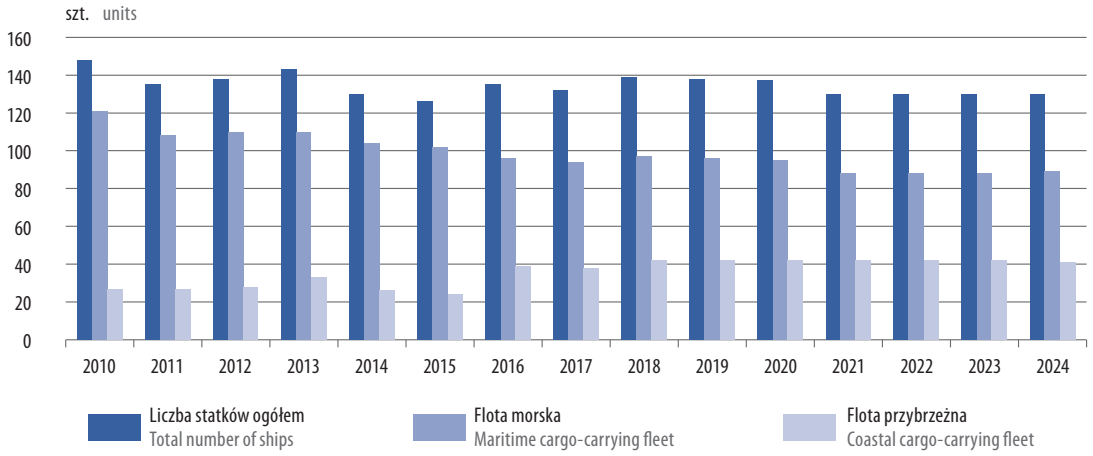
# Żegluga morska i przybrzeżna
## Maritime and coastal shipping

Na koniec 2024 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 2024, 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 2023, while there was a 3.2% increase in the number of vessels compared to 2015.

**Wykres 1 (48). Statki morskiej i przybrzeżnej floty transportowej Stan w dniu 31 grudnia**

Chart 1 (48). Maritime and coastal transport cargo-carrying fleet As of 31 December




Morska flota transportowa na koniec 2024 r. liczyła 89 statków, tj. o jeden więcej niż przed rokiem, a o 12,7% mniej w porównaniu z 2015 r.

The maritime cargo-carrying fleet at the end of 2024 consisted of 89 vessel, by 1 vessel more than in 2023 and 12.7% fewer than in 2015.

Wśród przyczyn wpływających na zmniejszenie liczebności floty wymienić można przerejestrowywanie i przenoszenie 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.

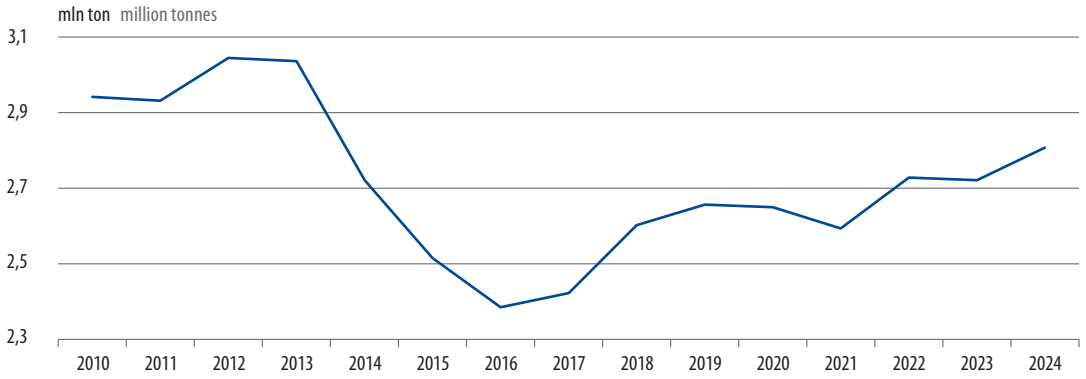
**Tablica 1 (16). Morska flota transportowa**
**Stan w dniu 31 grudnia**
Table 1 (16). Maritime cargo-carrying fleet
As of 31 December

| Wyszczególnienie<br>Specification<br>a – liczba statków<br>number of ships<br>b – nośność (DWT) w tys. ton<br>deadweight (DWT)<br>in thousand tonnes<br>c – pojemność brutto (GT) w tys.<br>gross tonage (GT)<br>in thousands | | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | a | 102 | 95 | 88 | 89 | 100,0 | 101,1 |
| | b | 2 514,7 | 2 649,9 | 2 721,1 | 2 807,1 | 99,7 | 103,2 |
| | c | 1 778,3 | 1 922,8 | 1 960,1 | 2 029,0 | 100,0 | 103,5 |
| Bandera obca<br>Foreign flag | a | 77 | 80 | 74 | 75 | 100,0 | 101,4 |
| | b | 2 474,4 | 2 631,7 | 2 703,0 | 2 789,0 | 99,7 | 103,2 |
| | c | 1 747,0 | 1 908,9 | 1 946,3 | 2 015,1 | 100,0 | 103,5 |
| Bandera polska<br>Polish flag | a | 25 | 15 | 14 | 14 | 100,0 | 100,0 |
| | b | 40,2 | 18,2 | 18,1 | 18,1 | 100,0 | 100,0 |
| | c | 31,3 | 13,9 | 13,9 | 13,9 | 100,0 | 100,0 |

Łączna nośność (DWT) statków morskiej floty w 2024 r. wyniosła 2 807,1 tys. ton i była o 3,2% większa w porównaniu z 2023 r. i o 11,6% w stosunku do 2015 r.

The total deadweight (DWT) of the maritime cargo-carrying fleet amounted to 2,807.1 thousand tonnes in 2024 and was higher by 3.2% as compared to 2023, and higher by 11.6% compared to 2015.

**Wykres 2 (49). Nośność (DWT) statków morskiej floty transportowej**
**Stan w dniu 31 grudnia**
Chart 2 (49). Maritime cargo-carrying fleet by deadweight (DWT)
As of 31 December

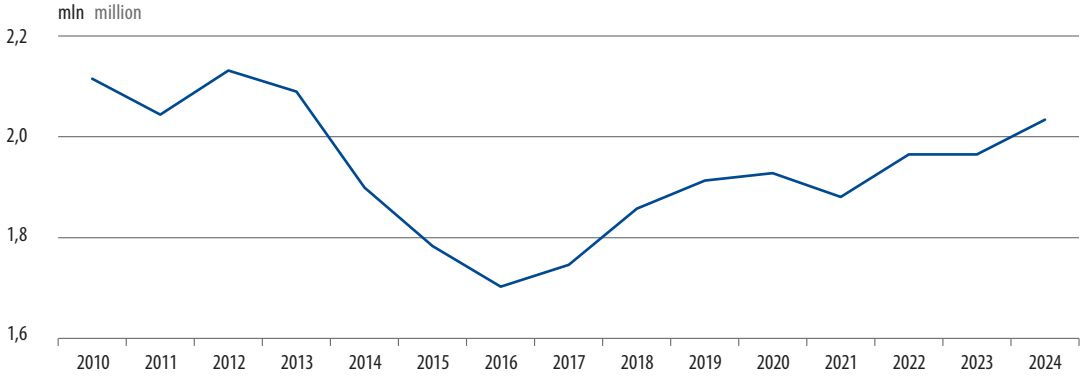



Łączna pojemność brutto (GT) statków morskiej floty transportowej w 2024 r. wyniosła 2 029,0 tys. i było to o 3,5% więcej niż w 2023 r. i o 14,1% w porównaniu z 2015 r.

The total gross tonnage (GT) of vessels in the maritime transport fleet in 2024 amounted to 2,029.0 i.e. by 3.5% more than in 2023, and 14.1% more than in 2015.

**Wykres 3 (50). Pojemność brutto (GT) statków morskiej floty transportowej**
**Stan w dniu 31 grudnia**

Chart 3 (50). Maritime cargo-carrying fleet by gross tonnage (GT)
As of 31 December

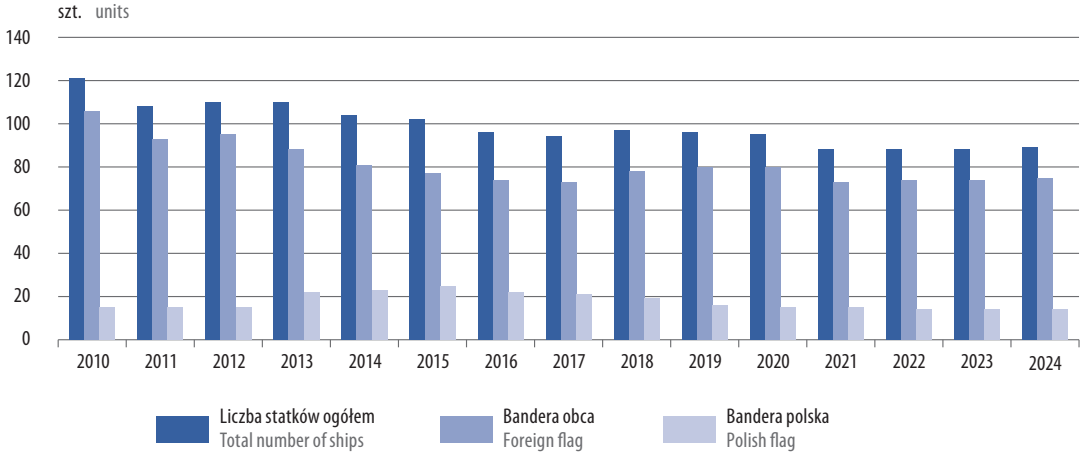



Większość statków morskiej floty transportowej pływała pod banderą zagraniczną. Statki pływające pod polską banderą w 2024 r. stanowiły 15,7% ogółu floty morskiej (w 2023 r. – 15,9%, w 2015 r. – 24,5%). Liczba statków pod polską banderą w porównaniu z 2023 r. nie zmieniła się, a w porównaniu z 2015 r. zmniejszyła się o 44,0%. Nośność (DWT) tych statków wyniosła 18,1 tys. ton (0,6% nośności floty morskiej) i nie zmieniła się w stosunku do 2023 r., a wobec 2015 r. zmniejszyła się o 55,0%.

The majority of vessels in the maritime transport fleet sailed under foreign flags. Ships flying the Polish flag in 2024 accounted for 15.7% of the total maritime fleet (2023 – 15.9%, in 2015 – 24.5%). The number of Polish-flagged vessels has not change compared to 2023 and decreased by 44.0% compared to 2015. The deadweight tonnage (DWT) of these vessels amounted to 18.1 thousand tonnes (0.6% of the deadweight tonnage of the maritime fleet) and has not change compared to 2023 and was 55.0% lower than in 2015.

**Wykres 4 (51). Morska flota transportowa według rodzaju bandery**
**Stan w dniu 31 grudnia**

Chart 4 (51). Maritime cargo-carrying fleet by flag
As of 31 December



Pod banderą obcą w 2024 r. pływało 75 statków, tj. o 1 więcej niż w 2023 r., natomiast o 2,6% mniej w stosunku do 2015 r. Statki morskiej floty transportowej pływały pod banderami: Bahamów, Cypru, Liberii, Malty oraz Portugalii.

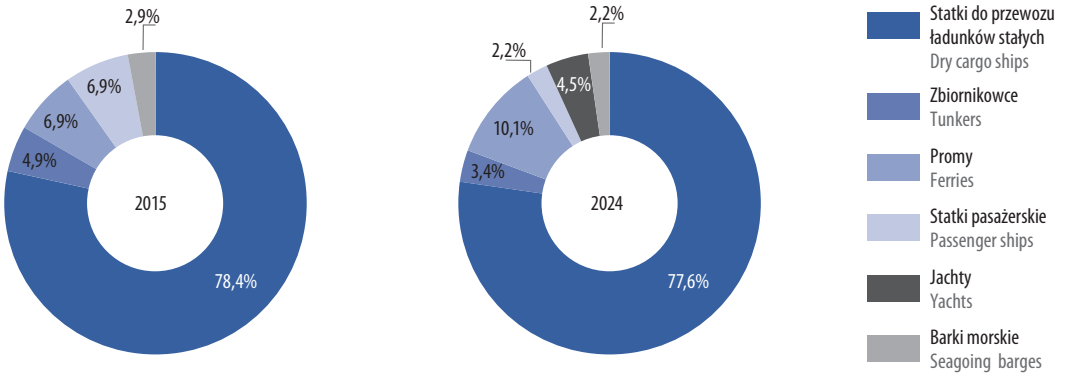
Morska flota transportowa eksploatowana przez armatorów i operatorów polskich to głównie statki do przewozu ładunków stałych (masowce i drobnicowe). W skład floty transportowej wchodzą również: zbiornikowce, barki morskie, promy, statki pasażerskie oraz jachty morskie.

In 2024, 75 ships hoisted foreign flags, by 1 vessel more than in 2023, but 2.6% less than in 2015. The maritime transport fleet ships navigated under the flags of: the Bahamas, Cyprus, Liberia, Malta and Portugal.

In general, maritime transport fleet operated by Polish shipowners 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 (52). Morska flota transportowa według rodzajów statków**
**Stan w dniu 31 grudnia**

Chart 5 (52). Maritime cargo-carrying fleet by type of ship
As of 31 December




Według stanu na koniec 2024 r. odnotowano 69 statków do przewozu ładunków stałych (77,5% ogółu floty morskiej), tj. o 1,5% więcej niż w 2023 r., ale o 13,8% mniej w stosunku do 2015 r. Łączna nośność (DWT) tych statków wyniosła 2 745,0 tys. ton i w porównaniu z 2023 r. zwiększyła się o 3,1%, natomiast w stosunku do 2015 r. – o 12,0%. Pojemność brutto (GT) statków do ładunków stałych wyniosła 1 776,9 tys. i stanowiła 87,6% ogólnej pojemności floty morskiej. W skali roku odnotowano jej wzrost o 2,6%, natomiast w porównaniu z 2015 r. – o 11,6%.

At the end of 2024, there were 69 dry cargo vessels (77.5% of the total maritime fleet), 1.5% more than in 2023 and 13.8% fewer than in 2015. The total deadweight tonnage (DWT) of these vessels amounted to 2,745.0 thousand tonnes which, compared to 2023, increased by 3.1%, while it increased by 12.0% compared to 2015. The gross tonnage (GT) of dry cargo vessels amounted to 1,776.9 thousands and represented 87.6% of the total maritime fleet. It recorded an increase of 2.6% on an annual basis, while it increased by 11.6% 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<br>Specification<br>a – liczba statków<br>number of ships<br>b – nośność (DWT) w tys. ton<br>deadweight (DWT) in thousand tonnes | | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | a | 102 | 95 | 88 | 89 | 100,0 | 101,1 |
| | b | 2 514,7 | 2 649,9 | 2 721,1 | 2 807,1 | 99,7 | 103,2 |
| w tym: of which: | | | | | | | |
| Statki do przewozu ładunków stałych<br>Dry cargo ships | a | 80 | 74 | 68 | 69 | 100,0 | 101,5 |
| | b | 2 451,9 | 2 591,8 | 2 663,1 | 2 745,0 | 99,7 | 103,1 |
| w tym masowce<br>of which bulk carriers | a | 58 | 59 | 51 | 52 | 100,0 | 102,0 |
| | b | 2 134,7 | 2 299,2 | 2 172,8 | 2 215,5 | 99,7 | 102,0 |
| Zbiornikowce<br>Tankers | a | 5 | 3 | 3 | 3 | 100,0 | 100,0 |
| | b | 20,5 | 5,1 | 5,1 | 5,1 | 100,0 | 100,0 |
| Promy<br>Ferries | a | 7 | 9 | 9 | 9 | 100,0 | 100,0 |
| | b | 39,0 | 50,4 | 50,4 | 54,5 | 100,0 | 108,1 |
| Statki pasażerskie<br>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<br>Yachts | a | . | 5 | 4 | 4 | 100,0 | 100,0 |
| | b | . | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 100,0 | 100,0 |
| Barki morskie<br>Barges | a | 3 | 2 | 2 | 2 | 100,0 | 100,0 |
| | b | 3,0 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 100,0 | 100,0 |

W 2024 r. struktura morskiej floty transportowej według wieku uległa zmianie w porównaniu z 2015 r. Prawie czterokrotnie wzrósł udział statków w wieku 11–15 lat, natomiast znacznie zmniejszył się odsetek młodszych statków (do 10 lat). Na koniec 2024 r. statki do 10 lat stanowiły 23,6% morskiej floty transportowej (29,6% ogólnej nośności DWT), podczas gdy w 2015 r. – 41,2% (67,2% nośności DWT).

In 2024, 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 2024, vessels up to 10 years old accounted for 23.6% of the maritime transport fleet (29.6% of total DWT), compared to 2015, 41.2% (67.2% of the DWT).

**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

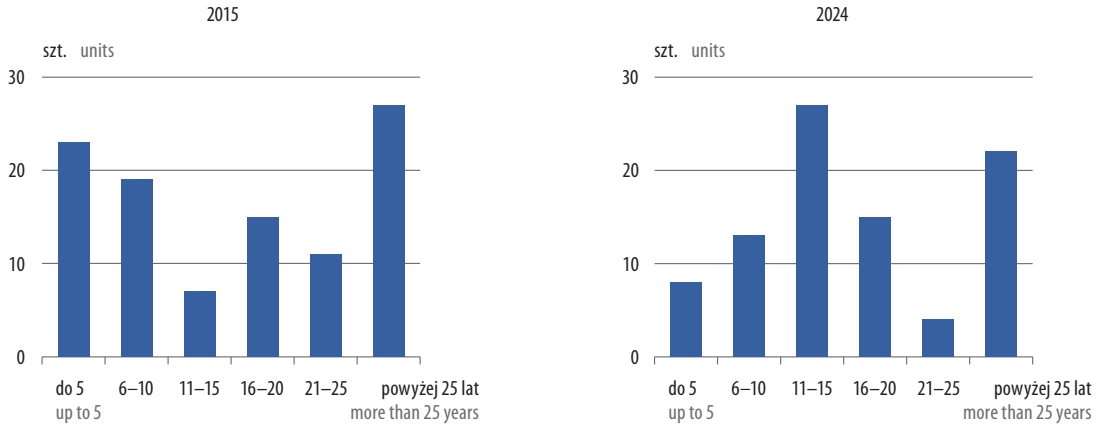
| Wyszczególnienie<br>Specification<br>a – liczba statków<br>number of ships<br>b – nośność (DWT) w tys. ton<br>deadweight (DWT) in thousand tonnes | | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | a | 102 | 95 | 88 | 89 | 100,0 | 101,1 |
| | b | 2 514,7 | 2 649,9 | 2 721,1 | 2 807,1 | 99,7 | 103,2 |
| w wieku:<br>of which aged: | | | | | | | |
| do 5 lat<br>up to 5 years | a | 23 | 13 | 4 | 8 | 44,4 | 200,0 |
| | b | 888,6 | 485,9 | 200,6 | 343,9 | 51,6 | 171,4 |
| 6–10 | a | 19 | 24 | 11 | 13 | 110,0 | 118,2 |
| | b | 801,8 | 883,8 | 407,7 | 485,9 | 74,4 | 119,2 |
| 11–15 | a | 7 | 20 | 35 | 27 | 100,0 | 77,1 |
| | b | 216,6 | 812,3 | 1 486,2 | 1 225,5 | 113,0 | 82,5 |
| 16–20 | a | 15 | 7 | 9 | 15 | 150,0 | 166,7 |
| | b | 396,9 | 219,8 | 334,8 | 526,9 | 155,8 | 157,4 |
| 21–25 | a | 11 | 7 | 4 | 7 | 116,7 | 57,1 |
| | b | 148,0 | 183,3 | 211,9 | 102,6 | 116,7 | 48,4 |
| powyżej 25 lat<br>more than 25 years | a | 27 | 24 | 22 | 22 | 100,0 | 100,0 |
| | b | 62,7 | 64,7 | 79,9 | 122,2 | 100,0 | 152,9 |

Średni wiek statków floty morskiej w 2024 r. wyniósł 19,2 roku i zmniejszył się w stosunku do 2023 r. o 0,8 roku i wzrósł o 2,0 lata w porównaniu z 2015 r.

The average age of vessels of the maritime fleet in 2024 was 19.2 years, decreasing by 0.8 year in comparison to 2023 and increased by 2.0 years compared to 2015.

**Wykres 6 (53). Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej**
**Stan w dniu 31 grudnia**

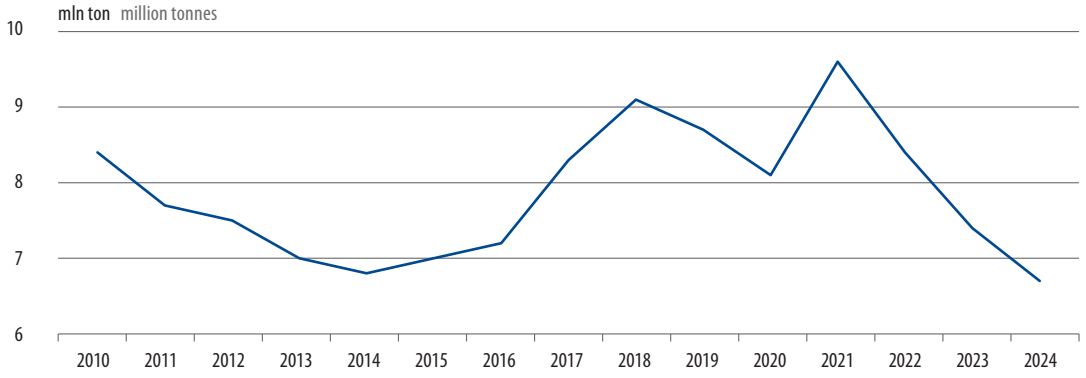
Chart 6 (53). Maritime cargo-carrying fleet distribution by age of ships
As of 31 December



Przewozy ładunków wykonane statkami morskiej floty transportowej wyniosły 6 683,8 tys. ton i były o 9,2% mniejsze w porównaniu z 2023 r., a w stosunku do 2015 r. – o 4,0%.

Cargo transported by ships of the maritime transport fleet amounted to 6,683.8 thousand tonnes, lower by 9.2% compared to 2023 and 4.0% compared to 2015.

**Wykres 7 (54). Przewozy ładunków morską flotą transportową**
Chart 7 (54). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet




Udział ładunków przewiezionych statkami pod polską banderą zwiększył się w skali roku o 0,6 p. proc. i zmniejszył się o 4,3 p. proc. w porównaniu z 2015 r.

The share of cargo transported by Polish-flagged vessels increased by 0.6 pp on an annual basis, and decreased by 4.3 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]

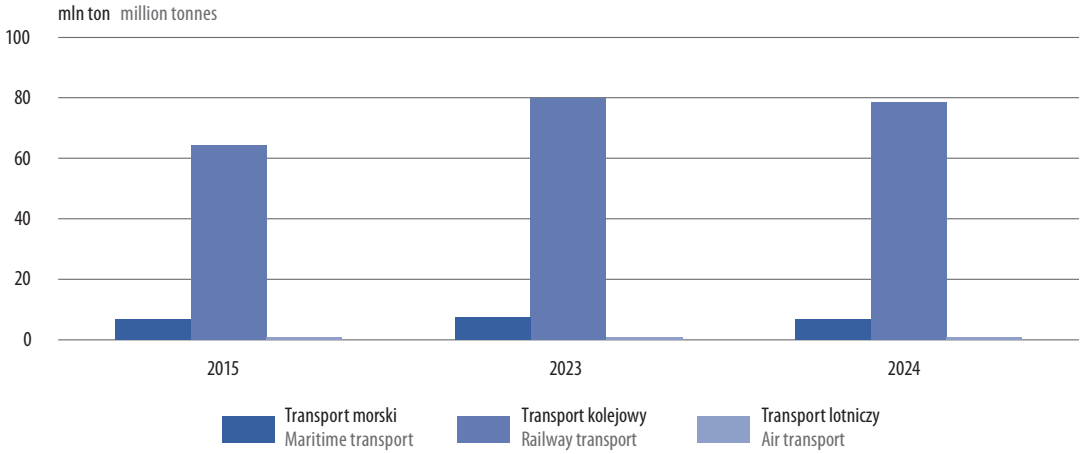
| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| PRZEWOZY ŁADUNKÓW w tys. ton<br>CARGO TRANSPORT in thousand tonnes | | | | | | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | 6 963 | 8 135 | 7 363 | 6 684 | 87,2 | 90,8 |
| w tym statki pod polską banderą<br>of which ships under Polish flag | 501 | 402 | 168 | 191 | 51,6 | 113,3 |
| Żegluga regularna<br>Liner shipping | 6 213 | 7 812 | 7 324 | 6 624 | 88,9 | 90,4 |
| Żegluga nieregularna<br>Tramp shipping | 751 | 323 | 39 | 60 | 18,9 | 152,7 |
| w tym zbiornikowce<br>of which tankers | 356 | 144 | 39 | 60 | 541,9 | 152,7 |
| PRACA PRZEWOZOWA w mln tonokilometrów<br>TRANSPORTATION VOLUME in million tonne-kilometres | | | | | | |
| Ogółem<br>Total | 12 739 | 6 658 | 19 681 | 18 676 | 169,6 | 94,9 |
| w tym statki pod polską banderą<br>of which ships under Polish flag | 564 | 340 | 203 | 214 | 59,7 | 105,2 |
| Żegluga regularna<br>Liner shipping | 11 044 | 6 490 | 19 680 | 18 641 | 172,2 | 94,7 |
| Żegluga nieregularna<br>Tramp shipping | 1 695 | 168 | 0,01 | 0,3 | 0,8 | 2610,1 |
| w tym zbiornikowce<br>of which tankers | 277 | 17 | 0,01 | 0,3 | 737,0 | 2610,1 |

a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 152.
a See methodological notes, item 37 on page 152.

W 2024 r. przewozy ładunków w międzynarodowym transporcie morskim osiągnęły poziom 6 623,8 tys. ton, podczas gdy międzynarodowy przewóz ładunków transportem lotniczym wyniósł 92,2 tys. ton, a międzynarodowy przewóz transportem kolejowym – 78 406,0 tys. ton.

In 2024, international cargo transport by sea reached 6,623.8 thousand tonnes, while international cargo transport by air was 92.2 thousand tonnes and international cargo transport by rail was 78,406.0 thousand tonnes.

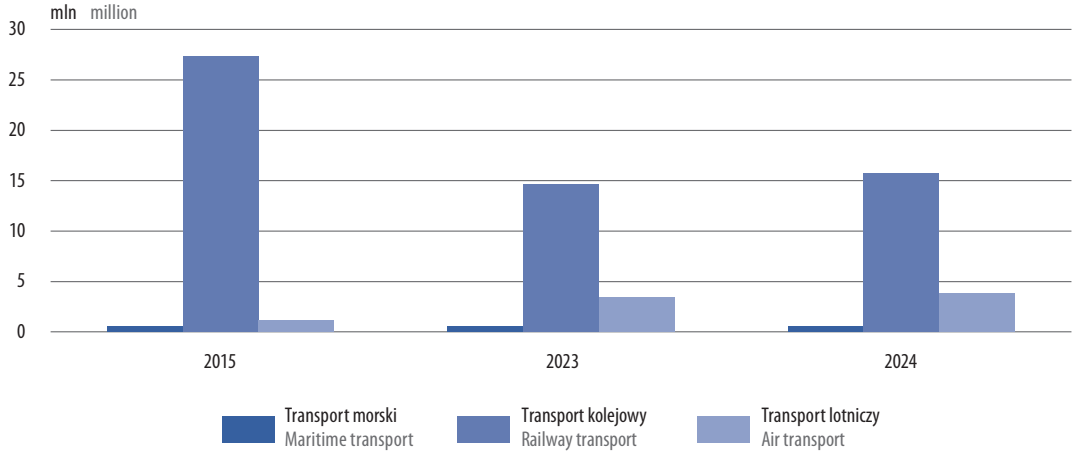
**Wykres 8 (55). Międzynarodowy transport ładunków według wybranych rodzajów transportu**
Chart 8 (55). International cargo traffic by selected modes of transport




Transport morski odgrywa również rolę w międzynarodowych przewozach pasażerów. W 2024 r. międzynarodowy przewóz pasażerów w transporcie morskim wyniósł 535,8 tys. osób, w transporcie lotniczym – 15 767,0 tys. osób, a w transporcie kolejowym – 3 844,0 tys. osób.

Maritime transport also plays a role in international passenger transport. In 2024, international passenger carriage by sea transport amounted to 535.8 thousand persons, by air – 15,767.0 thousand persons and by rail transport to 3,844.0 thousand persons.

**Wykres 9 (56). Międzynarodowy przewóz pasażerów według wybranych rodzajów transportu**
Chart 9 (56). International passenger traffic by selected modes of transport



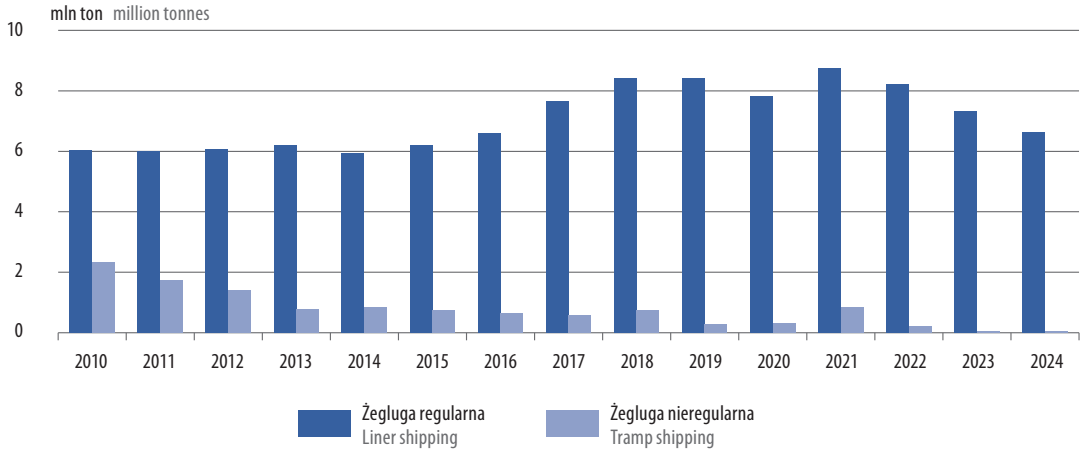

Praca przewozowa wykonana w 2024 r. w transporcie morskim wyniosła 18 675,6 mln tonokilometrów i zmniejszyła się o 5,1% w stosunku do 2023 r., natomiast w porównaniu z 2015 r. była o 46,6% większa.

