

Gospodarka morska w Polsce w latach 2019 i 2020

The maritime economy in Poland in years 2019 and 2020



Gospodarka morską w Polsce w latach 2019 i 2020

The maritime economy in Poland in years 2019 and 2020

Główny Urząd Statystyczny Statistics Poland

Urząd Statystyczny w Szczecinie Statistical Office in Szczecin

Warszawa, Szczecin 2021

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 Bilka, Jolanta Janik, Agnieszka Kamińska, Katarzyna Orszulik,
Marzena Rodziewicz, Monika Żabowska

Prace redakcyjne

Editorial work

Elżbieta Klimaszewska, Beata Rzymek

Skład i opracowanie graficzne

Typesetting and graphics

Ireneusz Romanko

ISSN 2450-0178

Publikacja dostępna na stronie internetowej

Publication available on website

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

Przy publikowaniu danych GUS prosimy o podanie źródła

When publishing Statistics Poland data — please indicate the source

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

Przedmowa

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

Z przyjemnością przedstawiamy Państwu kolejną edycję publikacji przedstawiającej stan i dynamikę zmian w polskiej gospodarce morskiej opracowaną przez Ośrodek Statystyki Morskiej Urzędu Statystycznego w Szczecinie. Niniejsze wydanie prezentuje analizę wybranych wskaźników charakteryzujących działalność podstawowych sektorów gospodarki morskiej wraz z uzupełniającymi statystykami dotyczącymi szkolnictwa morskiego i nauki oraz turystyki.

Przekazując Państwu opracowanie *Gospodarka morska w Polsce w latach 2019 i 2020* pragniemy wyrazić podziękowanie wszystkim osobom i instytucjom za zaangażowanie, a także dotychczasowe opinie, jednocześnie zachęcamy do zgłaszania uwag i propozycji dotyczących zakresu tematycznego i układu publikacji, które będą mogły być wykorzystane w następnych edycjach.

Dyrektor
Urzędu Statystycznego w Szczecinie



Magdalena Wegner

Prezes
Głównego Urzędu Statystycznego



dr Dominik Rozkrut

Szczecin, listopad 2021 r.

Preface

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

We are pleased to present you the following edition of our publication describing the standing and dynamics of change in the maritime economy of Poland, prepared by the Maritime Statistics Centre of the Statistical Office in Szczecin. This edition presents an analysis of selected indicators describing the activity of the basic sectors of the maritime economy along with supplementary statistics on maritime education and science as well as tourism.

Submitting you the study of *Maritime Economy in Poland in the years 2019 and 2020*, we would like to express my gratitude to all persons and institutions for their involvement as well as their previous opinions. At the same time, we encourage you to submit comments and suggestions regarding the thematic scope and layout of this publication which will be used in our further surveys.

Director
of the Statistical Office in Szczecin



Magdalena Wegner, MSc.

President
Statistics Poland



Dominik Rozkrut, Ph.D.

Szczecin, November 2021

Spis treści

Contents

	Str. Page
Przedmowa	3
Preface	4
Spis tablic	6
List of tables	6
Spis wykresów	10
List of charts	10
Spis map	16
List of maps	16
Objaśnienia znaków umownych.	17
Symbols	17
Ważniejsze skróty	17
Major abbreviations	17
Skróty nazw państw	18
Abbreviations of country names	18
Synteza	19
Executive summary	19
1 Struktura przestrzenno-funkcjonalna gospodarki morskiej	23
1 Spatio-functional structure of maritime economy	23
2 Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w gospodarce morskiej	25
2 Entities, employees and remuneration in maritime economy	25
3 Inwestycje i środki trwałe. Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów	31
3 Investments, fixed assets. Selected economic rates and ratios on entities	31
4 Porty morskie	41
4 Seaports	41
5 Żegluga morska i przybrzeżna	75
5 Maritime and coastal shipping	75
6 Przemysł stoczniowy	97
6 Shipbuilding and shiprepair industry	97
7 Gospodarka rybna	103
7 Fishing economy	103
8 Szkolnictwo morskie i nauka	113
8 Maritime education and science.	113
9 Turystyka morska i przybrzeżna	117
9 Coastal and maritime tourism	117
10 Przegląd międzynarodowy	125
10 International review	125
Uwagi metodologiczne	139
Methodological notes.	139

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 liczby pracujących i sektorów własności	27
Table 2.	Entities and employees in maritime economy by number of employees and by ownerships sector	27
Tablica 3.	Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto w gospodarce morskiej.	28
Table 3.	Average monthly gross remuneration in maritime economy	28

Inwestycje i środki trwałe. Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów

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

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

Porty morskie

Seaports

Tablica 1 (10).	Porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej na tle polskich portów morskich ogółem	55
Table 1 (10).	Seaports of fundamental importance for the national economy against the background of total Polish seaports	55
Tablica 2 (11).	Dane techniczne głównych portów morskich.	55
Table 2 (11).	Technical details on main seaports	55
Tablica 3 (12).	Podstawowe dane o porcie morskim w Gdańsku	57
Table 3 (12).	Principal information on the port of Gdańsk	57
Tablica 4 (13).	Podstawowe dane o porcie morskim w Gdyni	62
Table 4 (13).	Principal information on the port of Gdynia.	62

Tablica 5 (14).	Podstawowe dane o porcie morskim w Szczecinie	66
Table 5 (14).	Principal information on the port of Szczecin	66
Tablica 6 (15).	Podstawowe dane o porcie morskim w Świnoujściu	70
Table 6 (15).	Principal information on the port of Świnoujście.	70

Żegluga morska i przybrzeżna

Maritime and coastal shipping

Tablica 1 (16).	Morska flota transportowa	76
Table 1 (16).	Maritime cargo-carrying fleet	76
Tablica 2 (17).	Morska flota transportowa według rodzajów statków	79
Table 2 (17).	Maritime cargo-carrying fleet by type of ship	79
Tablica 3 (18).	Morska flota transportowa według wieku statków	80
Table 3 (18).	Maritime cargo-carrying fleet by age of ships	80
Tablica 4 (19).	Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi	81
Table 4 (19).	Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by type of shipping.	81
Tablica 5 (20).	Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi i zasięgu pływania	84
Table 5 (20).	Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by shipping type and service	84
Tablica 6 (21).	Przewozy ładunków według grup	87
Table 6 (21).	Cargo transport by groups.	87
Tablica 7 (22).	Przewozy ładunków morską flotą transportową według relacji	89
Table 7 (22).	Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by direction	89
Tablica 8 (23).	Przewozy morską flotą transportową ładunków polskiego handlu zagranicznego	91
Table 8 (23).	Transport of Polish foreign trade cargo by maritime cargo-carrying fleet	91
Tablica 9 (24).	Przewozy pasażerów morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej	92
Table 9 (24).	International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet	92
Tablica 10 (25).	Międzynarodowe przewozy pasażerów promami w relacji z głównymi portami polskimi	94
Table 10 (25).	International passenger transport by ferries to/ from main Polish ports	94
Tablica 11 (26).	Statki morskiej przybrzeżnej floty transportowej	95
Table 11 (26).	Ships of coastal cargo-carrying fleet	95
Tablica 12 (27).	Przewozy pasażerów statkami pasażerskimi morskiej przybrzeżnej floty transportowej	96
Table 12 (27).	Passenger transport by passenger ships of coastal cargo-carrying fleet	96

Przemysł stoczniowy

Shipbuilding and shiprepair industry

Tablica 1 (28).	Produkcja statków	97
Table 1 (28).	Shipbuilding	97

Tablica 2 (29).	Portfel zamówień na statki	98
Table 2 (29).	Shipbuilding order book	98
Tablica 3 (30).	Remonty statków	100
Table 3 (30).	Ship repairs	100

Gospodarka rybna

Fishing economy

Tablica 1 (31).	Morska flota rybacka według sektorów własności	103
Table 1 (31).	Maritime fishing fleet by ownership	103
Tablica 2 (32).	Pozyskiwanie ryb i bezkręgowców morskich oraz ryb słodkowodnych	105
Table 2 (32).	Harvesting of marine fish, shellfish and freshwater fish.	105
Tablica 3 (33).	Połowy ryb według wybranych gatunków.	106
Table 3 (33).	Fish catches by selected species	106
Tablica 4 (34).	Obszary działalności połowowej polskiej morskiej floty rybackiej i udział poszczególnych eksploatowanych akwenów.	107
Table 4 (34).	Areas of Poland's fishing fleet activity and distribution of explorable fishing areas	107
Tablica 5 (35).	Produkcja wybranych przetworów rybnych.	109
Table 5 (35).	Manufacture of selected fish processing products.	109
Tablica 6 (36).	Eksport i import ryb i innych organizmów morskich	111
Table 6 (36).	Exports and imports of fish and other marine organisms	111

Szkolnictwo morskie i nauka

Maritime education and science

Tablica 1 (37).	Studenci uczelni morskich	113
Table 1 (37).	Students of maritime academies	113
Tablica 2 (38).	Absolwenci uczelni morskich	114
Table 2 (38).	Graduates of maritime academies	114

Turystyka morska i przybrzeżna

Coastal and maritime tourism

Tablica 1 (39).	Obiekty turystyczne i miejsca noclegowe	117
Table 1 (39).	Tourist establishments and accommodation facilities	117
Tablica 2 (40).	Turyści korzystający z turystycznych obiektów noclegowych	119
Table 2 (40).	Tourist accommodated in accommodation establishments.	119
Tablica 3 (41).	Ruch pasażerów w polskich portach morskich według wybranych portów	121
Table 3 (41).	Passenger movements at Polish seaports by selected ports	121
Tablica 4 (42).	Pasażerowie wycieczkowców zawijających do polskich portów	124
Table 4 (42).	Cruise passengers on board ships calling at Polish seaports	124

Przegląd międzynarodowy

International review

Tablica 1 (43).	Struktura obrotów ładunkowych w głównych portach morskich Europy i basenu Morza Bałtyckiego	127
Table 1 (43).	Structure of cargo traffic in main ports of Europe and the Baltic Sea Region	127
Tablica 2 (44).	Obroty ładunkowe głównych portów morskich krajów europejskich w ramach żeglugi bliskiego zasięgu według akwenów	129
Table 2 (44).	Cargo traffic in short-sea shipping in main European seaports, by water areas.	129
Tablica 3 (45).	Światowa flota wyspecjalizowanych statków pełnokontenerowych oraz światowe obroty kontenerowe	131
Table 3 (45).	World fleet of specialised full-container ships and world container traffic.	131

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 2020 r.	41
Chart 1 (8).	Structure of cargo traffic in seaports in 2020	41
Wykres 2 (9).	Obroty ładunkowe w portach morskich według kraju przewoźnika	42
Chart 2 (9).	Cargo traffic in seaports by country of carrier.	42
Wykres 3 (10).	Obroty ładunkowe w portach morskich ładunków transportowanych przez przewoźników mających siedzibę w Polsce według bandery statku	43
Chart 3 (10).	Traffic of cargo in seaports, transported by carriers with seat in Poland, by flag	43
Wykres 4 (11).	Obroty ładunkowe w portach morskich ładunków transportowanych przez przewoźników mających siedzibę poza Polską według wybranych bander statku	43
Chart 4 (11).	Traffic of cargo in seaports, transported by carriers with seat outside Poland, by selected flags	43
Wykres 5 (12).	Ruch pasażerów w portach morskich według kraju przewoźnika morskiego.	44
Chart 5 (12).	Passenger traffic in seaports by country of maritime carrier.	44

	Str. Page
Wykres 6 (13). Chart 6 (13).	Obroty ładunkowe w portach morskich 45 Cargo traffic in seaports 45
Wykres 7 (14). Chart 7 (14).	Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich 45 Structure of cargo traffic by seaports 45
Wykres 8 (15). Chart 8 (15).	Obroty ładunkowe w głównych portach morskich 46 Cargo traffic in major seaports 46
Wykres 9 (16). Chart 9 (16).	Obroty ładunków tranzytowych w głównych portach morskich 46 Transit cargo traffic in major seaports 46
Wykres 10 (17). Chart 10 (17).	Obroty ładunkowe w portach morskich według typów statków 48 Cargo traffic in seaports by ship type 48
Wykres 11 (18). Chart 11 (18).	Obroty ładunkowe w portach morskich według kategorii ładunków 48 Cargo traffic in seaports by category 48
Wykres 12 (19). Chart 12 (19).	Obroty ładunków w kontenerach dużych i jednostkach tocznych w portach morskich 49 Cargo traffic in large containers and ro-ro units in seaports 49
Wykres 13 (20). Chart 13 (20).	Wyładunek (przywóz) ładunków w kontenerach w polskich portach morskich według miejsca załadunku 49 Unloading (inwards) of cargo in containers to Polish seaports by place of loading 49
Wykres 14 (21). Chart 14 (21).	Załadunek (wywóz) ładunków w kontenerach w polskich portach morskich według miejsca wyładunku 50 Loading (outwards) of cargo in containers from Polish seaports by place of unloading 50
Wykres 15 (22). Chart 15 (22).	Obroty ropy naftowej w portach morskich 50 Crude oil traffic in seaports 50
Wykres 16 (23). Chart 16 (23).	Wyładunek (przywóz) ropy naftowej w polskich portach morskich według miejsca załadunku 51 Unloading (inwards) of crude oil to Polish seaports by place of loading 51
Wykres 17 (24). Chart 17 (24).	Załadunek (wywóz) ropy naftowej w polskich portach morskich według miejsca wyładunku 51 Loading (outwards) of crude oil from Polish seaports by place of unloading 51
Wykres 18 (25). Chart 18 (25).	Obroty węgla i koksu w portach morskich 52 Coal and coke traffic in seaports 52
Wykres 19 (26). Chart 19 (26).	Statki transportowe wchodzące do portów morskich 53 Cargo-carrying ships entering seaports 53
Wykres 20 (27). Chart 20 (27).	Statki transportowe wchodzące do portów morskich według typów 53 Cargo-carrying ships entering seaports by type 53
Wykres 21 (28). Chart 21 (28).	Pojemność netto statków transportowych wchodzących do portów morskich według typów 54 Net tonnage of cargo-carrying ships entering seaports, by type 54
Wykres 22 (29). Chart 22 (29).	Międzynarodowe obroty ładunkowe w portach morskich według relacji przeładunkowych 54 International cargo traffic in Polish ports by relations 54

Wykres 23 (30). Chart 23 (30).	Obroty ładunkowe w porcie w Gdańsku według grup ładunkowych 58 Cargo traffic in the port of Gdańsk by cargo groups. 58	58
Wykres 24 (31). Chart 24 (31).	Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Gdańsku. 58 International large container traffic in the port of Gdańsk. 58	58
Wykres 25 (32). Chart 25 (32).	Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Gdańsku według krajów załadunku 59 Cargo unloaded (inwards) in the port of Gdańsk by country of loading 59	59
Wykres 26 (33). Chart 26 (33).	Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Gdańsku według krajów wyładunku 60 Cargo loaded (outwards) in the port of Gdańsk by countries of unloading 60	60
Wykres 27 (34). Chart 27 (34).	Statki transportowe wchodzące do portu w Gdańsku 61 Cargo-carrying ships entering the port of Gdańsk. 61	61
Wykres 28 (35). Chart 28 (35).	Obroty ładunkowe w porcie w Gdyni według grup ładunkowych 63 Cargo traffic in the port of Gdynia by cargo groups 63	63
Wykres 29 (36). Chart 29 (36).	Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Gdyni 63 International large container traffic in the port of Gdynia 63	63
Wykres 30 (37). Chart 30 (37).	Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Gdyni według krajów załadunku 64 Cargo unloaded (inwards) in the port of Gdynia by country of loading. 64	64
Wykres 31 (38). Chart 31 (38).	Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Gdyni według krajów wyładunku. 64 Cargo loaded (outwards) in the port of Gdynia by countries of unloading 64	64
Wykres 32 (39). Chart 32 (39).	Statki transportowe wchodzące do portu w Gdyni 65 Cargo-carrying ships entering the port of Gdynia 65	65
Wykres 33 (40). Chart 33 (40).	Obroty ładunkowe w porcie w Szczecinie według grup ładunkowych 67 Cargo traffic in the port of Szczecin by cargo groups 67	67
Wykres 34 (41). Chart 34 (41).	Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Szczecinie. 67 International large container traffic in the port of Szczecin 67	67
Wykres 35 (42). Chart 35 (42).	Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Szczecinie według krajów załadunku 68 Cargo unloaded (inwards) in the port of Szczecin by countries of loading. 68	68
Wykres 36 (43). Chart 36 (43).	Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Szczecinie według krajów wyładunku 69 Cargo loaded (outwards) in the port of Szczecin by countries of unloading. 69	69
Wykres 37 (44). Chart 37 (44).	Statki transportowe wchodzące do portu w Szczecinie 69 Cargo-carrying ships entering the port of Szczecin 69	69
Wykres 38 (45). Chart 38 (45).	Obroty ładunkowe w porcie w Świnoujściu według grup ładunkowych 71 Cargo traffic in the port of Świnoujście by cargo groups. 71	71
Wykres 39 (46). Chart 39 (46).	Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Świnoujściu według krajów załadunku 72 Cargo unloaded (inwards) in the port of Świnoujście by countries of loading 72	72

	Str. Page
Wykres 40 (47). Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Świnoujściu według krajów wyładunku	73
Chart 40 (47). Cargo loaded (ouwards) in the port of Świnoujście by countries of unloading.	73
Wykres 41 (48). Statki transportowe wchodzące do portu w Świnoujściu	73
Chart 41 (48). Cargo-carrying ships entering the port of Świnoujście	73

Żegluga morska i przybrzeżna

Maritime and coastal shipping

Wykres 1 (49). Statki morskiej i przybrzeżnej floty transportowej	75
Chart 1 (49). Maritime and coastal transport cargo-carrying fleet	75
Wykres 2 (50). Nośność (DWT) statków morskiej floty transportowej	76
Chart 2 (50). Maritime cargo-carrying fleet by deadweight (DWT)	76
Wykres 3 (51). Pojemność brutto (GT) statków morskiej floty transportowej	77
Chart 3 (51). Maritime cargo-carrying fleet by gross tonnage (GT)	77
Wykres 4 (52). Morska flota transportowa według rodzaju bandery	77
Chart 4 (52). Maritime cargo-carrying fleet by flag	77
Wykres 5 (53). Morska flota transportowa według rodzajów statków	78
Chart 5 (53). Maritime cargo-carrying fleet by type of ship	78
Wykres 6 (54). Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej	80
Chart 6 (54). Maritime cargo-carrying fleet distribution by age of ships	80
Wykres 7 (55). Międzynarodowy transport ładunków według wybranych rodzajów transportu	82
Chart 7 (55). International cargo traffic by selected modes of transport	82
Wykres 8 (56). Międzynarodowy przewóz pasażerów według wybranych rodzajów transportu	82
Chart 8 (56). International passenger traffic by selected modes of transport	82
Wykres 9 (57). Przewozy ładunków morską flotą transportową	83
Chart 9 (57). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet	83
Wykres 10 (58). Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi	83
Chart 10 (58). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by type of shipping	83
Wykres 11 (59). Przewozy ładunków zbiornikowcami w żegludze nieregularnej	84
Chart 11 (59). Cargo transport by tankers in tramp shipping	84
Wykres 12 (60). Przewozy ładunków morską flotą transportową bliskiego zasięgu	85
Chart 12 (60). Cargo transport by cargo-carrying fleet in short sea shipping	85
Wykres 13 (61). Przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu europejskim	85
Chart 13 (61). Cargo transport by European range maritime cargo-carrying fleet in European service	85
Wykres 14 (62). Przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu bałtyckim	86
Chart 14 (62). Cargo transport by cargo-carrying fleet in Baltic service	86

Wykres 15 (63). Chart 15 (63).	Przewozy ładunków morską flotą transportową dalekiego zasięgu 86 Cargo transport by deep-sea maritime cargo-carrying fleet 86	86
Wykres 16 (64). Chart 16 (64).	Przewozy ładunków masowych suchych, masowych ciekłych i drobnicy 88 Transport of dry cargo, liquid cargo and general cargo 88	88
Wykres 17 (65). Chart 17 (65).	Przewozy ładunków morską flotą transportową w relacji z portami polskimi 89 Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet directed to/from Polish ports 89	89
Wykres 18 (66). Chart 18 (66).	Przewozy ładunków morską flotą transportową w relacji pomiędzy portami obcymi i polskimi 90 Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet between foreign and Polish ports 90	90
Wykres 19 (67). Chart 19 (67).	Przewozy ładunków morską flotą transportową polskiego handlu zagranicznego (eksport, import) 91 Transport of Polish foreign trade cargo by maritime cargo-carrying fleet (exports, imports) 91	91
Wykres 20 (68). Chart 20 (68).	Przewozy pasażerów morską flotą transportową i praca przewozowa w komunikacji międzynarodowej 93 International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet and transportation volume 93	93
Wykres 21 (69). Chart 21 (69).	Statki przybrzeżnej floty transportowej 94 Ships of coastal cargo-carrying fleet 94	94