The transportation volume performed in 2024 amounted to 18,675.6 million tonne-kilometres, i.e. it increased by 5.1% compared to 2023, but decreased by 46.6% compared to 2015.

Przewozy ładunków realizowane są żeglugą regularną oraz nieregularną bliskiego zasięgu (zasięg europejski i bałtycki), a także dalekiego zasięgu (oceaniczny). W 2024 r. przewozy żeglugi regularnej wyniosły 6 623,8 tys. ton (99,1% ogółu przewozów ładunków), tj. o 9,6% mniej niż w 2023 r., a o 6,6% 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 2024, regular shipping traffic amounted to 6,623.8 thousand tonnes (99.1% of total cargo traffic), i.e. less by 9.6% on 2023, and more by 6.6% against 2015.

**Wykres 10 (57). Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi**
Chart 10 (57). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by type of shipping



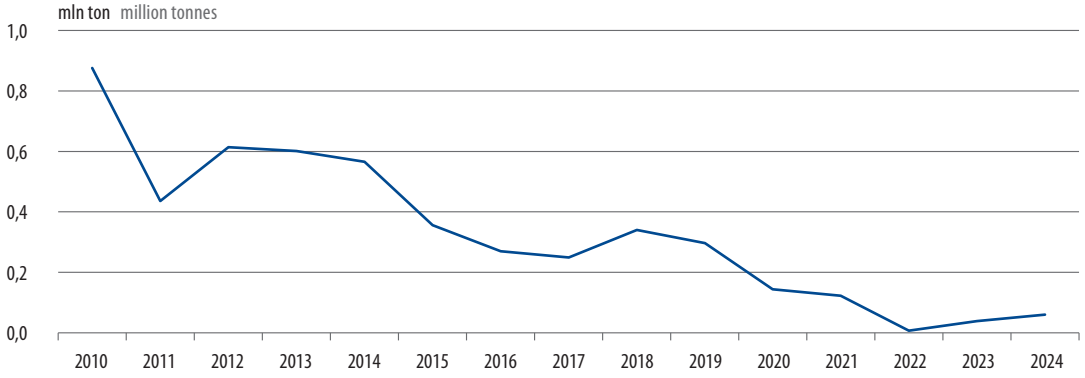

Przewozy ładunków w żegludze nieregularnej w 2024 r. wyniosły 60,0 tys. ton (0,9% ogółu przewozów morskiej floty transportowej) i były o 52,7% wyższe w porównaniu z 2023 r. i o 92,0% niższe w stosunku do 2015 r.

In 2024, the weight of cargo transported by the tramp shipping amounted to 60.0 thousand tonnes (0.9% of total cargo carried by the maritime transport fleet) and were higher by 52.7% as compared to 2023 and lower by 92.0% in relation to 2015.

Przewozy zbiornikowcami w żegludze nieregularnej w 2024 r. wyniosły 60,0 tys. ton i stanowiły 100% ogółu przewozów w tej żegludze. W porównaniu z 2023 r. odnotowano ich wzrost o 52,7%, a w stosunku do 2015 r. – spadek o 83,1%.

The weight of goods by tankers in as part of the tramp shipping amounted to 60.0 thousand tonnes in 2024 and accounted for 100.0% of that type of carriages. In comparison with 2023, and increased by 52.7% and decreased by 83.1% – compared to 2015.

**Wykres 11 (58). Przewozy ładunków zbiornikowcami w żegludze nieregularnej**
Chart 11 (58). Cargo transport by tankers in tramp shipping



W 2024 r. w żegludze regularnej dominowały przewozy ładunków bliskiego zasięgu (85,6% ogółu tej żeglugi), a w żegludze nieregularnej stanowiły one 100,0%. W 2024 r. przewozy bliskiego zasięgu w żegludze regularnej wyniosły 5 671,3 tys. ton i były o 10,4% niższe w porównaniu z 2023 r., ale o 1,0% wyższe w stosunku do 2015 r.

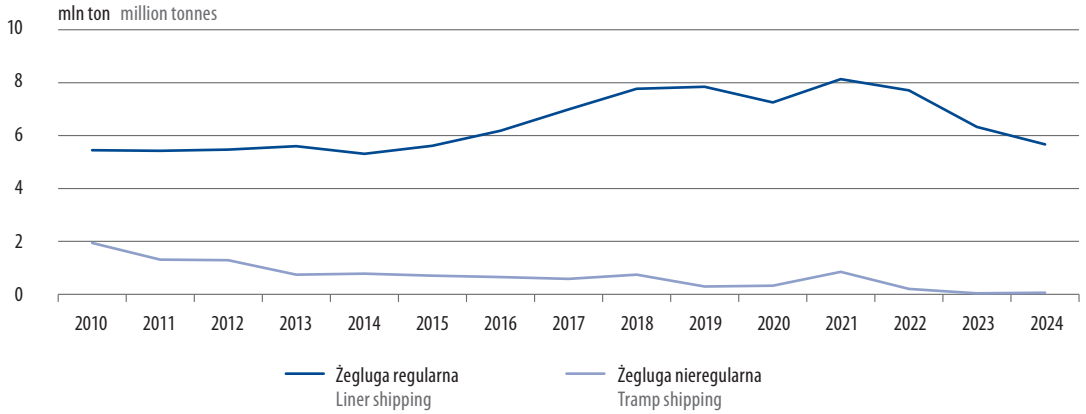
In 2024, short sea shipping freight prevailed both in the liner (85.6% of total scheduled seaborne carriages) and represented 100.0% in tramp freight. In 2024, the short sea liner freight amounted to 5,671.3 thousand tonnes and was lower by 10.4% compared to 2023 but higher by 1.0% in relation to 2015.

**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<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | w tys. ton<br>in thousand tonnes | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| Żegluga regularna<br>Liner shipping | 6 213 | 7 812 | 7 324 | 6 624 | 88,9 | 90,4 |
| bliski zasięg<br>short-sea shipping | 5 614 | 7 251 | 6 331 | 5 671 | 82,1 | 89,6 |
| europejski zasięg<br>European service | – | 80 | 129 | 131 | 110,3 | 101,3 |
| bałtycki zasięg<br>Baltic service | 5 614 | 7 172 | 6 202 | 5 540 | 81,7 | 89,3 |
| daleki zasięg<br>deep-sea service | 598 | 561 | 993 | 953 | 190,3 | 95,9 |
| Żegluga nieregularna<br>Tramp shipping | 751 | 323 | 39 | 60 | 18,9 | 152,7 |
| bliski zasięg<br>short-sea shipping | 706 | 323 | 39 | 60 | 18,9 | 152,7 |
| europejski zasięg<br>European service | 464 | – | – | – | – | – |
| bałtycki zasięg<br>Baltic service | 242 | 323 | 39 | 60 | 18,9 | 152,7 |
| daleki zasięg<br>deep-sea service | 44 | – | – | – | – | – |

a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 152
a See methodological notes, item 37 on page 152.

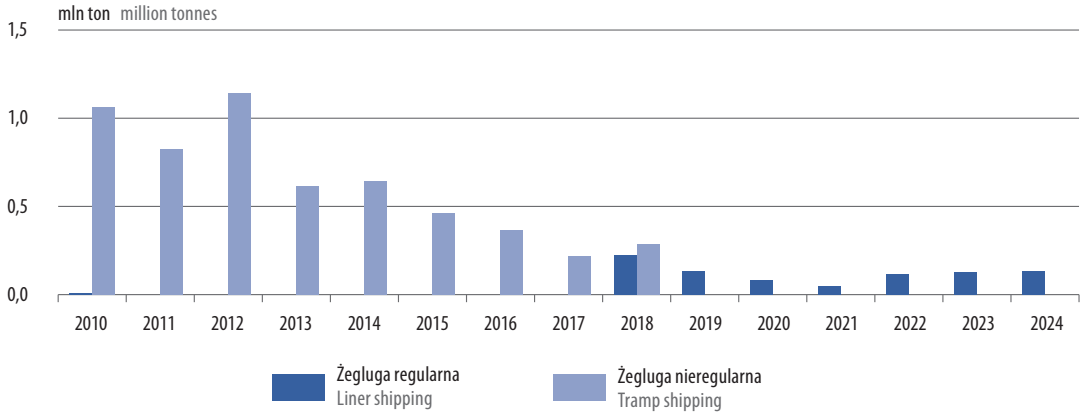
**Wykres 12 (59). Przewozy ładunków morską flotą transportową bliskiego zasięgu**
Chart 12 (59). Cargo transport by cargo-carrying fleet in short sea shipping



Począwszy od 2011 r. przez siedem 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 żegludze regularnej przewozy w zasięgu europejskim w 2024 r. wyniosły 130,9 tys. ton (2,0% ogółu przewozów w tej żegludze) i były o 1,3% wyższe niż w 2023 r.

From 2011 onwards, during the seven 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. The European-wide freight with the use of liner shipping amounted to 130.9 thousand tonnes in 2024 (representing 2.0% of total freight as part of that type of shipping), and increased by 1.3% in relation to 2023.

**Wykres 13 (60). Przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu europejskim**
Chart 13 (60). Cargo transport by cargo-carrying fleet in European service



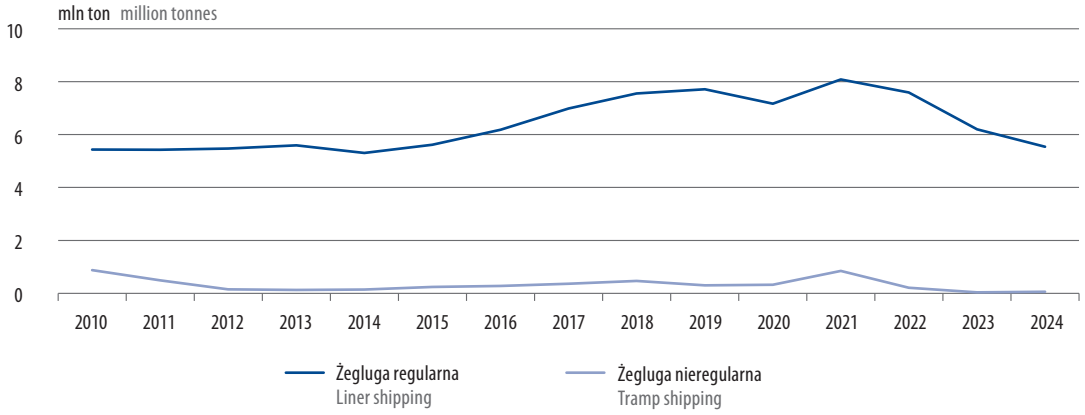

W 2024 r. przewozy o zasięgu bałtyckim w żegludze regularnej wyniosły 5 540,3 tys. ton (83,6% ogółu przewozów w żegludze regularnej) i były o 10,7% mniejsze niż w 2023 r. i o 1,3% w porównaniu z 2015 r.

In 2024, the weight of cargo carried by the Baltic service liner shipping amounted to 5,540.3 thousand tonnes (83.6% of the total liner freight) and were lower by 10.7% than in 2023, but 1.3% compared to 2015.

W żegludze nieregularnej w 2024 r. wszystkie przewozy zrealizowano w zasięgu bałtyckim. Przewieziono 60,0 tys. ton, co oznacza wzrost w skali roku o 52,7%, a w odniesieniu do 2015 r. spadek o 75,2%.

In 2024 the tramp service fleet operated only within the Baltic Sea. There were 60.0 thousand tonnes of goods carried (the weight of cargo decreased by 52.7% on a year-to-year basis and 75.2% against 2015.

**Wykres 14 (61). Przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu bałtyckim**
Chart 14 (61). Cargo transport by cargo-carrying fleet in Baltic service



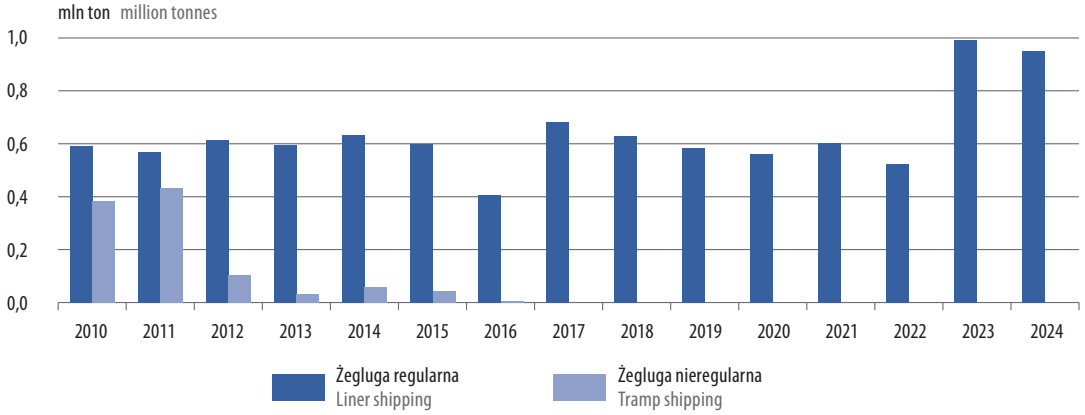

W 2024 r. przewozy dalekiego zasięgu w żegludze regularnej wyniosły 952,5 tys. ton (o 4,1% mniej niż w 2023 r. i o 59,3% więcej niż w 2015 r.) i stanowiły 14,4% przewozów w żegludze regularnej ogółem.

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.

In 2024, cargo carried as part of the deep-sea liner transport amounted to 952.5 thousand tonnes (by 4.1% less than 2023 and 59.3% more in comparison to 2015) and accounted for 14.4% of the liner shipping freight.

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 (62). Przewozy ładunków morską flotą transportową dalekiego zasięgu**
Chart 15 (62). 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]

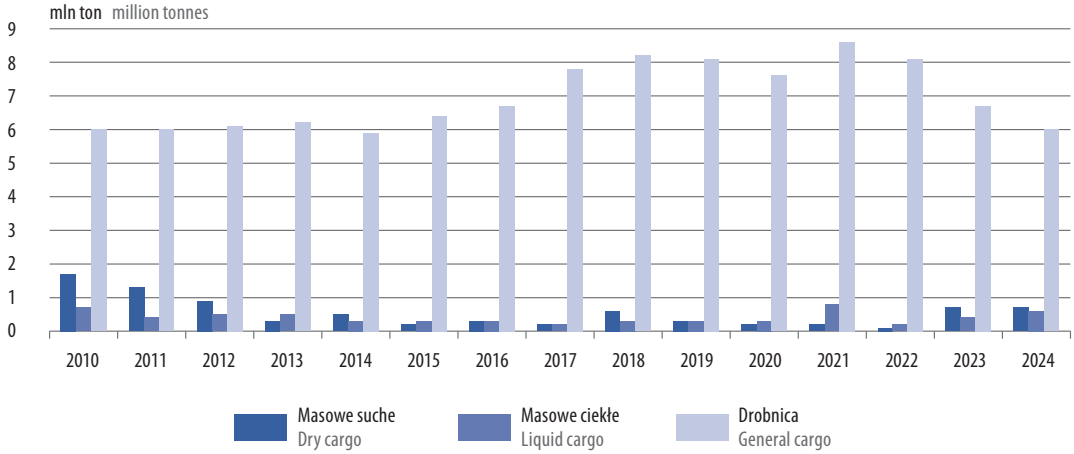
| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | w tys. ton<br>in thousand tonnes | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | 6 963 | 8 135 | 7 363 | 6 684 | 87,2 | 90,8 |
| Masowe suche<br>Dry bulk | 247 | 194 | 668 | 661 | 630,3 | 99,0 |
| w tym:<br>of which: | | | | | | |
| węgiel i koks<br>coal and coke | 45 | 23 | – | – | – | – |
| fosforyty i inne masowe<br>phosphates and other bulk | 202 | 171 | 668 | 661 | 630,3 | 99,0 |
| Masowe płynne<br>Liquid cargo | 292 | 323 | 39 | 60 | 19,0 | 152,7 |
| w tym ropa naftowa i produkty ropopochodne<br>of which crude oil and oil products | 276 | 319 | – | 42 | . | . |
| Drobnica<br>General cargo | 6 424 | 7618 | 6 656 | 5 962 | 81,9 | 89,6 |
| w tym jednostki toczne<br>of which ro-ro units | 4 531 | 5303 | 4 506 | 3 988 | 80,1 | 88,5 |

a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 152.
a See methodological notes, item 37 on page 152.

Przewozy ładunków masowych suchych w 2024 r. stanowiły 9,9% ogółu przewozów ładunków i wyniosły 661,3 tys. ton, tj. o 1,0% mniej niż w 2023 r. W porównaniu z 2015 r. wystąpił ponad 2-krotny wzrost, a udział przewozów ładunków masowych suchych w przewozach ładunków ogółem zwiększył się o 6,3 p. proc.

Transport of dry bulk accounted for 9.9% of total freight and amounted to 661.3 thousand tonnes in 2024, by 1.0% less than in 2023. In comparison with 2015, there was more than over two-fold increase and the share of dry bulk in the total cargo transport increased by 6.3 pp.

**Wykres 16 (63). Przewozy ładunków masowych suchych, masowych ciekłych i drobnicy**
Chart 16 (63). Transport of dry cargo, liquid cargo and general cargo




Od 2021 r. 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 2024 r. wyniosły 661,3 tys. ton (100% ogółu ładunków masowych suchych), tj. o 1,0% mniej w odniesieniu do 2023 r. i ponad 3-krotnie więcej w porównaniu z 2015 r., w którym przewozy fosforytów i innych masowych stanowiły 81,8% ogółu ładunków masowych suchych.

Przewozy ładunków masowych płynnych w 2024 r. wyniosły 60,0 tys. ton (0,9% ogółu przewozów ładunków) i były większe o 52,7% w porównaniu z 2023 r. i o 79,5% mniejsze w stosunku do 2015 r., w którym przewozy masowych płynnych stanowiły 4,2% ogółu przewozów ładunków. Przewozy ropy naftowej i produktów ropopochodnych w 2024 r. wyniosły 42,0 tys. ton (70,0% ogółu ładunków masowych płynnych); było to o 84,8% mniej niż w 2015 r., natomiast w 2023 r. nie odnotowano przewozów ropy naftowej i produktów ropopochodnych.

Przewozy drobnicy w 2024 r. wyniosły 5 962,5 tys. ton, stanowiąc 89,2% ogółu przewiezionych ładunków. W porównaniu z 2023 r. odnotowano spadek przewozów drobnicy o 10,4%, a wobec 2015 r. – o 7,2%. W 2024 r. w przewozach drobnicy dominowały jednostki toczne (66,9% wielkości tych przewozów).

In 2024, 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 2024, phosphates and other dry bulk cargo (including agricultural products) amounted to 661.3 thousand tonnes (100% o ftotal dry bulk seaborne transport), i.e. less by 1.0% compared to 2023, and over 3 times more compared to 2015 when the transports of phosphates and other dry bulk accounted for 81.8% of the total dry bulk seaborne freight.

In 2024, seaborne liquid bulk freight amounted to 60.0 thousand tonnes (0.9% of total maritime cargo shipments) and were higher by 52.7% comparing to 2023 and lower by 79.5% – 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 2024 amounted to 42.0 thousand tonnes (70.0% of the total liquid bulk cargo); which was by 84.8% less than in 2015, whereas no crude oil and oil products transports were reported in 2023.

Carriages of general cargo in 2024 amounted to 5,962.5 thousand tonnes, constituting 89.2% of the total freight. In comparison to 2023, a decrease by 10.4% while a of 7.2% were reported in the general cargo transports. In 2024, general cargo carriage was dominated by ro-ro units (66.9% 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]

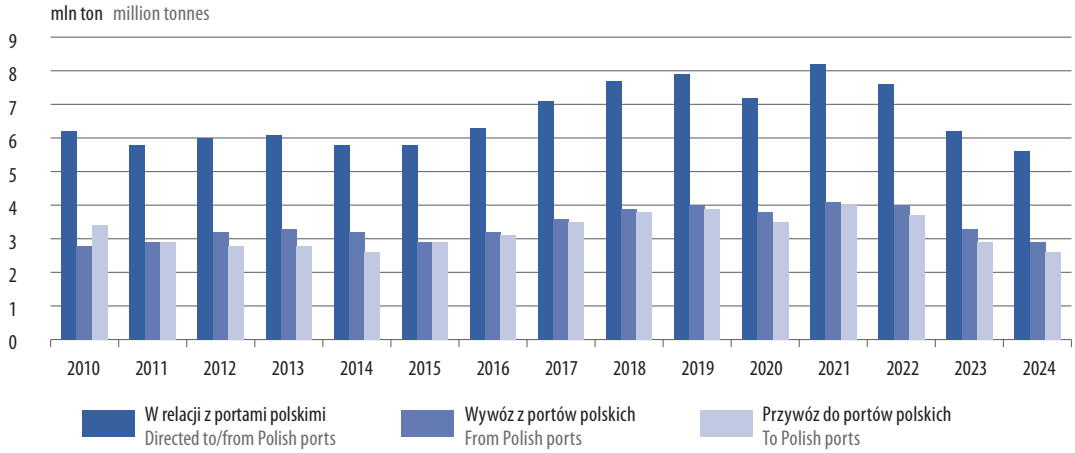
| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | w tys. ton<br>in thousand tonnes | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | 6 963 | 8 135 | 7 363 | 6 684 | 87,2 | 90,8 |
| W relacji z portami polskimi<br>Directed to/from Polish ports | 5 800 | 7 242 | 6 221 | 5 563 | 81,7 | 89,4 |
| wywóz<br>from Polish ports | 2 943 | 3 753 | 3 277 | 2 921 | 82,7 | 89,1 |
| przywóz<br>to Polish ports | 2 858 | 3 489 | 2 945 | 2 641 | 80,6 | 89,7 |
| Pomiędzy portami obcymi<br>Between foreign ports | 1 044 | 621 | 1 102 | 1 061 | 178,1 | 96,3 |
| Pomiędzy portami polskimi<br>Between Polish ports | 83 | 240 | – | 42 | . | . |
| Przewozy wewnątrzportowe<br>Port-internal transport | 36 | 33 | 39 | 18 | 561,4 | 45,9 |

a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 152.
a See methodological notes, item 37 on page 152.

W latach 2015–2024 większość przewozów ładunków odbywała się w relacji z portami polskimi. W 2024 r. w relacji tej przewieziono 5 562,7 tys. ton ładunków (83,2% ogółu przewiezionych ładunków), tj. o 10,6% mniej niż w 2023 r., i o 4,1% w porównaniu z 2015 r., w którym przewozy w relacji z portami polskimi stanowiły 83,3% ogółu przewozów ładunków.

In the years 2015–2024 the majority of cargo transport occurred in relation with Polish ports. In 2024 cargo carried on that route amounted to 5,562.7 thousand tonnes (83.2% of the total freight), i.e. by 10.6% less than in 2023 and less by 4.1% in comparison with 2015 when the transports in relation to Polish ports accounted for 83.3% of the total transport of goods.

**Wykres 17 (64). Przewozy ładunków morską flotą transportową w relacji z portami polskimi**
Chart 17 (64). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet directed to/from Polish ports



W 2024 r. wywóz z portów polskich wyniósł 2 921,3 tys. ton ładunków, co stanowiło 43,7% ogółu przewiezionych ładunków i 52,5% ogółu przewiezionych ładunków w relacji z portami polskimi. W porównaniu z 2023 r. wywóz z portów polskich zmniejszył się o 10,9%, a w stosunku do 2015 r. – o 0,7%.

Przywóz ładunków do portów polskich w 2024 r. wyniósł 2 641,4 tys. ton (39,5% ogółu przewiezionych ładunków oraz 47,5% ogółu przewiezionych ładunków w relacji z portami polskimi), co oznacza spadek o 10,3% w skali roku, i o 7,6% wobec 2015 r.

Przewozy ładunków pomiędzy portami obcymi w 2024 r. wyniosły 1 061,1 tys. ton (15,9% ogółu przewiezionych ładunków), tj. o 3,7% mniej w porównaniu z 2023 r. i o 1,6% więcej 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 2024 r. przewozy w tej relacji wyniosły 42,0 tys. ton (0,6% ogółu przewiezionych ładunków). W 2023 r. nie odnotowano przewozów w tej relacji, a w porównaniu z 2015 r. były o połowę mniejsze.

Przewozy ładunków wewnątrzportowych w 2024 r. wyniosły 18,0 tys. ton (0,3% ogółu przewiezionych ładunków) i były o 54,2% mniejsze niż przed rokiem i o połowę – w porównaniu z 2015 r.

In 2024, the exports from Polish ports amounted to 2,921.3 thousand tonnes of cargo, which accounted for 43.7% of the total freight and 52.5% of the total cargo carriages via Polish ports. In comparison with 2023, the exports from Polish ports decreased by 10.9%, and decreased by 0.7% against 2015.

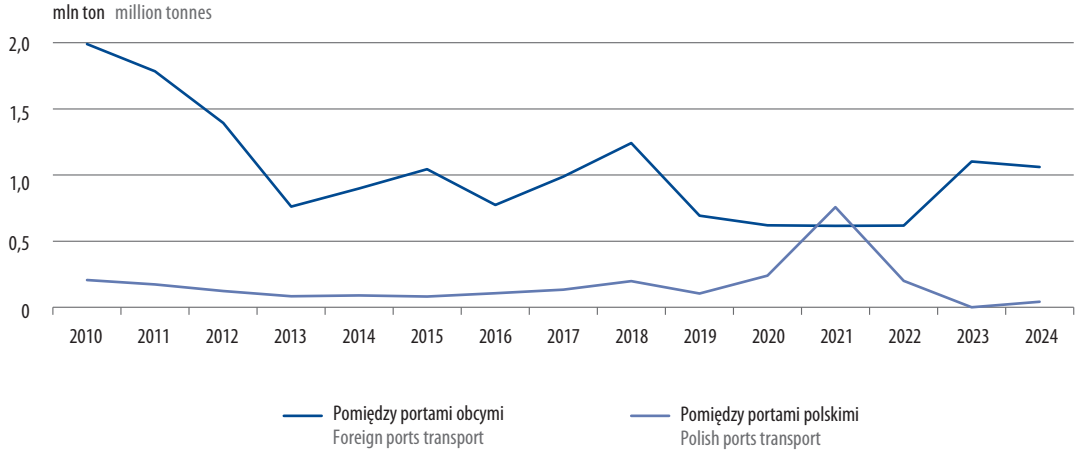
Imports of cargo to Polish ports in 2024 amounted to 2,641.4 thousand tonnes (39.5% of the total transported goods and 47.5% of the total freight via Polish ports) which meant a drop by 10.3% on an annual basis and a growth of 7.6% against 2015.

Cargo transport between ports abroad amounted to 1,061.1 thousand tonnes in 2024 (15.9% of the total transported cargo) and grew by 3.7% compared to 2023 but decreased by 1.6% 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 2024, the transport on those routes amounted to 42.0 thousand tonnes (0.6% of the total freight). In 2023 there were no such carriages reported, and compared to 2015, it was half as much.

The volume of intra-port cargo transports amounted to 18.0 thousand tonnes in 2023 (0.3% of the total freight) and they dropped by 54.2% on an annual basis, and less by 50.0% compared to 2015.

**Wykres 18 (65). Przewozy ładunków morską flotą transportową w relacji pomiędzy portami obcymi i polskimi**
Chart 18 (65). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet between foreign and Polish ports



W 2024 r. przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego (PHZ) wyniosły 1 647,5 tys. ton i stanowiły 24,6% ogółu przewiezionych ładunków. W stosunku do 2023 r. wielkość tych przewozów spadła o 10,3%, a wzrosła o 36,8% w porównaniu z 2015 r., w którym przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego stanowiły 17,3% ogółu przewozów. W 2024 r. przewozy w gestii własnej wyniosły 1 293,7 tys. ton i stanowiły 78,5% przewozów PHZ. W skali roku odnotowano ich spadek o 12,3%, a w porównaniu z 2015 r. – wzrost o 20,5%.

In 2024, the volume of Polish foreign trade (PHZ) amounted to 1,647.5 thousand tonnes and accounted for 24.6% of the total seaborne freight. In relation to 2023, the volume of those transports decreased by 10.3%, but increased by 36.8% as compared to 2015 when the Polish foreign trade accounted for 17.3% of the total transports. In 2024, the carriages under own management amounted to 1,293.7 thousand tonnes and accounted for 78.5% of the PHZ. Over the year, they decreased by 12.3%, but increased by 20.5% 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]

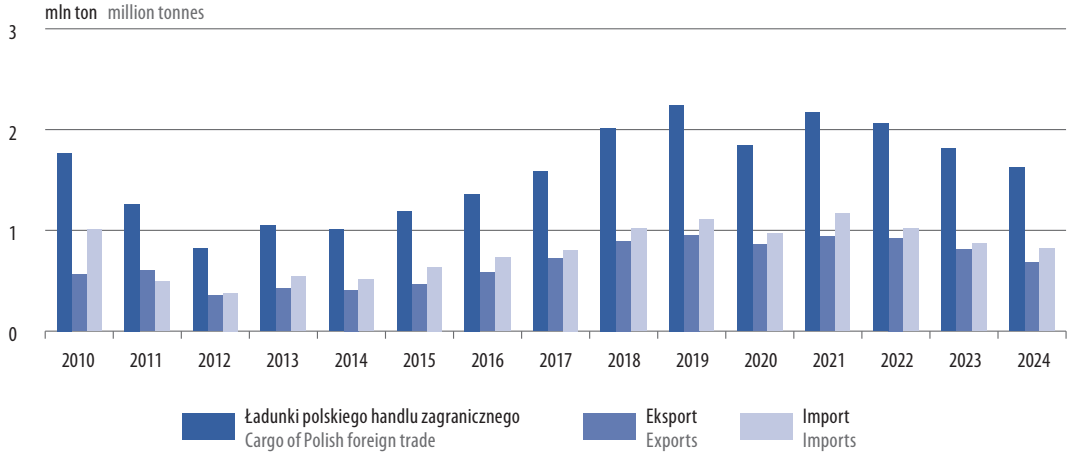
| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | w tys. ton<br>in thousand tonnes | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| Ładunki polskiego handlu zagranicznego<br>Cargo of Polish foreign trade | 1 204 | 1 870 | 1 837 | 1 648 | 87,8 | 89,7 |
| w tym w gestii własnej<br>of which under own management | 1 074 | 1 681 | 1 476 | 1 294 | 87,9 | 87,7 |
| eksport<br>exports | 473 | 873 | 823 | 688 | 87,8 | 83,5 |
| import<br>imports | 647 | 980 | 885 | 829 | 85,4 | 93,7 |
| pomiędzy portami polskimi<br>between Polish ports | 83 | 18 | – | – | – | – |
| pomiędzy portami obcymi<br>foreign ports | – | – | 129 | 131 | 108,6 | 101,3 |
| Ładunki tranzytowe<br>Transit cargo | 43 | 43 | 8 | 58 | 44,7 | 764,2 |

a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 152.
a See methodological notes, item 37 on page 152.

Przywóz ładunków PHZ w 2024 r. wyniósł 828,9 tys. ton (50,3% ogółu przewozów ładunków PHZ) i był o 6,3% mniejszy niż w 2023 r. oraz o 28,1% w porównaniu z 2015 r. Eksport ładunków PHZ wyniósł 687,7 tys. ton i stanowił 41,7% ogółu przewozów ładunków polskiego handlu zagranicznego. W porównaniu z 2023 r. zmniejszył się on o 16,5%, a w stosunku do 2015 r. zwiększył się o 45,4%.

Imports of cargo as part of the PHZ amounted to 828.9 thousand tonnes in 2024 (50.3% of the total PHZ cargo transport) and was by 6.3% lower than in 2023 and by 28.1% as compared to 2015. The PHZ exports amounted to 687.7 thousand tonnes and accounted for 41.7% of the total PHZ trade. In comparison with 2023, it decreased by 16.5%, but in comparison to 2015 it grew by 45.4%.

**Wykres 19 (66). Przewozy ładunków morską flotą transportową polskiego handlu zagranicznego (eksport, import)**
Chart 19 (66). Transport of Polish foreign trade cargo by maritime cargo-carrying fleet (exports, imports)




W przewozach ładunków morską flotą transportową udział ładunków tranzytowych był niewielki; w 2024 r., stanowił on zaledwie 0,9% przewiezionych ładunków. W skali roku odnotowano prawie 8-krotny wzrost przewozu ładunków tranzytowych, a w porównaniu z 2015 r. – o 35,8%.

The share of transit cargo in carriages by maritime transport fleet was insignificant; in 2024, it represented only 0.9% of the transported cargo. On a year-to-year basis, there was a decrease in the transport of transit cargo almost 8-times and in comparison with 2015 – by 35.8%.

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

| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| LICZBA PASAŻERÓW<br>NUMBER OF PASSENGERS | | | | | | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | 592 965 | 500 994 | 576 895 | 535 847 | 94,4 | 92,9 |
| w tym:<br>of which: | | | | | | |
| promy<br>ferries | 577 212 | 496 181 | 575 665 | 534 629 | 94,4 | 92,9 |
| statki pasażerskie<br>passenger ships | 15 753 | 4 813 | 1 230 | 1 218 | 89,1 | 99,0 |
| Kierowcy samochodów ciężarowych przewożonych promami<br>Transport of truck drivers onboard ferries | 233 152 | 301 447 | 259 803 | 231 032 | 83,1 | 88,9 |

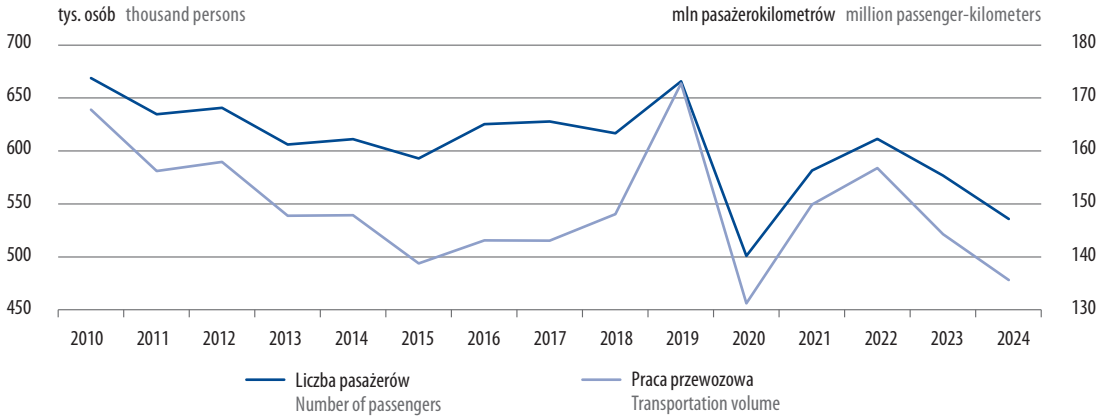
**Tablica 9 (24). Przewozy pasażerów morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej (dok.)**
Table 9 (24). International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet (cont.)

| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| PRACA PRZEWOZOWA w tys. pasażerokilometrów<br>TRANSPORTATION VOLUME in thousand passenger-kilometres | | | | | | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | 138 773 | 131 222 | 144 284 | 135 615 | 92,0 | 94,0 |
| w tym:<br>of which: | | | | | | |
| promy<br>ferries | 135 445 | 130 253 | 144 088 | 135 421 | 92,1 | 94,0 |
| statki pasażerskie<br>passenger ships | 3 328 | 969 | 196 | 194 | 87,3 | 99,0 |
| Kierowcy samochodów ciężarowych przewożonych promami<br>Transport of truck drivers onboard ferries | 43 861 | 60 455 | 51 506 | 46 554 | 82,7 | 90,4 |

W 2024 r. morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej przewieziono 535,8 tys. osób, tj. o 7,1% mniej w porównaniu z 2023 r. i o 9,6% niż w 2015 r. Przewozy pasażerów dokonane przez polskich armatorów i operatorów odbywają się głównie promami. W 2024 r. tym środkiem transportu przewieziono 534,6 tys. osób (99,8% ogółu pasażerów komunikacji międzynarodowej), tj. o 7,1% mniej w stosunku do roku poprzedniego oraz o 7,4% – w porównaniu z 2015 r. Ponadto promami przewieziono 231,0 tys. kierowców samochodów ciężarowych, tj. o 11,1% mniej w porównaniu z 2023 r. i o 0,9% mniej niż w 2015 r.

In 2024, the maritime transport fleet carried 535.8 thousand passengers travelling on international routes, i.e. by 7.1% more compared to 2023 and by 9.6% more than in 2015. Passenger transport by Polish shipowners and operators is mainly carried out by ferry. In 2024, 534.6 thousand persons travelled by that means of transport (99.8% of the total number of international passenger transport), i.e. by 7.1% less than the previous year and by 7.4% in comparison with 2015. In addition, 231.0 thousand truck drivers had they journey by ferry, i.e. 11.1% less than in 2023, and 0.9% against 2015.

**Wykres 20 (67). Przewozy pasażerów morską flotą transportową i praca przewozowa w komunikacji międzynarodowej**
Chart 20 (67). International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet and transportation volume



Praca przewozowa wykonana morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej w 2024 r. kształtowała się na poziomie 135,6 mln pasażerokilometrów i spadła w skali roku o 6,0% i o 2,3% w porównaniu z 2015 r. Praca przewozowa zrealizowana promami (99,8% ogółu pracy przewozowej w komunikacji międzynarodowej) była o 6,0% mniejsza niż w 2023 r., a w porównaniu z 2015 r. pozostała na zbliżonym poziomie. Praca przewozowa wykonana przy transporcie przez kierowców samochodów ciężarowych korzystających z międzynarodowych rejsów promami w 2024 r. wyniosła 46,6 mln pasażerokilometrów i zmniejszyła się w skali roku o 9,6%, a w stosunku do 2015 r. wzrosła o 6,1%.

Transportation volume carried out by the maritime cargo-carrying fleet on international routes in 2024 was at the level of 135.6 million passenger-kilometers and grew by 6.0% over the year and by 2.3% compared to 2015. The work carried out by ferry (99.8% of the total transportation volume on international routes) was by 6.0% lower than in 2023, and was similar to those for 2015. In 2024, the work consumed for the transportation of truck drivers using international ferry cruises amounted to 46.6 million passenger-kilometres, and decreased by 9.6% on an annual basis and increased by 6.1% against 2015.

W 2024 r. w międzynarodowych przewozach promami odnotowano 264,5 tys. wyjazdów pasażerów z Polski, tj. o 8,3% mniej niż w 2023 r. oraz o 10,4% niż w 2015 r. Do Polski w 2024 r. promami przywieziono 270,1 tys. osób i było to o 6,0% mniej niż w 2023 r. oraz o 4,2% w porównaniu z 2015 r.

In 2024, 264.5 thousand passengers left Poland as part of international ferry transports, i.e. less by 8.3% than in 2023 and by 10.4% as compared to 2015. In 2024, 270.1 thousand persons were brought to Poland by ferry and it was by 6.0% less passengers than in 2023 and 4.2% in comparison to 2015.

Uwzględniając międzynarodowe przewozy pasażerów według relacji z głównymi portami polskimi zauważyć można, że większość z nich odbywała się pomiędzy portami Świnoujście i Ystad (w 2024 r. 77,6% wyjazdów i 76,0% przyjazdów). W 2024 r. zarówno w relacji Świnoujście–Ystad, jak i w kierunku odwrotnym liczba przewiezionych pasażerów kształtowała się na poziomie niższym niż w 2023 r. (odpowiednio o 9,6% i 7,3%) i wyższym niż w 2015 r. (odpowiednio o 22,9% i 30,9%).

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 (77.6% of departures and 76.0% of arrivals in 2024). In 2024, both the Świnoujście–Ystad there and back journeys reported a growth of the number of passengers in comparison to 2023 (by 9.6% and 7.3%) and 2015 (by 22.9% and 30.9%, respectively).

W międzynarodowym ruchu pasażerów promami duże znaczenie odgrywają również przewozy pomiędzy portami Gdańsk i Nynäshamn. W 2024 r. w relacji tej przewieziono 22,6% osób podróżujących promami. W porównaniu z 2023 r. liczba pasażerów obsłużonych w relacji Gdańsk–Nynäshamn zmniejszyła się o 3,6%, a w stosunku do 2015 r. zwiększyła się o 14,6%. Na trasie powrotnej odnotowano spadek w porównaniu z 2023 r. – o 3,2%, przy jednoczesnym wzroście wobec 2015 r. – o 30,0%.

Transports between the ports of Gdańsk and Nynäshamn also played an important role in the international passenger traffic by ferry. In 2024, 22.6% of people traveling by ferry were transported on this route. Compared to 2023, the number of passengers served on the Gdańsk–Nynäshamn route decreased by 3.6% and increased by 14.6% against 2015, respectively. On their way back, there was a decrease by 3.2% on an annual basis and at the same time a growth of 30.0% against 2015.

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.

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]

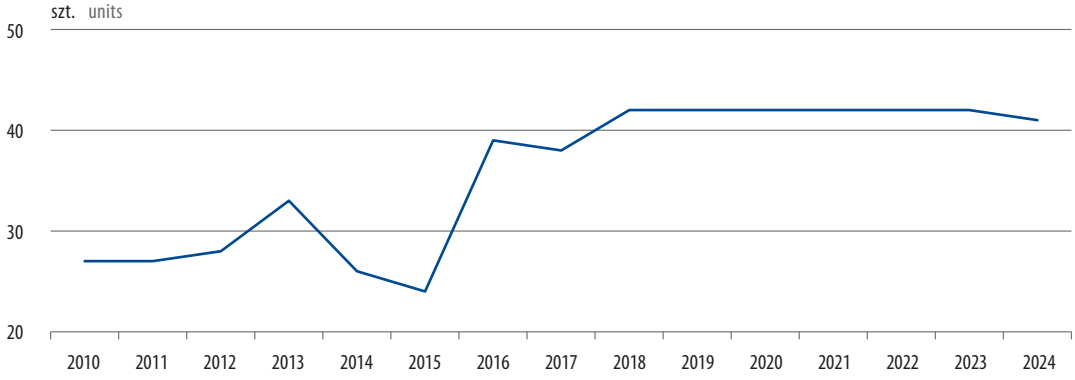
| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | 577 212 | 496 181 | 575 665 | 534 629 | 94,4 | 92,9 |
| wyjazdy z Polski<br>departures from Poland | 295 103 | 248 822 | 288 347 | 264 487 | 91,2 | 91,7 |
| przyjazdy do Polski<br>arrivals to Poland | 282 109 | 247 359 | 287 318 | 270 142 | 97,7 | 94,0 |

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 2024 r. armatorzy i operatorzy przybrzeżnej floty transportowej dysponowali 41 statkami (wobec 42 w 2023 r. i 24 w 2015 r.) o pojemności brutto (GT) wynoszącej 9,9 tys. Wszystkie statki floty przybrzeżnej w 2024 r. pływały pod banderą polską. Statki pasażerskie stanowiły 76,2% (wobec 76,2% w 2023 r. oraz 95,8% w 2015 r.) ogółu floty przybrzeżnej. Pozostałą część floty przybrzeżnej stanowiły barki (22,8%). Uwzględniając wiek statków należy zauważyć, że w 2024 r. 65,9% ogółu floty przybrzeżnej (wobec 66,7% w 2023 r. i 54,2% w 2015 r.) było w najstarszej grupie wiekowej – powyżej 45 lat; średni wiek statków wyniósł 49,4 roku (wobec 48,4 roku – w 2023 r. i 42,0 lat – w 2015 r.).

At the end of 2024, the owners and operators of the coastal transport fleet had 41 ships (against 42 in 2023 and 24 in 2015) with a gross tonnage (GT) of 9.9 thousands. The whole coastal fleet flied the Polish flag. The passenger ships represented 76.2% of the total number of the coastal fleet (compared to the 2023 – 76.2% and 2015 – 95.8%). The remaining group of the coastal fleet constituted barges – 22.8% of the total fleet. Considering the age of ships, it seems noticeable that in 2024, 65.9% of all of the coastal ships (compared to 66.7% in 2023 and 54.2% in 2015) were in the oldest age group – over 45 years. The average age of ships was 49.4 years (compared to 48.4 in 2021 and 42.0 years in 2015).

**Wykres 21 (68). Statki przybrzeżnej floty transportowej**
Chart 21 (68). Ships of coastal cargo-carrying fleet




Statki floty przybrzeżnej w 2024 r. posiadały do dyspozycji 5 665 miejsc dla pasażerów, tj. 0,1% mniej niż w 2023 r. i o 31,4% więcej niż w 2015 r.

In 2024 of the coastal fleet provided 5,665 passenger seats, it was less by 0.1% than in 2023 and more by 31.4% compared to 2015.

Według stanu na koniec 2024 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 (29,3%).

As at the end of 2024, 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 (29.3% 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<br>Specification<br>a – liczba statków<br>number of ships<br>b – pojemność brutto (GT)<br>gross tonnage (GT)<br>c – liczba miejsc pasażerskich<br>number of passenger seats<br>d – średni wiek statków w latach<br>average age of ships in years | | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | a | 24 | 42 | 42 | 41 | 100,0 | 97,6 |
| | b | 5 240 | 10 465 | 10 465 | 9 913 | 100,0 | 94,7 |
| | c | 4 310 | 5 670 | 5 670 | 5 665 | 100,0 | 99,9 |
| | d | 42 | 45 | 48 | 49 | 102,1 | 102,1 |
| Statki z siłownią w pełni zautomatyzowaną<br>Ships with unmanned management systems | a | 7 | 4 | 1 | 1 | 100,0 | 100,0 |
| | b | 2 690 | 2 091 | 119 | 119 | 100,0 | 100,0 |
| | c | 2 060 | 1 688 | 188 | 188 | 100,0 | 100,0 |
| Statki wyposażone w urządzenia do łączności satelitarnej<br>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 2024 r. przewieziono 764,8 tys. pasażerów i było to o 14,8% więcej w porównaniu z 2023 r. i o 14,9% niż w 2015 r. Wykonana praca przewozowa zwiększyła się o 22,7% w skali roku, natomiast w porównaniu z 2015 r. – o 3,8%. Przewozy pasażerów pomiędzy portami polskimi stanowiły 20,1% ogółu przewozów floty przybrzeżnej i zwiększyły się w skali roku o 5,9%, a wobec 2015 r. zmniejszyły się o 37,8%. Średnia odległość przewozu 1 pasażera między portami polskimi wyniosła 20,9 km, tj. o 1,0% więcej niż w 2023 r. i o 1,9% niż w 2015 r.

In 2024, the coastal transport fleet carried 764.8 thousand passengers, i.e. by 14.8% fewer in comparison with 2023, and by 14.9% more than in 2015. The volume of transportation performance decreased by 22.7% over the previous year, however grew by 3.8% against 2015. Passenger transports between ports in Poland accounted for 20.1% of the total transport by the coastal fleet, which increased by 5.9% against the previous year and decreased by 37.8% against 2015. The average distance of voyage between Polish ports per passenger amounted was 20.9 km, i.e. by 1.0% more than in 2023, and by 1.9% than in 2015.

W komunikacji wewnątrzportowej floty przybrzeżnej w 2024 r. przewieziono 611,0 tys. pasażerów (79,9% ogółu pasażerów floty przybrzeżnej), tj. o 17,3% więcej niż w 2023 r. i o 46,1% niż w 2015 r.; wykonana praca przewozowa zwiększyła się w skali roku o 36,8%, a wobec 2015 r. – 2-krotnie. Średnia odległość przewozu jednego pasażera wyniosła 7,5 km (wobec 6,4 km – w 2023 r. i 5,4 km – w 2015 r.).

In 2024, 611.0 thousand passengers travelled within seaports on board the coastal ships (79.9% of the total coastal fleet passengers), i.e. by 17.3% than in 2023 and 46.1% more than in 2015, while the transport performance volume increased by 36.8% on an annual basis and in 2015. The average distance travelled by a passenger was 7.5 km (compared to 6.4 km in 2023 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<br>Specification<br>a – liczba pasażerów<br>number of passengers<br>b – praca przewozowa w tys. pasażerokilometrów<br>transportation volume in thousand passenger-kilometres | | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | a | 665 474 | 575 881 | 665 993 | 764 798 | 90,0 | 114,8 |
| | b | 7 512 | 6 411 | 6 352 | 7 795 | 74,9 | 122,7 |
| komunikacja pomiędzy portami polskimi<br>Polish ports transport | a | 247 232 | 194 116 | 145 298 | 153 834 | 75,5 | 105,9 |
| | b | 5 255 | 3 893 | 3 000 | 3 208 | 70,9 | 106,9 |
| komunikacja wewnątrzportowa<br>port-internal transport | a | 418 242 | 381 765 | 520 695 | 610 964 | 95,1 | 117,3 |
| | b | 2 257 | 2 518 | 3 353 | 4 588 | 78,8 | 136,8 |

# Rozdział VI
## Chapter VI

# Przemysł stoczniowy
## Shipbuilding and shiprepair industry

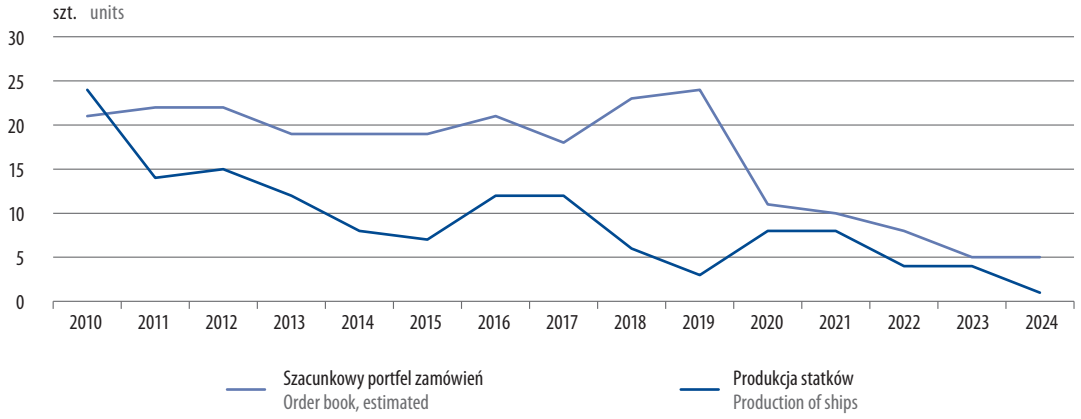
W Polsce funkcjonują stocznie produkcyjne i remontowe o różnym potencjale, zajmujące się budową statków, montażem elementów kadłubów i nadbudówek, różnych konstrukcji stalowych i aluminiowych oraz remontami i przebudowami. Wielkość produkcji statków w polskich stoczniach obrazuje poniższa tablica.

W 2024 r. w polskich stoczniach zbudowano 1 statek, tj. o 3 jednostki mniej w porównaniu z 2023 r. oraz o 6 jednostek mniej w odniesieniu do 2015 r.

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.

In 2024, 1 ships were built by yards in Poland, i.e. 3 ships less than in 2023 and 6 ships less in relation to 2015.

**Wykres 1 (69).** **Produkcja statków i portfel zamówień**
Chart 1 (69). Shipbuilding production and order book




Statkiem oddanym do eksploatacji w 2024 r. był statek z grupy inne nietowarowe. W 2023 r. udział nowo zbudowanych jednostek tego typu wyniósł 75,0% statków oddanych do eksploatacji ogółem, a w 2015 r. – 42,9%.

Wielkość portfela zamówień na nowo budowane statki opiewała na 5 jednostek – zgodnie ze stanem na koniec 2024 r., 5 jednostek – na koniec 2023 r. oraz na 19 jednostek – na koniec 2015 r.

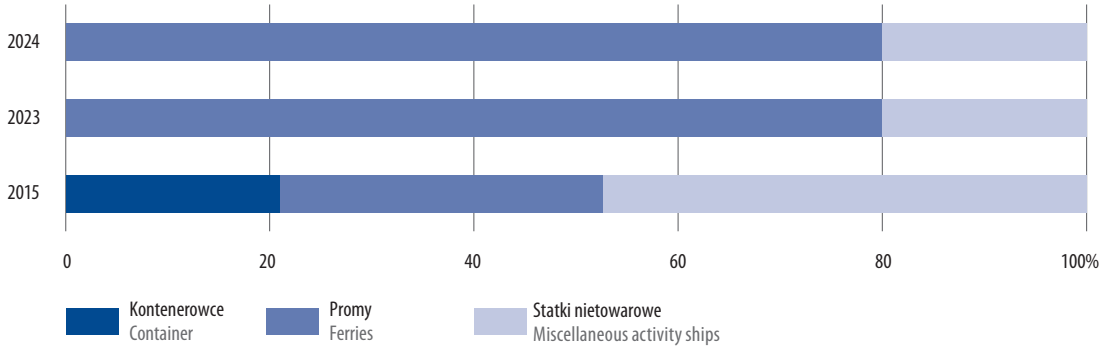
W latach 2023 i 2024 portfel zamówień na statki w polskich stoczniach dotyczył w 80,0% promów, a w 20,0% – innych statków nietowarowych. W 2015 r. natomiast, w strukturze portfela 47,4% stanowiły inne statki nietowarowe, 31,6% – promy, a 21,0% – kontenerowce i półkontenerowce.

In 2024 the only delivered ship was a miscellaneous activity vessel. In 2023, vessels of that type contributed to 75.0% of the newly built ships delivered in total, in 2015 the share amounted to 42.9%.

The volume of order book volume as of the end of 2024 amounted to 5 vessels, 5 ships as of the end of 2023, and 19 ships at the end of 2015.

In the years 2023 and 2024, the order book for ships at Polish shipyards concerned 80.0% ferries and 20.0% 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 (70). Struktura portfela zamówień (GT 100 i więcej)**
Chart 2 (70). Structure of order book (GT 100 and more)




W 2024 r. w polskich stoczniach zrealizowano łącznie 403 remonty i konwersje statków (o 12,0% mniej niż w 2022 r., i o 33,9% mniej w porównaniu z 2015 r.), na kwotę 332,4 mln USD (o 28,3% mniejszą niż w 2023 r. i o 6,6% większą niż w 2015 r.).

In 2024, a total of 403 ship repairs and conversions were carried out in Polish shipyards (12.0% less than in 2023, and 33.9% less than in 2015), for an amount of USD 332.4 million (28.3% lower than in 2023 and 6.6% higher than in 2015).

**Tablica 1 (28). Remonty statków**
Table 1 (28). Ship repairs

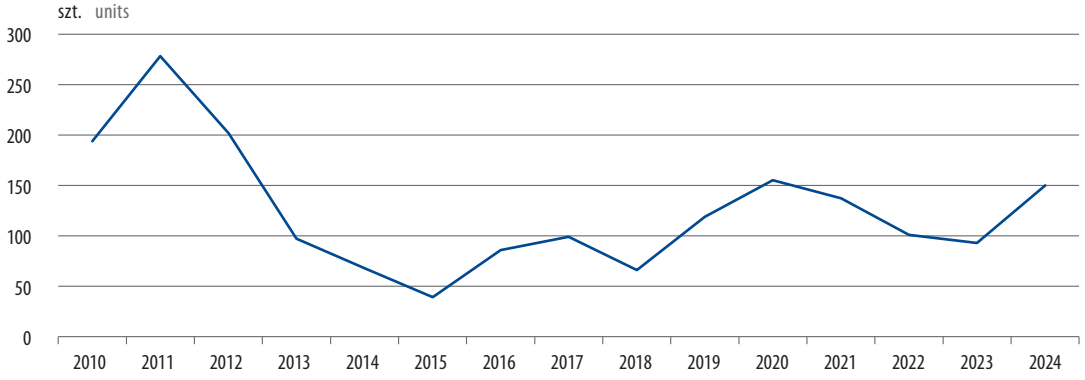
| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | | | | | | |
| Liczba remontów<br>Number of ship repairs | 610 | 444 | 458 | 403 | 80,2 | 88,0 |
| Wartość w mln USD[a]<br>Value in million USD[a] | 311,8 | 310,8 | 463,4 | 332,4 | 143,0 | 71,7 |
| WOJEWÓDZTWO POMORSKIE<br>POMORSKIE VOIVODSHIP | | | | | | |
| Liczba remontów<br>Number of ship repairs | 392 | 295 | 380 | 306 | 80,7 | 80,5 |
| Wartość w mln USD[a]<br>Value in million USD[a] | 274,5 | 275,0 | 425,1 | 299,2 | 143,6 | 70,4 |
| WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE<br>ZACHODNIOPOMORSKIE VOIVODSHIP | | | | | | |
| Liczba remontów<br>Number of ship repairs | 218 | 149 | 78 | 97 | 78,0 | 124,4 |
| Wartość w mln USD[a]<br>Value in million USD[a] | 37,3 | 33,0 | 38,3 | 33,3 | 136,3 | 86,9 |

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 shiprepairs is expressed in million Euro.
Source: data of the Maritime Advanced Research Centre (CTO S.A.) in Gdańsk.

Zgodnie ze stanem na koniec 2024 r. złożonych było 150 zamówień na remonty i konwersje statków (o 61,3% więcej niż przed rokiem i prawie 4-krotnie więcej niż w 2015 r.), na łączną kwotę 159,4 mln USD (wzrost o 69,8% w skali roku i o 34,9% w porównaniu z 2015 r.).

As of the end of 2024, 150 ship repair and conversion orders had been placed (61.3% more than the previous year, and almost four times as many as in 2015), for a total amount of USD 159.4 million (a growth of 69.8% year-on-year and 34.9% than in 2015).

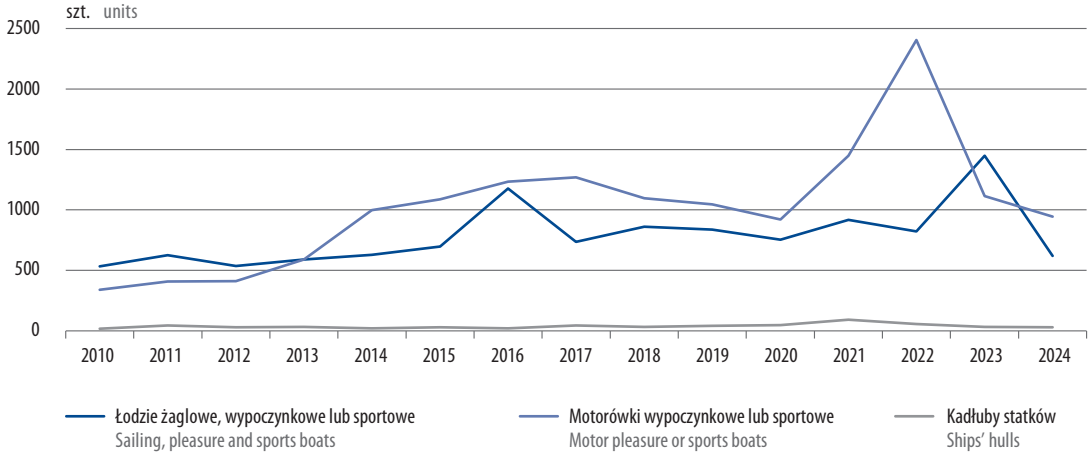
**Wykres 3 (71). Portfel zamówień na remonty**
Chart 3 (71). Shiprepair order book




Produkcja pozostałych statków pełnomorskich w 2024 r. obejmowała 945 motorówek wypoczynkowych lub sportowych (o 15,2% mniej niż w 2023 r. i o 13,1% niż w 2015 r.) oraz 621 łodzi żaglowych, wypoczynkowych lub sportowych (o 57,1% mniej niż w 2023 r. i o 11,2% w porównaniu z 2015 r.). W 2024 r. skonstruowano również 31 kadłubów statków pełnomorskich (o 8,8% mniej niż w 2023 r., natomiast w 2015 r. liczba ta była na tym samym poziomie).