Przemysł stoczniowy

Shipbuilding and shiprepair industry

Wykres 1 (70). Chart 1 (70).	Statki morskie oddane do eksploatacji (GT 100 i więcej) 98 Completed sea-going vessels (GT 100 and more) 98	98
Wykres 2 (71). Chart 2 (71).	Struktura portfela zamówień (GT 100 i więcej) 99 Structure of order book (GT 100 and more) 99	99
Wykres 3 (72). Chart 3 (72).	Portfel zamówień na remonty 101 Shiprepair order book 101	101
Wykres 4 (73). Chart 4 (73).	Produkcja pozostałych statków i części statków pełnomorskich 101 Production of other ships and sections for seagoing vessels 101	101

Gospodarka rybna

Fishing economy

Wykres 1 (74). Chart 1 (74).	Flota i połowy dalekomorskie 104 Deep-sea fleet and fisheries 104	104
Wykres 2 (75). Chart 2 (75).	Struktura gatunkowa akwakultury 108 Aquaculture by species 108	108
Wykres 3 (76). Chart 3 (76).	Eksport i import ryb i innych organizmów morskich 110 Exports and imports of fish and other marine organisms 110	110

Turystyka morska i przybrzeżna

Coastal and maritime tourism

Wykres 1 (77).	Obiekty turystyczne na obszarach nadmorskich	118
Chart 1 (77).	Tourist establishments in coastal area.	118
Wykres 2 (78).	Turyści korzystający z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich	119
Chart 2 (78).	Tourists accommodated in accommodation establishments in coastal areas	119
Wykres 3 (79).	Turyści zagraniczni korzystający z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich	120
Chart 3 (79).	Foreign tourists accommodated in accommodation establishments in coastal areas	120
Wykres 4 (80).	Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich	122
Chart 4 (80).	International passenger traffic in seaports	122
Wykres 5 (81).	Międzynarodowy ruch pasażerów w głównych portach morskich	122
Chart 5 (81).	International passenger traffic in major seaports	122
Wykres 6 (82).	Sezonowość w międzynarodowym ruchu pasażerów w 2020 r.	123
Chart 6 (82).	Seasonality of international passenger traffic in 2020	123

Przegląd międzynarodowy

International review

Wykres 1 (83).	Zmiany w światowych obrotach ładunkowych na tle zmian koniunkturalnych mierzonych roczną stopą wzrostu PKB	125
Chart 1 (83).	Changes in world cargo traffic compared to changes in economic conditions measured in annual growth rate of GDP	125
Wykres 2 (84).	Obroty ładunkowe w portach morskich Europy na tle światowych obrotów ładunkowych	126
Chart 2 (84).	Cargo traffic in European seaports compared with the world maritime cargo traffic	126
Wykres 3 (85).	Porty morskie o największej liczbie zawinięć statków w krajach basenu Morza Bałtyckiego w 2019 r.	128
Chart 3 (85).	Seaports with top number of ships calling at Baltic Sea states in 2019	128
Wykres 4 (86).	Obroty ładunkowe w ramach żeglugi bliskiego zasięgu na tle obrotów ładunkowych głównych portów morskich Europy	130
Chart 4 (86).	Cargo traffic in short-sea shipping compared to cargo traffic in main European seaports	130
Wykres 5 (87).	Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich Europy.	132
Chart 5 (87).	Full-containership and container traffic in main European seaports	132
Wykres 6 (88).	Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich w rejonie basenu Morza Bałtyckiego	132
Chart 6 (88).	Full-container ship and container traffic in main seaports in the Baltic Sea states	132

	Str. Page
Wykres 7 (89). Chart 7 (89).	133
Wykres 8 (90). Chart 8 (90).	134
Wykres 9 (91). Chart 9 (91).	135
Wykres 10 (92). Chart 10 (92).	136
Wykres 11 (93). Chart 11 (93).	136

Spis map

List of maps

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

Objaśnienia znaków umownych

Symbols

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

Ważniejsze skróty

Major abbreviations

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

Ważniejsze skróty (dok.)

Major abbreviations (cont.)

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

Skróty nazw państw

Abbreviations of country names

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

Synteza

Executive summary

Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w gospodarce morskiej

Na koniec grudnia 2020 r. sektor gospodarki morskiej tworzyły 26 316 podmiotów, z czego 45,0% zlokalizowanych było w województwie pomorskim. W 2020 r. liczba pracujących na rzecz gospodarki morskiej wyniosła 168 983 osoby; 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 2020 r. wyniosło 5 937,92 zł.

Inwestycje i środki trwałe. Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów

Wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych w 2019 r. wyniosła 3 044,9 mln zł (w cenach bieżących); większość nakładów (59,4%) realizowanych było przez jednostki sektora prywatnego. Głównym źródłem finansowania nakładów inwestycyjnych w gospodarce morskiej były środki własne – 58,2%. Wartość brutto środków trwałych na koniec 2019 r. wyniosła 31 563,4 mln zł (w bieżących cenach ewidencyjnych); ponad 63% środków trwałych było w posiadaniu przedsiębiorstw sektora prywatnego.

Porty morskie

Na polskim wybrzeżu znajduje się ponad trzydzieści portów morskich. Badanie statystyczne z zakresu ruchu statków, obrotów ładunkowych i przewozu pasażerów dotyczyło osiemnastu portów morskich, które spełniały kryteria niezbędne do objęcia ich badaniem. W 2020 r. obroty ładunkowe w portach morskich osiągnęły poziom dotychczas nienotowany i wyniosły 88 520,0 tys. ton. Blisko 98% 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 2020 r. wyniósł 45,8%.

Żegluga morska i przybrzeżna

Na koniec 2020 r. morską i przybrzeżną flotę transportową tworzyło łącznie 137 statków będących własnością lub współwłasnością polskich armatorów i operatorów. Morska flota transportowa obejmowała 95 statków, przy czym większość jednostek morskiej floty transportowej pływała pod banderą zagraniczną. Łączna nośność (DWT) statków morskiej floty w 2020 r. wyniosła 2 649,9 tys. ton, a średni wiek statku – 17,8 roku. Przewozy ładunków wykonane statkami morskiej floty transportowej w 2020 r. osiągnęły poziom 8 134,9 tys. ton. W komunikacji międzynarodowej w 2020 r. przewieziono 501,0 tys. osób.

Entities, employees and remuneration in maritime economy

At the end of December 2020, maritime industry sector comprised 26,316 entities of which 45.0% were located in the Pomorskie Voivodship. In 2020, the number of employees working for the maritime sector amounted to 168,983 persons, the majority of whom was working for entities that employed 500 or more persons. An average gross remuneration in the maritime economy (in entities that employed 9 or more persons) amounted to PLN 5,937.92.

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

In 2019, the value of incurred investment expenditures amounted to PLN 3,044.9 million (current prices). Majority of those expenses (59.4%) was paid by private sector. The main source for financing investment expenditures were own funds that constituted 58.2%. At the end of 2019, the value of gross fixed assets was PLN 31,563.4 million (current book-keeping prices); more than 63% of fixed assets belonged to the private sector.

Seaports

On the Polish coast there are over thirty seaports. Statistical surveys on shipping, cargo and passenger traffic referred to eighteen seaports that satisfied the relevant criteria of eligibility. In 2020, cargo traffic through the seaports reached an unprecedented level and amounted to 88,520.0 thousand tonnes. Approximately 98% 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 45.8% of cargo traffic through Polish seaports in 2020.

Maritime and coastal shipping

At the end of 2020, maritime and coastal cargo-carrying fleets consisted of 137 ships in total, which were owned or co-owned by Polish owners or operators. The maritime fleet comprised 95 vessels. Majority of them hoisted foreign flags. Deadweight (DWT) of the maritime fleet ships totalled 2,649.9 thousand tonnes, and their average age was 17.8 years. In 2020, the maritime fleet transported 8,134.9 thousand tonnes of cargo. In 2020, the number of international seaborne passengers amounted to 501.0 thousand persons.

Przemysł stoczniowy

W 2020 r. zbudowano 8 statków i było to o 5 jednostek więcej niż przed rokiem. Wielkość portfela zamówień na koniec 2020 r. wyniosła 11 statków o GT 21,7 tys. (całkowitej pojemności brutto) i CGT 29,2 tys. (skompensowanej pojemności rejestrowej brutto). Produkcja pozostałych statków w 2020 r. obejmowała 922 pełnomorskie motorówki wypoczynkowe lub sportowe oraz 755 pełnomorskich łodzi żaglowych, wypoczynkowych lub sportowych. Produkcja elementów statków pełnomorskich – kadłubów wyniosła 47 sztuk. W polskich stoczniach w 2020 r. wyremontowano 444 jednostek o łącznym tonażu BRT 824,5 tys.

Gospodarka rybna

Polska flota rybacka w 2020 r. liczyła 823 jednostki (697 łodzi, 124 kutry i 2 trawlerzy), o łącznej pojemności brutto (GT) wynoszącej 32,4 tys. oraz o mocy 80,4 tys. kW.

Połowry ryb i innych organizmów morskich w 2020 r. wyniosły 191,5 tys. ton, przy czym na Morzu Bałtyckim złowiono 130,0 tys. ton ryb.

W 2020 r. na polskim rynku wśród produktów przetwórstwa rybnego w skali roku najbardziej zwiększyła się produkcja ryb morskich wędzonych (o 13,3%), natomiast największy spadek odnotowano w grupie ryby i produkty rybne solone (o 22,3%).

W 2020 r. import produktów z ryb i innych organizmów morskich wyniósł 562,0 tys. ton i był ponad 2,5-krotnie większy niż eksport (214,2 tys. ton).

Szkolnictwo morskie i nauka

Ważnymi placówkami kształcenia specjalistów dla gospodarki morskiej są dwie wyższe uczelnie państwowe – Uniwersytet Morski w Gdyni i Akademia Morska w Szczecinie. W roku akademickim 2020/21 na obu uczelniach studiowało ogółem 6 540 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.

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 2020 r. na obszarach nadmorskich zlokalizowanych było 2 562 obiektów turystycznych. Z bazy noclegowej skorzystało 3 580,1 tys. osób, przy czym najwięcej – z hoteli (44,9% ogółu turystów na obszarach nadmorskich).

Shipbuilding and shiprepair industry

In 2020, 8 new build ships were delivered, i.e. 5 vessels more than the preceding year. As of the end of 2020, the volume of order book amounted to 11 ships with 21.7 thousands of total gross tonnage (GT) and 29.2 thousands of the compensated gross tonnage (CGT). The manufacture of other ships in 2020 included 922 sea-going leisure or sports motorboats and 755 sea-going sailing, leisure or sports small-scale boats. The manufacture of components for sea-going vessels – hulls, amounted to 47 units. Polish yards repaired 444 vessels with the gross registered tonnage (GRT) totalling 824.5 thousands, in 2020.

Fishing economy

In 2020, Polish fishing fleet stood at 823 vessels (including 697 small-scale boats, 124 cutters and 2 deep-sea trawlers) with total gross tonnage (GT) 32.4 thousands and engine power 80.4 thousand kW.

Catch of fish and other marine organisms (shellfish) amounted to 191.5 thousand tonnes in 2020, of which the Baltic captures were equal to 130.0 thousand tonnes of fish.

In 2020, the highest growth on the fish processing market on a year-to-year basis reached smoked fish (by 13.3%), while the largest decline had the group of salted fish and shellfish products (by 22.3%).

In 2020, the volume of imported fish and shellfish products was 562.0 thousand tonnes, and exceeded that of the exports (214.2 thousand tonnes) by over 2.5 times.

Maritime education and science

Two public higher education institutions, Gdynia Maritime University and Maritime University of Szczecin are of substantial importance to educate maritime economy specialists. In the academic year 2020/2021 those both universities had 6,540 students in total. Another important bodies involved in the training of the 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.

Coastal and maritime tourism

Accommodation facilities in seaside regions include coastal areas with 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 2020 there were 2,562 tourist establishments in the coastal areas. 3,580.1 thousand tourists spent their nights at accommodation facilities, mostly in hotels (44.9% of the total number of tourists in the coastal regions).

Turystyka morska i przybrzeżna to również ruch pasażerów w portach morskich. W 2020 r. odnotowano 1 905,2 tys. podróżujących, w tym 1 471,5 tys. pasażerów na promach oraz 430,1 tys. – na statkach pasażerskich.

Przegląd międzynarodowy

W 2019 r. obroty ładunkowe w morskich portach świata wyniosły 22 158,9 mln ton, tj. więcej o 0,6% niż przed rokiem. W strukturze obsługiwanych ładunków dominowały ładunki suche (69,7% – w przywozie, 71,4% – w wywozie).

Obroty ładunkowe w portach morskich zlokalizowanych na kontynencie europejskim w 2019 r. stanowiły 22,7% światowych morskich obrotów ładunkowych. Morskie obroty ładunkowe odnotowane we wszystkich portach krajów nadbałtyckich (w tym Rosji) wyniosły 858,9 mln ton.

W 2019 r. do głównych portów Unii Europejskiej, Czarnogóry, Norwegii i Turcji zawinęło 2 447,4 tys. statków (o 1,0% mniej niż w roku poprzednim), w tym 384,1 tys. statków floty pasażerskiej (o 4,0% mniej). Porty te odwiedziło 453,2 mln pasażerów, a ich liczba zwiększyła się w skali roku o 1,5%.

W 2019 r., podobnie jak w roku poprzednim, najwięcej pasażerów odwiedziło główne porty morskie Włoch oraz Grecji.

W 2019 r. główne porty bałtyckie Unii Europejskiej obsłużyły 120,4 mln pasażerów, tj. więcej o 1,6% niż przed rokiem. Podobnie jak w latach poprzednich ruch pasażerski na Bałtyku koncentrował się w portach Danii i Szwecji (odpowiednio 37,1% i 21,2%).

Flotę handlową (transportową oraz pozatransportową) świata w 2019 r. stanowiło 96,7 tys. statków o pojemności brutto (GT) 1 868,9 mln. Najwięcej eksploatowanych w 2019 r. statków było zarejestrowanych pod banderami: panamską (8,1%), chińską (6,3%) i japońską (5,1%).

W 2019 r. zbudowano nowe jednostki pływające o łącznej pojemności brutto (GT) 65,9 mln (o 13,6% mniejszej niż w roku poprzednim), natomiast zezłomowano jednostki o łącznej pojemności brutto (GT) 12,2 mln (o 35,7% mniejszej).

W 2019 r. światowe połowy ryb i innych organizmów morskich (bez ssaków morskich, innych kręgowców niebędących rybami, roślin wodnych, koralowców) wyniosły 80 409,4 tys. ton i były o 0,5% mniejsze niż w roku poprzednim.

Maritime and coastal tourism contributed also to passenger traffic through seaports. In 2020, there were 1,905.2 thousand seaborne travellers including 1,471.5 thousand ferry passengers and 430.1 thousand persons on passenger ships.

International review

In 2019, global cargo traffic through the world's ports amounted to 22,158.9 million tonnes i.e. 0.6% more than the preceding year. Dry bulk cargo prevailed in the structure of the cargo handled (69.7% – inward movements, 71.4% – outwards).

Cargo traffic through European seaports contributed to 22.7% of the world throughput in 2019. Maritime freight via all seaports in the Baltic states (including Russia) amounted to 858.9 million tonnes.

In 2019, the major ports of the European Union, Montenegro, Norway and Turkey were visited by 2,447.4 thousand ships i.e. 1.0% less, including 384.1 thousand passenger ships (4.0% less than the preceding year). Those ports handled 453.2 million passengers and that number increased by 1.5% against the previous year.

Similarly to the previous year, most passengers visited in 2019 the main seaports in Italy and Greece.

In 2019 the major Baltic seaports in European Union handled 120.4 million passengers i.e. 1.6% more than the preceding year. Following the previous years, the majority of Baltic passenger traffic clustered around seaports in Denmark and Sweden (37.1% and 21.2%, respectively).

World merchant (cargo-carrying and miscellaneous activity) fleet consisted of 96.7 thousand ships with gross tonnage (GT) 1,868.9 millions in 2019. Majority of ships in service in 2019 were registered under the flags of Panama (8.1%), China (6.3%) and Japan (5.1%).

In 2019, world shipyards built new vessels of gross tonnage totalling 65.9 millions (by 13.6% less than the preceding year) whereas the volume of scrapped ships amounted to gross tonnage (GT) of 12.2 millions (less by 35.7%).

In 2019, the world catch of fish and other marine organisms (excluding marine mammals, other vertebrates except for fish, aquatic plants or actinozoans) amounted to 80,409.4 thousand tonnes and was by 0.5% smaller against the preceding year.

Rozdział I

Chapter I

Struktura przestrzenno-funkcjonalna gospodarki morskiej

Spatio-functional structure of maritime economy

Dziedziny gospodarki morskiej tworzą zintegrowany system obejmujący:

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

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

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

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

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

Mapa 1.
Map 1.

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



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

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

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

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

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

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

Rozdział II

Chapter II

Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w gospodarce morskiej

Entities, employees and remuneration in maritime economy

W 2020 r. sektor gospodarki morskiej tworzyły 26 316 podmioty, tj. więcej o 24,0% niż w 2019 r. i o 141,1% niż w 2010 r.

In 2020, maritime economy sector consisted of 26,316 entities i.e. by 24,0% more than in 2019 and by 141.1% more than in 2010.

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

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

Wyszczególnienie Specification a – podmioty entities b – pracujący employees		2010	2015	2019	2020	2019	2020
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	a	10 915	14 141	21 228	26 316	100,6	124,0
	b	82 914	97 688	161 126	168 983	129,8	104,9
w tym: of which:							
Województwo pomorskie Pomorskie Voivodship	a	5 602	7 594	9 532	11 848	88,5	124,3
	b	39 342	47 191	61 130	63 967	101,0	104,6
w tym: of which:							
Gdańsk	a	1 682	2 176	2 866	3 233	90,1	112,8
	b	13 890	13 940	19 949	20 086	104,8	100,7
Gdynia	a	1 322	1 859	2 093	2 460	86,2	117,5
	b	12 944	15 453	17 858	18 788	98,8	105,2
Województwo warmińsko-mazurskie Warmińsko-Mazurskie Voivodship	a	214	471	983	1 091	98,8	111,0
	b	1 716	2 364	5 161	5 508	115,4	106,7
Województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie Voivodship	a	2 791	3 453	4 635	5 992	89,5	129,3
	b	20 515	23 726	28 468	30 377	100,9	106,7
w tym: of which:							
Szczecin	a	1 143	1 324	1 659	1 856	89,4	111,9
	b	11 477	11 021	13 214	13 075	104,3	98,9
Świnoujście	a	196	271	394	494	86,4	125,4
	b	1 557	1 917	1 809	2 086	85,2	115,3
Police	a	91	88	89	105	79,5	118,0
	b	106	1 053	1 519	1 471	99,0	96,8

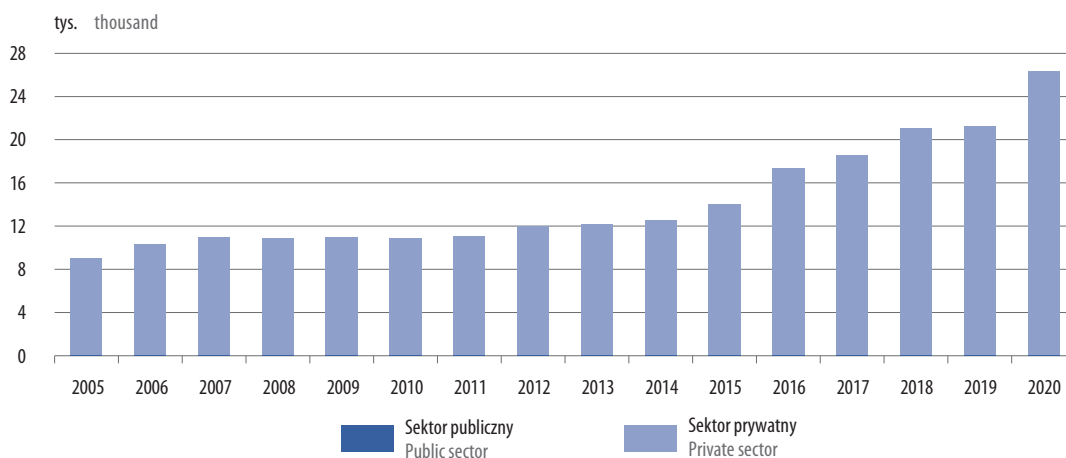
Główną lokalizacją podmiotów gospodarki morskiej są województwa nadmorskie: pomorskie, zachodniopomorskie i warmińsko-mazurskie. Najwięcej podmiotów gospodarki morskiej znajduje się w województwie pomorskim; w 2020 r. stanowiły one 45,0% ogółu podmiotów sektora gospodarki morskiej (w 2019 r. – 44,9%, w 2010 r. – 51,3%). Województwo pomorskie dominowało również pod względem liczby pracujących w gospodarce morskiej; ich udział wyniósł w 2020 r. – 37,9% (w 2019 r. – 37,9%, w 2010 r. – 47,4%).