In 2024, the number of the other manufactured seagoing vessels covered 945 pleasure or sports motor boats (15.2% less than 2023, and less than by 13.1% as many as 2015), as well as 621 sailing, pleasure or sports small-scale boats (57.1% less than 2023, and 11.2% less against 2015). In 2024, there were also 31 manufactured hulls for seagoing ships (8.8% less than 2023, while in 2015 this number was at the same level).

**Wykres 4 (72). Produkcja pozostałych statków i części statków pełnomorskich**
Chart 4 (72). Production of other ships and sections for seagoing vessels



# Rozdział VII
## Chapter VII

# Gospodarka rybna
## Fishing economy

Polska flota rybacka w 2024 r. liczyła 721 jednostek (o 12,5% mniej niż w 2023 r. i o 17,6% w porównaniu z 2015 r.) o łącznej pojemności brutto (GT) wynoszącej 34,0 tys. (o 4,2% mniejszej niż przed rokiem i o 0,6% w stosunku do 2015 r.) oraz o mocy 76,3 tys. kW (o 9,1% mniejszej w porównaniu z 2023 r. oraz o 6,4% – z 2015 r.). Statki rybackie będące własnością sektora publicznego stanowiły 0,7% ogólnej liczby jednostek floty rybackiej oraz odpowiednio 2,3% ich pojemności brutto.

In 2024, the Polish fishing fleet consisted of 721 vessels (12.5% less than in 2023, and 17.6% less than in 2015) with a total gross tonnage (GT) amounting to 34.0 thousands (by 4.2% less than in 2023 and by 0.6% less than in 2015) and with an engine power of 76.3 thousand kW (lower by 9.1% compared to 2023, and by 6.4% against 2015). Fishing vessels owned by the public sector accounted for 0.7% of the total number of fishing fleet units and 2.3% of their gross tonnage, respectively.

**Tablica 1 (29). Morska flota rybacka według sektorów własności**
**Stan w dniu 31 grudnia**

Table 1 (29). Maritime fishing fleet by ownership sectors
As of 31 December

| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | | | | | | |
| Jednostki pływające<br>Floating craft | 875 | 823 | 824 | 721 | 100,0 | 87,5 |
| Pojemność brutto w tys.<br>Gross tonnage in thousands | 34,2 | 32,4 | 35,5 | 34,0 | 100,9 | 95,8 |
| Moc w tys. kW<br>Power in thousand kW | 81,5 | 80,4 | 83,9 | 76,3 | 99,5 | 90,9 |
| Średni wiek statków w latach<br>Average age in years | 28,5 | 32,7 | 35,7 | 36,3 | 102,3 | 101,7 |
| W TYM SEKTOR PUBLICZNY<br>OF WHICH PUBLIC SECTOR | | | | | | |
| Jednostki pływające<br>Floating craft | 5 | 5 | 5 | 5 | 100,0 | 100,0 |
| Pojemność brutto w tys.<br>Gross tonnage in thousands | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 100,0 | 100,0 |
| Moc w tys. kW<br>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 2024 r. wyniosła 611 jednostek (o 12,6% mniej niż w 2023 r. i o 16,6% niż w 2015 r.) o łącznej pojemności brutto (GT) 3,1 tys. (o 22,5% mniejszej wobec poziomu sprzed roku i o 31,1% niż w 2015 r.) oraz o mocy 23,4 tys. kW (o 17,9% mniejszej wobec 2023 r. i o 23,8% 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 2024 amounted to 611 vessels (12.6% less than in 2023, and 16.6% less than in 2015) with a total gross tonnage (GT) of 3.1 thousands (decreased by 22.5% compared to the previous year's level and lower by 31.1% than in 2015), and with an engine power of 23.4 thousand kW (lower by 17.9% compared to 2023,

we wszystkich województwach nadmorskich: pomorskim (45,8%), zachodniopomorskim (42,4%) oraz warmińsko-mazurskim (11,8% łącznej liczby polskich łodzi rybackich).

and lower by 23.8% compared to 2015). Small-scale fishing fleets were stationed in all coastal voivodships: Pomorskie (45.8%), Zachodniopomorskie (42.4%) and Warmińsko-Mazurskie (11.8% of the total number of Polish small-scale boats).

W 2024 r. polską flotę rybacką tworzyło 108 kutrów (o 12,2% mniej niż w 2023 r. oraz o 22,3% niż w 2015 r.) o łącznej pojemności brutto (GT) 11,3 tys. (o 5,8% niższej w porównaniu z 2023 r. oraz o 9,6% wobec 2015 r.).

In 2024, the Polish fishing fleet consisted, of 108 cutters (12.2% less than in 2023 and 22.3% less than in 2015), with a gross tonnage (GT) of 11.3 thousands (lower by 5.8% compared to 2023 and by 9.6% compared to 2015).

Łączna moc tych jednostek wyniosła 31,8 tys. kW i była o 7,6% niższa niż w 2023 r. oraz o 12,2% w stosunku do 2015 r. Dla większości kutrów (71,3%) porty macierzyste zlokalizowane były w województwie pomorskim; pozostałe jednostki stacjonowały w portach województwa zachodniopomorskiego.

The total engine power of these units amounted to 31.8 thousand kW and was lower by 7.6% than in 2023, and by 12.2% compared to 2015. For most cutters (71.3%), home ports were located in the Pomorskie Voivodship; the remaining vessels were stationed in the ports of the Zachodniopomorskie Voivodship.

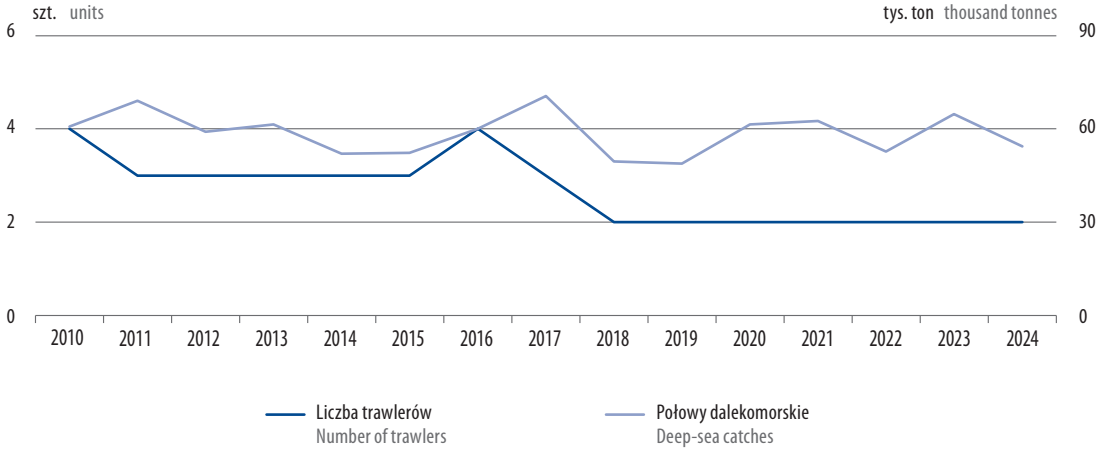
W latach 2023 i 2024 polska flota rybacka oprócz połowów na łowiskach bałtyckich prowadziła również działalność połowową na łowiskach dalekomorskich. W 2024 r. były to rejony: północno-wschodni na Atlantyku, rejon środkowo-wschodni w obrębie Oceanu Atlantyckiego oraz południowo-wschodni w obrębie Oceanu Spokojnego. W porównaniu z 2015 r. zakres obszarów połowowych polskiej floty rybackiej zmniejszył się o rejon południowo-wschodniego Atlantyku, natomiast powiększył się o łowiska pacyficzne.

Over the years 2023 and 2024, in addition to catching in the Baltic region, the Polish fishing fleet also fished in deep-sea waters. In 2024, these were the Northeast region in the Atlantic, central-eastern region within the Atlantic Ocean and the Southeast region within the Pacific 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.

Zgodnie ze stanem na koniec 2024 r. w skład polskiej floty dalekomorskiej wchodziły 2 trawlery (tyle samo, co w 2023 r., ale o 1 statek mniej niż w 2015 r.), a ich łączna pojemność brutto (GT) wyniosła, tak jak przed rokiem 19,6 tys. (o 13,3% więcej w porównaniu z 2015 r.). W latach 2023 i 2024 łączna moc silników trawlerów wyniosła po 21,0 tys. kW, co oznaczało wzrost o 43,8% w zestawieniu z 2015 r.

As of the end of 2024, the Polish deep-sea fishing fleet consisted of 2 trawlers (the same as in 2023, but 1 shipless than in 2015), and their total gross tonnage (GT) amounted to 19.6 thousands, but it increased by 13.3% compared to 2015. In addition, in 2023 and 2024, the total engine power of the trawlers was 21.0 thousand kW each, namely an increase by 43.8% compared to 2015.

**Wykres 1 (73). Flota i połowy dalekomorskie**
Chart 1 (73). 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 2024 r. wyniosły 130,7 tys. ton i były o 18,5% mniejsze od uzyskanych rok wcześniej oraz o 30,1% wobec 2015 r. Połowy bałtyckie wyniosły 75,5 tys. ton ryb, stanowiąc w 2024 r. 57,8% połowów ogółem. Wolumen połowów bałtyckich był niższy w zestawieniu z 2023 r. o 20,5%, a wobec 2015 r. – o 44,0%.

Catches of fish and other marine organisms in 2024 amounted to 130.7 thousand tonnes, down 18.5% from the year before and 30.1% from 2015. Baltic catches amounted to 75.5 thousand tonnes of fish, representing in 2024 57.8% of total catches. The volume of Baltic catches was 20.5% lower against 2023 and 44.0% lower against 2015.

**Tablica 2 (30). Pozyskiwanie ryb i bezkręgowców morskich oraz ryb słodkowodnych**
Table 2 (30). Harvesting of marine fish, shellfish and freshwater fish

| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | w tys. ton<br>in thousand tonnes | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| Połowy ryb i innych organizmów morskich<br>Catches of fish and other marine organisms | 187,0 | 191,5 | 160,3 | 130,7 | 98,6 | 81,5 |
| dalekomorskie<br>deep-sea | 52,3 | 61,5 | 65,4 | 55,3 | 123,9 | 84,4 |
| bałtyckie<br>Baltic | 134,7 | 130,0 | 94,9 | 75,5 | 86,4 | 79,5 |
| Połowy ryb słodkowodnych w wodach śródlądowych [a]<br>Catches of freshwater fish in inland waters [a] | 49,4 | 59,4 | 59,5 | 48,8 | 104,8 | 82,0 |
| Akwakultura<br>Aquaculture | 37,0 | 47,7 | 36,0 | . | 96,8 | . |

a Bez produkcji materiału zarybieniowego w stawach.
Źródło: dane dotyczące połowów ryb i innych organizmów morskich – Morski Instytutu Rybacki - Państwowy Instytut Badawczy, dane o połowach ryb słodkowodnych – GUS, dane dotyczące akwakultury – baza FishstatJ, FAO; listopad 2025 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 November 2025.

Połowy dalekomorskie w 2024 r. osiągnęły poziom 55,3 tys. ton i zmniejszyły się o 15,6% w porównaniu z rokiem poprzednim, natomiast wzrosły o 5,7% w stosunku do 2015 r. W 2024 r. połowy dalekomorskie prowadzono na łowiskach Atlantyku Północno-Wschodniego (30,5% połowów ogółem), Atlantyku Środkowo-Wschodniego (2,1%), a także na Oceanie Spokojnym (9,6%).

Polish deep-sea catches in 2024 reached the level of 55.3 thousand tonnes, with a decrease of 15.6% compared to the previous year, but they grew by 5.7% compared to 2015. In 2024, deep-sea fisheries were carried out in the Northeast Atlantic (30.5% of the total catches), the East Central Atlantic (2.1%), and the Pacific Ocean (9.6%).

Masa ryb i innych organizmów morskich pozyskanych z łowisk atlantyckich zwiększyła się w 2024 r. o 27,8% wobec 2023 r. oraz zmniejszyła się o 18,3% w porównaniu z 2015 r. Wolumen połowów pacyficznych spadł o 60,8% w skali roku, przy czym w 2015 r. nie odnotowano połowów na tych łowiskach.

The weight of fish and other marine organisms acquired from the Atlantic fisheries increased by 27.8% in 2024 against 2023 and decreased by 18.3% as compared to 2015. Pacific catch volumes decreased by 60.8% on an annual basis, while catches in these fisheries were not recorded in 2015.

W 2024 r. łączne połowy ryb morskich osiągnęły poziom 126,5 tys. ton (o 19,1% mniej w porównaniu z 2023 r. oraz o 31,2% niż w 2015 r.) i stanowiły one 96,8% połowów ogółem. Połowy ryb dwuśrodowiskowych wyniosły 0,2 tys. ton (0,1% łącznej masy połowów) i zmniejszyły się o 16,1% w stosunku do 2023 r. oraz o 32,5% wobec 2015 r. Połowy ryb słodkowodnych na Bałtyku wyniosły 3,1 tys. ton (2,4% całości połowów) i były o 3,9% wyższe niż przed rokiem oraz 9,2% w porównaniu z 2015 r.

In 2024, the total marine fish catches reached the level of 126.5 thousand tonnes (less 19.1% as compared to 2023 and 31.2% compared to 2015) and accounted for 96.8% 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 16.1% as compared to 2023 and by 32.5% against 2015. Freshwater fish catches in the Baltic amounted to 3.1 thousand tonnes (2.4% of the total catch) and were higher by 3.9% than the previous year and 9.2% as compared to 2015.

Połowy bezkręgowców morskich w 2024 r. wyniosły 0,9 tys. ton (0,7% połowów ogółem), tj. o 36,9% więcej niż w 2023 r., wobec braku takich połowów w 2015 r.

W strukturze gatunkowej połowów, podobnie jak w latach poprzednich, dominowały szproty poławiane wyłącznie na Morzu Bałtyckim. W 2024 r. złowiono 52,7 tys. ton tej ryby, co stanowiło 40,3% masy polskich połowów ogółem. Połowy szprota spadły o 12,3% w porównaniu z uzyskanymi w roku poprzednim oraz o 17,8% wobec 2015 r.

The catches of marine invertebrates in 2024 amounted to 0.2 thousand tonnes (0.7% of the total catch), i.e. by 36.9% more than in 2023, 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 2024, 52.7 thousand tonnes of this fish were caught, which accounted for 40.3% of the weight of the Polish total catch. Sprat catches decreased by 12.3% compared to those obtained in the previous year and by 17.8% compared to 2015.

**Tablica 3 (31). Połowy ryb według wybranych gatunków**
Table 3 (31). Fish catches by selected species

| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | w tonach<br>in tonnes | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| Dorsze<br>Cod | 18 486 | 1 709 | 145 | 100 | 97,3 | 69,0 |
| w tym bałtyckie<br>of which Baltic | 13 617 | 466 | 145 | 100 | 97,3 | 69,0 |
| Łososie<br>Salmon | 23 | 42 | 0,6 | 0,7 | 120,0 | 116,7 |
| Ostroboki [a]<br>Horse mackerels [a] | 39 701 | 2 344 | 24 277 | 10 906 | 106,7 | 44,9 |
| Ryby płaskie<br>Flatfishes | 9 644 | 15 257 | 6 984 | 4 002 | 64,8 | 57,3 |
| Szproty<br>Sprat | 64 175 | 60 522 | 60 166 | 52 746 | 84,5 | 87,7 |
| Śledzie<br>Herring | 39 712 | 38 903 | 21 757 | 14 997 | 116,5 | 68,9 |
| Węgorze<br>Eel | 42 | 60 | 140 | 107 | 121,7 | 76,4 |
| Okonie<br>Perch | 882 | 393 | 443 | 413 | 57,5 | 93,2 |

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 2024 r. wyniosły 4,0 tys. ton, tj. o 42,7% mniej w stosunku do roku poprzedniego i o 58,5% niż w 2015 r. Ryby płaskie poławiane przez polską flotę rybacką pochodziły głównie z łowisk bałtyckich; w 2024 r. z Bałtyku pozyskano, tak jak przed rokiem, 100,0% masy ryb płaskich, a w 2015 r. – 99,7%.

The flatfish catches in 2024 amounted to 4.0 thousand tonnes, i.e. 42.7% less than in the previous year, and 58.5% less than in 2015. Flatfish caught by the Polish fishing fleet came from the Baltic fisheries; as in previous year, in 2024, 100.0% of flatfish weight was acquired from the Baltic, and in 2015 – 99.7%.

**Tablica 4 (32). Obszary działalności połowowej polskiej morskiej floty rybackiej i udział poszczególnych eksploatowanych akwenów**

Table 4 (32). Areas of Poland's fishing fleet activity and distribution of explorable fishing areas

| Lata<br>Years | Bałtyk<br>Baltic Sea | Ocean Atlantycki<br>Atlantic Ocean | | | | | | Ocean Spokojny<br>Pacific Ocean | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | północno-zachodni<br>North-West | pół-nocno-wscho-dni (bez Bałtyku i zalewów)<br>North-East (excl. Baltic with adjacent waters) | środkowo-wscho-dni<br>Eastern-Central | południo-wo-zachod-ni<br>South-West | południo-wo-wscho-dni<br>South-East | antar-ktyczny<br>Antarctic | północno-zachodni<br>North-West | północno-wscho-dni<br>North-East | południo-wo-wscho-dni<br>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% |
| 2023 | 59,2% | | 20,8% | | | | | | | 20,0% |
| 2024 | 57,8% | | 30,5% | 2,1% | | | | | | 9,6% |

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.

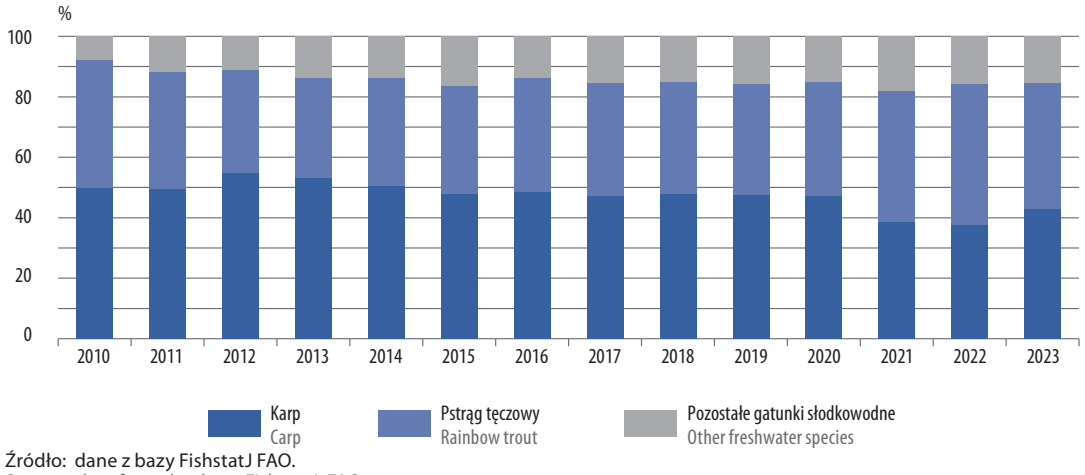
Alternatywną metodą pozyskiwania ryb i innych organizmów morskich jest akwakultura. W większości krajów Unii Europejskiej jest to akwakultura morska, w Polsce – do niedawna sprowadzała się jedynie do chowu i hodowli takich gatunków jak karp czy pstrąg tęczowy.

Zgodnie z danymi FAO, w 2023 r. dzięki akwakulturze pozyskano w Polsce 36,0 tys. ton ryb, tj. o 3,2% mniej w skali roku i o 2,7% wobec 2015 r. Podobnie jak w latach poprzednich, w 2023 r. strukturze hodowanych gatunków dominowały pstrągi tęczowe (50,1%) i karpie (49,2%).

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, 36.0 thousand tonnes of fish were harvested through aquaculture in Poland in 2023, down 3.2% year-on-year, but 2.7% lower than in 2015. As in previous years, in 2023 was dominated by rainbow trout (50.1%) and carp (49.2%).

**Wykres 2 (74). Struktura gatunkowa akwakultury**
Chart 2 (74). Aquaculture by species




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

W 2024 r. w porównaniu z rokiem poprzednim, wśród produktów przetwórstwa rybnego na polskim rynku wzrosty produkcji zaobserwowano w dwóch grupach, tj. w produkcji ryb wędzonych (o 30,3%) oraz ryb morskich mrożonych (o 2,3%). Spadki wobec roku poprzedniego odnotowano w grupie ryb solonych (o 17,6%) oraz konserw rybnych (o 7,2%).

Porównując podaż produktów przemysłu rybnego w 2024 r. z sytuacją w 2015 r., największy wzrost wykazano w grupie ryb morskich mrożonych (o 68,2%) i ryb wędzonych (o 46,8%). Największy spadek wystąpił w grupie prezerw rybnych i wyniósł 39,7%.

In 2024, compared to the previous year, among fish processing products on the Polish, in two groups, i.e. in smoked fish (by 30.3%) and frozen and chilled marine fish (by 2.3%). Decreases against the previous year were recorded in the groups in salted fish and fish products (down 17.6%) and fish preserves (down 7.2%).

When comparing the supply of fish industry products in 2024 with the situation in 2015, the largest increase concerned in the group of frozen and chilled marine fish (by 68.2%) and smoked fish (by 46.8% against 2015). The largest decrease occurred in the group of fish preserves was 39.7%.

**Tablica 5 (33). Produkcja wybranych przetworów rybnych [a]**
Table 5 (33). Manufacture of selected fish processing products [a]

| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | w tys. ton<br>in thousand tonnes | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| Ryby morskie mrożone<br>Frozen and chilled marine fish | 77,7 | 80,7 | 127,8 | 130,7 | 148,4 | 102,3 |
| Ryby i produkty rybne solone<br>Salted fish and fish products | 16,7 | 15,3 | 16,9 | 13,9 | 94,4 | 82,4 |
| Ryby wędzone<br>Smoked fish | 91,5 | 98,0 | 103,1 | 134,4 | 99,1 | 130,3 |
| Konserwy i prezerwy z ryb<br>Tinned and preserved fish | 77,9 | 104,0 | 80,2 | 75,3 | 92,1 | 93,9 |
| konserwy<br>tinned fish | 57,0 | 74,7 | 67,6 | 62,7 | 89,8 | 92,8 |
| prezerwy<br>preserved fish | 20,9 | 29,3 | 12,6 | 12,6 | 106,8 | 100,0 |

a Bez głów, ogonów i pęcherzy pławnych ryb.
a Beheaded, without tails and swim bladders.

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

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

W 2024 r. z Polski wyeksportowano łącznie 213,7 tys. ton tych produktów (o 1,3% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim i 10,0 % niż w 2015 r.), natomiast z zagranicy przywieziono 593,7 tys. ton (o 2,0% więcej wobec 2023 r. i o 30,0% w porównaniu z 2015 r.)

W strukturze eksportu produktów z ryb i innych organizmów morskich dominowały filety rybne i pozostałe mięso rybie; ich udział w 2024 r. wyniósł 49,4%. Produkty z grupy ryby suszone, solone, wędzone stanowiły 33,1%, a ryby mrożone – 13,7%. 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 2024 r. udział eksportu tych produktów do Niemiec wyniósł 37,6% (w tym 47,4% stanowiły ryby suszone, solone, wędzone, a 40,7% – filety rybne i pozostałe mięso rybie). Do Danii wywieziono 6,9% produktów przetwórstwa rybnego (w tym 79,5% stanowiły filety rybne i pozostałe mięso rybie), a do Francji – 7,6% (w tym 52,9% stanowiły filety rybne i pozostałe mięso rybie).

Łączna masa produktów przetwórstwa rybnego wyeksportowanych do Niemiec w 2024 r. była o 3,7% większa niż przed rokiem i o 26,6% w porównaniu z 2015 r., do Danii – o 1,6% większa niż w 2023 r., natomiast o 71,8% mniejsza niż w 2015 r., a do Francji – o 8,7% większa niż w 2023 r. i o 8,3% mniejsza niż w 2015 r.

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

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

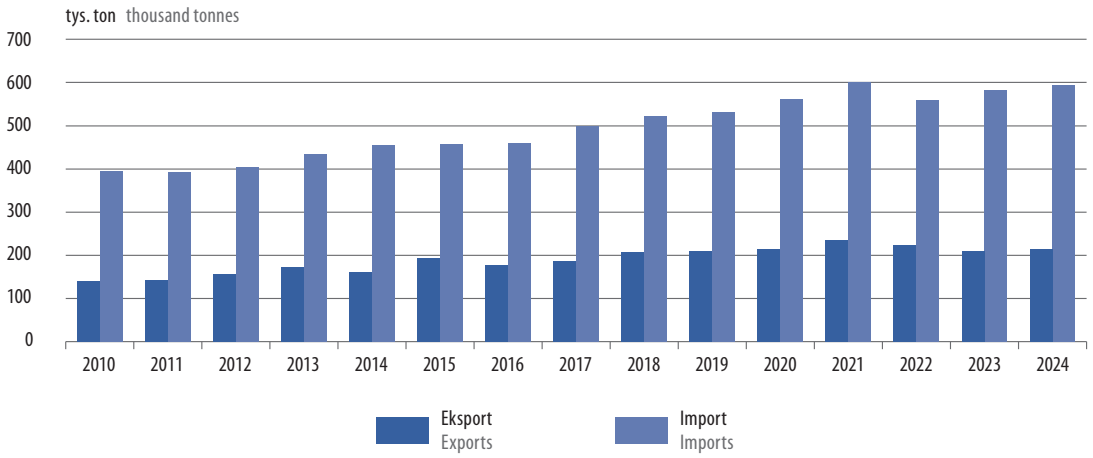
In 2024, a total of 213.7 thousand tonnes of these products were exported from Poland (1.3% more compared to the previous year, and 10.0% more than in 2015), while 593.7 thousand tonnes were imported from abroad (2.0% more than in 2023, but and 30.0% more than in 2015).

Fish fillets and other fish meat dominated the structure of exports of fish and shellfish products; their share in 2024 was 49.4%. The dried, salted or smoked fish accounted for 33.1% while the frozen fish represented 13.7%. 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 2024, the share of exports of these products to Germany was 37.6% (including 47.4% of dried, salted, smoked fish; and 40.7% – fish fillets and other fish meat). 6,9% of the fish processing products were sent do Denmark (including 79.5% of fish fillets and other fish meat); 7.6% of those products were exported to France (including 52.9% of fish fillets and other fish meat).

The total weight of fish processing products exported to Germany in 2024 was 3.7% more than a year ago, but by 26.6% higher in comparison to 2015; directed to Denmark – 1.6% more than in 2023, but 71.8% less than in 2015; and to France –by 8.7% more than a year ago, but by 8.3% less than in 2015.

**Wykres 3 (75). Eksport i import ryb i innych organizmów morskich**
Chart 3 (75). 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 rybie, które w 2024 r. stanowiły odpowiednio 38,1% i 39,7%. Najmniejszy udział przypadł produktom z grupy ryby suszone, solone, wędzone (0,3%) oraz mięczaki (0,3%).

Do Polski najwięcej produktów przetwórstwa rybnego w 2024 r. sprowadzono z Norwegii (43,0% masy importowanych produktów), następnie z Rosji (8,6%) oraz z Islandii (5,8%). Wśród produktów przetwórstwa rybnego przywożonych z Norwegii dominowały ryby świeże lub schłodzone (61,9%) oraz filety rybne (29,2%), z Rosji – ryby mrożone (49,2%) oraz filety (50,6%), a z Islandii – filety rybne (74,1%) i ryby świeże (12,1% importu produktów z tego kraju).

W 2024 r. masa produktów przetwórstwa rybnego sprowadzonych do Polski z Norwegii była o 2,3% mniejsza niż w roku poprzednim i o 55,3% większa niż w 2015 r. Import tych produktów z Rosji zwiększył się w skali roku o 7,2% oraz ponad 3-krotnie w porównaniu z 2015 r., natomiast z Islandii – zmniejszył się o 11,8% wobec 2023 r., a w porównaniu z 2015 r. wzrósł o 53,7%.

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 38.1% and 39.7% respectively in 2024. The smallest shares went to products from the group of dried, salted, smoked fish (0.3%) and molluscs (0.3%).

Most fish processing products were imported to Poland in 2024 from Norway (43.0% of the weight of imported products), followed by Russia (8.6%) and Iceland (5.8%). Among fish processing products brought from Norway, prevailed fresh or chilled fish (61.9%) and fish fillets (29.2%), from Russia – frozen fish (49.2%) and fillets (50.6%), and from Iceland – fish fillets (74.1%) and fresh fish (12.1% of imports of products from that country).

In 2024, the weight of fish-processing products imported into Poland from Norway was 2.3% less than in the previous year, but higher by 55.3% compared to 2015. Imports of these products from Russia increased on an annual basis by 7.2% and over 3-times compared to 2015, while from Iceland – decreased by 11.8% against 2023, but increased by 53.7% compared to 2015.

**Tablica 6 (34). Eksport i import ryb i innych organizmów morskich**
Table 6 (34). Exports and imports of fish and other marine organisms

| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | w tonach<br>in tonnes | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| EKSPORT<br>EXPORTS | | | | | | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | 194 321,2 | 214 161,7 | 210 935,2 | 213 694,6 | 93,9 | 101,3 |
| ryby żywe<br>live fish | 735,7 | 846,7 | 680,9 | 594,3 | 37,9 | 87,3 |
| ryby świeże lub schłodzone<br>fresh or chilled fish | 31 818,5 | 7 196,8 | 3 783,7 | 5 607,8 | 58,5 | 148,2 |
| ryby mrożone<br>frozen fish | 35 070,4 | 36 800,1 | 32 973,3 | 29 353,0 | 96,4 | 89,0 |
| filety rybne i pozostałe mięso rybie<br>fish fillets and other fish meat | 70 500,4 | 96 788,4 | 107 861,9 | 105 519,1 | 101,1 | 97,8 |
| ryby suszone, solone, wędzone; mączka rybna do jedzenia<br>dried, salted or smoked fish; meals and pellets fit for human consumption | 54 894,3 | 70 272,2 | 64 094,3 | 70 833,3 | 86,7 | 110,5 |
| skorupiaki<br>crustaceans | 781,3 | 1 862,3 | 1 163,0 | 1 455,8 | 76,1 | 125,2 |
| mięczaki<br>molluscs | 520,4 | 395,1 | 378,0 | 331,3 | 248,2 | 87,7 |

**Tablica 6 (34). Eksport i import ryb i innych organizmów morskich (dok.)**
Table 6 (34). Exports and imports of fish and other marine organisms (cont.)

| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | w tonach<br>in tonnes | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| IMPORT<br>IMPORTS | | | | | | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | 456 817,0 | 562 000,4 | 582 233,4 | 593 714,7 | 104,1 | 102,0 |
| ryby żywe<br>live fish | 4 528,6 | 1 801,0 | 1 593,2 | 1 111,3 | 70,5 | 69,8 |
| ryby świeże lub schłodzone<br>fresh or chilled fish | 174 347,5 | 238 382,6 | 233 305,2 | 226 289,6 | 106,3 | 97,0 |
| ryby mrożone<br>frozen fish | 85 826,7 | 110 864,5 | 109 907,3 | 116 454,1 | 93,7 | 106,0 |
| filety rybne i pozostałe mięso rybie<br>fish fillets and other fish meat | 179 895,0 | 200 535,7 | 224 762,6 | 235 428,6 | 107,8 | 104,7 |
| ryby suszone, solone, wędzone; mączka rybna do jedzenia<br>dried, salted or smoked fish; meals and pellets fit for human consumption | 2 975,1 | 1 811,2 | 1 451,1 | 1 996,9 | 106,7 | 137,6 |
| skorupiaki<br>crustaceans | 7 303,0 | 6 911,8 | 9 425,5 | 10 438,8 | 114,5 | 110,8 |
| mięczaki<br>molluscs | 1 941,1 | 1 693,6 | 1 788,4 | 1 995,4 | 97,4 | 111,6 |

# 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 2024/25 do szkół tych uczęszczało 196 osób, tj. o 19,3% mniej niż w roku poprzednim i o 11,4% więcej niż w roku szkolnym 2020/21.

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 196 persons who attended those schools over the 2024/2025 school year, i.e. by 19.3% less than the preceding year and by 11.4% more in comparison to the 2020/2021 situation.

**Tablica 1 (35). Uczniowie i absolwenci branżowych szkół I stopnia według zawodów**
Table 1 (35). Students and graduates of first degree vocational schools by occupations

| Lata<br>Years | Uczniowie<br>Students | | | Absolwenci[a]<br>Graduates[a] |
|---|---|---|---|---|
| | ogółem<br>total | w tym w klasie<br>of which grade | | |
| | | pierwszej<br>first | programowo najwyższej<br>the highest one according to the curriculum | |
| MONTER KADŁUBÓW JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH<br>HULL AND DECK ASSEMBLER | | | | |
| 2020/21 | 163 | 43 | 38 | 55 |
| 2023/24 | 175 | 64 | 39 | 25 |
| 2024/25 | 142 | 22 | 61 | 35 |
| MONTER JACHTÓW I ŁODZI<br>BOATBUILDER | | | | |
| 2020/21 | 13 | . | – | – |
| 2023/24 | 68 | 37 | . | . |
| 2024/25 | 54 | – | 25 | . |

a Absolwenci z poprzedniego roku szkolnego.
Źródło: dane Ministra właściwego do spraw oświaty i wychowania.
a Graduates of the previous school year.
Source: data of the minister responsible for education.

Technika kształcą uczniów w zawodach: technik budowy jednostek pływających, technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy, technik eksploatacji portów i terminali, technik elektroautomatyk okrętowy oraz technik przemysłu jachtowego. W roku szkolnym 2024/25 w placówkach tych uczyły się łącznie 2 173 osoby, tj. o 7,6% mniej niż rok wcześniej, a o 10,6% więcej w stosunku do roku 2020/21. W ogólnej liczbie uczniów kobiety stanowiły 23,3% (w roku szkolnym 2023/24 – 23,6%, a w roku 2020/21 – 35,3%).

The professions of technicians in offshore vessel construction, sea navigation, ship mechanical engineering, terminal operations, marine electroautomation and yacht industry. In the year 2024/2025 these schools were attended by 2,173 persons i.e. by 7.6% less than the year before, and by 10.6% more against the 2020/2021 year. Females constituted 23.3% of total number of students (in 2023/2024 – 23.6%, in 2020/2021 – 35.3%).

Największą popularnością cieszyły się zawody: technik eksploatacji portów i terminali (42,2% ogółu uczniów), technik nawigator morski (27,8%) oraz technik mechanik okrętowy (18,7%). Wśród kobiet uczących się w technikach kształcących kadrę dla gospodarki morskiej najczęściej wybierane zawody to: technik eksploatacji portów (76,1%) oraz technik nawigator morski (20,6%).

Among the most popular professions there were terminal operations technicians (42.2%), sea navigation technicians (27.8%) and ship mechanical engineering technicians (18.7% 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 (76,1%) and sea navigation technician (20.6%).

**Tablica 2 (36). Uczniowie i absolwenci szkół policealnych według zawodów**
Table 2 (36). Students and graduates of post-secondary schools by occupations

| Lata<br>Years | Uczniowie<br>Students | | | | Absolwenci[a]<br>Graduates[a] |
|---|---|---|---|---|---|
| | ogółem<br>total | w tym kobiety<br>of which females | w tym w klasie<br>of which grade | | |
| | | | pierwszej<br>first | programowo najwyższej<br>the highest one according to the curriculum | |
| TECHNIK BUDOWY JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH<br>OFFSHORE VESSEL CONSTRUCTION TECHNICIAN | | | | | |
| 2020/21 | 198 | 3 | 23 | 37 | – |
| 2023/24 | 158 | 6 | 53 | 34 | 38 |
| 2024/25 | 129 | 6 | 25 | 17 | 34 |
| TECHNIK BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO<br>NAVAL ARCHITECTURE-TECHNICIAN | | | | | |
| 2020/21 | – | – | – | – | 43 |
| TECHNIK NAWIGATOR MORSKI<br>SEA NAVIGATOR TECHNICIAN | | | | | |
| 2020/21 | 632 | 137 | 146 | 134 | 92 |
| 2023/24 | 638 | 122 | 192 | 87 | 98 |
| 2024/25 | 605 | 104 | 99 | 98 | 86 |
| TECHNIK MECHANIK OKRĘTOWY<br>SHIP MECHANICAL ENGINEERING TECHNICIAN | | | | | |
| 2020/21 | 514 | 276 | 174 | 131 | 68 |
| 2023/24 | 530 | 10 | 150 | 70 | 88 |
| 2024/25 | 406 | . | 84 | 77 | 69 |
| TECHNIK EKSPLOATACJI PORTÓW I TERMINALI<br>TERMINAL OPERATIONS TECHNICIAN | | | | | |
| 2020/21 | 620 | 278 | 174 | 100 | 98 |
| 2023/24 | 940 | 411 | 280 | 97 | 146 |
| 2024/25 | 916 | 385 | 128 | 153 | 96 |
| TECHNIK ELEKTROAUTOMATYK OKRĘTOWY<br>MARINE ELECTRO-AUTOMATION TECHNICIAN | | | | | |
| 2023/24 | 58 | . | 31 | – | – |
| 2024/25 | 68 | . | 11 | – | – |
| TECHNIK PRZEMYSŁU JACHTOWEGO<br>YACHT INDYSTRY TECHNICIAN | | | | | |
| 2023/24 | 28 | 7 | 28 | – | – |
| 2024/25 | 49 | 11 | 26 | – | – |

a Absolwenci z poprzedniego roku szkolnego.
Źródło: dane Ministra właściwego do spraw oświaty i wychowania.
a Graduates of the previous school year.
Source: data of the minister responsible for education.

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 2024/25 w szkołach tych uczyło się łącznie 217 osób, tj. o 1,4% więcej niż w roku poprzednim i o 38,2% w porównaniu z rokiem szkolnym 2020/21. Największą popularnością cieszył się zawód – technik nawigator morski (66,8% ogółu uczniów); wśród osób kształcących się w tym zawodzie 13,8% stanowiły kobiety.

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 2024/2025 school year, a total of 217 students attended those institutions, i.e. 1.4% more than the preceding year and more by 38.2% against the year 2020/2021. The profession of terminal operations technician was the mostly favored one (66.8% of the total number of students). The share of terminal operations female students was 13.8%.

**Tablica 3 (37). Uczniowie i absolwenci szkół policealnych według zawodów**
Table 3 (37). Students and graduates of post-secondary schools by occupations

| Lata<br>Years | Uczniowie<br>Students | | | | Absolwenci[a]<br>Graduates[a] |
|---|---|---|---|---|---|
| | ogółem<br>total | w tym kobiety<br>of which females | w tym w klasie<br>of which grade | | |
| | | | pierwszej<br>first | programowo najwyższej<br>the highest one according to the curriculum | |
| TECHNIK NAWIGATOR MORSKI<br>SEA NAVIGATION CONTROL TECHNICIAN | | | | | |
| 2020/21 | 86 | 3 | 48 | 3 | 18 |
| 2023/24 | 147 | . | 51 | . | 13 |
| 2024/25 | 145 | 20 | 54 | . | . |
| TECHNIK MECHANIK OKRĘTOWY<br>SHIP MECHANICAL ENGINEERING TECHNICIAN | | | | | |
| 2020/21 | 45 | – | 19 | – | 5 |
| 2023/24 | 67 | . | 35 | . | 9 |
| 2024/25 | 72 | . | 21 | – | . |
| TECHNIK EKSPLOATACJI PORTÓW I TERMINALI<br>TERMINAL OPERATIONS TECHNICIAN | | | | | |
| 2020/21 | 26 | 15 | – | – | 49 |

a Absolwenci z poprzedniego roku szkolnego.
Źródło: dane Ministra właściwego do spraw oświaty i wychowania.
a Graduates of the previous school year.
Source: data of the minister responsible for education.

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.

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 4 (38). Studenci uczelni morskich**
Table 4 (38). Students of maritime academies

| Lata<br>Years | Ogółem<br>Total | W tym kobiety<br>Of which females | Z liczby ogółem – na studiach<br>Of total number – studies in | |
|---|---|---|---|---|
| | | | stacjonarnych<br>full-time programmes | niestacjonarnych<br>part-time programmes |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | | | | |
| 2015/16 | 9 436 | 2 913 | 6 675 | 2 761 |
| 2020/21 | 6 540 | 1 871 | 4 983 | 1 557 |
| 2023/24 | 6 223 | 1 632 | 4 652 | 1 571 |
| 2024/25 | 6 536 | 1 693 | 4 845 | 1 691 |
| UNIWERSYTET MORSKI [a] W GDYNI<br>GDYNIA MARITIME UNIVERSITY [a] | | | | |
| 2015/16 | 5 526 | 1 813 | 3 587 | 1 939 |
| 2020/21 | 4 006 | 1 216 | 3 083 | 923 |
| 2023/24 | 3 552 | 1 029 | 2 605 | 947 |
| 2024/25 | 3 656 | 1 049 | 2 603 | 1 053 |
| POLITECHNIKA MORSKA [b] W SZCZECINIE<br>MARITIME UNIVERSITY IN SZCZECIN [b] | | | | |
| 2015/16 | 3 910 | 1 100 | 3 088 | 822 |
| 2020/21 | 2 534 | 655 | 1 900 | 634 |
| 2023/24 | 2 671 | 603 | 2 047 | 624 |
| 2024/25 | 2 880 | 644 | 2 242 | 638 |

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 2024/25 na obu tych uczelniach studiowało łącznie 6 536 osób, tj. o 5,0% więcej niż w roku poprzednim, a o 30,7% mniej w porównaniu z rokiem 2015/16 (liczba kobiet studiujących zwiększyła się o 3,7% w stosunku do roku poprzedniego, natomiast zmniejszyła się o 41,9% w porównaniu z rokiem 2015/16). Prawie trzy czwarte studentów wybrało formę kształcenia stacjonarnego; ich udział wyniósł 74,1% (wobec 74,8% w roku 2023/24 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 2024/2024, a total of 6,536 persons collectively attended those both institutions, i.e. 5.0% more than the preceding year, however less by 30.7% against the year 2015/2016 year (the number of female students increased by 3.7% compared to the previous year, but decreased by 41.9% compared to 2015/2016). Almost three-fourths of the students decided to attend full-time courses, and the share of the former amounted to 74.1% (in comparison to 74.8% in 2023/2024, and 70.7% in 2015/2016).

**Tablica 5 (39). Absolwenci uczelni morskich**
Table 5 (39). Graduates of maritime academies

| Lata<br>Years | Ogółem<br>Total | W tym kobiety<br>Of which females | Z liczby ogółem – na studiach<br>Of total number – studies in | |
|---|---|---|---|---|
| | | | stacjonarnych<br>full-time programmes | niestacjonarnych<br>part-time programmes |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | | | | |
| 2014/15 | 1 898 | 862 | 1 341 | 567 |
| 2019/20 | 1 265 | 512 | 917 | 348 |
| 2022/23 | 1 204 | 436 | 880 | 324 |
| 2023/24 | 1 122 | 397 | 809 | 313 |
| UNIWERSYTET MORSKI [a] W GDYNI<br>GDYNIA MARITIME UNIVERSITY [a] | | | | |
| 2014/15 | 1 131 | 585 | 725 | 406 |
| 2019/20 | 813 | 332 | 568 | 245 |
| 2022/23 | 807 | 309 | 573 | 234 |
| 2023/24 | 728 | 265 | 525 | 203 |
| POLITECHNIKA MORSKA [b] W SZCZECINIE<br>MARITIME UNIVERSITY IN SZCZECIN [b] | | | | |
| 2014/15 | 767 | 277 | 616 | 151 |
| 2019/20 | 452 | 180 | 349 | 103 |
| 2022/23 | 397 | 127 | 307 | 90 |
| 2023/24 | 394 | 132 | 284 | 110 |

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 2015–2024 mury Uniwersytetu Morskiego w Gdyni i Politechniki Morskiej w Szczecinie opuściło łącznie 15 388 absolwentów, w tym 6 445 kobiet (41,9%). Z ogólnej liczby absolwentów 10 966 osób (71,3%) ukończyło studia stacjonarne.

W roku akademickim 2024/25 Uniwersytet Morski w Gdyni kształcił studentów na czterech wydziałach: Nawigacyjnym, Elektrycznym, Mechanicznym oraz Zarządzania i Nauk o Jakości. Naukę na tej uczelni pobierało 3 656 studentów, tj. o 2,9% więcej niż w roku poprzednim, a o 33,8% mniej w porównaniu z rokiem 2015/16. W ogólnej liczbie studentów kobiety stanowiły 28,7%, natomiast w latach akademickich 2023/24 i 2015/16 – odpowiednio 29,0% i 32,8%. Formę kształcenia stacjonarnego wybrały 2 603 osoby, tj. 71,2% wszystkich studiujących na tej uczelni.

In the years 2015–4 a total of 13,388 graduates left the confines of Gdynia Maritime University and Maritime University in Szczecin, including 6,445 women (41.9%). Out of the total number of the graduates, a total of 10,966 persons (71.3%) graduated from the full-time studies.

In the 2024/2025 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 3,656 i.e. 2,9% more than the preceding year, but 33.8% less than in 2015/2016 year. The share of female students was 28.7%, and in 2023/2024 and 2015/2016 – 29.0% and 32.8% respectively. A total of 2,603 persons, i.e. 71.2% of all students of the University, decided to attend full-time programmes.

W roku akademickim 2023/24 Uniwersytet Morski w Gdyni ukończyło 728 osób, tj. o 9,8% mniej niż w roku poprzednim i o 35,6% niż w roku 2014/2015. W latach 2015–2024 uczelnia wykształciła 9 736 absolwentów, w tym 4 380 kobiet (45,0%). Z ogólnej liczby absolwentów – 6 559 osób (67,4%) ukończyło studia stacjonarne.

In the 2023/2024 academic year the number of persons who graduated from the Gdynia Maritime University amounted to 728, i.e. less by 9.8% then the preceding year, and 35.6% less than in 2014/2015. Over the years 2015–2024, the number of graduates amounted to 9,736 persons including 4,380 females (45.0%). Out of the total number of the graduates, 6,559 persons (67.4%) graduated from full-time programmes.

W roku akademickim 2024/25 Politechnika Morska w Szczecinie kształciła studentów na wydziałach: Nawigacyjnym, Mechanicznym, Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu, Mechatroniki i Elektrotechniki oraz Informatyki i Telekomunikacji. Na tej uczelni wiedzę zdobywało 2 880 studentów, tj. o 7,8% więcej niż w roku poprzednim, ale o 26,3% mniej w porównaniu z rokiem 2015/16. W ogólnej liczbie studentów kobiety stanowiły 22,4% (w roku 2023/24 – 22,6%, a w roku 2015/16 – 28,1%). Wśród wszystkich studiujących dominowali studenci na studiach stacjonarnych; ich udział wyniósł 77,8% (wobec 76,6% w roku 2023/24 i 79,0% w roku 2015/16).

In the academic year 2024/2025, 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 2,880 i.e. by 7.8% more than the previous year, and by 26.3% less in comparison to the 2015/2016 year. Females represented 22.4% of the students (in 2023/24 – 22.6%, in 2015/16 – 28.1%). Full-time programme participants prevailed against the total number of students, and the share of the former amounted to 77.8% (in comparison to 76.6% in 2023/4 and 79.0% in 2015/2016).

W roku akademickim 2023/24 Politechnikę Morską w Szczecinie ukończyło 394 absolwentów, tj. o 0,8% mniej niż w poprzednim roku akademickim i o 48,6% – niż w roku 2014/15. W latach 2015–2024 uczelnia wykształciła łącznia 5 652 absolwentów, w tym 2 065 kobiet (36,5%). Z ogólnej liczby absolwentów 4 407 osób (78,0%) ukończyło studia stacjonarne.

In the 2023/2024 academic year, the number of persons who graduated from the Maritime University in Szczecin amounted to 394, i.e. less by 0.8% then the preceding year, and 48.6% less than in 2014/2015. Over the years 2015–2024, the number of graduates amounted to 5,652 persons including 2,065 women (36.5%). Out of the total number of the graduates, 4,407 persons (78.0%) graduated from the full-time programmes.

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, Gospodarka Wodna i Ochrona Zasobów Wód oraz na kierunku Marine Biotechnology (studia prowadzone w języku angielskim), 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.

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, Protection and Management of Marine Resources and in the field of Marine Biotechnology (studies in English). 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.

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 2024/25 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 2024/25, poza uczelniami morskimi, na wyższych uczelniach kształcących wykwalifikowaną kadrę dla gospodarki morskiej studiowało łącznie 1 655 studentów, tj. o 10,0% więcej niż w roku poprzednim i o 46,8% – w porównaniu z rokiem 2015/16. W ogólnej liczbie studentów kobiety stanowiły 44,0% (wobec 43,1% w roku 2023/24 i 44,9% – w roku 2015/16). Formę studiów stacjonarnych wybrały 1 523 osoby, tj. 92,0% wszystkich studiujących. W latach 2015–2024 mury tych uczelni opuściło łącznie 5 016 absolwentów (udział kobiet wyniósł 53,1%) i większość stanowiły osoby kończące studia stacjonarne (91,7%).

W celu zwiększenia zasobu wiedzy oraz znalezienia dla niej nowych zastosowań, podmioty prowadzą działalność badawczą i rozwojową. W 2023 r. spośród 20,0 tys. podmiotów gospodarki morskiej tylko 100 jednostek (1,0%) wykazało nakłady na taką działalność. W 2023 r. nakłady wewnętrzne na działalność badawczą i rozwojową wyniosły 516 868,0 tys. zł, tj. o 10,8% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim.

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 2024/2025, 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 (speciality of maritime environmental engineering).

Apart from the maritime academies and universities, the number of students of other higher institutions establishments for maritime experts totalled 1,655, i.e. 10.0% more than the preceding year and 46.8% less in comparison to the 2015/2016 year. The share of women in the total number of students amounted to 44.0% (in comparison to 43.1% in the 2023/2024 year, and 44.9% in the 2015/2016. A total of 1,523 persons, i.e. 92.0% of the total number of students, decided to participate in full-time programmes. In the years 2015–2024, a total of 5,016 graduates left the confines of that institutions (the share of females amounted to 53.1%), 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 2023, merely 100 entities (1.0%) out of 20.0 thousand of maritime economy establishments reported expenditure on that activity. In 2023, intramural expenditure on research and development amounted to PLN 516,868.0 thousands, i.e. 10.8% more in comparison to the previous year.

# 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, Główczyce, 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 ścisłe powiązania z morzem.

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, Główczyce, 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.

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).

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.).

W 2024 r. na obszarach nadmorskich odnotowano 2 404 turystyczne obiekty noclegowe (o 2,6% więcej w porównaniu z 2023 r. i o 4,4% więcej w stosunku do 2015 r.), w tym 503 obiekty hotelowe (o 3,5% więcej niż przed rokiem i o 22,7% w porównaniu z 2015 r.) oraz 1 901 pozostałych obiektów noclegowych (o 2,3% więcej niż przed rokiem i o 0,4 % w stosunku do 2015 r.). W grupie obiektów hotelowych przeważały hotele, które stanowiły 53,9% ogólnej liczby obiektów hotelowych oraz 11,3% wszystkich obiektów turystycznych znajdujących się na obszarach nadmorskich; ich liczba zwiększyła się w skali roku o 1,1%, a w porównaniu z 2015 r. – o 22,1%. Wśród pozostałych obiektów noclegowych najliczniejsze grupy stanowiły pokoje gościnne, których udział wyniósł 45,7% (ich liczba zwiększyła się o 2,6% w porównaniu z 2023 r. oraz zmniejszyła o 1,5% w stosunku do 2015 r.) i ośrodki wczasowe – 22,8% (odpowiednio o 1,6% i 5,5% mniej).

In 2024, in the coastal areas, there were 2,404 tourist accommodation establishments (more by 2.6% against 2023, and 4.4% more in comparison to 2015), including 503 hotel establishments (more about 3.5% than the year before, and about 22.7% more in comparison to 2015) and 1,901 other accommodation facilities (more by 2.3% than the year before and 0.4% against 2015). Within the group of hotel establishments prevailed hotels which represented 53.9% of the total number of the hotel establishments and 11.3% of all coastal tourist establishments. Their number increased by 1.1% against the previous year and compared to 2015 - by 22.1%. The most numerous group among other accommodation facilities were rooms for rent with the share of 45.7% (increase by 2,6% in comparison to 2023 and by 1.5% against 2015), followed by holiday centres – 22.8% (a decrease of 1.6% and 5.5% respectively).

**Tablica 1 (40). Obiekty turystyczne i miejsca noclegowe**
**Stan w dniu 31 lipca**

Table 1 (40). Tourist establishments and accommodation facilities
As of 31 July

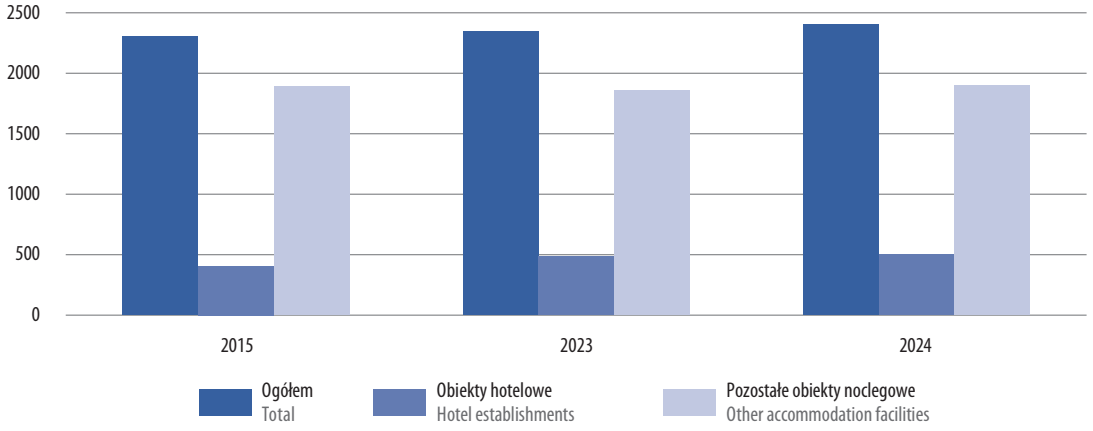
| Wyszczególnienie<br>Specification<br>a – obiekty<br>establishments<br>b – miejsca noclegowe<br>accommodation facilities | | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| POLSKA<br>POLAND | a | 10 024 | 10 291 | 9 809 | 10 354 | 100,4 | 105,6 |
| | b | 710 274 | 775 282 | 793 056 | 839 376 | 101,7 | 105,8 |
| w tym obszary nadmorskie<br>of which coastal area | a | 2 303 | 2 562 | 2 344 | 2 404 | 100,1 | 102,6 |
| | b | 190 271 | 226 060 | 226 157 | 237 396 | 101,0 | 105,0 |
| województwo pomorskie<br>Pomorskie Voivodship | a | 1 171 | 1 243 | 1 082 | 1 112 | 98,5 | 102,8 |
| | b | 79 908 | 94 772 | 88 896 | 94 260 | 98,9 | 106,0 |
| województwo warmińsko-mazurskie<br>Warmińsko-Mazurskie Voivodship | a | 27 | 25 | 22 | 20 | 91,7 | 90,9 |
| | b | 1 678 | 1 612 | 1 512 | 1 439 | 91,6 | 95,2 |
| województwo zachodniopomorskie<br>Zachodniopomorskie Voivodship | a | 1 105 | 1 294 | 1 240 | 1 272 | 101,7 | 102,6 |
| | b | 108 685 | 129 676 | 135 749 | 141 697 | 102,6 | 104,4 |

W 2024 r. liczba miejsc noclegowych dostępnych na obszarach nadmorskich wyniosła 237,4 tys. i zwiększyła się o 5,0% w porównaniu z 2023 r. i o 24,8% w stosunku do 2015 r. Najwięcej miejsc noclegowych oferowały ośrodki wczasowe – 70,2 tys. (spadek o 0,1% w skali roku oraz wzrost o 11,0% w porównaniu z 2015 r.), hotele – 46,2 tys. (spadek o 0,2% w stosunku do roku poprzedniego i wzrost o 51,2% w porównaniu z 2015 r.) oraz kwatery prywatne – 25,9 tys. (odpowiednio o 16,2% i o 28,1% więcej).

In 2024 the number of bed places available in the coastal areas was 237.4 thousands, which is an increase of 5.0% in comparison to 2023, and against 2015 by 24.8%. The majority of those place was provided by holiday centres – 70.2 thousands (a decrease by 0.1% against the previous year, but a growth of 11.0% in comparison to 2015), followed by hotels – 46.2 thousands (a fall by 0.2%, against the previous year, but a growth of 51.2% in comparison to 2015), and private accommodation facilities – 25.9 thousands (growths of 16.2% and 28.1%, respectively).

**Wykres 1 (76). Obiekty turystyczne na obszarach nadmorskich**
**Stan w dniu 31 lipca**

Chart 1 (76). Tourist establishments in coastal area
As of 31 July



W 2024 r. na obszarach nadmorskich z turystycznych obiektów noclegowych skorzystało 6 780,6 tys. osób, tj. o 10,4% więcej niż w 2023 r. i o 63,7% w stosunku do 2015 r. Najwięcej turystów nocowało w hotelach (50,4% ogółu turystów na obszarach nadmorskich wobec 52,5% przed rokiem i 47,8% w 2015 r.); chętnie zatrzymywano się również w ośrodkach wczasowych (15,6% wobec 16,9% w 2023 r. i 16,4% w 2015 r.), a także w zakładach uzdrowiskowych (4,3% wobec 5,0% w 2023 r. i 5,7% w 2015 r.) i na kwaterach prywatnych (4,8% wobec 3,6% w 2023 r. i 4,2% w 2015 r.).

In 2024, a total of 6,780.6 thousand persons benefitted from coastal tourist accommodation establishments, i.e. by 10.4% more than in 2023 and 63.7% more than in 2015. The majority of tourists spent their nights in hotels (50.4% of all tourists in the coastal areas, against 52.5% in the previous year and 47.8% in 2015). Many of them preferred also staying at holiday centres (15.6% against 16.9% in 2023 and 16.4% in 2015) as well as health resorts (4.3% against 5.0% in 2023 and 5.7% in 2015) and private accommodation facilities (4.8% against 3.6% in 2021 and 4.2% in 2015).