W krajowym rejestrze podmiotów gospodarki narodowej REGON na koniec 2020 r. zarejestrowane były 8 140 podmiotów (30,9% wszystkich podmiotów gospodarki morskiej), których podstawową działalnością była produkcja i naprawa statków i łodzi, tj. więcej o 18,5% niż w roku poprzednim i o 69,1% w porównaniu z 2010 r. Liczba pracujących w tych jednostkach wyniosła 37 540 osób i wzrosła o 1,2% w skali roku i o 32,5% w stosunku do 2010 r. W latach 2010–2020 liczba podmiotów zwiększała się średniorocznie o 9,2%, 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 seaside voivodships: Pomorskie, Zachodniopomorskie and Warmińsko-Mazurskie. Majority of maritime economy entities have their seats in the Pomorskie voivodship. In 2020, they represented 45.0% of all maritime entities (44.9% – in 2019, 51.3% – in 2010). The Pomorskie was also in the lead in terms of the number of employees working for the maritime sector; they contributed to 37.9% in 2020 (37.9% – in 2019, 47.4% – in 2010).

According to the National Official Business Register (REGON), there were 8,140 entities registered as of the end of 2020 (i.e. 30.9% of all maritime economy entities), with their main activity profile as ship manufacture and ship repair i.e. by 18.5% more than the preceding year and by 69.1% more in comparison to 2010. The number of employees working for those entities amounted to 37,540 persons, and grew by 1.2% against the previous year and was larger by 32.5% in comparison to 2010. During the years 2010–2020, the number of entities was annually growing by 9.2% 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 2020 r. zarejestrowanych było 5 608 podmiotów prowadzących taką działalność (co stanowiło 21,3% wszystkich podmiotów), tj. więcej o 38,9% niż w 2019 r. i o 149,4% w porównaniu z 2010 r., w których pracowało łącznie 34 920 osób, tj. o 12,3% więcej niż w 2019 r. i ponad pięciokrotnie więcej niż w 2010 r.

The second largest group of maritime entities comprises establishments dealing with retail and whole-sale of fish, crustaceans and molluscs. In 2020, there were 5,608 entities involved in that activity (which represented 21.3% of all entities), i.e. by 38.9% more than in 2019 and by 149.4% more in comparison to 2010, that employed 34,920 persons in total, i.e. by 12.3% more than in 2019 and over 5.0 times more than in 2010.

Pod koniec 2020 r. zarejestrowanych było 1 225 podmiotów zajmujących się rybołówstwem w wodach morskich (4,7% ogółu podmiotów gospodarki morskiej), tj. więcej o 18,6% niż w 2019 r. i o 2,8% w porównaniu z 2010 r.; pracowało w nich 3 007 osób, tj. o 15,1% więcej niż przed rokiem, ale o 2,1% mniej niż w 2010 r.

At the end of 2020 there were 1,225 registered entities that dealt with sea fishery (4.7% of all maritime economy entities) i.e. by 18.6% more than in 2019, and by 2.8% in comparison to 2010. They employed 3,007 persons i.e. more by 15.1% and less by 2.1% against the previous year, respectively.

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

Table 2. Entities and employees in maritime economy by number of employees and by ownerships sector As of 31 December

Wyszczególnienie Specification			Ogółem Total	Podmioty o liczbie pracujących Entities with the following number of employing					
				9 i mniej 9 and less	10–49	50–249	250–499	500 i więcej 500 and more	
a – podmioty entities	b – pracujący employees								
OGÓŁEM TOTAL	2010	a	10 915	10 078	587	191	40	19	
		b	82 914	17 273	12 387	20 659	14 232	18 363	
	2015	a	14 141	12 964	869	251	32	25	
		b	97 688	19 938	16 545	26 988	11 181	23 036	
	2019	a	21 228	19 402	1 367	356	56	47	
		b	161 126	29 536	28 197	37 270	19 318	46 805	
	2020	a	26 316	24 509	1 361	347	50	49	
		b	168 983	37 283	27 924	36 211	17 493	50 072	
	Sektor publiczny Public sector	2010	a	95	28	33	18	10	6
			b	10 787	102	784	2 235	3 063	4 603
2015		a	104	40	32	16	10	6	
		b	10 348	147	792	2 190	3 305	3 914	
2019		a	108	43	24	20	12	9	
		b	14 935	144	687	2 619	4 317	7 168	
2020		a	112	47	24	20	11	10	
		b	15 247	127	722	2 521	3 842	8 035	
Sektor prywatny Private sector		2010	a	10 820	10 050	554	173	30	13
			b	72 127	17 171	11 603	18 424	11 169	13 760
	2015	a	14 037	12 924	837	235	22	19	
		b	87 340	19 791	15 753	24 798	7 876	19 122	
	2019	a	21 120	19 359	1 343	336	44	38	
		b	146 191	29 392	27 510	34 651	15 001	39 637	
	2020	a	26 204	24 462	1 337	327	39	39	
		b	153 736	37 156	27 202	33 690	13 651	42 037	

Wśród podmiotów gospodarki morskiej dominowały mikro-przedsiębiorstwa (o liczbie pracujących 9 osób i mniej), które w 2020 r. stanowiły 93,1% (24 509 podmiotów, tj. więcej niż w 2019 r. i 2010 r. odpowiednio o 26,3% i 143,2%).

Maritime economy entities were dominated by micro-enterprises (employing 9 and less persons) representing 93.1% in 2020 (24,509 establishments i.e. more than in 2019 and 2010, by 26.3% and 143.2%, respectively).

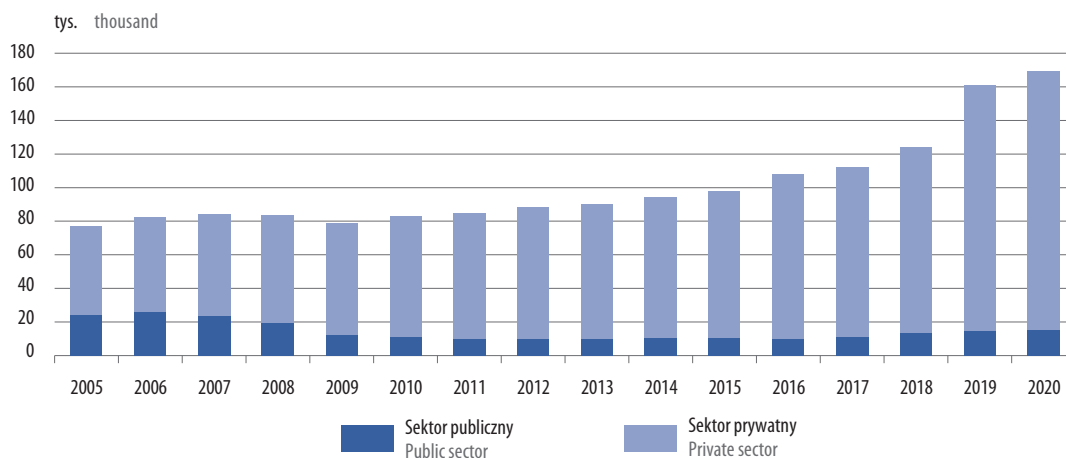
Liczba pracujących w gospodarce morskiej w 2020 r. wyniosła 168 983 i była wyższa o 4,9% od notowanej w 2019 r. i o 103,8% w porównaniu z 2010 r. Najwięcej osób pracowało w podmiotach zatrudniających 500 osób i więcej (29,6%) oraz w mikroprzedsiębiorstwach (22,1%); w 2010 r. niemal jedna czwarta liczby pracujących świadczyła pracę na rzecz podmiotów zatrudniających od 50 do 249 osób.

The number of maritime economy employees amounted to 168,983 in 2020 and was larger by 4.9% than in 2019 and by 103.8% in comparison to 2010. The largest number of persons worked for entities that employed more than 500 employees (29.6%) and micro-enterprises (22.1%); in 2010, almost one fourth of employees worked for establishments that employed from 50 to 249 persons.

Wykres 2.

Chart 2.

Pracujący w gospodarce morskiej Employed persons in maritime economy



W latach 2010–2020 wśród podmiotów gospodarki morskiej zdecydowanie dominowały jednostki sektora prywatnego; w 2020 r. ich udział wyniósł 99,6%. Prawie wszystkie mikroprzedsiębiorstwa (podmioty o liczbie pracujących 9 osób i mniej) w 2020 r. należały do tego sektora, a w grupie największych podmiotów (o liczbie pracujących 500 osób i więcej) należało do niego 79,6% przedsiębiorstw (w 2019 r. – 80,9%, a w 2010 r. – 68,4%).

During the years 2010–2020 private establishments significantly prevailed against maritime economy sector. In 2020 their contribution amounted to 99.6%. In 2020, almost all the micro-enterprises (entities that employed 9 or less persons) belonged to the private sector whereas 79.6% of the largest enterprises (with 500 or more employees) were private in that time (80.9% – in 2019, 68.4% – in 2010).

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

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

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
	w zł in PLN				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	3 768,29	4 673,19	5 804,03	5 937,92	106,7	102,3
sektor publiczny public sector	4 272,75	5 198,35	6 401,69	6 800,48	108,2	106,23
sektor prywatny private sector	3 666,21	4 583,42	5 735,15	5 838,62	106,8	101,8

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

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

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

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
	w zł in PLN				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
w tym: of which:						
Województwo pomorskie Pomorskie Voivodship	4 046,19	5 048,49	6 133,25	6 429,65	106,3	104,8
Województwo warmińsko-mazurskie Warmińsko-Mazurskie Voivodship	3 044,10	3 721,46	4 417,60	4 568,98	102,9	103,4
Województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie Voivodship	3 518,15	4 384,34	5 103,50	5 332,75	105,9	104,5

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 2020 r. wyniosło 5 937,92 zł, tj. o 2,3% więcej niż w roku poprzednim i o 57,6% więcej w porównaniu z 2010 r. W sektorze publicznym przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto było wyższe o 14,5% niż w całej gospodarce morskiej, natomiast w sektorze prywatnym – niższe o 1,7%. W 2020 r. na tle całej gospodarki morskiej przeciętne wynagrodzenie brutto w województwie pomorskim było wyższe o 8,3%, natomiast w województwach zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim – niższe odpowiednio o 10,2% i 23,1%. Analizując przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej zaobserwowano jego wzrost niemal we wszystkich rodzajach działalności. Obniżka wynagrodzeń w skali roku wystąpiła jedynie w dziale produkcja i naprawa statków i łodzi (o 1,9%), przy czym w porównaniu z 2010 r. w tym rodzaju działalności odnotowano wzrost o 78,9%.

In 2020, the average monthly gross remuneration in maritime economy (in entities employing more than 9 persons) amounted to PLN 5,937.92 i.e. by 2.3% more than the preceding year and by 57.6% more than in 2010. The average monthly gross remuneration in the public sector was by 14.5% higher than the maritime economy sector as a whole whereas the private sector remunerations were by 1.7% lower. Gross remuneration in the Pomorskie Voivodship was by 8.3% higher than the average remuneration in maritime economy in 2020 whereas the remunerations in the Zachodniopomorskie and Warmińsko-Mazurskie voivodships were lower by 10.2% and 23.1%, respectively. Having analysed the level of the average monthly gross remuneration in maritime economy, it appeared that all types of activities reported growths. A decrease in comparison to the previous year was reported only in the case of Construction and repair of ships and boats (by 1.9%). However that type of activity saw a growth of almost 78.9% in comparison to 2010.

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 2019 r. wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych wyniosła 3 044,9 mln zł (w cenach bieżących) i zwiększyła się o 42,9% w stosunku do 2018 r. i ponad 2-krotnie w porównaniu z 2010 r.

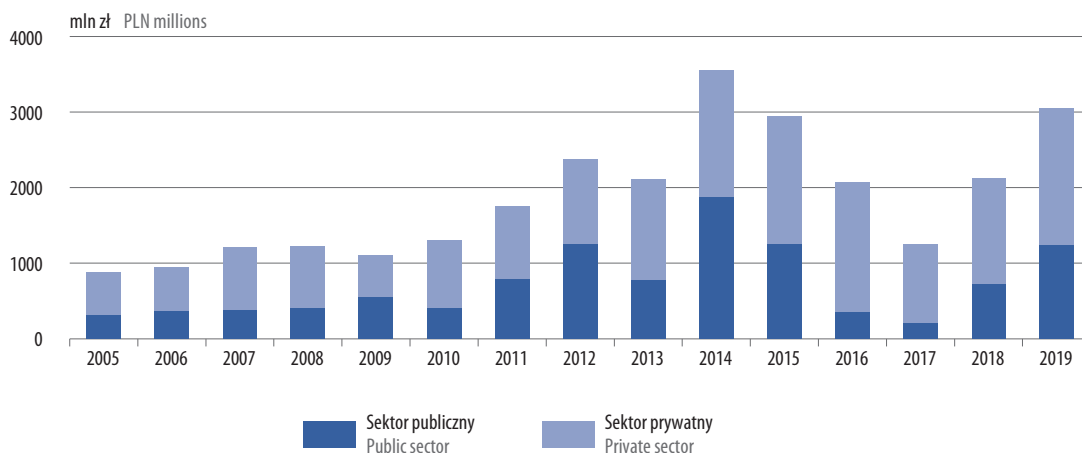
The size of investments is one of the measures of economic growth. In 2019, the value of investment outlays amounted to PLN 3,044.9 million (in current prices) and increased by 42.9% compared to 2018 and over twice until 2010.

Nakłady inwestycyjne w większości realizowane były przez jednostki sektora prywatnego; w 2019 r. ich udział w nakładach ogółem wyniósł 59,4% (w 2018 r. – 65,7%, w 2010 r. – 68,4%).

Majority of the investments outlays were implemented by private sector entities; in 2019 their share in total expenditure was 59.4% (in 2018 – 65.7%; in 2010 – 68.4%).

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 2019 r. stanowiły 94,7% nakładów ogółem, a nakłady na zakup używanych środków trwałych – 5,3%. Wartość nakładów na nowe obiekty wyniosła 2 884,3 mln zł i wzrosła o 57,6% w porównaniu z 2018 r. oraz prawie 3-krotnie wobec 2010 r.

In 2019, investment outlays for new real estate objects and for improvements of the existing ones accounted for 94.7% of total expenditures, and expenditures for the purchase of used fixed assets – 5.3%. The value of expenditures for new facilities amounted to PLN 2,884.3 million and it increased by 57.6% in comparison with 2018, and was three times larger than in 2010.

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

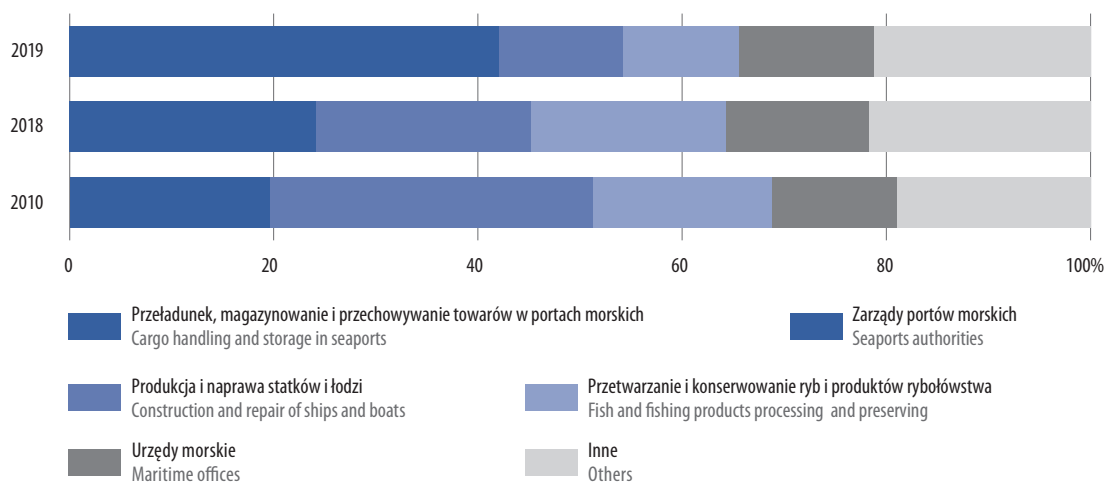
Wyszczególnienie Specification a – ogółem total b – nakłady na nowe obiekty majątkowe i ulepszenie istniejących on new assets and improvement of already existing ones		2010	2015	2018	2019	
		ceny bieżące w mln zł current prices in PLN millions				w % in %
OGÓŁEM TOTAL	a	1 302,2	2 951,7	2 130,2	3 044,9	100,0
	b	1 062,2	2 729,9	1 830,1	2 884,3	100,0
w tym: of which:						
Budynki i budowle Buildings and structures	a	710,4	1 699,5	855,8	1 633,0	53,6
	b	554,5	1 667,1	812,2	1 612,9	56,2
Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia Machinery, technical equipment and tools	a	422,4	784,5	768,2	890,6	29,2
	b	397,1	715,2	698,4	864,7	30,0
Środki transportu Transport equipment	a	141,0	376,9	330,3	428,4	14,1
	b	109,1	345,4	312,0	390,2	13,5

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

W 2019 r. z wartości nakładów inwestycyjnych ogółem 53,6% przeznaczonych było na budynki i budowle (w 2018 r. – 40,2%, w 2010 r. – 54,5%), 29,2% wydatkowano na maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia (w 2018 r. – 36,1%, w 2010 r. – 32,4%), a 14,1% przeznaczono na środki transportu (w 2018 r. – 15,5%, w 2010 r. – 10,8%).

In 2019, 53.6% of the total investments was allocated to buildings and structures (in 2018 – 40.2%, in 2010 – 54.5%), 29.2% was spent on machinery, technical equipment and tools (in 2018 – 36.1%, in 2010 – 32.4%), and 14.1% of them was designed for transport (in 2018 – 15.5%, in 2010 – 10.8%).

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 2019 r. miały: podmioty prowadzące przeładunki, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich (22,9%), zarządy portów morskich (19,1%) oraz urzędy morskie (13,2%). W 2018 r. największy udział w nakładach inwestycyjnych miały jednostki zajmujące się produkcją i naprawą statków i łodzi (21,1%), jednostki zajmujące się przetwarzaniem i konserwowaniem ryb i produktów rybołówstwa (19,1%) oraz zarządy portów morskich (15,1%), natomiast w 2010 r. – przedsiębiorstwa zajmujące się produkcją i naprawą statków i łodzi (31,7%), przetwarzaniem i konserwowaniem ryb i produktów rybołówstwa (17,4%) oraz urzędy morskie (12,3%).

Znaczny wzrost nakładów inwestycyjnych w 2019 r. w porównaniu z 2018 r. odnotowano w podmiotach prowadzących sprzedaż hurtową i detaliczną ryb, skorupiaków i mięczaków (prawie 14-krotny), w przedsiębiorstwach zajmujących się przeładunkiem, magazynowaniem i przechowywaniem towarów w portach morskich (prawie 4-krotny) oraz w zarządach portów morskich (81,3%). Największy spadek wielkości nakładów inwestycyjnych zaobserwowano w działalności morskich agencji transportowych (o 54,9%). W odniesieniu do 2010 r. wzrost nakładów inwestycyjnych wystąpił między innymi w podmiotach prowadzących sprzedaż hurtową i detaliczną ryb, skorupiaków i mięczaków (prawie 14-krotny), podmiotach prowadzących przeładunki, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich (5,5-krotny), zarządach portów morskich (4,5-krotny). Największy spadek nakładów odnotowano w podmiotach zajmujących się produkcją i naprawą statków (o 10,5%).

The largest shares of the maritime economy entities in investment expenditures in 2019 were reported in: entities dealing with cargo handling and storage in seaports (22.9%), seaports authorities (19.1%) and maritime offices (13.2%). In 2018, the largest shares in the investment outlays had entities involved in shipbuilding and ship repair (21.1%), entities involved processing and preserving of fish and fishery products (19.1%) and seaports authorities (15.1%), while enterprises involved in the construction and repair of ships and boats (31.7%), processing and preservation of fish and fishery products (17.4%) and maritime offices (12.3%) were in the lead in 2010.

In 2019, increases in investment outlays in comparison to 2018 were reported among others, in entities that run wholesale and retail sale of fish, crustaceans and molluscs (almost fourteen times), cargo handling and storage in seaports (almost four times), in seaports authorities (by 81.3%). The largest drop in the volume of investment outlays was observed in the activities of maritime transport agencies (by 54.9%). Regarding 2010, the increase in outlays occurred, among others, in entities that run wholesale and retail sale of fish, crustaceans and molluscs (almost fourteen times), entities dealing with cargo handling and storage in seaports (5.5 times), seaports authorities (4.5 times). The greatest decrease in expenditures was recorded in enterprises involved in the construction and repair of ships and boats (by 10.5%).

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

Wyszczególnienie Specification		2010	2015	2018	2019
a – ogółem total					
b – sektor publiczny public sector		ceny bieżące w mln zł current prices in PLN millions			
c – sektor prywatny private sector					
OGÓŁEM TOTAL	a	1 302,2	2 951,7	2 130,2	3 044,9
	b	411,7	1 260,0	731,5	1 234,9
	c	890,5	1 691,8	1 398,7	1 664,2
w tym: of which:					
Środki własne inwestora Investor's own funds	a	725,4	2 040,0	1 424,3	1 772,0
	b	129,0	729,2	282,9	360,9
	c	596,4	1 310,8	1 141,5	1 411,1

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

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

Wyszczególnienie Specification		2010	2015	2018	2019
a – ogółem total					
b – sektor publiczny public sector		ceny bieżące w mln zł current prices in PLN millions			
c – sektor prywatny private sector					
Środki budżetowe Budgetary appropriations	a	183,0	186,9	134,3	133,3
	b	179,8	154,0	126,1	123,4
	c	3,3	32,9	8,2	9,8
Kredyty i pożyczki krajowe Domestic loans and credits	a	208,8	216,7	200,4	243,2
	b	–	1,5	.	–
	c	208,8	215,2	200,2	243,2
Środki bezpośrednio z zagranicy Funds directly from abroad	a	104,6	410,0	277,0	233,5
	b	76,7	341,7	274,7	115,2
	c	27,9	68,4	2,3	115,7

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 2019 r. głównym źródłem finansowania nakładów inwestycyjnych w gospodarce morskiej były środki własne – 58,2%. Udział ich zmniejszył się w skali roku o 8,7 p. proc. (w porównaniu z 2010 r. – zwiększył się o 2,5 p. proc.). Kredyty i pożyczki krajowe stanowiły 8,0% nakładów inwestycyjnych (z tego źródła korzystał jedynie sektor prywatny). W 2019 r. odnotowano spadek w skali roku udziału środków bezpośrednich z zagranicy (o 5,3 p. proc., w tym w sektorze publicznym – o 28,2 p. proc.). W sektorze prywatnym oprócz środków własnych inwestora, stanowiących w strukturze finansowania 84,8% (w 2018 r. – 81,6%), ważnym źródłem finansowania były kredyty i pożyczki krajowe – 14,6% (w 2018 r. – 14,3%).

The financial structure is an important aspect regarding to investment outlays. Representing 58.2% of them, own funds constituted the main source for financing investment outlays in the maritime economy in 2019. Their share decreased by 8.7 pp to the previous year (a growth of 2.5 pp compared to 2010). Domestic loans and borrowings accounted for 8.0% of capital expenditures and represented 100% of that share in the private sector. In 2019 there were declines in the share of funds directly from abroad (by 5.3 pp, while in the public sector by 28.2 pp regarding the previous year). In addition to own funds which represented 84.8% of the total finance structure in the private sector (81.6% – in 2018), it was the domestic loans and borrowings that constituted another source of finance with the share of 14.6% (14.3% – in 2018).

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

Wyszczególnienie Specification		2010	2015	2018	2019	
a – ogółem total b – sektor publiczny public sector c – sektor prywatny private sector		bieżące ceny ewidencyjne w mln zł current book-keeping prices in PLN millions				stopień zużycia w % degree of consumption in %
OGÓŁEM TOTAL	a	16 550,5	23 214,0	32 252,3	31 563,4	47,9
	b	7 956,3	10 901,1	16 309,3	11 596,5	52,4
	c	8 594,2	12 312,9	15 942,9	19 966,9	45,3
w tym: of which:						
Budynki i budowle Buildings and structures	a	8 954,0	13 529,6	20 506,0	16 817,2	34,8
	b	5 230,4	84 449,5	13 616,4	8 303,6	43,2
	c	3 723,6	5 080,1	6 889,6	8 513,6	26,6
Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia Machinery, technical equipment and tools	a	4 570,5	7 022,7	8 481,1	10 817,1	61,3
	b	1 270,6	1 491,0	1 588,3	1 705,5	81,6
	c	3 299,9	5 531,7	6 892,8	9 111,6	57,5
Środki transportu Transport equipment	a	3 025,9	2 661,6	3 265,2	3 929,1	63,8
	b	1 455,2	960,5	1 104,6	1 587,4	63,9
	c	1 570,7	1 701,1	2 160,5	2 341,7	63,7

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

Wartość brutto środków trwałych na koniec 2019 r. ukształtowała się na poziomie 31 563,4 mln zł (w bieżących cenach ewidencyjnych), tj. niższym o 2,1% niż w 2018 r., a wyższym o 90,7% w porównaniu z 2010 r. Uwzględniając grupy środków trwałych:

- wartość budynków i budowli wyniosła 16 817,2 mln zł, tj. mniej o 18,0% niż w 2018 r., a więcej o 87,8% w stosunku do 2010 r.;
- wartość maszyn, urządzeń technicznych i narzędzi wyniosła 10 817,1 mln zł, tj. więcej o 27,5% niż w 2018 r. i ponad 2-krotnie w porównaniu z 2010 r.;
- wartość środków transportu wyniosła 3 929,1 mln zł, tj. więcej o 20,3% w odniesieniu do 2018 r. i o 29,8% niż w 2010 r.

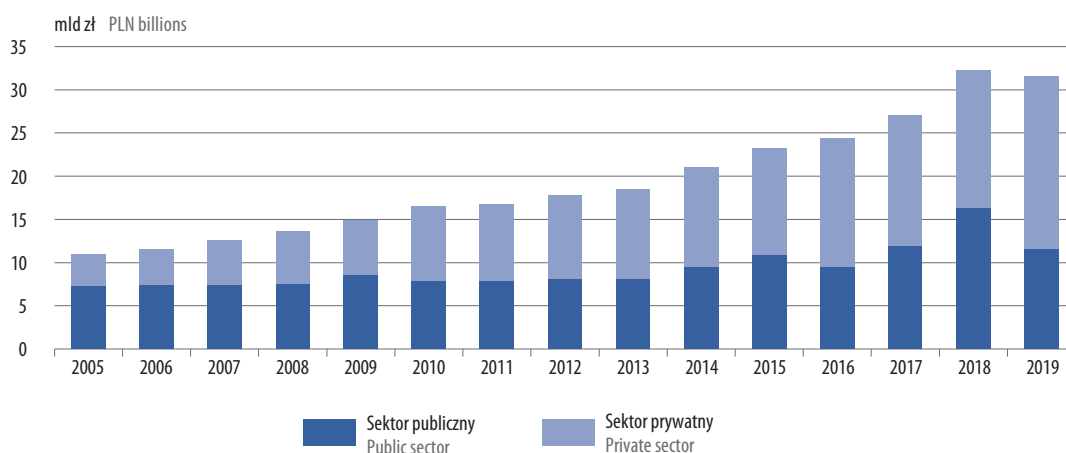
The gross value of fixed assets reached the level of PLN 31,563.4 million (in current book-keeping prices) at the end of 2019, and was by 2.1% lower than in 2018 and increased by 90.7% in comparison with 2010. Taking into account groups of fixed assets:

- the value of buildings and structures amounted to PLN 16,817.2 million, i.e. by 18.0% less than in 2018 and by 87.8% more compared to 2010;
- the value of machinery, technical equipment and tools amounted to PLN 10,817.1 million i.e. by 27.5% more than in 2018 and by twice more compared to 2010;
- the value of transport equipment amounted to PLN 3,929.1 million, i.e. by 20.3% more in relation to 2018 and by 29.8% more than in 2010.

W ciągu ostatnich lat zmieniała się struktura własności środków trwałych. W 2009 r. 57,9% wartości majątku trwałego przypadało na sektor publiczny, natomiast w kolejnych latach większość środków trwałych było w posiadaniu przedsiębiorstw sektora prywatnego (w 2019 r. – 63,3%); wyjątek stanowił 2018 r., w którym nieznacznie większy udział (50,6%) przypadał na sektor publiczny. Największy udział w wartości brutto środków trwałych w 2019 r. miały podmioty prowadzące przeładunek, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich – 28,0%, zarządy portów morskich – 15,3%, podmioty produkujące i naprawiające statki i łodzie – 14,0% oraz jednostki zajmujące się przetwarzaniem i konserwowaniem ryb i produktów rybołówstwa – 12,9%.

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 63.3% of fixed assets were held by private sector enterprises in 2019, with the exception of 2018, which 50.6% was in the public sector. The share of gross fixed assets held by the entities dealing with cargo handling and storage in 2019 and amounted to 28.0%, while 15.3% of the assets belonged to sea-port authorities, 14.0% – to entities involved in constructing and repairing ships and boats, and 12.9% 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 2019 r. stopień zużycia środków trwałych wyniósł 47,9% (w 2010 r. – 49,6%), w tym środków transportu – 63,8% (w 2010 r. – 67,1%). Najwyższy stopień zużycia środków trwałych w 2019 r. odnotowano w:

- podmiotach zajmujących się pracami badawczo-rozwojowymi i edukacją morską – 62,7% (w 2010 r. – 66,0%), w tym zużycia środków transportu – 88,2% (w 2010 r. – 73,3%);
- morskim i przybrzeżnym transporcie wodnym – 61,6% (w 2010 r. – 54,2%), w tym zużycia środków transportu – 70,5% (w 2010 r. – 86,8%);
- pozostałej działalności wspomagającej transport morski – 61,3% (w 2010 r. – 56,6%), w tym zużycia środków transportu – 74,8% (w 2010 r. – 70,3%);
- sprzedaży hurtowej i detalicznej ryb, skorupiaków i mięczaków – 50,7% (w 2010 r. – 46,0%), w tym zużycia środków transportu – 64,2% (w 2010 r. – 58,3%).

In the maritime economy entities, the degree of consumption of fixed assets was 47.9% at the end of 2019 (in 2010 – 49.6%), including transport equipment – 63.8% (in 2010 – 67.1%). In 2019, the highest values of fixed assets consumption degree 2019 were recorded in the following:

- research and development and maritime education entities – 62.7% (in 2010 – 66.0%), including transport equipment – 88.2% (in 2010 – 73.3%);
- maritime and coastal waterborne transport entities – 61.6% (in 2010 – 54.2%), including transport equipment – 70.5% (in 2010 – 86.8%);
- other activities supporting maritime transport – 61.3% (in 2010 – 56.6%), including transport equipment – 74.8% (in 2010 – 70.3%);
- processing and preservation of fish and fishery products – 50.7% (in 2010 – 46.0%), including transport equipment – 64.2% (in 2010 – 58.3%).

Najniższy stopień zużycia wartości brutto środków trwałych wystąpił w urzędach morskich – 28,2% (w 2010 r. – 32,4%), w tym zużycia środków transportu – 34,4% (w 2010 r. – 70,2%).

The lowest degrees of consumption of gross value of fixed assets occurred in maritime offices – 28.2% (in 2010 – 32.4%), including transport equipment – 34.4% (in 2010 – 70.2%).

Wskaźnik poziomu kosztów wyniósł 96,7% i był wyższy w porównaniu z 2018 r. o 0,8 p. proc., a z 2010 r. – o 1,9 p. proc. W 2019 r. wyższą wartość tego wskaźnika odnotowano w sektorze publicznym niż prywatnym (odpowiednio 98,0% i 96,6%).

The cost level indicator reached the level of 96.7% and was by 0.8 pp higher than in 2018, and by 1.9 pp against 2010. In 2019, the indicator values were higher in public sector than in the private one (98.0% and 96.6% respectively).

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

Wyszczególnienie Specification		2010	2015	2018	2019
a – ogółem total					
b – sektor publiczny public sector					
c – sektor prywatny private sector					
		w % in %			
Wskaźnik poziomu kosztów Cost level indicator	a	94,8	94,5	95,9	96,7
	b	89,3	89,0	93,2	98,0
	c	95,4	95,0	96,1	96,6
Wskaźnik rentowności obrotu brutto Gross turnover profitability indicator	a	5,1	5,5	4,1	3,6
	b	10,5	11,0	6,9	2,0
	c	4,6	5,0	3,9	3,7
Wskaźnik rentowności obrotu netto Net turnover profitability indicator	a	4,2	4,8	3,3	5,0
	b	9,0	10,7	6,1	10,8
	c	3,7	4,3	3,1	4,7
Wskaźnik płynności finansowej I stopnia First degree financial liquidity indicator	a	41,9	32,0	34,7	31,2
	b	58,6	88,6	155,9	120,4
	c	34,0	25,3	24,2	25,1
Wskaźnik płynności finansowej II stopnia Second degree financial liquidity indicator	a	88,2	92,0	100,8	98,3
	b	66,2	118,1	197,0	170,4
	c	98,6	88,9	92,5	93,3

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

W 2019 r. najwyższy wskaźnik poziomu kosztów, uwzględniając rodzaj prowadzonej działalności, odnotowano w przedsiębiorstwach zajmujących się:

- rybołówstwem w wodach morskich – 100,8% (w 2018 r. – 93,2%, w 2010 r. – 120,7%);
- przetwarzaniem i konserwowaniem ryb i produktów rybołówstwa – 98,5% (w 2018 r. – 97,2%, w 2010 r. – 97,3%);
- morskim i przybrzeżnym transportem wodnym – 97,4% (w 2018 r. – 97,4%, w 2010 r. – 92,4%).

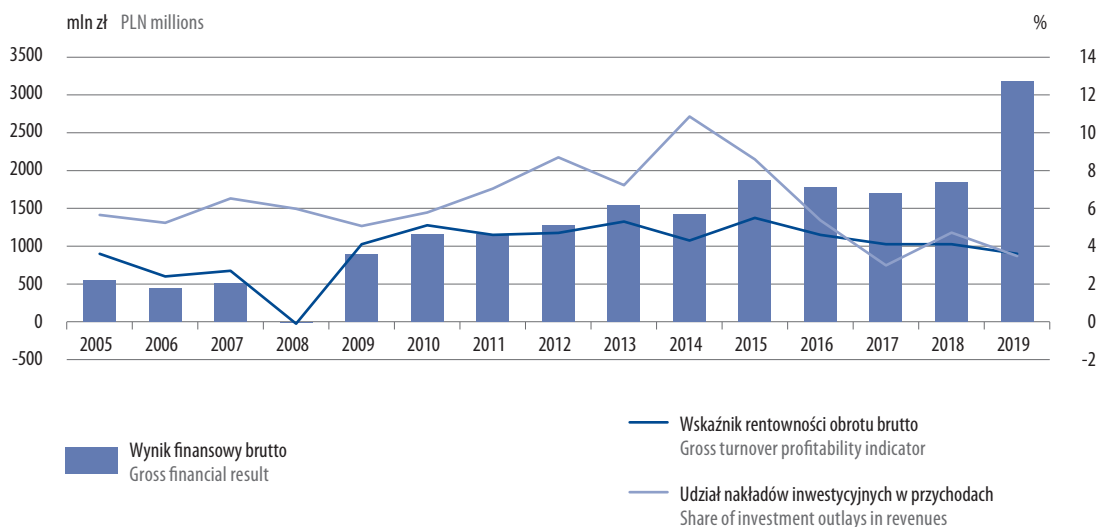
Taking into account kind of activity, the highest cost level indicator values in 2019, were recorded in enterprises dealing with:

- sea fishing – 100.8% (in 2018 – 93.2%, in 2010 – 120.7%);
- processing and preservation of fish and fishery products – 98.5% (in 2018 – 97.2%, in 2010 – 97.3%);
- sea and coastal waterborne transport. – 97.4% (in 2018 – 97.4%, in 2010 – 92.4%).

W 2019 r. wskaźnik rentowności obrotu brutto dla podmiotów gospodarki morskiej wyniósł 3,6% (wobec 4,1% w 2018 r. i 5,1% w 2010 r.), a wskaźnik rentowności obrotu netto – 5,0% (wobec odpowiednio 3,3% i 4,2%). W poszczególnych rodzajach działalności były one jednak zróżnicowane. W 2019 r. najwyższą rentownością charakteryzowały się zarządy portów morskich, w których wskaźniki rentowności obrotu brutto i netto kształtowały się odpowiednio 19,9% i 19,7% (wobec 26,3% i 26,2% – w 2018 r. oraz 21,8% i 21,7% – w 2010 r.).

In 2019, the gross turnover profitability indicator for maritime economy entities was 3.6% (against 4.1% in 2018 and 5.1% in 2010), and the net turnover profitability indicator was 5.0% (against 3.3% and 4.2%, respectively). However, they were differentiated in particular kinds of activity. In 2019, the highest profitability rates were reported in seaports authorities where both the gross and net turnover profitability indicators amounted to 19.9% and 19.7%, respectively (compared to 26.3% and 26.2% in 2018, and 21.8% and 21.7% in 2010, in the order given).

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



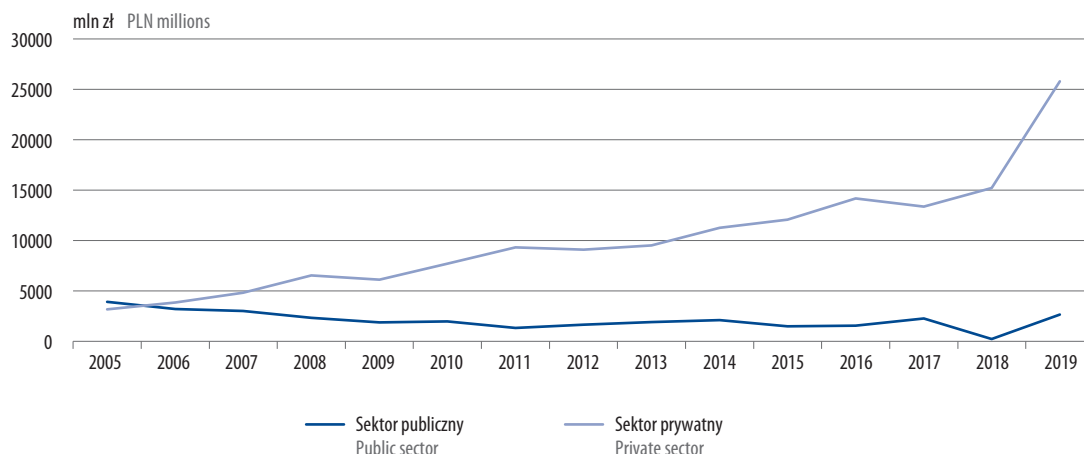
Wskaźnik płynności finansowej I stopnia, określający zdolność przedsiębiorstw do bieżącego regulowania zobowiązań, w 2019 r. wyniósł 31,2% (wobec 34,7% w 2018 r. i 41,9% w 2010 r.), natomiast wskaźnik płynności finansowej II stopnia kształtował się na poziomie 98,3% (wobec odpowiednio 100,8% i 88,2%).

Wartość aktywów obrotowych w podmiotach gospodarki morskiej na koniec 2019 r. ukształtowała się na poziomie 28 438,1 mln zł i wzrosła o 63,0% wobec 2018 r. i prawie 3-krotnie w porównaniu z 2010 r. Koncentrowały się one w sektorze prywatnym, którego udział w 2019 r. w wartości aktywów ogółem wyniósł 90,6% (w 2018 r. – 98,6%, w 2010 r. – 79,5%). Wartość zapasów wyniosła 7 380,1 mln zł i zwiększyła się o 77,5% wobec 2018 r. i prawie 4-krotnie wobec 2010 r. Należności krótkoterminowe stanowiące w 2019 r. blisko połowę wartości aktywów obrotowych zwiększyły się o 66,2% w skali roku, a w stosunku do 2010 r. – 3,5-krotnie. Inwestycje krótkoterminowe były wyższe w porównaniu z 2018 r. o 47,7%, a z 2010 r. – o 81,5%.