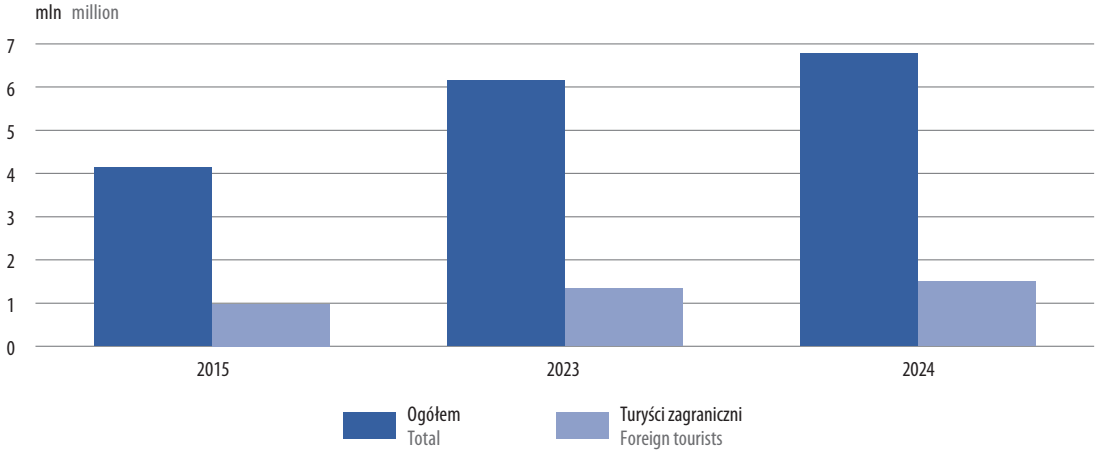
**Tablica 2 (41). Turyści korzystający z turystycznych obiektów noclegowych**
Table 2 (41). Tourist accommodated in accommodation establishments

| Wyszczególnienie<br>Specification<br>a – turyści<br>tourists<br>b – w tym turyści zagraniczni<br>of which tourists from abroad | | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | w tysiącach<br>in thousands | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| POLSKA<br>POLAND | a | 26 942 | 17 879 | 36 239 | 38 842 | 105,8 | 107,2 |
| | b | 5 690 | 2 264 | 7 075 | 7 876 | 121,0 | 111,3 |
| w tym obszary nadmorskie<br>of which coastal area | a | 4 142 | 3 580 | 6 143 | 6 781 | 105,8 | 110,4 |
| | b | 983 | 584 | 1 340 | 1 494 | 121,4 | 111,4 |
| województwo pomorskie<br>Pomorskie Voivodship | a | 1 965 | 1 644 | 2 965 | 3 263 | 106,1 | 110,1 |
| | b | 418 | 165 | 560 | 658 | 138,6 | 117,5 |
| województwo warmińsko-mazurskie<br>Warmińsko-Mazurskie Voivodship | a | 85 | 58 | 73 | 69 | 95,9 | 95,0 |
| | b | 22 | 6 | 9 | 11 | 116,5 | 118,5 |
| województwo zachodniopomorskie<br>Zachodniopomorskie Voivodship | a | 2 092 | 1 879 | 3 105 | 3 449 | 105,7 | 111,1 |
| | b | 543 | 413 | 771 | 825 | 111,4 | 107,0 |

W 2024 r. wśród osób korzystających z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich 1 493,7 tys. osób (22,0%) to turyści zagraniczni, których liczba zwiększyła się o 11,4% w skali roku i o 52,0% w porównaniu z 2015 r. Turyści zagraniczni zatrzymywali się głównie w hotelach – 67,3% ogółu turystów zagranicznych na obszarach nadmorskich (o 3,9 p. proc. mniej niż przed rokiem i o 3,6 p. proc. w porównaniu z 2015 r.); preferowali również pobyty w ośrodkach wczasowych – 5,8% (odpowiednio o 0,3 p. proc. więcej i o 0,2 p. proc. mniej ).

Among the clients of the coastal accommodation establishments in 2024, 1,493.7 thousand persons (or 22.0%) were tourists from abroad the number of whom increased by 11.4% within the year and 52.0% in comparison to 2015. The foreign visitors decided mainly to stay at hotels – 67.3% of the total number of the tourists from abroad in the coastal areas (by 3.9 pp less than the preceding year and 3.6 pp less than in comparison to 2015). They also decided to stay in holiday centres – 5.8% (more by 0.3 pp and by 0.2 pp less, respectively).

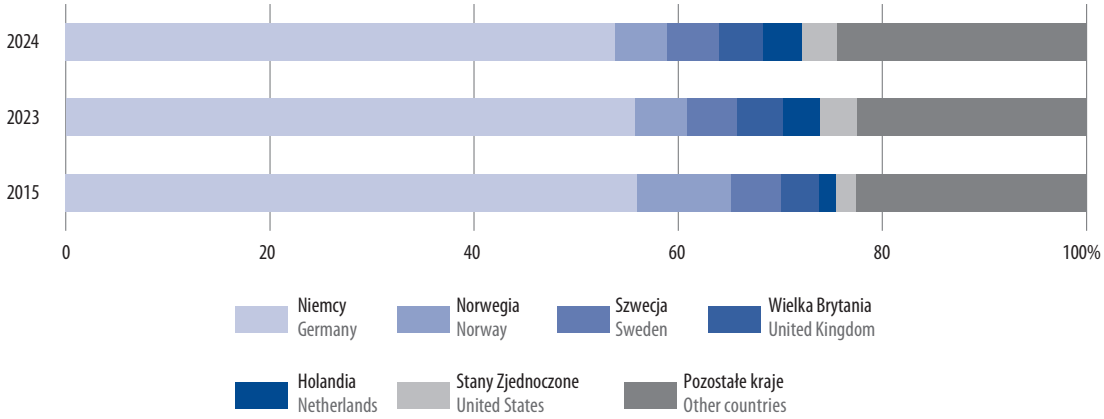
**Wykres 2 (77).** **Turyści korzystający z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich**
Chart 2 (77). Tourists accommodated in accommodation establishments in coastal areas




W 2024 r. najliczniejszą grupę turystów zagranicznych korzystających z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich stanowili przyjezdni z Niemiec – 803,7 tys. (wzrost o 7,4% w skali roku i o 45,9% w porównaniu z 2015 r.), następnie z Norwegii – 76,8 tys. (wzrost o 13,6% w stosunku do 2023 r., a w porównaniu z 2015 r. – spadek o 14,5%), Szwecji – 75,6 tys. (wzrost odpowiednio o 14,7% i 56,6%), Wielkiej Brytanii – 63,9 tys. (wzrost odpowiednio o 5,4% i 76,6%) oraz z Holandii – 58,0 tys. (o 19,3% więcej niż w 2023 r. i 2,5-krotnie niż w 2015 r.).

In 2024 he most numerous groups of foreign tourists in the coastal accommodation establishments were the visitors from Germany – 803.7 thousands (a growth by 7.4% against the previous year and 45.9% in comparison to 2015), followed by Norway – 76.8 thousands (an increase by 13.6% compared to 2023 , but a fall by 14.5% in comparison to 2015), Sweden – 75.6 thousands (an increase by 14.7% and about 56.6%, respectively), the UK – 63.9 thousands (increases by 5.4% and by 76.6%, respectively), as well as Netherlands – 58.0 thousands (increases by 19.3% and 2.5 times respectively).

**Wykres 3 (78).** **Turyści zagraniczni korzystający z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich**
Chart 3 (78). Foreign tourists accommodated in accommodation establishments in coastal areas



W 2024 r. na obszarach nadmorskich udzielono 25 261 tys. noclegów (o 7,2% więcej w porównaniu z 2023 r. i o 36,8% niż w 2015 r.), w tym turystom zagranicznym – 4 879 tys. (więcej odpowiednio o 6,3% i 22,8%). Z noclegów korzystano głównie w sezonie letnim, tj. w lipcu i sierpniu (po 17,7% wszystkich udzielonych noclegów wobec 18,0% i 17,3% – w 2023 r. oraz 21,4% i 20,1% – w 2015 r.). Turyści zagraniczni również najczęściej zatrzymywali się na nocleg w lipcu i sierpniu (odpowiednio 13,8% i 14,1% wszystkich udzielonych im noclegów wobec 14,5% i 13,5% – w 2023 r. oraz 13,1% i 13,6% – w 2015 r.).

In 2024, there were 25,261 thousand night stays provided in the coastal areas, i.e. by 7.2% more than in 2023 and 36.8% more than in 2015, including 4,879 thousands of stays for foreign tourists (6.3% and 22.8% more, respectively). Tourists were accommodated in those facilities mainly in the summer, i.e. in July and August (respectively 17.7% and also 17.7% of all the provided night stays, as compared to 18.0% and 17.3% in 2023 and 21.4% and 20.1% in 2015). Most frequently the foreign tourists benefitted also from accommodations in July and August (respectively 13.8% and 14.1% of all the provided night stays, as compared to 14.5% and 13.5% in 2023 and 13.1% and 13.6% in 2015).

W 2024 r. odnotowano 2 426,7 tys. pasażerów w portach morskich (o 7,8% więcej w porównaniu z 2023 r. i o 0,2% niż w 2015 r.), w tym promami podróżowało 1 671,6 tys. osób (o 3,5% mniej niż przed rokiem i o 0,5% w porównaniu z 2015 r.), natomiast statkami pasażerskimi – 699,7 tys. (o 35,4% więcej niż przed rokiem i o 5,4% mniej niż w 2015 r.).

In 2024, a total of 2,426.7 thousand passengers were reported in seaports (by 7.8% more than in 2023, and by 0.2% more than in 2015), of whom 1,671.6 thousand persons travelled by ferry (3.5% less than the preceding year, and 0.5% less against 2015), while 699.7 thousand persons – onboard passenger ships (35.4% more than in 2023 and 5.4% less than in 2015).

Uwzględniając liczbę pasażerów odwiedzających Polskę drogą morską, największy ruch w 2024 r. odnotowano w porcie w Świnoujściu, do którego przybyło 44,4% ogółu pasażerów przypływających do kraju (57,9% ogółu pasażerów promów oraz 7,7% wszystkich osób podróżujących statkami pasażerskimi). Liczba osób przypływających do tego portu była o 1,0% mniejsza niż przed rokiem i o 2,8% większa w stosunku do 2015 r. Liczba podróżujących promami zmniejszyła się o 6,5% w porównaniu z 2023 r. i 0,4% w odniesieniu do 2015; w przypadku statków pasażerskich odnotowano odpowiednio wzrost – o 3,6% i spadek – o 27,0%).

With regard to the number of seaborne passengers in Poland, the highest passenger traffic in 2024 were reported in Świnoujście where the number of passengers embarked constituted 44.4% of passenger arrivals to Poland (57.9% of ferry passengers and 7.7% of all persons onboard passenger ships). The number of people arriving at that port was 1.0% less than the preceding year and by 4.8% against 2015. The number of ferry passengers decreased respectively by 6.5% and 0.4%; in case of passenger ships there was a growth of 3.6% and a fall by 27.0%, respectively).

W 2024 r. do portu w Gdyni przybyło 27,1% ogółu pasażerów przypływających statkami do Polski, w Gdańsku – 9,4%, na Helu – 8,7%. W odniesieniu do 2023 r. w porcie w Gdyni odnotowano wzrost liczby podróżnych o 4,6%, a w portach w Gdańsku i na Helu – odpowiednio o 13,7% i 34,6%; w porównaniu z 2015 r. liczba podróżnych w Gdyni zmniejszyła się o 7,2%, natomiast w Gdańsku i Helu wzrosła odpowiednio o 12,3% i 12,9%.

In 2024, 27.1% of the total number of passengers to Poland arrived at the port of Gdynia, 9.4% – Gdańsk, 8.7% – Hel. Regarding 2023, those ports saw growths in the number of travellers of 4.6% and in Gdańsk and Hel there were increases by 13.7% and 34.6%, in comparison to 2015 the number of passengers in Gdynia fell by 7.2%, however, in Gdańsk and Hel there was a growth of 12.3% and 12.9%, respectively.

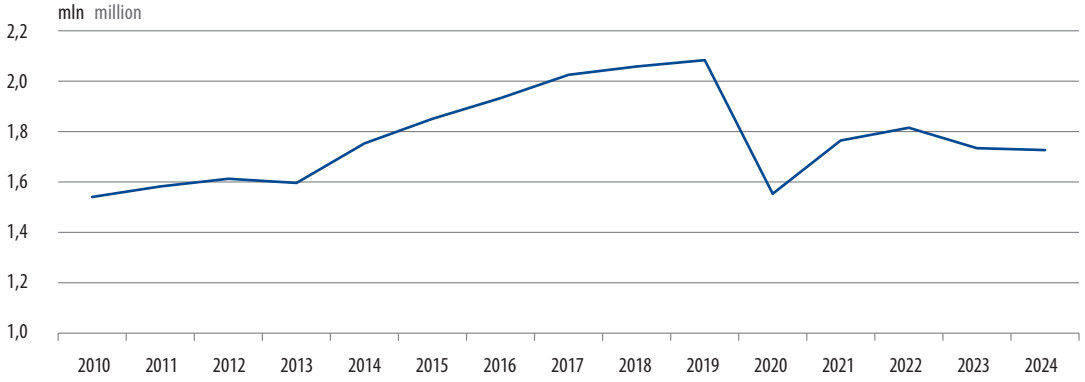
**Tablica 3 (42). Ruch pasażerów w polskich portach morskich według wybranych portów**
Table 3 (42). Passenger movements at Polish seaports by selected ports

| Wyszczególnienie<br>Specification<br>a – ogółem total<br>w tym: of which:<br>b – promy ferries<br>c – statki pasażerskie passenger ships | | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | w tysiącach<br>in thousands | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| POLSKA<br>POLAND | a | 2 421 | 1 905 | 2 252 | 2 427 | 96,4 | 107,8 |
| | b | 1 680 | 1 472 | 1 733 | 1 672 | 99,1 | 96,5 |
| | c | 740 | 430 | 517 | 700 | 99,8 | 135,4 |
| w tym:<br>of which: | | | | | | | |
| Świnoujście | a | 1 047 | 974 | 1 088 | 1 076 | 93,7 | 99,0 |
| | b | 973 | 930 | 1 035 | 969 | 93,9 | 93,5 |
| | c | 74 | 44 | 52 | 54 | 89,8 | 103,6 |
| Gdynia | a | 709 | 450 | 629 | 658 | 101,4 | 104,6 |
| | b | 599 | 393 | 555 | 564 | 113,8 | 101,6 |
| | c | 109 | 55 | 74 | 94 | 101,1 | 127,4 |
| Gdańsk | a | 200 | 209 | 198 | 225 | 88,1 | 113,7 |
| | b | 108 | 148 | 143 | 139 | 88,9 | 97,6 |
| | c | 92 | 61 | 55 | 85 | 94,5 | 155,0 |
| Hel | a | 184 | 118 | 154 | 208 | 112,9 | 134,6 |
| | c | 184 | 100 | 154 | 208 | 112,9 | 134,6 |
| Sopot | a | 74 | 55 | 54 | 97 | 97,5 | 180,2 |
| | c | 74 | 55 | 54 | 97 | 97,5 | 180,2 |
| Międzyzdroje | a | 63 | 34 | 38 | 34 | 89,7 | 89,5 |
| | c | 63 | 34 | 38 | 34 | 89,7 | 89,5 |
| Frombork | a | 56 | 29 | 45 | 53 | 93,5 | 118,3 |
| | c | 56 | 29 | 45 | 53 | 93,5 | 118,3 |
| Krynica Morska | a | 56 | 29 | 45 | 62 | 166,1 | 138,7 |
| | c | 56 | 29 | 45 | 62 | 166,1 | 138,7 |

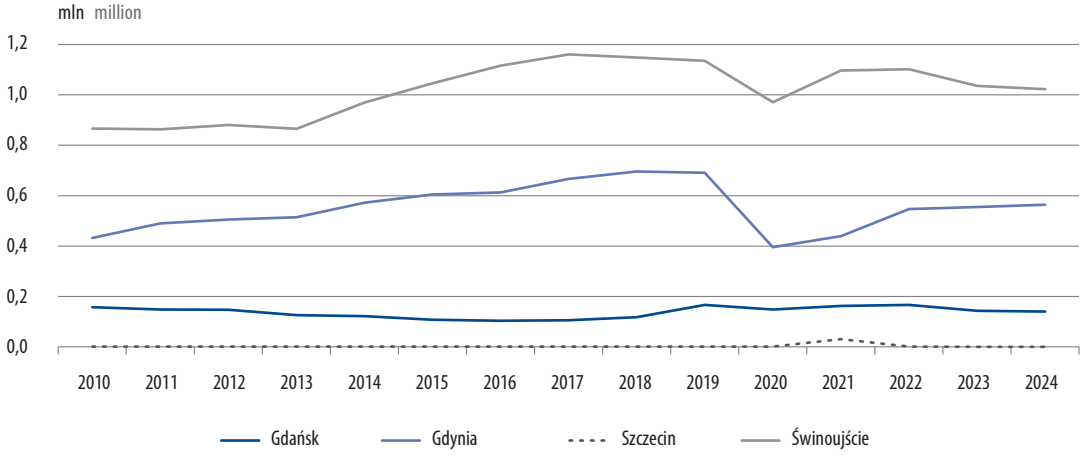
W 2024 r. w polskich portach morskich rozpoczęło lub zakończyło zagraniczną podróż 1 726,4 tys. osób (o 0,4% mniej niż przed rokiem i o 6,7% niż w 2015 r.), z czego całość stanowili pasażerowie z krajów europejskich. Wśród ogółu osób podróżujących w międzynarodowym ruchu dominowali pasażerowie ze Szwecji – 99,8% (rozpoczynający lub kończący podróż w portach: Ystad – 34,2%, Karlskrona – 32,5%, Trelleborg – 20,8% i Nynäshamn – 7,9%); pasażerowie z Finlandii stanowili 0,1%.

In 2024, 1,726.4 thousand persons started or completed their seaborne journey abroad, at Polish seaports (0.4% less than the preceding year and by 6.7% less than in 2015), of whom everybody came from Europe. Among the total number of international passenger traffic was dominated by passengers from Sweden – 99.8% (starting or completing their journey at: Ystad – 34.2%, Karlskrona – 32.5%, Trelleborg – 20.8%, Nynäshamn – 7.9%); passenger came from Finland – 0.1%.

**Wykres 4 (79).** **Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich**
Chart 4 (79). International passenger traffic in seaports



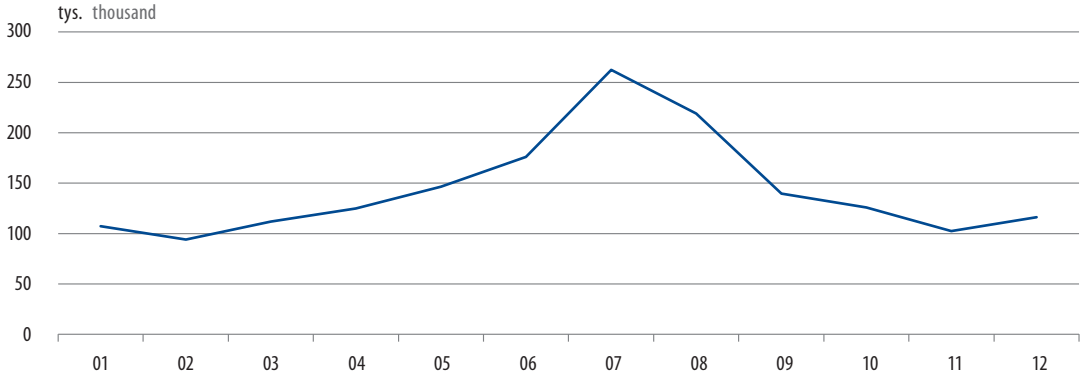

**Wykres 5 (80).** **Międzynarodowy ruch pasażerów w głównych portach morskich**
Chart 5 (80). International passenger traffic in major seaports




Ruch pasażerów w portach morskich charakteryzuje się sezonowością. W 2024 r. w okresie czerwiec–sierpień, tak jak przed rokiem, obsłużono 74,5% ogólnej liczby pasażerów w ruchu krajowym (w analogicznym okresie 2015 r. – 89,1%) i 38,1% ogólnej liczby pasażerów w ruchu międzynarodowym (wobec odpowiednio 35,9% i 37,5%).

Passenger traffic through seaports is characterized by seasonal peaks. Following the previous year, the number of passengers handled from June to August 2024 represented 74.5% of total number of passengers in domestic traffic (in the analogical period in 2015 – 89.1%) and 38.1% of the total number of passengers in international traffic (against 35.9% and 37.5%, respectively).

**Wykres 6 (81). Sezonowość w międzynarodowym ruchu pasażerów w 2024 r .**
Chart 6 (81). Seasonality of international passenger traffic in 2024




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 2024 r. do polskich portów morskich w tym celu przybyło 136,8 tys. pasażerów wycieczkowców (13,6% więcej niż przed rokiem i o 52,9% więcej niż w 2015 r.), z czego do Gdyni – 93,7 tys. (odpowiednio o 6,7% i 33,4% więcej), Gdańska – 26,0 tys. (odpowiednio o 64,9% i ponad 2,5-krotnie więcej), Szczecina – 11,1 tys. (niemal tyle samo co w roku ubiegłym, ale 2-krotnie więcej niż w 2015 r.), Świnoujścia – 4,6 tys. (odpowiednio o 1,1% i 30,2% więcej).

Uwzględniając kraj przewoźnika, najwięcej pasażerów wycieczkowców zawijających do polskich portów w 2024 r. przybyło z Włoch (39,9%), Niemiec (21,7%), ze Stanów Zjednoczonych (10,4%), Norwegii (9,9%) oraz Szwajcarii (8,2%).

W skali roku najbardziej zwiększyła się liczba pasażerów przypływających na wycieczkowcach z Malty (5,5-krotnie) i Włoch (prawie 2,5 krotnie), a w porównaniu z 2015 r. wyraźnie wzrosła liczba pasażerów przybywających z Francji (prawie 7-krotnie), Norwegii (ponad 5-krotnie) oraz z Niemiec (prawie 3,5 krotnie).

Seaports in Poland were are 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 2024, 136.8 thousand cruise passengers arrived at seaports in Poland for that purpose (13.5% more than the previous year, but 52,9% more than in 2015), of which to Gdynia – 93.7 thousands (6.7% more and 33.4% more, respectively), Gdańsk – 26.0 thousands (respectively 64.9%more and over 2.5 times more), Szczecin – 11.1 thousands (the same amount as in the previous year and over 2 times more, respectively), Świnoujście – 4.6 thousands (more by 1.1% and 30.2%).

Regarding the country of the carrier (a ship operator), the largest number of cruise passengers in 2024 entering seaports in Poland, arrived from Italy (39.9%), Germany (21.7%), the United States (10.4%), Norway (9.9%) and Switzerland (8.2%).

In comparison to the previous year there were the most significant increases in the number of passengers who arrived by sea on cruisers from Malta (almost 5.5-times more) and Italy (almost 2.5-times more), while in comparison to 2015 there were significant growths of the number of passengers arriving from France (almost 7 times more), Norway (over 5-times more and Germany (almost 3.5 times more).

**Tablica 4 (43). Pasażerowie wycieczkowców zawijających do polskich portów**
Table 4 (43). Cruise passengers on board ships calling at Polish seaports

| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| POLSKA<br>POLAND | 89 447 | 5 257 | 120 365 | 136 759 | 138,1 | 113,6 |
| WEDŁUG WYBRANYCH PORTÓW<br>BY SELECTED PORTS | | | | | | |
| Gdańsk | 10 196 | 616 | 15 742 | 25 956 | 59,0 | 164,9 |
| Gdynia | 70 196 | 72 | 87 772 | 93 664 | 189,8 | 106,7 |
| Szczecin | 5 547 | 2 944 | 11 137 | 11 140 | 111,7 | 100,0 |
| Świnoujście | 3 508 | 1 625 | 4 520 | 4 569 | 119,2 | 101,1 |
| WEDŁUG WYBRANYCH KRAJÓW PRZEWOŹNIKA<br>BY SELECTED COUNTRY OF SHIP OPERATOR | | | | | | |
| Francja France | 447 | 115 | 2 263 | 3 028 | 106,6 | 133,8 |
| Grecja Greece | 1 753 | – | 292 | – | 92,1 | – |
| Holandia Netherlands | 3 077 | 766 | 8 094 | 3 239 | 166,9 | 40,0 |
| Malta Malta | 3 950 | – | 613 | 3 376 | 131,8 | 550,7 |
| Niemcy Germany | 8 537 | 2 872 | 29 255 | 29 619 | 187,5 | 101,2 |
| Norwegia Norway | 2 698 | – | 8 033 | 13 593 | 54,0 | 169,2 |
| Stany Zjednoczone the United States of America | 12 526 | – | 15 843 | 14 228 | 65,0 | 89,8 |
| Szwajcaria Switzerland | 4 667 | 1 504 | 29 886 | 11 250 | 337,6 | 37,6 |
| Włochy Italy | 49 019 | – | 22 497 | 54 532 | 312,7 | 242,4 |

# Rozdział X
## Chapter X

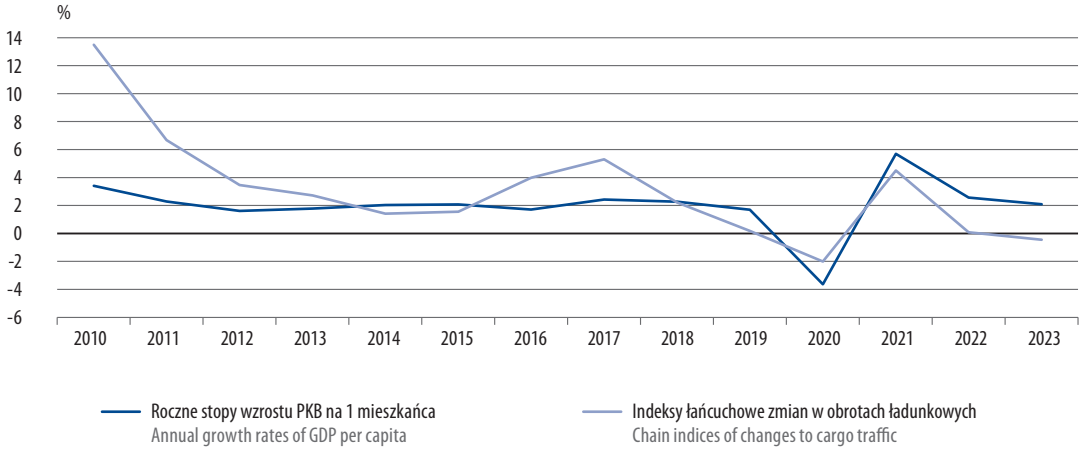
# Przegląd międzynarodowy
## International review

W 2023 r. wolumen obrotów ładunkowych w morskich portach świata wyniósł 23 153,5 mln ton i był o 0,6% mniejszy niż w 2022 r. i o 12,8% większy niż w 2015 r. Jednocześnie w gospodarce światowej roczna stopa wzrostu PKB na 1 mieszkańca (w cenach stałych, w walutach krajowych) zmniejszyła się z 2,4% w 2022 r. do 1,9% w 2023 r.

In 2023, the volume of cargo handled in the world's seaports totalled 23,153.5 million tonnes, showing a decrease of 0.6% compared with 2022, and an increase of 12.8% relative to 2015. At the same time, in the world economy, the annual growth rate of GDP per capita (at constant prices, in national currencies) decreased from 2.4% in 2022 to 1.9% in 2023.

**Wykres 1 (82). Zmiany w światowych obrotach ładunkowych na tle zmian koniunkturalnych mierzonych roczną stopą wzrostu PKB[a]**

Chart 1 (82). Changes in world cargo traffic compared to changes in economic conditions measured in annual growth rate of GDP[a]




a Dane uległy zmianie w porównaniu z poprzednią edycją publikacji.
Źródło: baza danych UNCTADSTAT,
http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en
a Data have changed in comparison to the previous edition of this publication.
Source: UNCTADSTAT database,
http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en

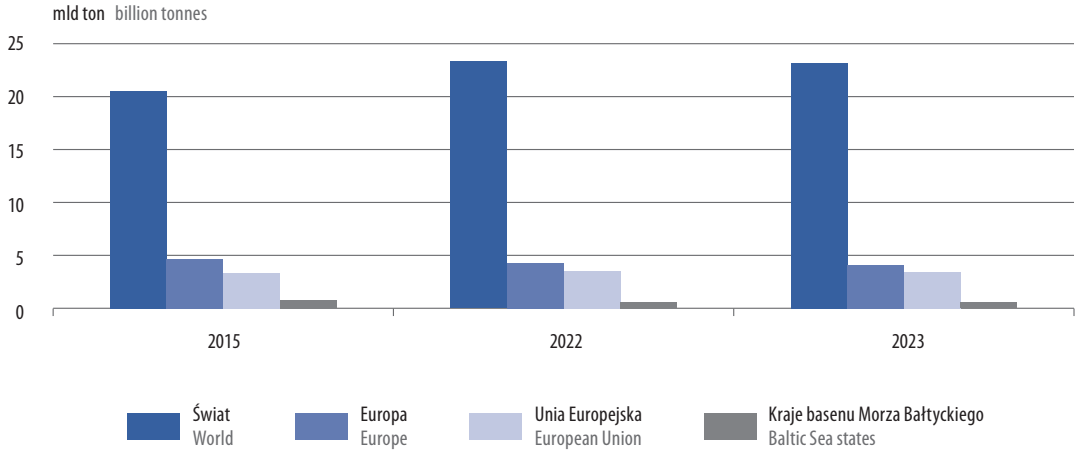
W 2023 r. zarówno załadunek, jak i wyładunek towarów w portach morskich były o 0,6% mniejsze w odniesieniu do roku poprzedniego, jednocześnie odnotowano wzrost o 12,8% w porównaniu z 2015 r. W strukturze obrotów ładunkowych dominowały ładunki masowe suche, których udział w 2023 r. wyniósł dla załadunku i wyładunku po 62,2%.

In 2023, both cargo loading and unloading in seaports decreased by 0.6% compared with the previous year, while an increase of 12.8% was recorded relative to 2015. In the structure of cargo turnover, dry bulk cargo dominated, accounting for 62.2% of both loading and unloading in 2023.

W 2023 r. udział obrotów ładunkowych w portach morskich zlokalizowanych na kontynencie europejskim w światowych obrotach ładunkowych kształtował się na poziomie 17,5%, wobec 18,0% w roku poprzednim i 22,4% w 2015 r.

In 2023, the share of cargo throughput in seaports located on the European continent in global maritime cargo handling amounted to 17.5%, compared with 18.0% in the previous year and 22.4% in 2015.

**Wykres 2 (83).** **Obroty ładunkowe w portach morskich Europy[a] na tle światowych obrotów ładunkowych**
Chart 2 (83). Cargo traffic in European seaports compared with the world maritime cargo traffic




a Od 2020 r. nie uwzględniono danych dla portów Wielkiej Brytanii i Rosji.
Źródło: Baza Eurostatu New Cronos; Baza danych UNCTAD,
https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/downloadPrompt.aspx; strona internetowa: www.pasp.ru.
a Since 2020, data for ports in the United Kingdom and the Russian Federation have not been included.
Source: Eurostat database New Cronos.; UNCTAD database,
https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/downloadPrompt.aspx; the Internet webpage: www.pasp.ru.

W 2023 r. wolumen ładunków przeładowanych w portach morskich państw położonych nad Morzem Bałtyckim wyniósł 531,7,0 mln ton i był o 3,7% mniejszy niż w 2022 r. oraz o 30,6% niż w 2015 r.

Natomiast udział przeładunków w portach bałtyckich w światowym wolumenie ładunków przeładowanych w portach morskich w 2023 r. wyniósł 2,3% (wobec 2,4% w 2022 r. oraz 3,7% w 2015 r.).