The first degree financial liquidity indicator (cash ratio) which specifies the ability of enterprises to pay their liabilities on a regular basis amounted to 31.2% in 2019 (compared to 34.7% in 2018 and 41.9% in 2010), while the second degree financial liquidity indicator (quick ratio) was 98.3% (compared to 100.8% and 88.2%, respectively).

At the end of 2019, the current assets value in maritime economy entities amounted to PLN 28,438.1 million and increased by 63.0% compared to 2018, and was three times larger to 2010. They prevailed in the private sector, representing 90.6% of total value of assets (in 2018 – 98.6%, in 2010 – 79.5%). The value of stocks amounted to PLN 7,380.1 million and increased by 77.5% as compared to 2018, and almost four times as compared to 2010. Short-term receivables representing almost half of current assets in 2019, increased by 66.2% against the previous year, and 3.5 times as compared to 2010. Short-term investments were by 47.7% higher than in 2018, and by 81.5% against 2010.

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



Tablica 5 (8). Aktywa obrotowe¹ podmiotów gospodarki morskiej
Table 5 (8). Current assets¹ of maritime economy entities

As of 31 December

Wyszczególnienie Specification		2010	2015	2018	2019	2018	2019
		w mln zł in PLN millions				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
a – ogółem total	a	9 682,7	13 560,3	17 443,5	28 438,1	111,6	163,0
	b	1 982,2	1 495,9	2 234,5	2 661,5	98,7	119,1
	c	7 700,5	12 064,4	15 209,0	25 776,6	113,8	169,5
w tym: of which:							
Zapasy Inventory	a	1 935,0	3 007,0	4 156,9	7 380,1	109,5	177,5
	b	98,4	67,9	93,7	255,8	83,4	273,0
	c	1 836,6	2 939,1	4 063,3	7 124,3	110,3	175,3
Należności krótkoterminowe Short-term receivables	a	3 846,1	6 057,0	8 145,1	13 539,1	117,5	166,2
	b	202,5	317,2	403,0	649,7	126,7	161,2
	c	3 643,6	5 739,8	7 742,0	12 889,4	117,1	166,5
Inwestycje krótkoterminowe Short-term investments	a	3 474,6	3 233,3	4 269,6	6 306,9	109,4	147,7
	b	1 558,0	953,9	1 525,8	1 561,7	100,9	102,4
	c	1 916,6	2 279,4	2 743,8	4 745,2	114,8	172,9

¹ Dane obejmują podmioty gospodarcze prowadzące księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.

¹ Data refer to business entities keeping accounting their accounting books, where the number of employees exceeds 9 persons.

Zobowiązania długo- i krótkoterminowe (bez funduszy specjalnych) na koniec 2019 r. osiągnęły wartość 25 622,9 mln zł i wzrosły o 57,8% wobec 2018 r. i ponad 2-krotnie w porównaniu z 2010 r. Zobowiązania długoterminowe wyniosły 5 433,2 mln zł i stanowiły 21,2% zobowiązań ogółem (w 2018 r. – 24,2%, a w 2010 r. – 25,2%). Wartość zobowiązań długoterminowych zwiększyła się o 38,4% wobec 2018 r., a o 94,3% w porównaniu z 2010 r.

Zobowiązania krótkoterminowe na koniec 2019 r. ukształtowały się na poziomie 20 189,7 mln zł i wzrosły o 63,9% wobec 2018 r. i ponad 2-krotnie w porównaniu z 2010 r. Największy udział w zobowiązaniach krótkoterminowych miały zobowiązania z tytułu dostaw i usług (54,9%), których wartość wyniosła 11 081,0 mln zł i była wyższa 2-krotnie niż przed rokiem i 3,5-krotnie w porównaniu z 2010 r.

Long- and short-term liabilities (excluding special funds) reached PLN 25,622.9 million at the end of 2019 and increased by 57.8% compared to 2018, and over twice more compared to 2010. Long-term liabilities amounted to PLN 5,433.2 million and accounted for 21.2% of total liabilities (in 2018 – 24.2% and in 2010 – 25.2%). The value of non-current liabilities increased by 38.4% against 2018, and increased by 94.3% as compared to 2010.

Short-term liabilities amounted to PLN 20,189.7 million at the end of 2019 and increased by 63.9% as compared to 2018, and over twice in comparison to 2010. Trade liabilities with the share of 54.9% prevailed in the short-term liabilities, and amounted to PLN 11,081.0 million. They were twice than at the end of 2018, and higher by 3.5 times at the end of 2010.

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

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

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2018	2019	2018	2019
	w mln zł in PLN millions				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	11 094,9	13 373,7	16 242,4	25 622,9	108,4	157,8
Długoterminowe Long-term	2 796,2	3 275,2	3 926,5	5 433,2	118,0	138,4
w tym kredyty i pożyczki of which credits and loans	1 235,4	2 635,0	3 228,4	3 987,1	119,3	123,5
Krótkoterminowe Short-term	8 298,6	10 098,5	12 315,9	20 189,7	105,6	163,9
w tym: of which:						
kredyty i pożyczki credits and loans	1 088,7	2 893,2	1 869,8	3 801,5	60,4	203,3
zobowiązania z tytułu dostaw i usług trade liabilities	3 173,9	3 989,5	5 416,5	11 081,0	116,7	204,6
zobowiązania z tytułu podatków, ceł, ubezpieczeń i innych świadczeń liabilities from taxes, customs duties, social insurance and other benefits	891,4	464,0	631,0	956,8	126,8	151,6

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

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

Rozdział IV

Chapter IV

Porty morskie

Seaports

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

W 2020 r. obroty ładunkowe w portach morskich wyniosły 88 520,0 tys. ton, tj. o 5,7% mniej niż w 2019 r. oraz o 48,8% więcej w stosunku do 2010 r. Międzynarodowy obrót morski stanowił 96,9% obrotów ładunkowych w portach morskich (w 2019 r. – 97,8%, a w 2010 r. – 98,5%).

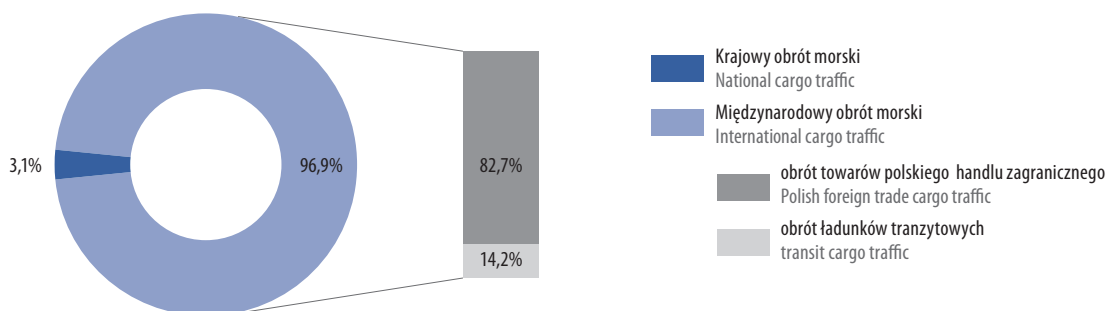
Na międzynarodowe obroty morskie w portach morskich składają się obroty towarowe polskiego handlu zagranicznego oraz obroty ładunków tranzytowych. Obroty ładunkowe polskiego handlu zagranicznego w 2020 r. stanowiły 85,4% międzynarodowych obrotów morskich (wobec 83,3% w 2019 r. i 73,5% w 2010 r.), natomiast obroty ładunków tranzytowych – odpowiednio 14,6% (wobec 16,7% i 26,5%).

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

In 2020, cargo throughput in the seaports amounted to 88,520.0 thousand tonnes, i.e. by 5.7% less than 2019 and 48.8% more against 2010. International maritime traffic accounted for 96.9% of cargo handled in the seaports (97.8% in 2017, 98.5% in 2010).

International maritime cargo traffic via seaports in Poland includes goods handled as part of Polish foreign trade and transit shipments. The Polish foreign trade freight represented 85.4% of international maritime cargo throughput in 2020 (as compared to 83.3% in 2019 and 73.5% in 2010) whereas the transit shipments represented 14.6% (against 16.7% and 26.5%) respectively.

Wykres 1 (8). Struktura obrotów ładunkowych w portach morskich w 2020 r.
Chart 1 (8). Structure of cargo traffic in seaports in 2020



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

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

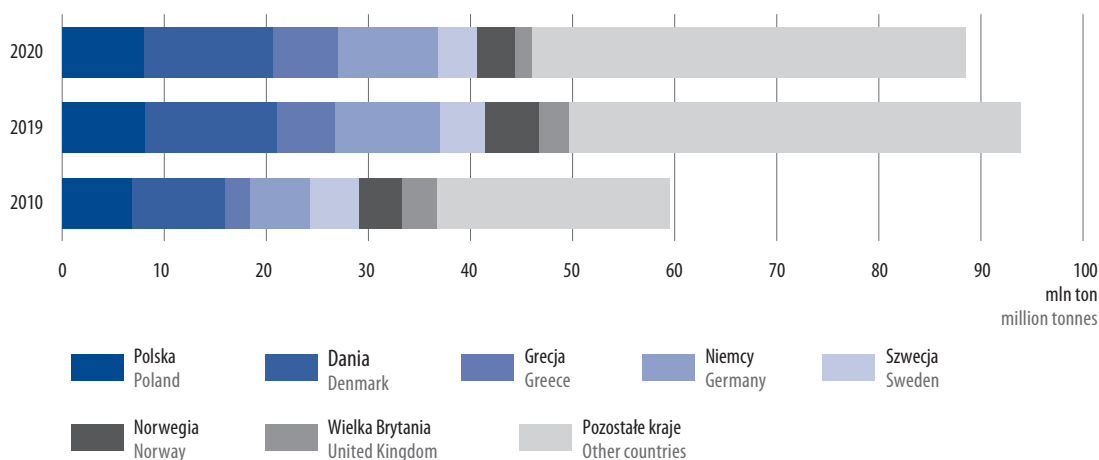
W 2020 r. polscy przewoźnicy morscy przewieźli 89,0% ładunków w relacji z polskimi portami, a 7,6% – pomiędzy portami obcymi (w 2019 r. odpowiednio 88,0% i 7,9%, a w 2010 r. – 73,7% oraz 23,8%).

W 2020 r. w strukturze obrotów polskich portów morskich ładunki przetransportowane przez krajowych przewoźników stanowiły 9,1% (w 2019 r. – 8,6%, a w 2010 r. – 11,6%). Znaczny udział w przewozach ładunków statkami w relacji z polskimi portami mieli przewoźnicy z Danii oraz Niemiec (w 2020 r. odpowiednio 14,2% i 11,1%, w 2019 r. – 13,9% i 11,0%, a w 2010 r. – 15,3% i 10,0%).

In 2020, Polish carriers freighted 89.0% of goods to/from Polish seaports and 7.6% – between seaports abroad (88.0% and 7.9% – in 2019, and 73.7% and 23.8% – in 2010, respectively).

In 2020, the freight transported by the national carriers represented 9.1% of cargo throughput in Polish seaports (8.6% – in 2019, 11.6% – in 2010). Companies from Denmark and Germany had substantial shares in maritime transport via Polish seaports (14.2% and 11.1% – in 2020, 13.9% and 11.0% – in 2019, 15.3% and 10.0% – in 2010, respectively).

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

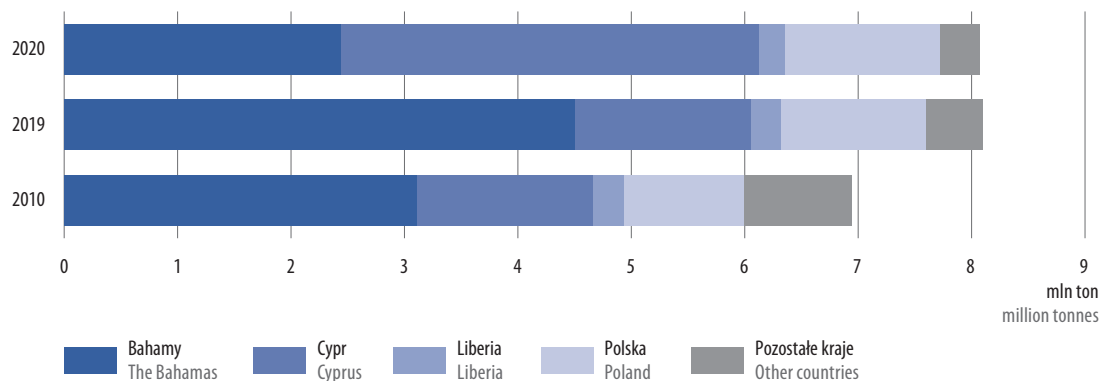


Polscy przewoźnicy pływający w relacji z polskimi portami podnosili nie tylko polską banderę, ale również bandery innych krajów. Najwięcej ładunków w 2020 r. zostało przetransportowanych pod banderą cypryjską (45,7% ładunków przewiezionych przez przewoźników mających siedzibę w Polsce), bahamską (30,2%) oraz polską (16,9%). W 2019 r. przewoźnicy mający siedzibę w Polsce przewieźli pod banderą bahamską 55,6% ładunków transportowanych przez polskie porty, cypryjską (19,2%), a polską – 15,8%, natomiast w 2010 r. – pod banderą bahamską polscy przewoźnicy przewieźli 45,1% ładunków, cypryjską – 22,6%, polską – 15,2%.

Polish carrier companies which navigated between seaports in Poland, flew not only the Polish but also flags of other countries. In 2020, the largest amount of cargo was transported on ships under the flag of the Cyprus (45.7% of freight by companies having their seats in Poland), Bahamas (30.2%) and Poland (16.9%). In 2019, the companies based in Poland carried, under the flag of the Bahamas, 55.6% of cargo handled by Polish ports Cyprus (19.2%), and 15.8% of cargo under the flag of Poland, whereas the Polish carried transported 45.1% of cargo under the flag of the Bahamas, 22.6% – under the flag of Cyprus and 15.2% – under the flag of Poland.

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

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

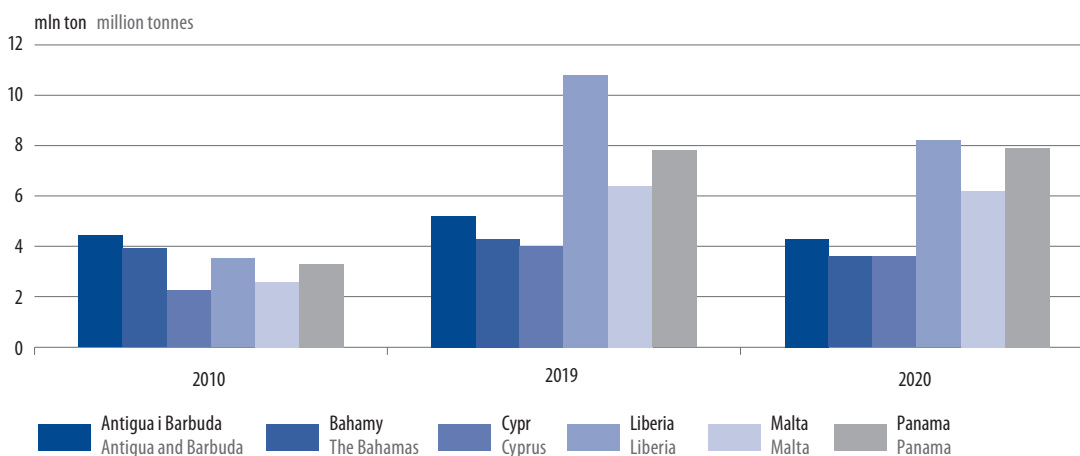


Przewoźnicy mający siedzibę poza Polską, w 2020 r. najwięcej ładunków w relacji z polskimi portami przewieźli na statkach pływających pod następującymi banderami: Liberii (10,2% ładunków przewiezionych przez przewoźników mających siedzibę poza Polską), Panamy (9,8%), Malty (7,7%), Antigui i Barbudy (5,3%), Cypru i Bahamów (po 4,5%); w 2019 r. – pod banderami: Liberii (12,6%), Panamy (9,1%), Malty (7,5%) oraz Antigui i Barbudy (6,1%), natomiast w 2010 r. – pod banderami: Antigui i Barbudy (8,4%), Bahamów (7,5%), Liberii (6,7%) oraz Panamy (6,3%).

In 2018, the carriers based outside Poland transported the most of freight via Polish ports, on ships flying the flags of: Liberia (10.2% of cargo carried by companies located abroad), Panama (9.8%), Malta (7.7%), Antigua and Barbuda (5.3%), Cyprus (4.5%) and the Bahamas (4.5%); in 2019 – the flags of: Liberia (12.6%), Panama (9.1%), Malta (7.5%), Antigua and Barbuda (6.1%) whereas in 2010 the flags of: Antigua and Barbuda (8.4%), the Bahamas (7.5%), Liberia (6.7%) and Panama (6.3%).

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

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



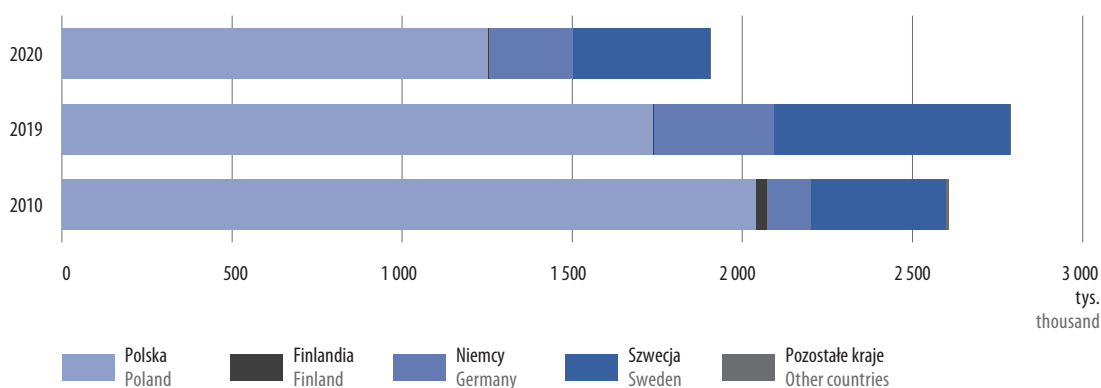
Udział przewoźników mających główną siedzibę w Polsce był znacznie większy w przypadku transportu pasażerów niż w przypadku przewozów ładunków stanowiących obroty polskich portów morskich.

W 2020 r. udział polskich przewoźników w przewozach pasażerów wyniósł 65,7% (wobec 62,4% w 2019 r. i 78,5% w 2010 r.); na kolejnych pozycjach znaleźli się przewoźnicy ze Szwecji – 21,0% i Niemiec – 13,1% (wobec odpowiednio 24,8% i 12,7% w 2019 r. oraz 15,3% i 5,0% w 2010 r.). Udział podmiotów z tzw. krajów „trzecich”, tj. niebędących krajami zaokrętowania ani wyokrętowania pasażerów, realizujących przewozy pasażerskie w relacji z polskimi portami wyniósł 9,2% (wobec 8,2% w 2019 r. i 0,4% w 2010 r.).

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

In 2020, the contribution by Polish companies in passenger traffic accounted for 65.7% (as compared to 62.4% in 2019, and 78.5% in 2010), followed by carriers from Sweden – 21.0% and Germany – 13.1% (as compared to 24.8% and 12.7% – in 2019, and 15.3% and 5.0% – in 2010). The contribution by entities from the so-called “third party” countries, i.e. other than the countries of embarkation/disembarkation, that provided passenger transport via Polish ports accounted for 9.2% (as compared to 8.2% in 2019 and 0.4% in 2010).

Wykres 5 (12). Ruch pasażerów w portach morskich według kraju przewoźnika morskiego
Chart 5 (12). Passenger traffic in seaports by country of maritime carrier



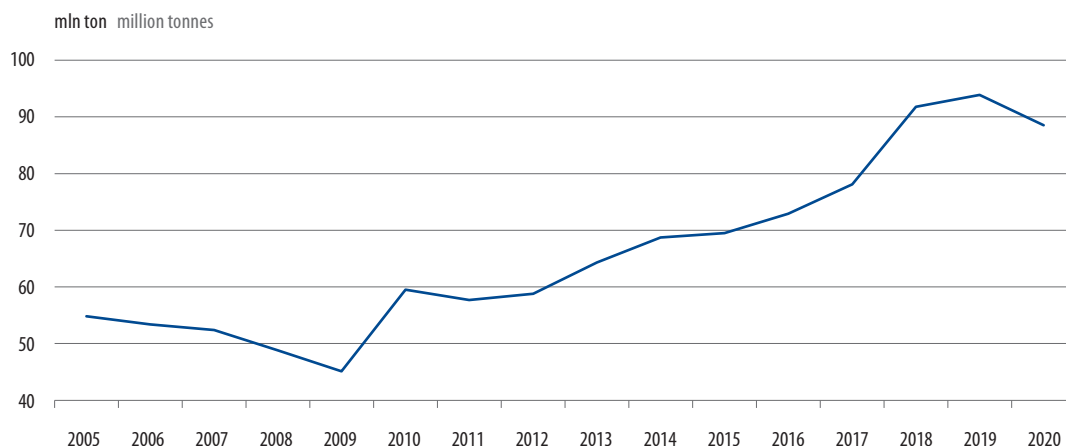
Ładunki dostarczone do portów od strony morza oraz łądu obsługiwane są głównie przez przedsiębiorstwa, których podstawowym rodzajem działalności jest przeładunek towarów. W 2020 r. udział tych podmiotów w obsłudze ładunków obrotu morskiego wyniósł 86,2% (wobec 79,9% w 2019 r. i 72,4% w 2010 r.). Kolejną grupą firm dokonujących przeładunków ładunków w portach morskich były przedsiębiorstwa, dla których podstawowym rodzajem działalności było przetwórstwo przemysłowe (przemiał zbóż, wytwarzanie i przetwarzanie produktów rafinacji ropy naftowej, remonty statków, produkcja cementu lub nawozów sztucznych). Udział tej grupy przedsiębiorstw w obrotach ładunkowych w 2020 r. wyniósł 4,1% (wobec 3,4% w 2019 r. i 4,8% w 2010 r.). Podmioty, których podstawowym rodzajem działalności był transport wodny, w 2020 r. miały marginalne znaczenie, a ich udział wyniósł 0,5% (0,4% w 2019 r., a w 2010 r. – 7,0%).

W 2020 r. obroty ładunkowe w polskich portach morskich wyniosły 88 520,0 tys. ton. W porównaniu z 2019 r. zmniejszyły się o 5,7%, a wobec 2010 r. wzrosły o 48,8%.

Freight delivered to ports from the sea and from the land, is handled in majority by companies specialized mainly in cargo transshipments. In 2020, the contribution by those entities in maritime cargo handling accounted for 86.2% (as compared to 79.9% – in 2019 and 72.4% – in 2010). Other entities dealing with cargo transshipments in seaports were those specialized mainly in industrial processing (milling of cereals, manufacture of refined petroleum products, repair of ships, manufacture of cement or artificial fertilizers). In 2020, the contribution by those entities in maritime cargo handling accounted for 4.1% (as compared to 3.4% – in 2019 and 4.8% – in 2010). Companies specialized in waterborne transport were of marginal importance in 2020, accounted for 0.5% (0.4% in 2019, 7.0% – in 2010).

In 2020, cargo throughput in Polish seaports amounted to 88,520.0 thousand tonnes reaching lower level in comparison to last years. It decreased by 5.7% in comparison to 2019 and increased by 48.8% – against 2010.

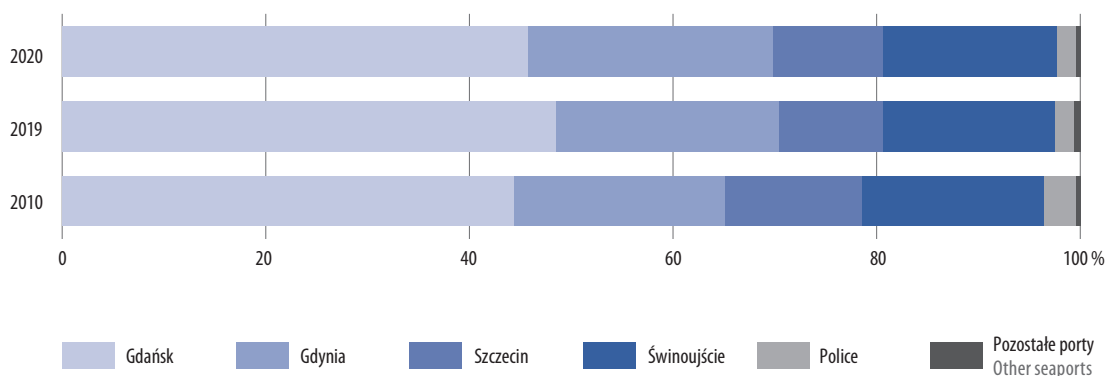
Wykres 6 (13). Obroty ładunkowe w portach morskich
Chart 6 (13). Cargo traffic in seaports



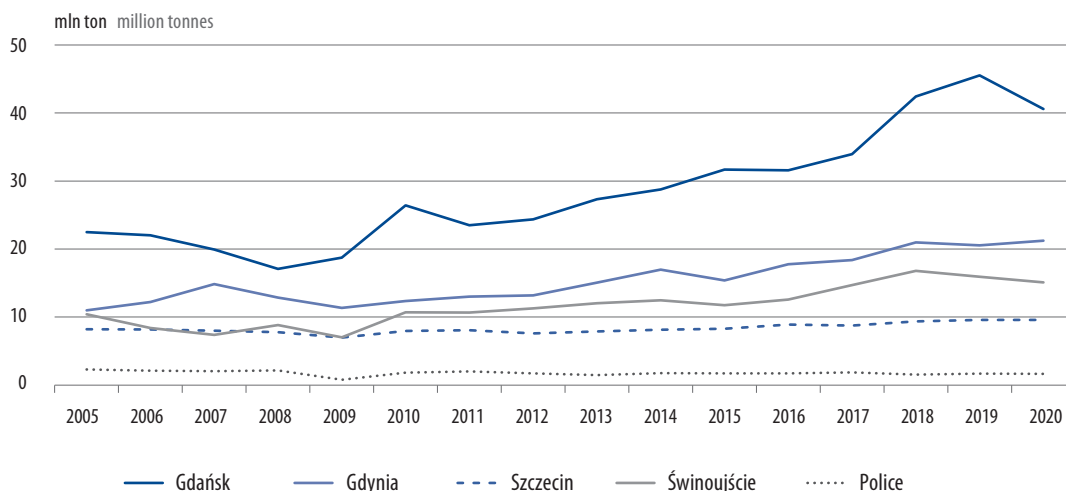
W głównych portach: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin, podobnie jak w latach poprzednich, w 2020 r., zrealizowano ponad 90% obrotów ładunkowych w polskich portach morskich. Największe znaczenie pod względem wielkości obrotów ładunkowych ma port w Gdańsku. W 2020 r. udział obrotów dokonywanych w tym porcie w obrotach polskich portów ogółem wyniósł 45,8% (w 2019 r. – 48,5%, a w 2010 r. – 44,4%). Ważną rolę odgrywa również port w Gdyni; udział obrotów tego portu w 2020 r. wyniósł 24,0% (w 2019 r. – 21,9%, a w 2010 r. – 20,7%). Obroty ładunkowe portu w Świnoujściu w 2020 r. wyniosły 17,1% obrotów ogółem (w 2019 r. – 17,0%, a w 2010 r. – 18,0%), a udział portu Szczecin w obrotach ogółem wyniósł 10,8% (w 2019 r. – 10,2%, a w 2010 r. – 13,4%).

Following the previous years' pattern, the main seaports, Gdańsk, Gdynia, Świnoujście and Szczecin, generated over 90% of cargo traffic at Polish seaports. Gdańsk was of the utmost importance for the volume of cargo throughput. In 2020 the share of cargo handled in that port accounted for 45.8% of the total cargo throughput via Polish seaports (48.5% – in 2019, 44.4% – in 2010). Gdynia played an equally prominent role, with the share of 24.0% in cargo throughput in 2019 (21.9% – in 2019, 20.7% – in 2010). Cargo throughput by the port of Świnoujście accounted for 17.1% of the total freight (17.0% – in 2019 and 18.0% – in 2010) whereas the contribution by the port of Szczecin accounted for 10.8% of the total freight (10.2% – in 2019 and 13.4% – in 2010).

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



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



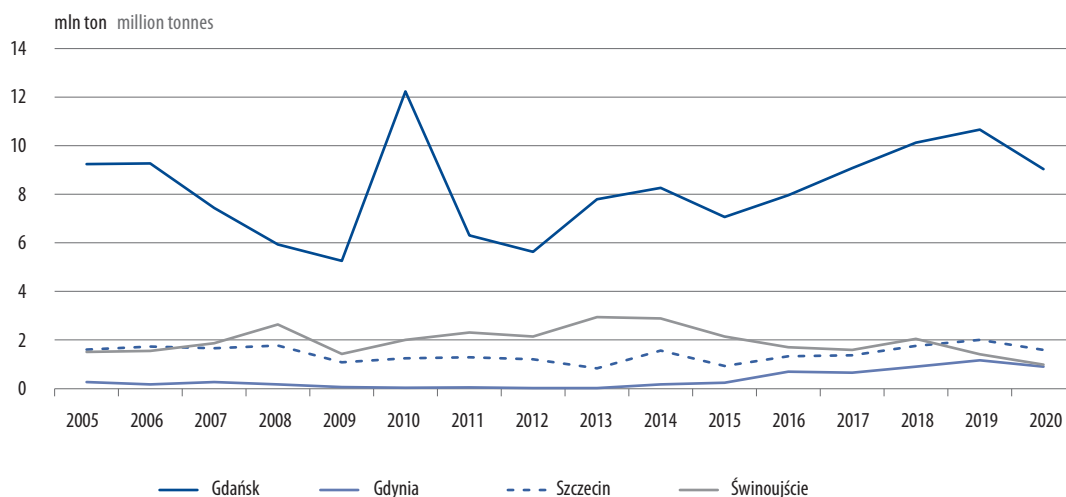
Ładunki tranzytowe w 2020 r. stanowiły 14,6% międzynarodowych obrotów polskich portów morskich i wyniosły 12 542,9 tys. ton. Obrót ładunków tranzytowych zmniejszył się o 18,0% w stosunku do 2019 r. i o 19,2% w porównaniu z 2010 r. Ładunki tranzytowe przywiezione do polskich portów w 2020 r. stanowiły 56,1%, natomiast wywiezione – 43,9%.

Transits shipments accounted for 14.6% of international cargo traffic by Polish seaports and amounted to 12,542.9 thousand tonnes in 2020. Transit cargo throughput increased by 18.0% against 2019 and by 19.2% in comparison to 2010. The transit freight brought to Polish seaports represented 56.1% whereas cargo dispatched from seaports in Poland – 43.9%.

W 2020 r. tranzyt morski stanowił 66,8% wszystkich obrotów tranzytowych. Wśród ładunków tranzytu morskiego przeważały kontenery (89,9%).

In 2020, seaborne transit cargo accounted for 66.8% of the total transit throughput. Containers prevailed over the seaborne transit volume (89.9%).

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



Pod względem wielkości obrotów ładunków tranzytowych dominuje port w Gdańsku. W 2020 r. w porcie tym dokonano 72,1% obrotów tranzytowych (w 2019 r. – 69,7%, a w 2010 r. – 78,8%); pozostałe obroty zrealizowane zostały w portach: Szczecin (12,7%), Świnoujście (7,9%), Gdynia (7,2%) oraz Elbląg (0,1%). Udział tranzytu w międzynarodowych obrotach morskich głównych portów w latach 2010–2020 był zróżnicowany: w Gdańsku wahał się od 22,3% do 46,9%, w Gdyni – od 0,1% do 5,7%, w Szczecinie – od 10,9% do 22,6%, a w Świnoujściu – od 6,8% do 24,8%.

W 2020 r. w przeładunkach tranzytowych dominowały następujące kategorie ładunkowe: kontenery (60,1%), masowe suche (18,7%) oraz masowe ciekłe (6,9%). Największy (ponad dwukrotny) wzrost obrotów ładunków w stosunku do roku poprzedniego odnotowano w grupie produkty rolnicze (w tym ponad dwukrotny wzrost dotyczył zbóż). Znaczący wzrost obrotów ładunków tranzytowych wystąpił również w grupie inne ciekłe ładunki masowe (o 65,8%). Spadek obrotów ładunków tranzytowych w porównaniu z 2019 r. zaobserwowano m.in. w grupach: rudy i złom (o 49,8%), produkty leśne (o 38,4%), ropa naftowa (o 36,6%) oraz węgiel i koks (o 35,4%).

W latach 2010–2020 stopniowo wzrastała zarówno liczba, jak i pojemność netto drobnicowców niespecjalistycznych wpływających do polskich portów morskich. W 2020 r. zawinęło 8 581 tego typu statków o łącznej pojemności netto 54 001,2 tys., tj. o 259 jednostek mniej niż w 2019 r. i pojemności netto mniejszej o 2 195,1 tys. W porównaniu z 2010 r. liczba drobnicowców niespecjalistycznych wzrosła o 18,5%, a pojemność netto – o 39,6%. Zwiększenie potencjału przewozowego drobnicowców skutkowało wzrostem masy ładunków transportowanych przez ten typ statków (z 14 295,0 tys. ton w 2010 r. do 19 220,2 tys. ton w 2020 r.); zmniejszył się natomiast ich udział w przewozach ładunków (z 24,0% do 21,7%). Odnotowano wzrost udziału kontenerowców w transporcie ładunków; w 2010 r. statkami tymi przewieziono 7 321,3 tys. ton (12,3%), w 2019 r. – ponad 3-krotnie więcej, tj. 22 908,6 tys. ton (24,4%), a w 2020 r. – 21 530,0 tys. ton (24,3%). W latach 2010–2020 zmniejszył się udział przewozów statkami do transportu ładunków masowych ciekłych (z 30,3% do 25,4%) oraz masowych suchych (z 28,9% do 26,4%), pomimo, że masa ładunków przewożonych tego typu statkami zwiększyła się w tym okresie odpowiednio o 24,4% i 35,8%. Udział statków specjalistycznych w przewozach ogółem utrzymywał się na niskim poziomie i w 2020 r. wyniósł zaledwie 0,3%; statkami tymi przetransportowano 291,9 tys. ton ładunków, tj. o 90,3% więcej niż w 2010 r.

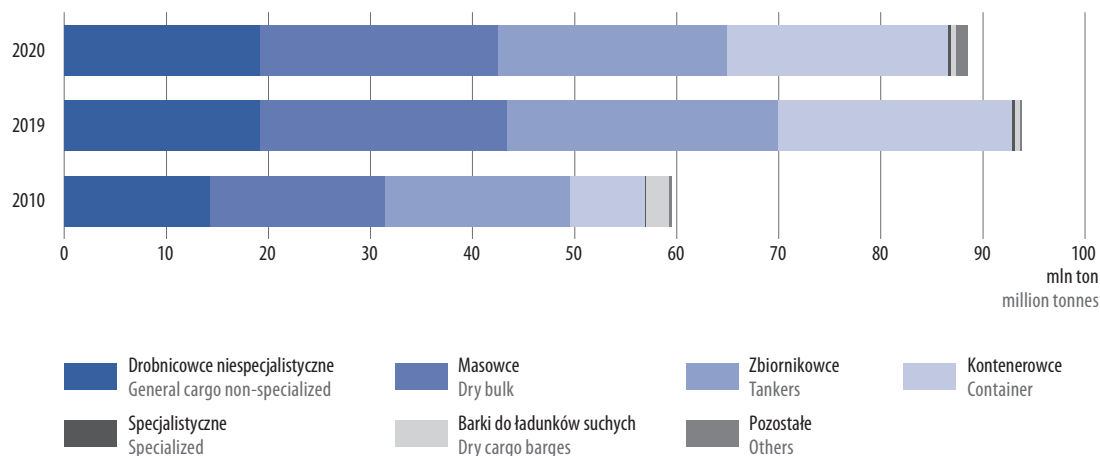
Gdańsk is the leader in terms of transit cargo volume. In 2020, that port handled 72.1% of transit cargo (69.7% – in 2019 and 78.8% – in 2010); contributions by other ports were as follows: Szczecin (12.7%), Świnoujście (7.9%), Gdynia (7.2%) and Elbląg (0.1%). Over the years 2010–2020, the shares of transit in international cargo throughput by major seaports were diversified: it ranged from 22.3% to 46.9% in Gdańsk, from 0.1% to 5.7% – in Gdynia, from 10.9% to 22.6% – in Szczecin and from 6.8% to 24.8% in Świnoujście.

In 2020, the following transit cargo categories prevailed: containers (60.1%), dry bulk (18.7%) and liquid bulk (6.9%). The most substantial growths in cargo traffic on an annual basis were reported in the following: agricultural products (more than two-fold) of which grain more than two-fold, and other liquid bulk (by 65.8%). Declines in transit throughput against 2019 were reported ores and scrap (by 49.8%), forestry products (by 38.4%), crude oil (by 36.6%) and coal and coke (by 35.4%).

During the years 2010–2020, both the number and net tonnage of non-specialized general cargo ships arriving at Polish ports were growing. In 2020, there were 8,581 such ships with net tonnage 54,001.2 thousands that entered the ports, i.e. by 259 vessels less than in 2019 and net tonnage larger by 2,195.1 thousands. In comparison to 2010, the number of the non-specialized general-cargo ships grew by 18.5%, and their net tonnage – by 39.6%. An increase of the weight of freight on board of those vessels resulted from the growth of carriage capacity of the general-cargo ships (from 14,295.0 thousand tonnes in 2010 to 19,220.2 thousand tonnes in 2020). However, there was a drop in their share in cargo transport volume (from 24.0% to 21.7%). Container ships saw their shares in cargo traffic climb; in 2010 those vessel carried 7,321.3 thousand tonnes (12.3%), in 2019 – more than three-fold, i.e. 22,908.6 thousand tonnes (24.4%), in 2020 – 21,530.0 thousand tonnes (24.3%). During the years 2010–2020 there was a decrease in carriages by liquid bulk ships (from 30.3% to 25.4%) and dry bulk ships (from 28.9% to 26.4%) despite a growth in the weight of the carried cargo by 24.4% and 35.8%. The contribution by specialized ships in the total cargo transport remained at a low level and accounted for 0.3% in 2020. Those ships carried 291.9 thousand tonnes, i.e. by 90.3% more than in 2010.

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

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

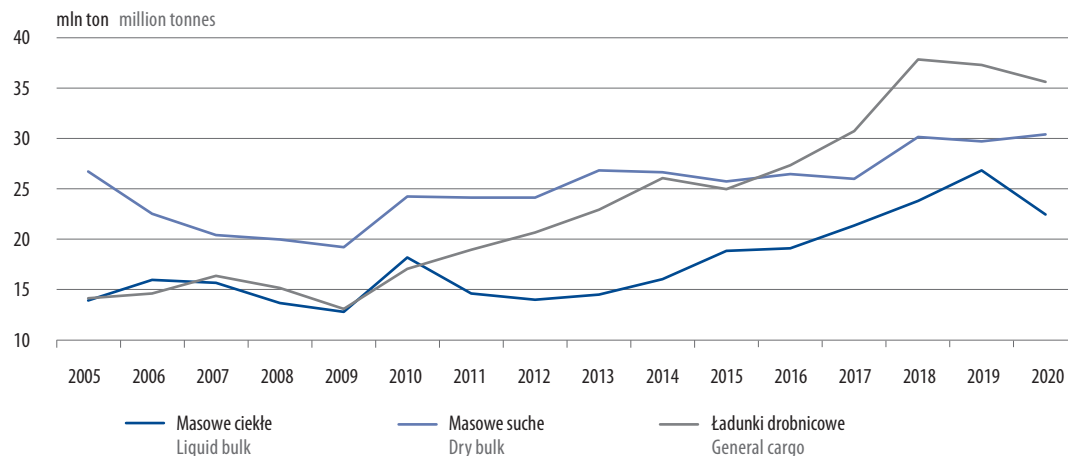


Obroty ładunków drobnicowych w polskich portach morskich w 2020 r. wyniosły 35 639,3 tys. ton i były niższe o 4,5% niż w 2019 r., a 2-krotnie wyższe w porównaniu z 2010 r. Jednocześnie zwiększył się udział tych ładunków w obrotach ogółem (z 28,7% w 2010 r. do 40,3% w 2020 r.). Obroty ładunków masowych ciekłych w 2020 r. kształtowały się na poziomie 22 460,6 tys. ton, tj. niższym o 16,3% niż w 2019 r., a o 23,5% wyższym w odniesieniu do 2010 r. Obroty ładunków masowych suchych w 2020 r. wyniosły 30 420,2 tys. ton i były wyższe o 2,4% w stosunku do 2019 r. i o 25,4% w porównaniu z 2010 r.