W 2023 r. w strukturze ładunków przewożonych drogą morską przez główne porty morskie Europy (tj. kraje Unii Europejskiej, Turcja i Norwegia) dominowały ładunki masowe ciekłe, których udział w 2023 r. wyniósł 37,4% (wobec 36,3% w 2022 r. oraz 38,2% w 2015 r.).

W strukturze obrotów ładunkowych w portach basenu Morza Bałtyckiego (łącznie z portami Danii) w 2023 r. największy udział miały ładunki masowe suche, które stanowiły 28,5% obrotów ładunkowych ogółem w tych portach (w 2022 r. – 30,4%, a w 2015 r. – 30,3%).

Na kolejnym miejscu w strukturze obrotów ładunkowych w portach basenu Morza Bałtyckiego plasowały się ładunki masowe ciekłe. W 2023 r. stanowiły one 28,0% i były o 2,6% wyższe w porównaniu z rokiem poprzednim oraz o 9,1% niższe w porównaniu z 2015 r.

In 2023, the volume of cargo handled in seaports of the countries located on the Baltic Sea amounted to 531.7 million tonnes, which was 3.7% lower than in 2022 and 30.6% lower than in 2015.

The share of cargo handled in Baltic ports in the global volume of cargo handled in seaports accounted for 2.3% in 2023 (against 2.4% in 2022 and 3.7% in 2015).

In 2023, in the structure of cargo transported by sea through the main seaports of Europe (i.e. EU countries, Türkiye and Norway), was dominated by liquid bulk cargo, the share of which in 2023 was 37.4% (against 36,3% in 2022 and 38.2% in 2015).

In the structure of cargo traffic in the Baltic Sea ports (including all major Danish ports) dry bulk cargo predominated, accounting for 28.5% in 2023 — (in 2022 – 27.7%, in 2015 – 30.3%).

Liquid bulk cargo ranked next in the structure of cargo throughput in the Baltic Sea ports. In 2023, it accounted for 28.0% of the total, 2.6% higher than in the previous year and 9.1% lower than in 2015.

W 2023 r. trzecią pod względem znaczenia grupę stanowiły ładunki toczne, których udział wyniósł 22,8% obrotów ładunkowych w portach basenu Morza Bałtyckiego (obroty tymi ładunkami były o 6,8% mniejsze w porównaniu z rokiem poprzednim oraz o 1,7% większe niż w 2015 r.).

In 2023, ro-ro cargo ranked third in terms of share, it accounted for 22.8% of total cargo throughput in the in the Baltic Sea ports (the volume of the cargo handled was 6.8% lower than in the previous year and 1.7% higher than in 2015).

**Tablica 1 (44). Struktura obrotów ładunkowych w głównych portach morskich Europy i basenu Morza Bałtyckiego**

Table 1 (44). Structure of cargo traffic in main ports of Europe and the Baltic Sea Region

| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|
| | w % in % | | | |
| EUROPA [a]<br>EUROPE [a] | | | | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| ładunki masowe ciekłe<br>liquid bulk | 38,2 | 36,0 | 36,3 | 37,4 |
| ładunki masowe suche<br>dry bulk | 25,8 | 24,9 | 25,8 | 24,3 |
| kontenery<br>containers | 21,1 | 24,1 | 21,9 | 22,5 |
| ładunki toczne<br>roll-on roll-off | 9,8 | 10,0 | 10,6 | 10,7 |
| pozostałe ładunki<br>other | 5,1 | 5,0 | 5,4 | 5,1 |
| ładunki nieznane<br>unknown | 0,0 | – | – | – |
| KRAJE BASENU MORZA BAŁTYCKIEGO [b]<br>BALTIC SEA STATES [b] | | | | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| ładunki masowe ciekłe<br>liquid bulk | 30,6 | 26,8 | 26,3 | 28,0 |
| ładunki masowe suche<br>dry bulk | 30,3 | 30,6 | 30,4 | 28,5 |
| kontenery<br>containers | 8,5 | 10,7 | 11,0 | 11,6 |
| ładunki toczne<br>roll-on roll-off | 22,2 | 22,5 | 23,5 | 22,8 |
| pozostałe ładunki<br>other | 8,4 | 9,4 | 8,8 | 9,1 |
| ładunki nieznane<br>unknown | – | – | – | – |

a Porty główne krajów członkowskich UE, Norwegii i Turcji; bez Rosji. b 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 Including all main seaports in Denmark; excluding Baltic seaports of Russia.
Source: Eurostat database New Cronos.

W 2023 r. do głównych portów krajów Unii Europejskiej, Czarnogóry, Norwegii i Turcji zawinęło 2 264,1 tys. statków o łącznej pojemności brutto GT 18 068,6 mln, tj. o 0,6% jednostek mniej i o 1,4% pojemności brutto GT więcej niż w 2022 r. W porównaniu z 2015 r. liczba zawinięć statków była o 6,6% większa, a ich łączna pojemność brutto GT – o 16,8%.

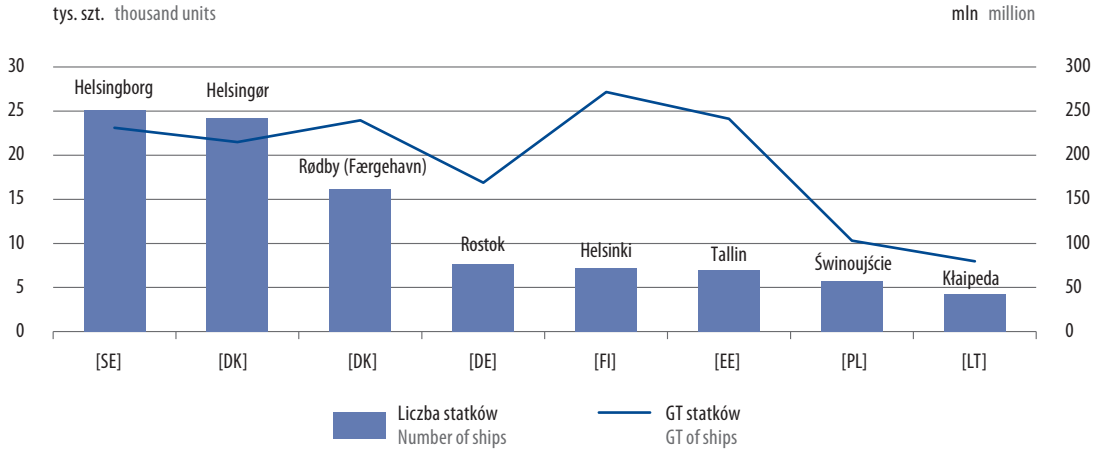
In 2023, 2,264.1 thousand vessels entered the main ports of the European Union countries, Montenegro, Norway and Türkiye, with a total gross tonnage (GT) of 18,068.6 million, representing 0.6% fewer vessels but a 1.4% higher GT compared to 2022. In comparison with 2015, the number of port calls was 6.6% higher, and the total gross tonnage increased by 16.8%.

W latach 2015, 2022 i 2023 ponad połowa ruchu statków koncentrowała się w trzech w głównych portach Europy (z wyłączeniem Rosji). W 2023 r. najwięcej zawinięć odnotowano w portach Grecji (21,1%), Włoch (17,8%) oraz Danii (14,4%). Średnia pojemność brutto statku zawijającego do głównych portów wyniosła odpowiednio: 3,3 tys. GT w Grecji, 6,9 tys. GT we Włoszech oraz 3,5 tys. GT w Danii. W strukturze zawinięć do głównych portów Grecji dominowały drobnicowce niespecjalizowane (84,8%), natomiast statki pasażerskie i wycieczkowce stanowiły łącznie 11,4%. We Włoszech udziały tych grup wyniosły odpowiednio – 62,6% i 30,8%. W Danii dominowały zawinięcia drobnicowców niespecjalizowanych (96,5%), przy czym nie odnotowano zawinięć statków pasażerskich, a ruch wycieczkowców stanowił jedynie 0,1% całkowitej liczby zawinięć w tym kraju.

In 2015, 2022 and 2023, more than half of all vessel traffic was concentrated in the three main European ports (excluding Russia). In 2023, the highest number of port calls was recorded in Greece (21.1%), Italy (17.8%) and Denmark (14.4%). The average gross tonnage of a vessel calling at the main ports amounted to 3.3 thousand GT in Greece, 6.9 thousand GT in Italy, and 3.5 thousand GT in Denmark. In the structure of vessel calls at the main ports of Greece, general cargo vessels predominated (84.8%), while passenger ships and cruise vessels together accounted for 11.4%. In Italy, these shares were 62.6% and 30.8%, respectively. In Denmark, general cargo vessels clearly dominated (96.5% of all port calls), while no passenger ships were recorded, and cruise vessels accounted for only 0.1% of total vessel traffic in that country.

**Wykres 3 (84). Porty morskie o największej liczbie zawinięć statków w krajach basenu Morza Bałtyckiego w 2023 r.**

Chart 3 (84). Seaports with top number of ships calling at Baltic Sea states in 2023




Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
Source: Eurostat database New Cronos.

W 2023 r. jedna piąta wejść statków do głównych portów morskich w krajach UE, Czarnogóry, Norwegii i Turcji dotyczyła basenu Morza Bałtyckiego. Łączna pojemność brutto (GT) tych jednostek stanowiła 22,0% ogółu pojemności statków w wymienionych krajach.

In 2023, one fifth of all ship call at main seaports in the EU, Montenegro, Norway and Turkey were recorded in in the Baltic Sea Region. The total gross tonnage (GT) of ships that called at the Baltic ports accounted for 22.0% of the overall tonnage of ships in the above-mentioned countries.

W ramach żeglugi bliskiego zasięgu (SSS), w relacjach z portami europejskimi (z wyłączeniem Rosji i Wielkiej Brytanii), w 2023 r. przewieziono 2,4 mld ton ładunków, co stanowiło 60,1% ogółu obrotów ładunkowych uzyskanych w portach morskich krajów Unii Europejskiej, Czarnogóry, Norwegii i Turcji. Wolumen przewozów w ramach SSS był o 3,6% mniejszy w porównaniu z 2022 r. oraz o 11,4% niż w 2015 r.

In 2023, within the framework of Short Sea Shipping (SSS), 2.4 billion tonnes of cargo were transported in trade with European ports (excluding Russia and the United Kingdom), accounting for 60.1% of the total maritime cargo handled in the ports of the European Union countries, Montenegro, Norway and Türkiye. The volume of SSS transport decreased by 3.6% compared with 2022 and was 11.4% lower than in 2015.

**Tablica 2 (45). Obroty ładunkowe głównych portów morskich krajów europejskich w ramach żeglugi bliskiego zasięgu według akwenów[a]**

Table 2 (45). Cargo traffic in short-sea shipping in main European seaports, by sea basins[a]

| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2022 | 2023 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | w tys. ton<br>in thousand tonnes | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| OGÓŁEM<br>TOTAL | 2 743 754 | 2 480 901 | 2 522 747 | 2 430 828 | 97,3 | 96,4 |
| Morze Bałtyckie<br>the Baltic Sea | 555 554 | 496 826 | 487 334 | 392 994 | 92,9 | 80,6 |
| Morze Czarne<br>the Black Sea | 202 671 | 225 787 | 209 345 | 187 511 | 91,3 | 89,6 |
| Morze Śródziemne<br>the Mediterranean Sea | 794 363 | 814 018 | 844 235 | 874 776 | 97,1 | 103,6 |
| Atlantyk północno-wschodni<br>the North-East Atlantic | 343 323 | 241 654 | 248 164 | 247 452 | 98,3 | 99,7 |
| Morze Północne<br>the North Sea | 758 312 | 605 200 | 624 948 | 628 406 | 102,7 | 100,6 |
| Pozostałe<br>Others | 89 531 | 115 481 | 127 468 | 118 220 | 100,2 | 92,7 |

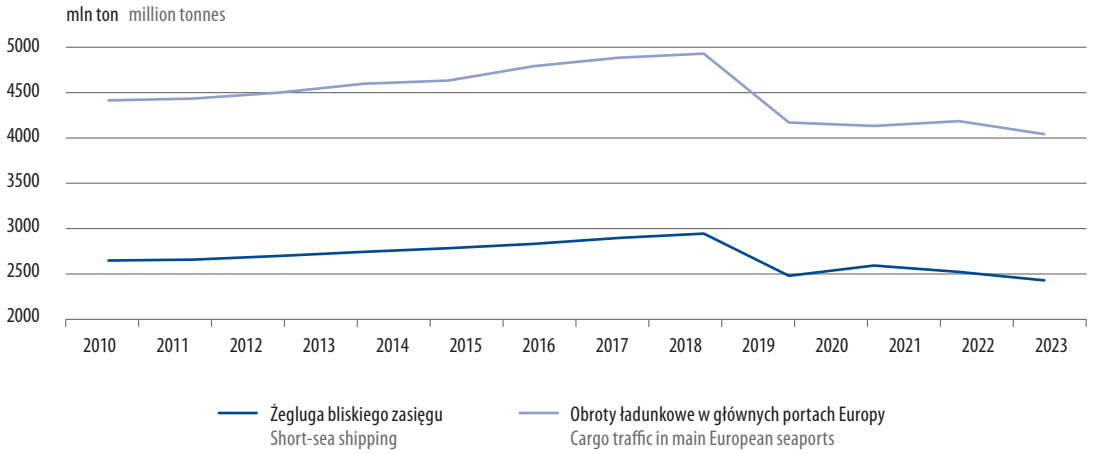
a Dane uległy zmianie w porównaniu z poprzednią edycją publikacji.
Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
a Data have changed in comparison to the previous edition of this publication.
Source: Eurostat database New Cronos.

W analizowanych latach najwięcej ładunków w ramach żeglugi bliskiego zasięgu obsłużono w portach zlokalizowanych nad Morzami Śródziemnym i Północnym, które stanowiły odpowiednio: w 2023 r. – 36,0% i 25,9%, w 2022 r. – 33,5% i 24,8% 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: 36.0% and 25.9% – in 2023, 33.5% and 24.8% in 2022, and 29.0% and 27.6% in 2015, of the total SSS freight.

**Wykres 4 (85). Obroty ładunkowe w ramach żeglugi bliskiego zasięgu na tle obrotów ładunkowych głównych portów morskich Europy [ab]**

Chart 4 (85). 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 2023). 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 2023). 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 2023 r. obsłużono 51,1 mln TEU kontenerów, tj. o 1,7% mniej niż przed rokiem oraz o 5,2% więcej niż w 2015 r.

Pozycję lidera zachowała Turcja, w portach której w 2023 r. obsłużono 18,0% ruchu kontenerowego w ramach SSS; kolejnymi co do znaczenia krajami były Włochy (12,9%) oraz Hiszpania (10,6% morskich obrotów kontenerami w Europie w przeliczeniu na TEU).

Na poziomie globalnym w badanym okresie obserwuje się wzrost morskich obrotów kontenerowych, które w 2023 r. osiągając poziom 858,2 mln TEU, przewyższyły analogiczną wartość z poprzedniego roku o 0,5% oraz były o 25,8% wyższe niż w 2015 r. Wśród kontynentów o największych strumieniach ładunków skonteneryzowanych nadal dominuje Azja (gdzie w 2023 r. obsłużono 67,2% światowych morskich obrotów kontenerowych) – na czele z Chinami, które przeładowały blisko jedną trzecią kontenerów morskich na świecie.

Kolejnym krajem w czołówce obsługi transportu morskiego kontenerów były, podobnie jak w latach poprzednich, Stany Zjednoczone (6,3% ruchu kontenerowego na świecie w 2023 r.). Biorąc pod uwagę obsługę kontenerów w głównych portach Europy (z wyłączeniem Rosji), najwięcej ładunków skonteneryzowanych w 2023 r. obsłużyły Hiszpania (13,9% europejskiego ruchu kontenerowego) oraz Holandia (12,0%).

W 2023 r. operatorzy i armatorzy dysponowali flotą 6,1 tys. kontenerowców w skali świata, o łącznej pojemności brutto GT 275,0 mln, które stanowiły 5,6% liczebności i 17,8% pojemności brutto

Within short sea shipping in the main ports of the EU, Montenegro, Norway and Turkey there were handled 51.1 million TEUs of containers, i.e. 1.7% less than the previous year and 5.2% more than in 2015.

Turkey maintained its leading position and handled 18.0% of the SSS container traffic in 2023, while Italy (12.9%) and Spain (10.6% 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 2023, at 858.2 million TEUs, exceeded the corresponding figure of the previous year by 0.5% and was by 25.8% higher than in 2015. Among the continents with the largest containerised cargo volumes, Asia is being still ahead of others (where in 2023 67.2% 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 – 6.3% of world container traffic in 2023 was handled). Considering container handling in the main ports of Europe (excluding Russia), Spain (13.9% of the European container traffic) and Netherlands (12.0%).

In 2023, ship operators owners managed worldwide a fleet of 6.1 thousand container ships, with a total gross tonnage GT of 275.0 million, which represented 5.6% in number and

światowej floty handlowej. W porównaniu z 2022 r. wzrosła liczba eksploatowanych kontenerowców (o 7,1%) oraz ich łączna pojemność brutto (o 4,3%), zaś w porównaniu z 2015 r wzrosty te wyniosły odpowiednio 17,6% i 27,6%. Średnia pojemność brutto GT kontenerowca kształtowała się na poziomach: 45,3 – w 2023 r., 46,5 – w 2022 r. oraz 41,7 – w 2015 r.

Podobnie jak w poprzednich latach, w 2023 r. najwięcej kontenerowców pływało pod banderami: liberyjską (1 015 jednostek o łącznej pojemności brutto GT 53,0 mln) oraz panamską (649 jednostek o pojemności brutto GT 39,4 mln). Liczba statków zarejestrowanych pod banderą liberyjską wzrosła o 5,7% w porównaniu z rokiem poprzednim oraz o 11,3% w stosunku do 2015 r. Pojemność kontenerowców zwiększyła się zarówno w ujęciu rocznym, jak i względem 2015 r. – odpowiednio o 8,8% i 38,5%. W 2023 r. pod banderą panamską zarejestrowano o 1,5% kontenerowców więcej niż rok wcześniej oraz o 3,2% niż w 2015 r. Pojemność brutto tych statków wzrosła odpowiednio o 1,3% i 23,4%. Łącznie, w 2023 r. kontenerowce zarejestrowane pod tymi banderami, stanowiły 27,7% liczby oraz 33,6% pojemności brutto światowej floty kontenerowców.

17.8% in gross tonnage of the global merchant fleet. Compared to 2022, the number of container vessels in service increased (by 7.1%) and their total gross tonnage increased (by 4.3%), while compared to 2015, these increases were 17.6% in number and 27.6% in gross tonnage, respectively. The average gross tonnage GT of a container ship was at levels of: 45.3 in 2023, 46.5 in 2022 and 41.7 in 2015.

As in previous years, in 2023 the largest number of container vessels were flying the flags of: Liberia (1,015 vessels with a total gross tonnage GT of 53.0 million) and Panama (649 vessels with a gross tonnage GT of 39.4 million). The number of vessels registered under the Liberian flag increased by 5.7% compared with the previous year and by 11.3% compared with 2015. The gross tonnage of these vessels also rose both year-on-year and in relation to 2015, by 8.8% and 38.5%, respectively. In 2023, the number of container vessels registered under the Panamanian flag was 1.5% higher than in the previous year and 3.2% higher than in 2015. The gross tonnage of these vessels increased by 1.3% and 23.4%, respectively. Altogether, container vessels registered under these two flags accounted in 2023 for 27.7% of the number and 33.6% of the gross tonnage of the world's container ship fleet.

**Tablica 3 (46). Światowa flota wyspecjalizowanych statków pełnokontenerowych oraz światowe obroty kontenerowe[a]**

Table 3 (46). World fleet of specialised full-container ships and world container traffic[a]

| Wyszczególnienie<br>Specification | 2015 | 2020 | 2022 | 2023 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | rok poprzedni=100<br>previous year=100 | |
| Statki pełnokontenerowe<br>Full-container ships | 5 169 | 5 384 | 5 673 | 6 077 | 103,2 | 107,1 |
| Obroty kontenerowe w mln TEU<br>Container traffic in million TEUs | 681,9 | 792,5 | 854,1 | 858,2 | 100,5 | 100,5 |

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

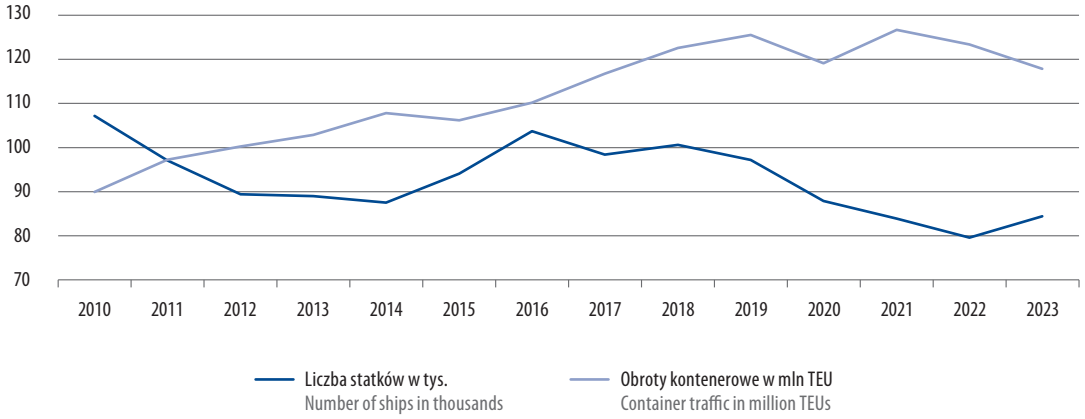
W 2023 r. w głównych portach krajów Unii Europejskiej, Czarnogóry, Norwegii i Turcji odnotowano 84,4 tys. zawinięć wyspecjalizowanych kontenerowców (o 6,0% więcej w skali roku i o 10,4% mniej niż w 2015 r.), a ich łączna pojemność brutto GT wyniosła 3 154,2 mln (odpowiednio o 12,4% i 10,6% więcej). W 2023 r. kontenerowce najczęściej odwiedzały porty Hiszpanii i Turcji (odpowiednio 18,1% i 13,6% liczby zawinięć tych statków). Największe jednostki również najczęściej wybierały porty hiszpańskie (średnia pojemność brutto GT statku wynosiła 34,7 tys.) i tureckie (średnie GT – 31,1 tys.).

In 2023, 84.4 thousand calls of specialised container vessels were reported in the main ports of the European Union countries, Montenegro, Norway and Turkey (6.0% less on an annual basis and 10.4% less than in 2015), with a total gross tonnage of 3,154.2 million GT (12.4% and 10.6% more, respectively). In 2023, container ships mostly visited the ports of Spain and Turkey (18.1% and 13.6% of the number of calls of these vessels, respectively). Similarly, the largest vessels mostly decided to enter Spanish ports (average gross tonnage GT of the vessel was 34.7 thousands) and Turkish ports (average GT – 31.1 thousands).

Obroty kontenerowe w głównych morskich portach Europy (kraje UE, Czarnogóra, Norwegia i Turcja) w 2023 r. wyniosły 117,8 mln TEU i były o 4,5% mniejsze w stosunku do 2022 r. oraz o 11,0% większe wobec 2015 r. Podobnie jak w ubiegłych latach, najwięcej kontenerów obsłużono w relacji z portami Hiszpanii i Holandii (odpowiednio 15,1% i 13,0% europejskiego ruchu kontenerowego wyrażonego w TEU).

Container traffic through main European ports (the EU, Montenegro, Norway and Turkey) amounted to 117,8 million TEUs in 2023, with a growth of 4.5% in comparison to 2022 and 11.0% against 2015. Similarly to previous years, the largest container volumes were handled in relation with Spain and Netherlands (respectively 15.1% and 13.0% of the European container traffic expressed in TEUs).

**Wykres 5 (86). Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich Europy [ab]**
Chart 5 (86). Full-containership and container traffic in main European seaports [ab]



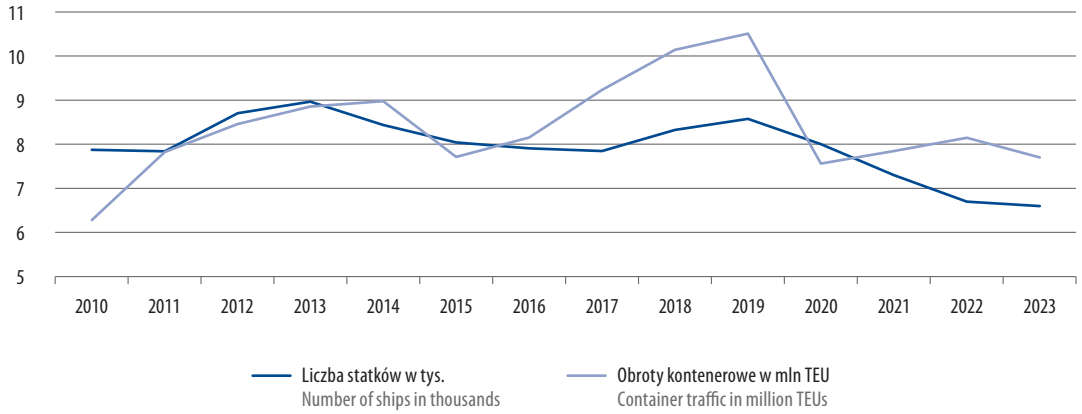

a Z wyłączeniem Rosji. b Dane uległy zmianie w porównaniu z poprzednią edycją publikacji.
Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
a Excluding Russia. b Data have changed in comparison to the previous edition of this publication.
Source: Eurostat database New Cronos.

W 2023 r. obroty kontenerowe w portach krajów UE w obrębie basenu Morza Bałtyckiego wyniosły 7,7 mln TEU, co stanowiło 6,5% obrotów kontenerowych w głównych portach krajów Unii Europejskiej, Czarnogóry, Norwegii i Turcji. Obroty te były o 5,4% mniejsze w skali roku oraz o 0,1% wobec 2015 r.

In 2023, container traffic in the ports of the EU within the Baltic Sea Region amounted to 7.7 million TEUs which at that time represented 6.5% of container traffic in the main ports of the EU countries, Montenegro, Norway and Turkey. This traffic decreased by 5.4% year-on-year and by 0.1% compared to 2015.

**Wykres 6 (87). Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich w rejonie basenu Morza Bałtyckiego [a]**

Chart 6 (87). Full-container ship and container traffic in main seaports in the Baltic Sea states [a]



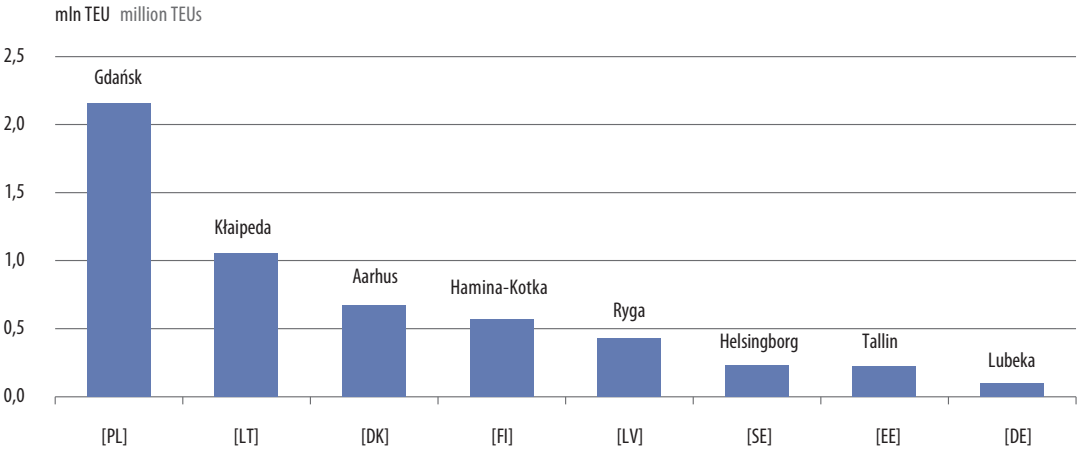

a Dane uległy zmianie w porównaniu z poprzednią edycją publikacji.
Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
a Data have changed in comparison to the previous edition of this publication.
Source: Eurostat database New Cronos.

W ramach bałtyckich portów UE w 2023 r. liderami w obsłudze ruchu kontenerowego były porty w: Gdańsku (28,0% bałtyckich obrotów kontenerowych UE), Kłajpeda (13,6%), Gdynia (11,4%), a następnie Arhus (8,7%) i zespół portów Hamina Kotka (7,4%).

Within the EU Baltic ports in 2023, the leaders in container traffic were the ports of: Gdańsk (28.0% of EU Baltic container traffic), Klaipeda (13.6%), Gdynia (11.4%), followed by Arhus (8.7%), and the Hamina Kotka ports (7.4%).

**Wykres 7 (88). Porty morskie o największych obrotach kontenerowych w krajach basenu Morza Bałtyckiego w 2023 r.**

Chart 7 (88). Seaports with the largest container traffic in Baltic Sea states in 2023




Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
Source: Eurostat database New Cronos.

W głównych portach krajów Unii Europejskiej, Czarnogóry, Norwegii i Turcji w 2023 r. odnotowano 338,1 tys. zawinięć statków floty pasażerskiej (w tym wycieczkowców), tj. o 3,7% mniej w skali roku oraz o 0,8% wobec 2015 r. Średnia pojemność

In the main ports of the European Union countries, Montenegro, Norway and Turkey, there were 338.1 thousand calls by passenger fleet (including cruise ships) in 2023, i.e. 3.7% less than a year ago, and 0.8% less than in 2015. The average

brutto GT statku pasażerskiego (łącznie z wycieczkowcami), który w 2023 r. zawinął do portów europejskich wyniosła 4,2 tys. (o 23,6% mniej niż przed rokiem oraz o 8,0% w porównaniu z 2015 r.).

gross tonnage GT of a passenger ship (including cruisers) that called at European ports in 2023 was 4.2 thousands (23.6 less than the year before and 8.0% less than in 2015).