In 2020, general cargo throughput in Polish seaports amounted to 35,639.3 thousand tonnes and were smaller by 4.5% than in 2019 and twice as large as in 2010. At the same time the share of that cargo rose in proportion to the total throughput (from 28.7% in 2010 to 40.3% in 2020). Liquid bulk throughput reached the level of 22 460,6 thousand tonnes in 2020, i.e. by 16.3% less than in 2019 and by 23.5% larger than in 2010. Dry bulk traffic amounted to 30,420.2 thousand tonnes in 2020, growing by 2.4% against 2019 and by 25.4% in comparison to 2010.

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

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



W grupie ładunków drobnicowych stopniowo rosło znaczenie kontenerów i jednostek tocznych (np.: samochodów ciężarowych, przyczep towarowych, wagonów, rolltrailerów pokładowych). Ich odsetek zwiększył się z 80,1% w 2010 r. do 85,3%

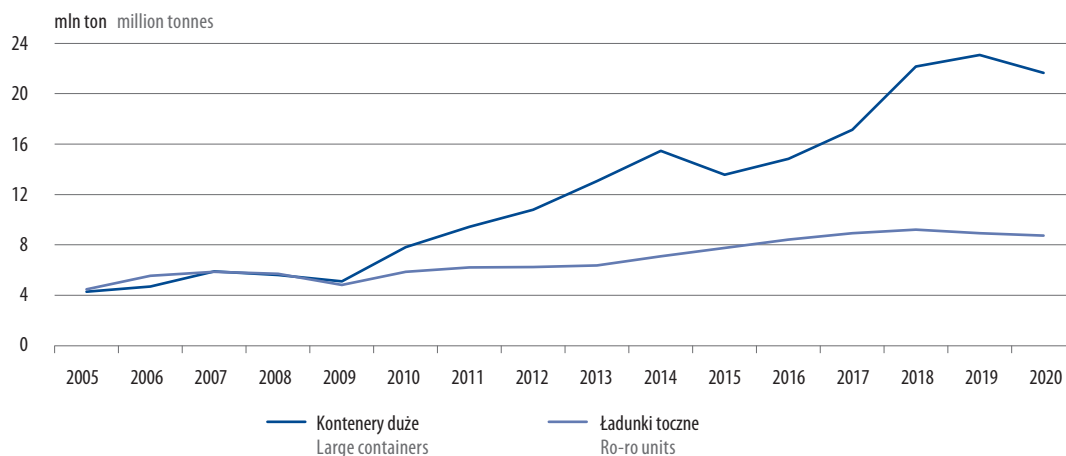
Regarding the general cargo group, the role of containers and ro-ro units (i.e. road goods vehicles, trailers, rail wagons, shipborne port-to-port trailers) was growing. Their percentage increased from 80.1% in 2010 to 85.3% in 2020.

w 2020 r., przy czym udział ładunków skonteneryzowanych w obrotach drobnicy był wyższy niż ładunków tocznych i w 2020 r. wyniósł 60,8% (wobec 45,9% w 2010 r.).

Moreover, the share of containerized goods in the general cargo exceeded the ro-ro throughput to account for 60.8% in 2020 against 45.9% in 2010.

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

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

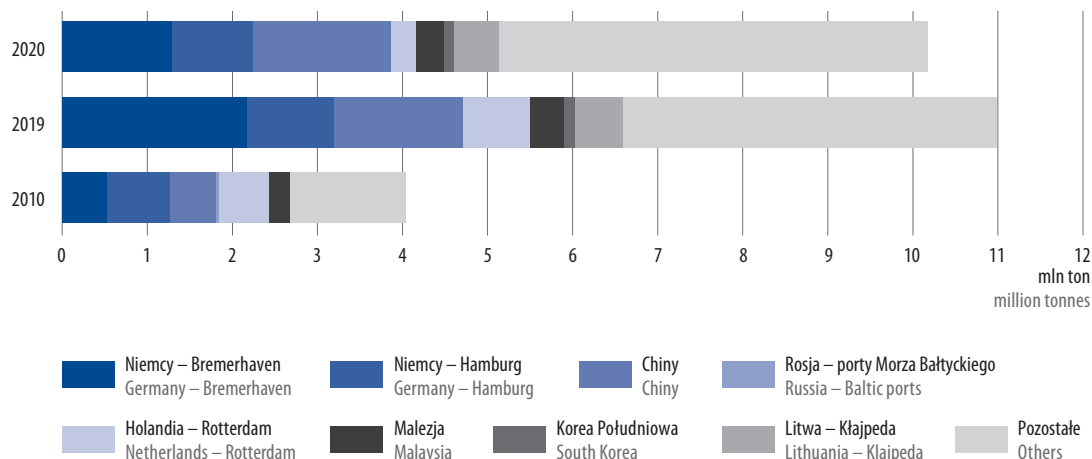


W 2020 r. 30,7% obrotów ładunkowych w kontenerach dużych zrealizowano w relacji z Niemcami, podczas gdy w 2010 r. – 33,8%. Do głównych portów niemieckich uczestniczących w tym obrocie należały Bremerhaven (udział w obrotach kontenerowych w relacji z polskimi portami w 2020 r. wyniósł 13,0%, w 2010 r. – 15,8%) oraz Hamburg (odpowiednio 9,5% i 17,7%). Kolejnymi kierunkami transportu kontenerów w relacji z polskimi portami były Chiny (ich udział w 2020 r. wyniósł 15,2%, w 2010 r. – 7,2%) i Rosja (w 2020 r. – 5,2%, w 2010 r. – 10,0%, w tym porty Morza Bałtyckiego odpowiednio 0,2% i 9,9%).

In 2020, 30.7% of large containers were transported to/from Germany whereas that relation represented 33.8% in 2010. Bremerhaven (13.0% of container throughput via Polish ports in 2020, in 2010 – 15.8%) and Hamburg (9.5% and 17.7%, respectively) were the major German ports participating in container traffic. Other container transport directions via Poland were China (15.2% – in 2020, 7.2% – in 2010) and Russia (5.2% – in 2020, 10.0% – in 2010, including the Baltic ports with 0.2% and 9.9%, respectively).

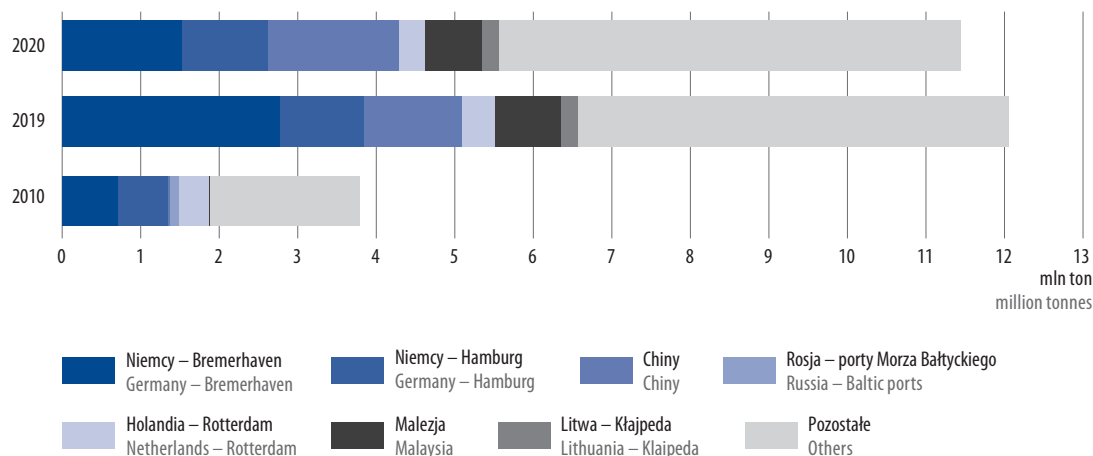
Wykres 13 (20). Wyładunek (przywóz) ładunków w kontenerach w polskich portach morskich według miejsca załadunku

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



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

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

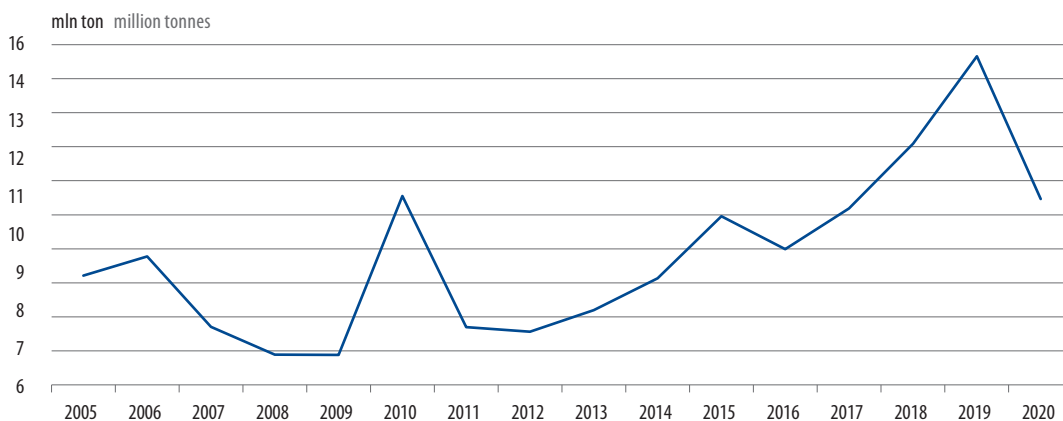


W latach 2010–2020 w obrotach ładunków masowych ciekłych odnotowano wysoki udział ropy naftowej i produktów z ropy naftowej (91,6% w 2010 r. i 77,1% w 2020 r.). Obroty ropy naftowej i jej produktów w portach morskich w 2020 r. wyniosły 17 306,8 tys. ton i były niższe o 21,7% niż w 2019 r. i wyższe o 4,0% niż 2010 r.

During the years 2010–2020, crude oil and oil products were reported to have a high contribution to the group of liquid bulk (91.6% – in 2010, 77.1% – in 2020). In 2020, the throughput of crude oil and oil products amounted to 17,306.8 thousand tonnes and was by 21.7% less than in 2019 and by 4.0% larger than in 2010.

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

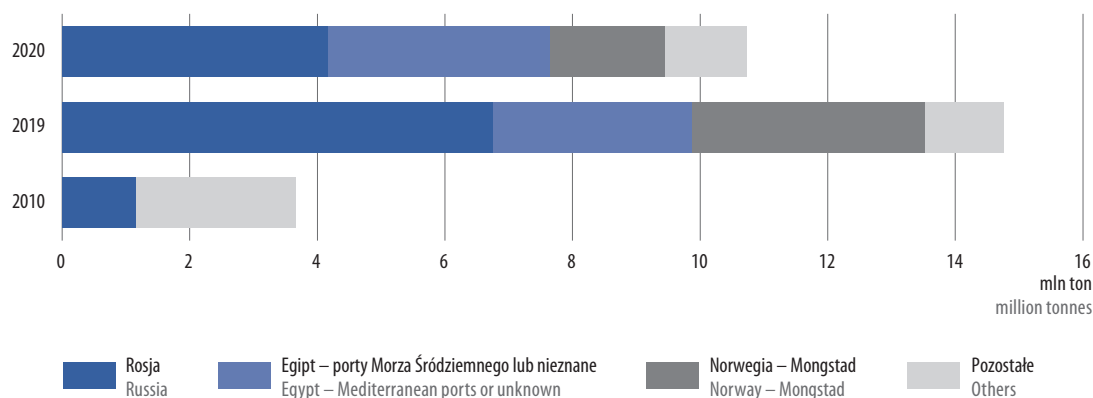
Chart 15 (22). Crude oil traffic in seaports



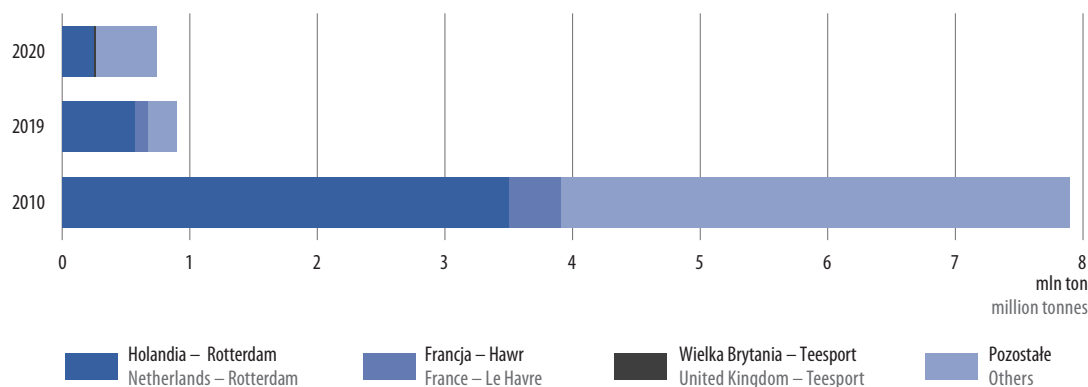
W 2020 r. w grupie ładunkowej ropa naftowa i jej produkty 66,2% stanowiła ropa. Była ona transportowana głównie w relacji z portami rosyjskimi i w 2020 r. jej udział w obrotach ropy w polskich portach wyniósł 36,4% (wobec 43,2% w 2019 r. i 10,0% w 2010 r.).

In 2020, crude oil represented 66.2% the group of crude oil and oil products. This was shipped mainly to/from Russia, and contributed to 36.4% of crude oil throughput at Polish seaports (against 43.2% in 2019 and 10.0% in 2010).

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



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

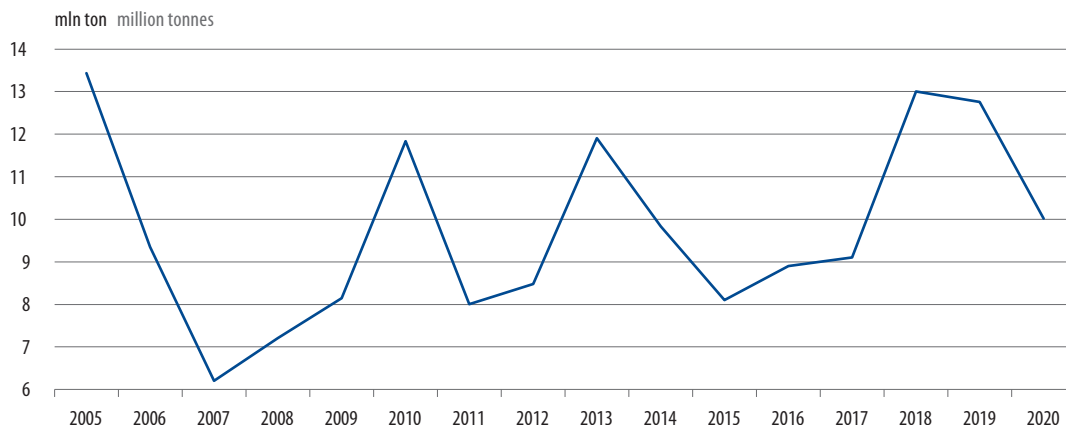


W obrotach ładunków masowych suchych największy udział stanowił węgiel i koks (32,9% w 2020 r., wobec 48,8% w 2010 r.). W 2020 r. obroty tej grupy ładunkowej wyniosły 10 014,4 tys. ton i były mniejsze o 21,5% niż w 2019 r. i o 15,4% w porównaniu z 2010 r.

Coal and coke prevailed over the dry bulk throughput (32.9% in 2020, against 48.8% in 2010). In 2020 the throughput of this group amounted to 10,014.4 thousand tonnes and was smaller by 21.5% than in 2019 and by 15.4% as compared to 2010.

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

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



W 2020 r. blisko jedna trzecia (28,1%) ładunków z grupy węgla i koks wyeksportowanych z polskich portów drogą morską wywieziona została do portów indyjskich. Istotnymi kierunkami wywozu były również: Chiny (19,5%), Hiszpania (18,6%), Włochy (7,3%) i Norwegia (7,2%). Najwięcej węgla i koks przywieziono w 2020 r. z portów w Rosji (44,6% węgla i koks importowanego drogą morską, w tym z portów Morza Bałtyckiego – 97,8%), Stanów Zjednoczonych (13,9%), Kolumbii (12,5%), Australii (10,8%) i Mozambiku (7,4%).

W 2020 r. do portów przyłynęło 17 648 statków transportowych, tj. mniej o 15,2% niż rok wcześniej i o 10,5% niż w 2010 r. Łączna pojemność netto statków zawijających do portów w 2020 r. wyniosła 96 942,8 tys. i była niższa o 8,6% niż w roku poprzednim oraz wyższa o 38,8% w porównaniu z 2010 r. Przeciętna pojemność netto jednego statku w 2020 r. wyniosła 5 493,1 (wobec 5 097,9 w 2019 r. i 3 544,2 w 2010 r.)

W 2020 r. z ogólnej liczby statków transportowych zawijających do polskich portów najwięcej przyłynęło do portów w: Świnoujściu (29,7%), Gdyni (21,8%), Gdańsku (20,5%) oraz Szczecinie (15,2%). W odniesieniu do ogólnej pojemności netto statków transportowych zawijających w 2020 r. do polskich portów udziały te wyniosły: w przypadku portu w Świnoujściu – 33,7%, Gdyni – 30,2%, Gdańsku – 29,0%, Szczecinie – 5,9%. Zarówno w odniesieniu do liczby, jak i pojemności netto statków, udziały głównych portów w 2020 r. kształtowały się na poziomie podobnym jak w 2019 r. i 2010 r.

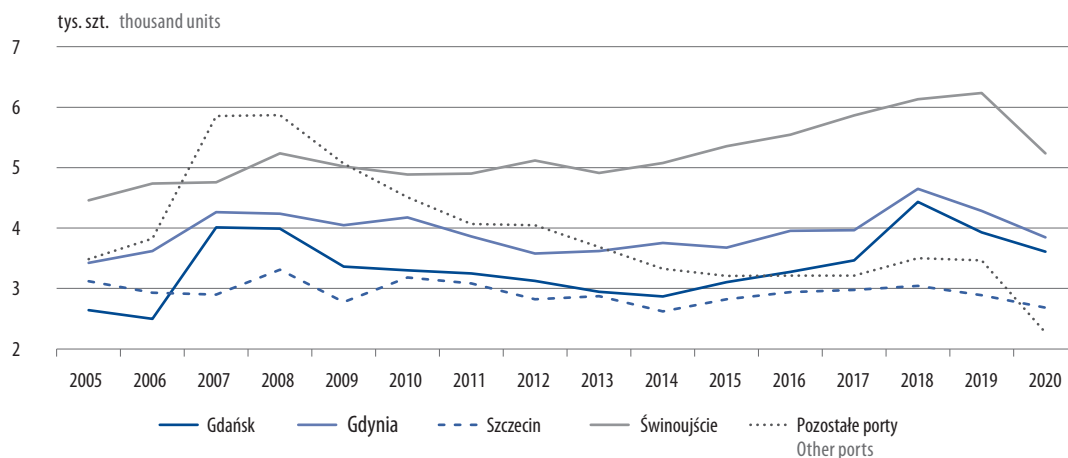
In 2020, almost one-third (28.1%) of coal and coke dispatched from Polish ports by sea was exported to India. Other substantial exports directions were: China (19.5%), Spain (18.6%), Italy (7.3%) and Norway (7.2%). In 2020, the largest volumes of coal and coke were shipped from Russia (44.6% of coal and coke seaborne import, including the Baltic – 97.8%), the United States (13.9%), Colombia (12.5%), Australia (10.8%) and Mozambique (7.4%).

In 2020, the seaports were visited by 17,648 cargo-carrying ships i.e. by 15.2% less than the previous year and by 10.5% less than in 2010. The total net tonnage of ships that called the ports amounted to 96,942.8 thousands in 2020, and was smaller by 8.6% than the previous year and by 38.8% larger compared to 2010. Average net tonnage per ship in 2020 amounted to 5,493.1 (against 5,097.9 – in 2019 and 3,544.2 – 2010).

In 2020, the largest numbers of cargo-carrying ships entering Polish ports called at: Świnoujście (29.7%), Gdynia (21.8%), Gdańsk (20.5%) and Szczecin (15.2%). Regarding the total net tonnage of cargo-carrying vessels arriving in Polish seaport in 2020, those percentages were as follows: Świnoujście – 33.7%, Gdynia – 30.2%, Gdańsk – 29.0%, Szczecin – 4.8%. Regarding both the number and net tonnage, the contributions by the major ports in 2020 were similar to those for 2019 and 2010.