Największy ruch statków pasażerskich i wycieczkowców w 2023 r. koncentrował się w portach Chorwacji (46,2% liczby zawinięć tych statków do portów europejskich) i Hiszpanii (13,7%). Wycieczkowce i pozostałe statki pasażerskie przewiozły w 2023 r. łącznie 412,2 mln pasażerów, tj. o 4,5% więcej niż przed rokiem oraz o 1,5% mniej niż w 2015 r. Wśród osób korzystających z morskiego transportu pasażerskiego, niewielki odsetek stanowili pasażerowie liniowców wycieczkowych – 4,1% w 2023 r. (w 2022 r. – 3,2%, w 2015 r. – 3,2%).

The highest passenger and cruise ship traffic in 2023 was concentrated in the ports of Croatia (46.2% of the number of calls of these ships in European ports) and Spain (13.7%). Cruise ships and other passenger ships carried a total of 412.2 million passengers in 2023, i.e. 1.5% more passengers than the previous year but 1.5% fewer than in 2015. Of those using maritime passenger transport, a small proportion were cruise liner passengers – 4.1% in 2023 (in 2022 – 3.2%, in 2015 – 3.2%).

W 2023 r. w głównych portach morskich krajów nadbałtyckich należących do UE odnotowano 3,9 tys. wejść jednostek floty pasażerskiej (wycieczkowców i pozostałych), tj. o 24,5% więcej niż w roku poprzednim, ale o 73,7% mniej niż w 2015 r. Ruch wszystkich statków pasażerskich stanowił 0,9% ogólnej liczby wejść jednostek tego typu w portach europejskich. Średnia pojemność brutto (GT) statków pasażerskich (wycieczkowców i pozostałych), które zawinęły do portów basenu Morza Bałtyckiego, wyniosła 26,7 tys. GT, tj. o 14,3 tys. GT mniej niż rok wcześniej i o 16,2 tys. GT więcej niż w 2015 r.

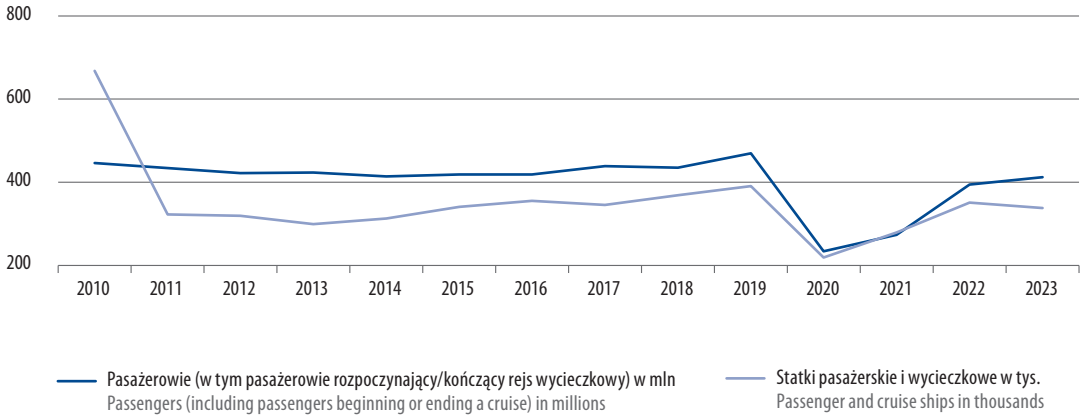
In 2023, 3.9 thousand passenger vessels (cruise and other passenger ships) entered the main seaports of EU Member States located on the Baltic Sea. This represented an increase of 24.5% compared with the previous year, but a decrease of 73.7% compared with 2015. Passenger vessel traffic accounted for 0.9% of the total number of such ship calls in European ports. The average gross tonnage (GT) of passenger vessels (cruise and other) calling at ports in the Baltic Sea basin amounted to 26.7 thousand GT, which was 14.3 thousand GT lower than in the previous year and 16.2 thousand GT higher than in 2015.

Flota pasażerska (wycieczkowce i statki pasażerskie) w 2023 r. w głównej mierze kierowała się do portów Polski (66,6%) oraz Danii (11,4% liczby zawinięć tych statków do portów nadbałtyckich).

The passenger fleet (cruise ships and passenger ship) in 2023 navigated predominantly towards the ports of Poland (66.6%) and Denmark (11.4% of the number of the calls at the Baltic ports).

**Wykres 8 (89). Ruch pasażerów i liczba zawinięć statków pasażerskich i wycieczkowych do głównych portów morskich Europy[a]**

Chart 8 (89). Passenger traffic and number of passenger non-cruise and cruise ships at European seaports[a]

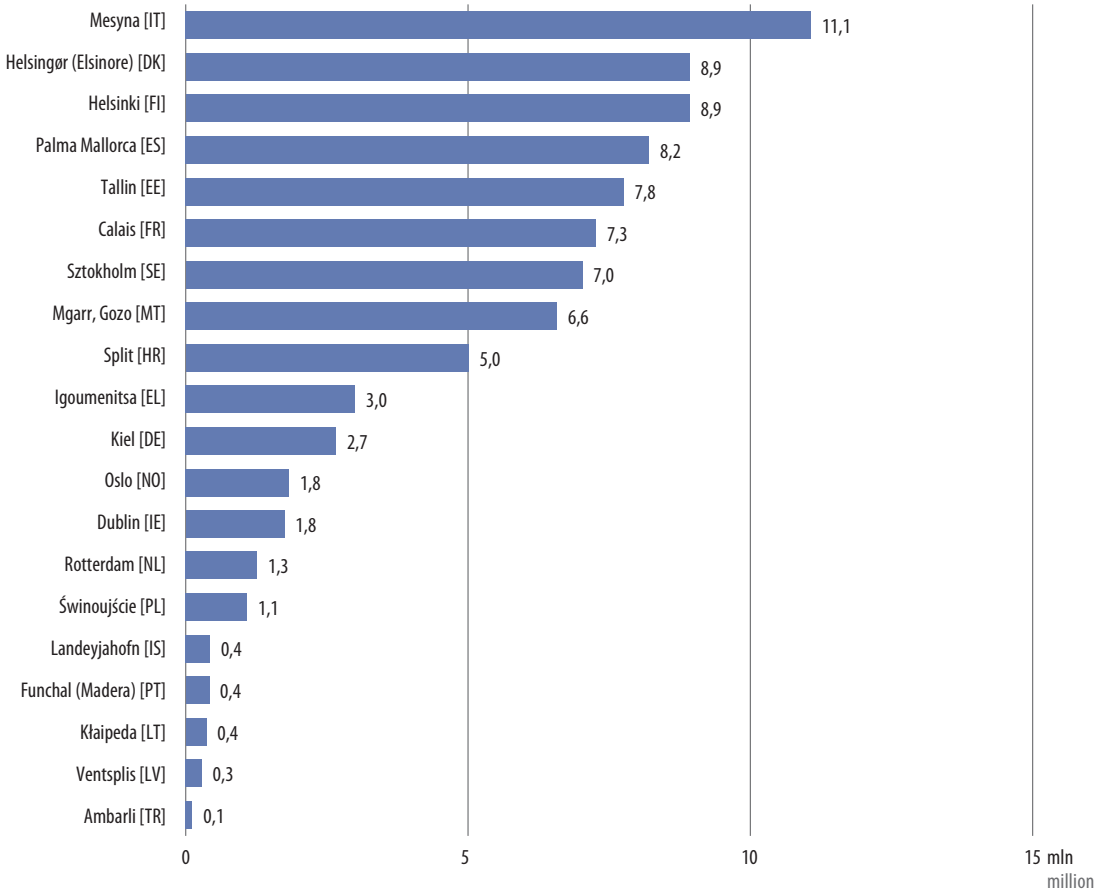



a Z wyłączeniem Rosji.
Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
a Excluding Russia.
Source: Eurostat database New Cronos.

Wycieczkowce i pozostałe statki pasażerskie w 2023 r. przewiozły łącznie 103,2 mln pasażerów w relacji z portami bałtyckimi UE, co stanowiło 25,7% liczby pasażerów podróżujących statkami zawijającymi do portów morskich krajów UE, Czarnogóry, Norwegii i Turcji. W 2023 r. nadbałtyckie porty krajów UE obsłużyły o 2,4% więcej podróżnych niż przed rokiem, ale o 11,3% mniej niż w 2015 r. Spośród osób korzystających z morskiego transportu pasażerskiego na Bałtyku niewielki odsetek stanowili pasażerowie liniowców wycieczkowych – 1,7% w 2023 r. (w 2022 r. – 1,2%, w 2015 r. – 1,5%).

Cruise and other passenger ships carried a total of 103.2 million passengers to the EU Baltic ports in 2023, which accounted for 25.7% of the number of passengers travelling by ship calling at seaports of the EU countries, Montenegro, Norway and Turkey. In 2023, the Baltic ports of EU countries handled 2.4% more travellers than in the previous year, but 11.3% less than in 2015. Of those using maritime passenger transport in the Baltic, cruise liner passengers accounted for a small subset – 1.7% in 2023 (in 2022 – 1.2%, in 2015 – 1.5%).

**Wykres 9 (90). Ruch pasażerów w wybranych portach europejskich w 2023 r.**
Chart 9 (90). Passenger traffic in selected European seaports in 2023




Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
Source: Eurostat database New Cronos.

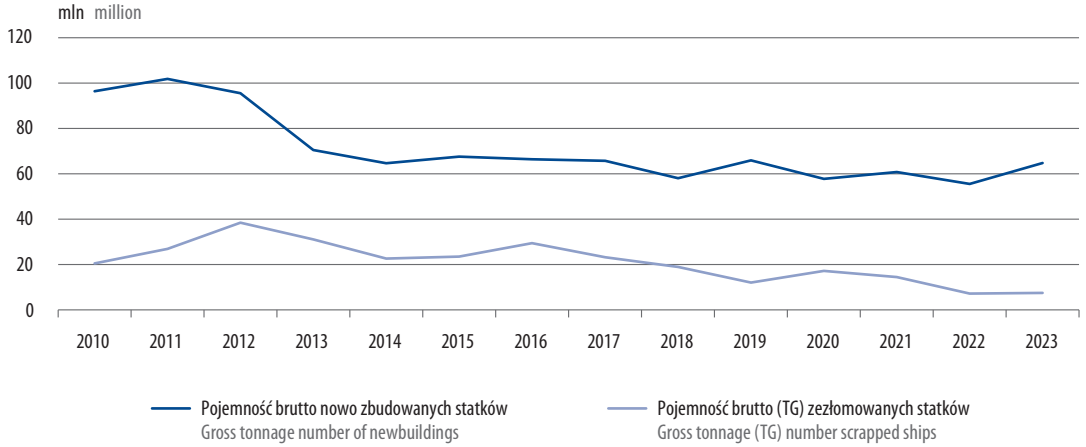
W 2023 r. na świecie eksploatowano 107,7 tys. statków o łącznej pojemności brutto (GT) 1 543,9 mln, tj. o 2,8% jednostek i o 3,6% tonażu brutto więcej niż rok wcześniej oraz o 3,6% statków mniej i o 27,5% pojemności brutto więcej wobec 2015 r. W ujęciu globalnym najwięcej statków eksploatowanych w 2023 r. było zarejestrowanych pod banderami: indonezyjską (11,3%), chińską (9,3%) i panamską (7,6%) liczby jednostek światowej floty handlowej). Statki o największej pojemności brutto pływały pod banderami: panamską (15,5%), liberyjską (15,1%) i Wysp Marshalla (11,9% łącznej pojemności brutto światowej floty handlowej).

Podobnie jak przed rokiem, w 2023 r., 17,0% jednostek floty handlowej świata było własnością podmiotów z Chin; kolejnym krajem posiadającym najliczniejszą flotę była Grecja (8,6% ogółu światowej floty handlowej). Statki o największej nośności należały do podmiotów z: Grecji (17,4%), Chin (13,6%) i Japonii (10,5% łącznej nośności światowej floty handlowej).

In 2023, 107.7 thousand ships were in operation world-wide, with a total gross tonnage (GT) of 1,543.9 millions, i.e. 2.8% more vessels and 3.6% more gross tonnage than the previous year, and 3.6% less vessels and 27.5% more gross tonnage compared to 2015. Globally, the largest number of vessels in service in 2023 were registered under the flags of Indonesia (11.3%), China (9.3%) and Panama (7.6%) of the number of units in the global merchant fleet). Vessels with the highest gross tonnage flew the flags of Panama (15.5%), Liberia (15.1%) and the Marshall Islands (11.9% of the total brute-tonnage of the world merchant fleet).

As in the previous year, in 2023, 17.0% of the vessels in the world merchant fleet were owned by entities from China; followed by Greece (8.6% of the total world mer-chant fleet). The vessels with the highest deadweight belonged to owners from Greece (17.4%), China (13.6%) and Japan (10.5% of the total world merchant fleet).

**Wykres 10 (91). Światowa produkcja i złomowanie morskiej floty handlowej[a]**
Chart 10 (91). 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.

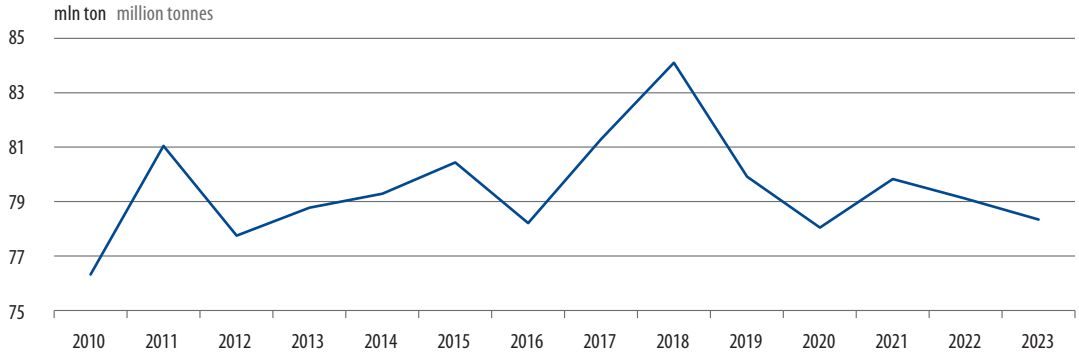
W 2023 r. zbudowano nowe jednostki pływające o łącznej pojemności brutto (GT) 64,8 mln, tj. o 16,5% większej niż przed rokiem, ale o 4,1% mniejszej niż w 2015 r. Na rynku budowy statków wiodącą rolę odegrały: Chiny (50,7%), Korea Południowa (28,3%) i Japonia (15,4% pojemności brutto światowej produkcji stoczniowej w 2023 r.).

W tym samym czasie zezłomowano jednostki o łącznej pojemności brutto (GT) 7,5 mln, tj. o 5,0% większej niż w 2022 r. oraz o 68,2% mniejszej niż w 2015 r. Krajami, w których dokonano większości złomowań statków były: Bangladesz (44,6%), Turcja (7,1%) i Indie (31,6% światowej pojemności brutto zezłomowanych jednostek w 2023 r.).

In 2023,new vessels were built with a total gross tonnage (GT) of 64.8 million, i.e. 16.5% more than the year before, but 4.1% less than in 2015. In the shipbuilding market the leaders were China (50.7%), South Korea (28.3%) and Japan (15.4% of the gross tonnage of world shipbuilding in 2023).

During the same period, vessels with a total gross tonnage (GT) of 7.5 million were scrapped, i.e. 5.0% more than in 2022 and 68.2% less than in 2015. The countries where the majority of ship scrapping took place were Bangladesh (44.6%), Turkey (7.1%) and India (31.6% of the global total gross tonnage of scrapped vessels in 2023).

**Wykres 11 (92). Połowy morskie na świecie[a]**
Chart 11 (92). 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 2023 r. połowy światowe ryb i innych organizmów morskich (bez ssaków morskich, produktów pochodzących od innych zwierząt wodnych oraz roślin wodnych) wyniosły 78 341,1 tys. ton i były o 1,0% mniejsze niż przed rokiem oraz o 2,6% w porównaniu z 2015 r. Podobnie jak w poprzednich latach, w strukturze gatunkowej połowów dominowały ryby morskie, które w 2023 r. stanowiły 82,1% połowów na świecie. Kolejnymi co do znaczenia grupami poławianych organizmów morskich były mięczaki (7,8%) i skorupiaki (7,4%).

W latach 2023 i 2022 ponad połowa masy pozyskanych organizmów morskich pochodziła z łowisk Pacyfiku (odpowiednio 58,0% i 58,7%). Z łowisk Atlantyku pochodziło 26,8% i 26,7%, a z Oceanu Indyjskiego – 15,2% i 14,7% ogółu światowych połowów.

W analizowanych latach największe połowy w rejonach Oceanu Spokojnego uzyskały: Chiny (w 2023 r. – 25,9% masy połowowej pozyskanej z akwenu, w 2022 r. – 29,6%, w 2015 r. – 29,6%), Peru (odpowiednio 7,6%, 11,4% i 10,2%) oraz Indonezja (odpowiednio 12,2%, 11,4% i 9,8%).

Z kolei połowy na łowiskach Atlantyku realizowane były głównie przez Norwegię (w 2023 r. – 11,2% połowów na tym akwenie, w 2022 r. – 11,6%, w 2015 r. – 10,2%), Rosję (odpowiednio 5,2%, 5,4%, 6,2%) oraz Islandię (odpowiednio 6,2%, 6,7%, 5,9%).

In 2023, global catches of fish and other marine organisms (excluding aquatic mammals, miscellaneous aquatic animal products and aquatic plants) amounted to 78,341.1 thousand tonnes, decreased by 1.0% as compared to the previous year, and 2.6% lower than in 2015. As in previous years, marine fish dominated the species structure of catches, accounting for 82.1% of global catches in 2023. Other important groups of marine organisms caught were molluscs (7.8%) and crustaceans (7.4%).

In 2023 and 2022, more than half of the weight of marine organisms harvested originated from the Pacific Ocean (58.0% and 58.7%, respectively). The Atlantic Ocean accounted for 26.8% and 26.7%, while the Indian Ocean contributed 15.2% and 14.7% of the total global marine catch.

In the analysed years, the largest catches in the Pacific Ocean areas were recorded for China (25.9% of the total catch obtained from this region in 2023, 29.6% in 2022 and 29.6% in 2015), Peru (7.6%, 11.4% and 10.2%, respectively) and Indonesia (12.2%, 11.4% and 9.8%, respectively).

In contrast, catches in the Atlantic fisheries were mainly made by Norway (2023 – 11.2% of catches in this area, in 2022 – 11,6%, in 2015 – 10,2%), Russia (5.2%, 5.4%, 6.2%, respectively) and Iceland (6.2%, 6.7%, 5.9%, respectively).

Do głównych gatunków pozyskanych w 2023 r. w opisanych powyżej rejonach Oceanu Spokojnego przez floty Chin, Peru i Indonezji zaliczyć można: sardelę (4,5%), kałamarnicę Humboldta (2,5%) oraz pałasza (2,0% masy połowów na tych akwenach).

W 2023 r. w rejonie Atlantyku, wśród gatunków pozyskanych przez floty Norwegii, Rosji i Islandii, dominowały: dorsz atlantycki (1,8%), śledź atlantycki (1,6%) oraz błękitek (1,8% masy połowów na tym łowisku).

W 2023 r. floty rybackie krajów europejskich złowiły łącznie 13 730,7 tys. ton organizmów morskich (o 3,4% więcej niż w roku poprzednim; w porównaniu z 2015 r. połowy te były na zbliżonym poziomie), co stanowiło 17,5% ogólnej masy połowów światowych. W strukturze połowów morskich zrealizowanych przez floty krajów europejskich największy udział miały: Rosja – 42,4%, Norwegia – 19,3% oraz Islandia – 10,7%. Dla porównania, połowy polskiej floty stanowiły 1,3% połowów światowych.

Państwa europejskie w 2023 r. najwięcej ryb i innych organizmów morskich pozyskały na łowiskach Oceanu Atlantyckiego (63,7%) i Pacyfiku (34,5%). Na łowiskach Atlantyku pozyskano głównie: śledzia atlantyckiego (9,4%), błękitka (9,9%) i dorsza atlantyckiego (6,8% łącznej masy organizmów morskich złowionych na tym akwenie), natomiast na łowiskach Pacyfiku poławiano przede wszystkim mintaja (15,5%), a także gorbuszę (3,9%) i śledzia pacyficznego (3,3% połowów uzyskanych z tego łowiska).

Podobnie jak w poprzednich latach, w 2023 r. największe udziały w połowach morskich na łowiskach Oceanu Atlantyckiego miała flota norweska (19,3%), natomiast połowy Pacyfiku prowadzone były głównie przez Rosję (9,0%).

The main species caught in 2023 in the above-described areas of the Pacific Ocean by the fleets of China, Peru and Indonesia were Peruvian anchovy (4.5%), Humboldt squid (2.5%) and largehead hairtail (2.0% of the weight of catch in these areas).

Among the species caught in 2023 in Atlantic by the fleets of Norway, Russia and Iceland, the most abundant were Atlantic cod (1.8%), Atlantic herring (1.6%) and blue whiting (1.8% of the weight of catch in this fishery).

In 2023, the fishing fleets of European countries caught a total of 13,730.7 thousand tonnes of marine organisms (3.4% more than in the previous year and at a level similar to that recorded in 2015), which represented 17.5% of global marine catches. Within the total marine catches made by the fishing fleets of European countries, the largest shares were recorded for Russia (42.4%), Norway (19.3%), and Iceland (10.7%). For comparison, the Polish fleet accounted for 1.3% of global catches.

In 2023, European countries caught most of their fish and other marine organisms in the Atlantic Ocean (63.7%) and the Pacific Ocean (34.5%). In the Atlantic, the main species caught were Atlantic herring (9.4%), blue whiting (9.9%), and Atlantic cod (6,8% of the total weight of marine organisms caught in this area). In the Pacific Ocean, the main species caught were Alaska pollock (15.5%), pink salmon (3.9%), and Pacific herring (3.3% of the total catch in this fishing area).

As in previous years, in 2023, the Norwegian fleet provided the largest share of marine catches in the Northeast Atlantic (19,3%), while the Northwest Pacific was explored mainly by Russia (9.0%).

# 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:

1. National economy entities refer to legal entities, i.e. corporate bodies, organizational entities without legal personalities or natural persons conducting business activity.

2. Presented by selected types of activity, the data on the entities concern national economy entities registered in REGON system at the end of a year, chosen by the prevalent type of activity according to the Polish Classification of Activities PKD 2007. To better illustrate the types of activities within the maritime economy, a more detailed classification was implemented where applicable. The data are arranged as follows:

| Nazwa rodzaju działalności<br>Kind of activity | Nazwa grupy, klasy lub podklasy PKD 2007<br>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<br>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)<br>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<br>Other activities that support incidental to maritime transportation – navigation, piloting, rescue, dredging and underwater work, port and sea services, towage, moorage etc. | Działalność usługowa wspomagająca transport morski (52.22)<br>Other service activities incidental to maritime 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<br>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 inspections, sea forwarding etc. | Działalność morskich agencji transportowych (52.29)<br>Maritime transportation agencies activities (52.29) |
| Zarządy portów morskich<br>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)<br>Service activities incidental to water 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<br>Maritime and coastal waterborne transportation | Transport morski i przybrzeżny pasażerski (50.10); Transport morski i przybrzeżny towarów (50.20)<br>Sea and coastal passenger water transport (50.10); Maritime 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<br>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)<br>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.)<br>Kind of activity (cont.) | Nazwa grupy, klasy lub podklasy PKD 2007 (dok.)<br>Group, class or subclass of PKD 2007 (cont.) |
|---|---|
| Rybołówstwo w wodach morskich<br>Marine fishing | Rybołówstwo w wodach morskich (03.11); Chów i hodowla ryb oraz pozostałych organizmów wodnych w wodach morskich (03.21 Z)<br>Marine fishing (03.11); Marine aquaculture (03.21 Z) |
| Przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa<br>Processing and preserving of fish and fish products | Przetwarzanie i konserwowanie ryb, skorupiaków i mięczaków (10.20); Wytwarzanie gotowych posiłków i dań (10.85)<br>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<br>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)<br>Wholesale of other food including fish, crustaceans and molluscs (46.38); Non-specialised wholesale of food, beverages and to-bacco (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 Sopocie, Instytut Morski w Gdańsku, Polska Akademia Nauk Instytut Budownictwa Wodnego w Gdańsku) oraz szkoły i zespoły szkół, które szkolą głównie na potrzeby gospodarki morskiej<br>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)<br>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 if education, not else-where classified (85.59); Educational support activities (85.60) |
| Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi (turystyka nadmorska, morska i przybrzeżna)<br>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)<br>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<br>Maritime administration offices | Kierowanie w zakresie efektywności gospodarowania (84.13)<br>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<br>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 bene-fit of maritime economy | Różne klasy PKD<br>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:
   - pracowników najemnych (od 2022 r. zmiana nazwy), czyli osoby zatrudnione na podstawie stosunku pracy (umowa o pracę, powołanie, mianowanie, wybór) 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) – do 2020 r.

   Od 2022 r. dane o pracujących opracowano na podstawie administracyjnych źródeł danych, a za lata wcześniejsze – na podstawie sprawozdań podmiotów gospodarki narodowej.

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. dozorcy 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.

3. Data regarding employment concern persons who perform work providing earnings (remuneration fork 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:
   - employees (renamed from 2022), i.e. persons employed on the basis of an employment relationship (employment contract, appointment, nomination, 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) – until 2020.

   Since 2022, data on the employed persons are presented on the basis of administrative data sources, and for previous years – based on reports of national economy entities.

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 ex-tended 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. 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.

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.

6. Information on employment as of 31 December refer 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. 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 poboczami 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 (użyt-kowego).

    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 całokształtu działalności do przychodów z całokształtu działalności, wyrażona w procentach,
    - wskaźnik rentowności obrotu brutto jest to relacja wyniku finansowego brutto do przychodów z całokształtu 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 całokształtu 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 czasie. 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 wewnątrzkrajowy. 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 receiva-bles (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. Bboth 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 Polis foreign trade and transit freight. International cargo traffic includes bunkering (i.e. fuel) delivered on transport ships operating within international trade.

Obrót wewnątrzkrajowy 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 2005–2024 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 2005–2024 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 ex-ample: 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 2005–2024 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 2005–2024 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.

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.

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).

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).

28. Ładunki tranzytowe są to ładunki pochodzące od nadawcy zagranicznego, dowiezione do polskiego portu morskiego i przeznaczone dla odbiorcy zagranicznego. Obrót ładunków tranzytowych jest częścią międzynarodowego obrotu morskiego.

    Tranzyt morsko-lądowy obejmuje ładunki tranzytowe, które zostały dowiezione do portu drogą morską z przeznaczeniem do dalszego transportu drogą lądową. Tranzyt lądowo-morski obejmuje ładunki tranzytowe, które zostały dowiezione do portu drogą lądową z przeznaczeniem do dalszego transportu drogą morską. Tranzyt morski obejmuje ładunki tranzytowe, które zostały dowiezione do portu drogą morską i w sposób pośredni lub bezpośredni przeładowane na inny statek z przeznaczeniem do dalszego transportu również drogą morską.

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.

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 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. 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. 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. 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 for-warded 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. 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 obli-gation 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.

Obliged 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 Stepnicę ujęto łącznie z danymi dotyczącymi portu Szczecin.

    Dane o ruchu statków dla lat 2005–2024 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, Po-lice and Stepnica were reported collectively as a sum thereof.

    Data on ship traffic in the years 2005–2024 refer to cargo-carrying ships or ships used for transport pur-poses. 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 oraz dzierżawionych bez względu ma 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 the maritime and coastal transport fleet concerns ships of the Polish property, joint ownership or share and leased vessels, 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 Kristiandsund (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.

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.

43. Za ładunki polskiego handlu zagranicznego w gestii własnej uważa się ładunki będące w gestii przewozowej polskich eksporterów względnie importerów, a za ładunki w gestii obcej – będące w gestii przewozowej obcych eksporterów względnie importerów.

44. Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego nie obejmują wagi kontenerów i jednostek tocznych (samobieżnych i niesamobieżnych).

45. Dane o przewozach żeglugą morską przybrzeżną dotyczą przewozów pasażerów wykonanych w rejsach żeglugą krajową i przybrzeżną, zakończonych w roku sprawozdawczym, statkami własnymi i statkami dzierżawionymi pływającymi pod banderą polską lub obcą armatorów lub operatorów polskich.

46. Dane o produkcji i portfelu zamówień na statki dotyczą morskich statków handlowych o pojemności brutto (GT) 100 i więcej.

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.

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.

49. Dane o produkcji statków uzupełniono o informacje od Związku Pracodawców Forum Okrętowego w Gdańsku oraz Ministerstwa Gospodarki Morskiej.

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.

- Ocean service refers to seaborne transport on the routes beyond the Baltic and Europe.

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. 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. 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. 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. Data on ship completions and order books refer to maritime merchant ships of gross tonnage (GT) 100 or larger.

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. 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. Data on shipbuilding are supplemented with information provided by Association of Polish Maritime Industries Forum Okrętowe and the Ministry of Maritime Economy.

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 w 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: łososie, 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 stand-ing 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, burbots, perchs, 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 in-land waters or vice versa. The category of diadromous fishes covers: salmons, rainbow trouts, common whitefishes, trouts and eels. Flatfishes comprise representatives of the family Pleuronectidae i.e. plaices, flounders, turbots, as well as halibuts and long rough dabs. The halibuts and dabs 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.

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.

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 trwałe 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).

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, Główczyce, 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 ścisłe powiązania z morzem.

    Cedry Wielkie (gmina miejska w województwie pomorskim), Braniewo (gmina wiejska w województwie warmińsko-mazurskim) oraz Nowe Warpno (gmina miejskowiejska w województwie zachodniopomorskim) nie zostały ujęte w tablicach ze względu na brak obiektów noclegowych w analizowanym okresie.

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. 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 humankind, culture and society, as well as to find how to utilize that knowledge.

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. 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, Główczyce, 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 Zachoniopomorskie 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 (kwatera 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.).

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.

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).

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.

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 rozbiciu 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.

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. 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. 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. 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. 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 Europejskiej[1] 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.

1 Reference Manual on Maritime Transport Statistics, lipiec 2016, Eurostat.

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 Commission[1] 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, 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".