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

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

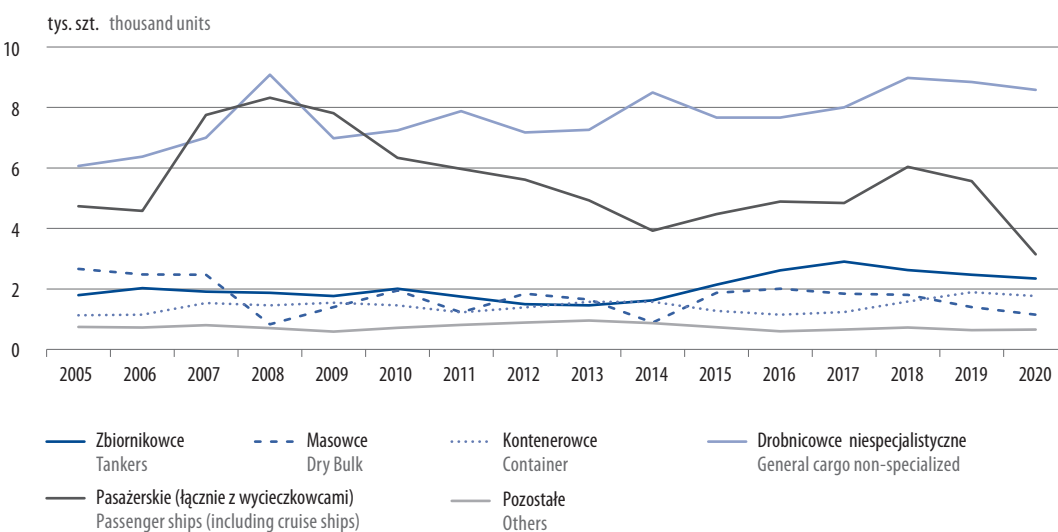


W latach 2010–2020 wśród statków transportowych zawijających do portów morskich większość stanowiły drobnicowce niespecjalistyczne. W 2020 r. liczba zawijających drobnicowców niespecjalistycznych wyniosła 8 581 (wobec 8 840 w 2019 r. i 7 244 w 2010 r.). Udział drobnicowców niespecjalistycznych w ogólnej liczbie statków zawijających do portów morskich kształtował się następująco: w 2020 r. – 48,6%, w 2019 r. – 42,5%, a w 2010 r. – 36,8%. Pojemność netto drobnicowców niespecjalistycznych w 2020 r. wyniosła 54 001,2 tys., wobec 56 196,3 tys. – w 2019 r. i 38 688,1 tys. – w 2010 r.

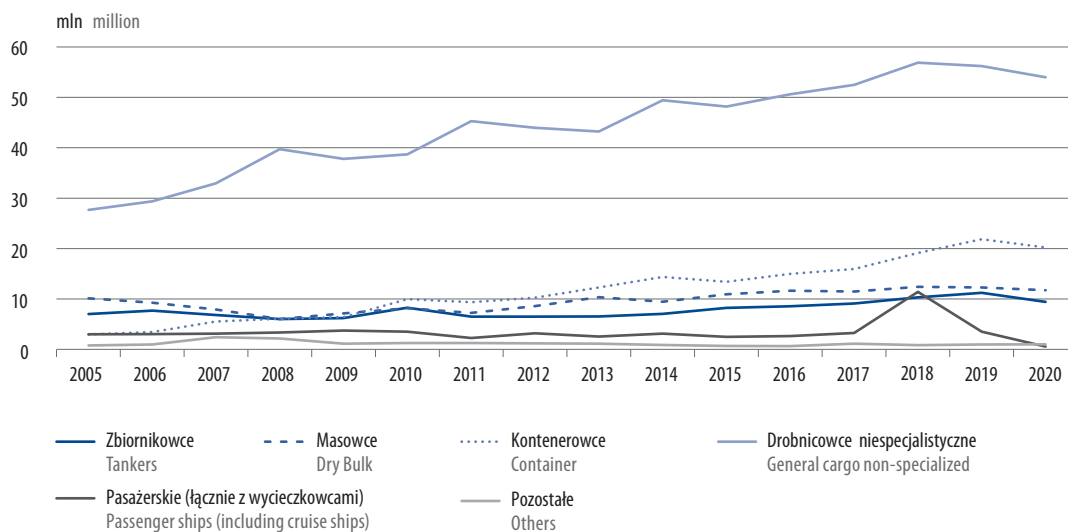
During the years 2010–2020, non-specialised general cargo ships represented the majority of cargo-carrying ships that called at the ports. In 2020, the number of the general-cargo ships moving inbound amounted to 8,581 (against 8,840 in 2019 and 7,244 in 2010). The share of general cargo ships in the total number of ships entering the seaports was the following: 48.6% – in 2020, 42.5% – in 2019, 36.8% – in 2010. In 2020, net tonnage of the general cargo ships amounted to 54,001.2 thousands as compared to 56,196.3 thousands – in 2019 and 38,688.1 thousands – in 2010.

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

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



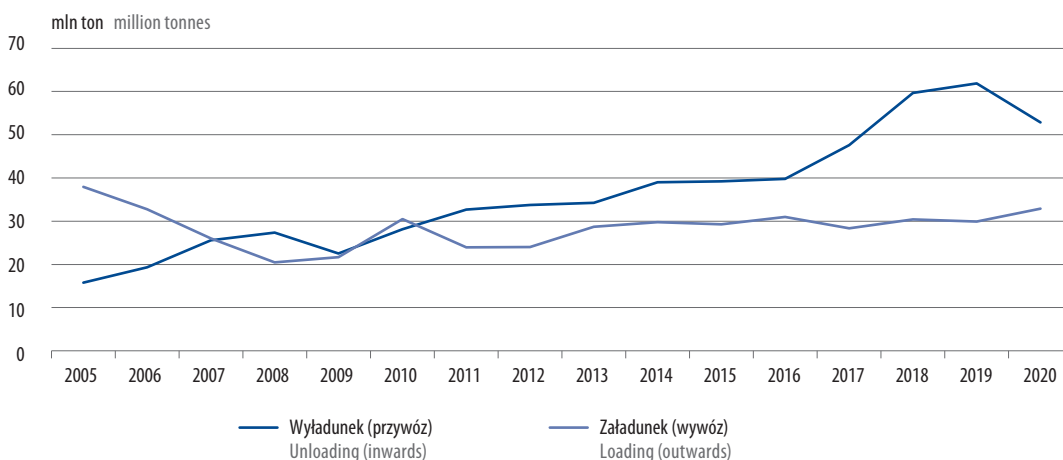
Wykres 21 (28). Pojemność netto statków transportowych wchodzących do portów morskich według typów
 Chart 21 (28). Net tonnage of cargo-carrying ships entering seaports, by type



W 2020 r. międzynarodowy obrót morski portów osiągnął poziom 85 737,7 tys. ton, tj. niższy o 6,6% niż przed rokiem, a wyższy o 46,3% w porównaniu z 2010 r. Od 2011 r. statkami do Polski przywozi się więcej ładunków niż wywozi. W 2020 r. przywóz ładunków międzynarodowego obrotu morskiego wyniósł 52 839,1 tys. ton, natomiast wywóz – 32 898,6 tys. ton, co oznacza przewagę importu nad eksportem o 60,6% (wobec 107,0% w 2019 r.; w 2010 r. eksport był wyższy niż import o 8,5%).

In 2020, international maritime traffic was at the level of 85,737.7 thousand tonnes i.e. by 6.6% less than the previous year and by 46.3% more than in 2010. From 2011 onwards, the weight of imports exceeded the weight of exports. In 2020, the weight of imports as part of international maritime traffic amounted to 52,839.1 thousand tonnes whereas the exports was 32,898.6 thousand tonnes, which meant that the imports exceeded the exports by 60.6% (against 107.0% – in 2019; in 2010 the exports was larger than the imports by 8.5%).

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



W międzynarodowych obrotach ładunkowych polskich portów dominują obroty z krajami europejskimi i w 2020 r. ich udział wyniósł 66,7%. Obroty z Azją stanowiły 12,9% międzynarodowych obrotów ładunkowych polskich portów, z Afryką – 11,6%, z Ameryką – 7,7% (Ameryką Środkową i Południową – 4,5%, a Ameryką Północną – 3,2%), Australią i Oceanią – 0,9%. Głównymi krajami polskiej wymiany handlowej prowadzonej drogą morską w 2020 r. były: Rosja (14,4%), Szwecja – 12,2% (Trelleborg – 3,8%, Ystad – 3,2%, Karlskrona – 2,0%), Niemcy – 9,4% (Bremerhaven – 3,3%, Hamburg – 2,7%), Belgia – 5,3%, Norwegia – 5,0% i Chiny – 4,6%.

Zgodnie z Ustawą o portach i przystaniach morskich (Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. z późn. zm.) wyróżnia się cztery porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj.: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście.

In 2020, cargo traffic in relation with European countries prevailed within international maritime throughput and accounted for 66.7%. Cargo transport on the routes to/from Asia represented 12.9% of international maritime throughput by Polish ports, Africa – 11.6%, Americas – 7.7% (Central and South America – 4.5%, North America – 3.2%), Australia and Oceania – 0.9%. Main participants of seaborne trade with Poland in 2020 including: Russia (14.4%), Sweden – 12.2% (Trelleborg – 3.8%, Ystad – 3.2%, Karlskrona – 2.0%), Germany – 9.4% (Bremerhaven – 3.3%, Hamburg – 2.7%), Belgium – 5.3%, Norway – 5.0% and China – 4.6%.

According to the Act on Ports and Harbours dated 20 December 1996 with further amendments, there are four ports of key importance to the national economy, i.e. Gdańsk, Gdynia, Szczecin and Świnoujście.

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

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

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020
	w % in %			
Obroty ładunkowe Cargo traffic	96,5	96,5	97,6	97,7
w tym międzynarodowe in which international	96,5	96,5	97,5	97,6
Ruch pasażerów Passenger traffic	72,4	80,9	81,0	85,8
w tym międzynarodowy in which international	94,5	95,1	95,7	97,5
Statki transportowe wchodzące do portów: Cargo carrying ships entering to seaports:				
liczba statków number of ships	78,9	82,3	83,3	87,1
pojemność netto net tonnage	98,0	98,3	98,7	98,8

a Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście.

a Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście.

Tablica 2 (11). Dane techniczne głównych portów morskich

Table 2 (11). Technical details on main seaports

Wyszczególnienie Specification	Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście
	w metrach in metres			
Maksymalna długość statków zawijających Maximum overall length of entering ships	425	340	215	270
Maksymalna szerokość całkowita statków zawijających Maximum overall breadth of entering ships	44	60	31	42
Maksymalne zanurzenie statków zawijających Maximum overall draught of entering ships	15,0	13,0	9,2	13,5

Tablica 2 (11). Dane techniczne głównych portów morskich (dok.)

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

Wyszczególnienie Specification	Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście
	w metrach		in metres	
Tor podejściowy do portu: Port fairways				
szerokość w dnie width at the bottom	350	150	200–240	240
głębokość minimalna minimum depth	11,5	14,3	10,5	14,5

Źródło: dane zarządów morskich portów.
Source: data of seaport authorities.

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

Port morski w Gdańsku ma największy udział w obrotach ładunkowych polskich portów morskich. W 2020 r. ukształtował się on na poziomie 45,8%. Obroty ładunkowe w tym porcie wyniosły 40 574,7 tys. ton, tj. mniej o 10,9% niż rok wcześniej i o 53,6% więcej w porównaniu z 2010 r. Dominowały obroty kontenerów dużych, których udział w obrotach w tym porcie wyniósł 34,6% oraz ładunków masowych ciekłych – 33,2% (w tym ropy naftowej – 28,0% obrotów ogółem w tym porcie). Obroty ładunków masowych suchych stanowiły 28,1% (w tym węgla i koksu – 13,9%).

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

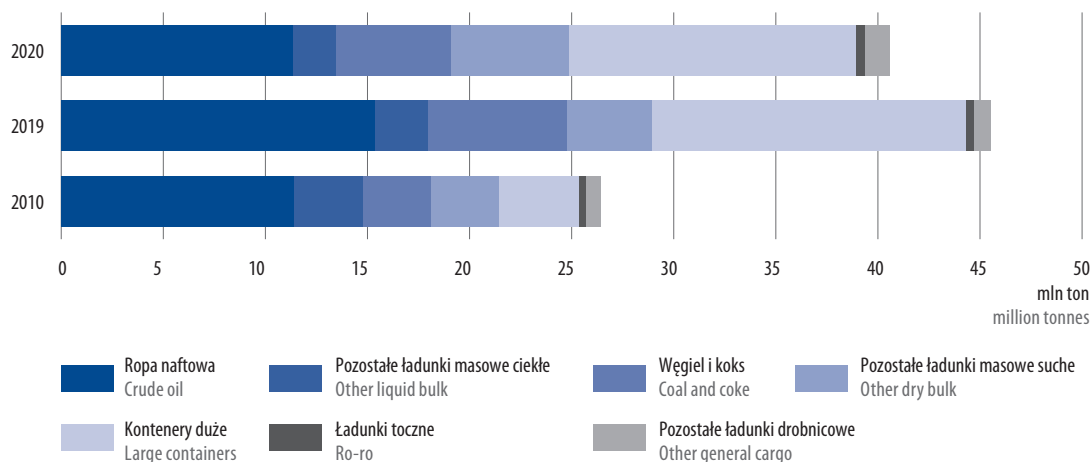
The seaport in Gdańsk enjoyed the greatest share in the total throughput by Polish seaports, which amounted to 45.8%, in 2020. The throughput by this port amounted to 40,574.7 thousand tonnes, i.e. by 10.9% less than the previous year and by 53.6% larger as compared to 2010. The turnover of large containers dominated, the share of which in the turnover in this port was 34.6%, and liquid bulk cargo – 33.2% (including crude oil – 28.0% of the total turnover in this port). Dry bulk represented 28.1% (including coal and coke – 13.9%).

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

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton Total cargo traffic in thousand tonnes	26 421,2	31 684,9	45 521,9	40 574,7	107,3	89,1
międzynarodowy obrót morski international maritime traffic	26 074,1	31 427,7	45 075,5	39 497,6	106,9	87,6
wyładunek (przywóz) unloading (inwards)	9 253,2	18 789,8	32 293,4	26 345,6	109,7	81,6
załadunek (wywóz) loading (outwards)	16 820,9	12 637,9	12 782,2	13 152,0	100,4	102,9
krajowy obrót morski national cargo traffic	347,2	257,2	446,4	1 077,0	163,6	241,3
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: Cargo traffic by cargo categories and group in thousand tonnes:						
masowe ciekłe liquid bulk	14 778,4	14 992,2	17 999,8	13 473,9	115,2	74,9
w tym ropa naftowa of which crude oil	11 421,2	10 872,7	15 393,4	11 344,0	121,1	73,7
masowe suche dry bulk	6 664,0	8 546,4	10 951,4	11 402,9	100,1	104,1
w tym węgiel i koks of which coal and coke	3 355,4	4 183,1	6 760,8	5 629,4	95,4	83,3
ładunki drobnicowe general cargo	4 978,8	8 146,2	16 570,8	15 697,8	104,4	94,7
w tym: of which:						
kontenery duże large containers	3 927,8	7 508,2	15 359,3	14 038,0	104,9	91,4
toczne ro-ro	360,6	163,7	395,4	448,6	134,5	113,5
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU International maritime traffic in TEU	508 779	1 040 949	1 799 136	1 622 441	103,7	90,2
Międzynarodowy ruch pasażerów International passenger traffic	156 907	107 976	166 297	148 013	140,8	89,0
Statki wchodzące do portu: Ships entering a port:						
liczba statków number of ships	2 641	3 106	3 927	3 610	88,6	91,9
pojemność netto w tys. net tonnage in thousands	14 220,9	20 904,1	31 335,9	28 120,9	87,6	89,7

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

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

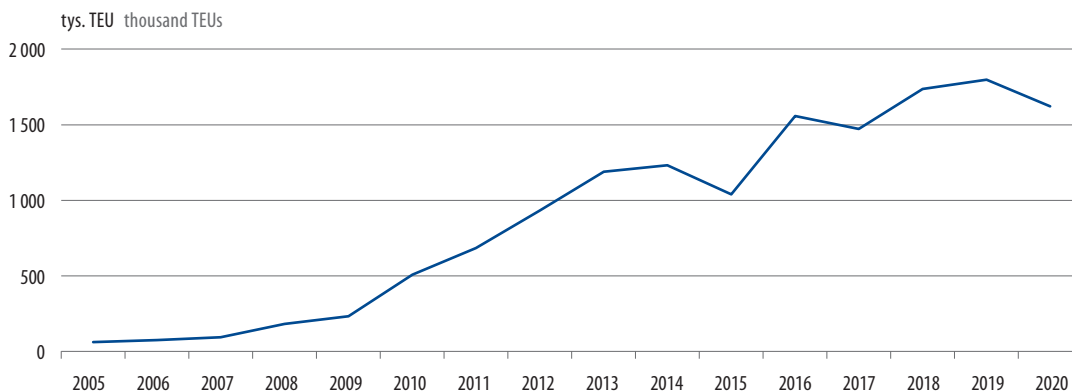


W 2020 r. międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Gdańsku osiągnęły poziom 1 622,4 tys. TEU i były mniejsze o 9,8% niż w 2019 r., natomiast ponad 3-krotnie większe w porównaniu z 2010 r.

In 2020, international large container traffic in the port of Gdańsk reached the level of 1,622.4 thousand TEUs and was by 9.8% less than in 2019 and was more than three times larger as compared to 2010.

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

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



W latach 2010–2011 w obrocie międzynarodowym więcej ładunków wywożono drogą morską z portu Gdańsk niż do niego przywożono (w 2010 r. załadunek stanowił 64,5%, a w 2011 r. – 50,5%). Od 2012 r. proporcje między ładunkami importowanymi a eksportowanymi przez port w Gdańsku uległy zmianie i w 2020 r. udział wyładunku w obrocie międzynarodowym był większy niż załadunku i wyniósł 66,7%.

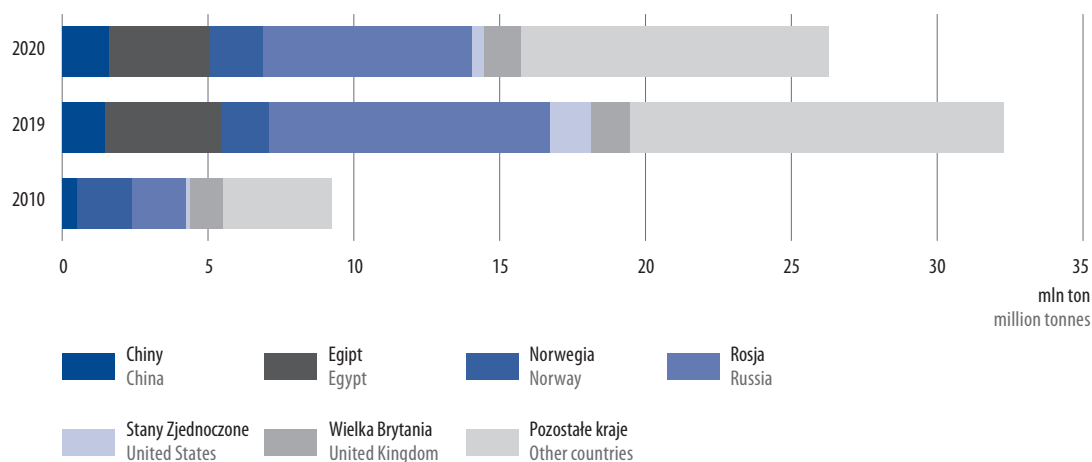
During the years 2010–2011, the flows of cargo shipped from Gdańsk exceeded the imports (in 2010 the outward movements of cargo accounted for 64.5%, in 2011 – 50.5%). From 2012 onwards, the import-to-export relation in Gdańsk changed; in 2020 the goods unloaded accounted for 66.7%.

W 2020 r. w ramach międzynarodowego obrotu morskiego do portu w Gdańsku najwięcej ładunków przywieziono z Rosji (27,2%). Udział ładunków z Egiptu wyniósł 13,2%, Norwegii – 6,8%, Chin – 6,1%, Nigerii – 5,0%, Wielkiej Brytanii – 4,8%. Z Rosji i Egiptu przywożono głównie ropę naftową (odpowiednio 58,2% i 48,2% importu z tych krajów), z Norwegii – produkty górnictwa lub kopalnictwa (66,9%), z Chin – towary mieszane w kontenerach dużych (90,3%), z Nigerii – ropę naftową (100,0%).

In 2020, most of international maritime traffic cargo arrived at Gdańsk from Russia (27.2%). The shares of goods shipped from Egypt was 13.2%, Norway – 6.8%, China – 6.1%, Nigeria – 5.0%, the United Kingdom – 4.8%. Crude oil was imported mostly from Russia and Egypt (58.2% and 48.2% of imports of those countries, respectively), mining and quarrying products were received mainly from Norway (66.9%), mixed goods in large containers from China (90.3%), crude oil from Nigeria (100.0%).

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

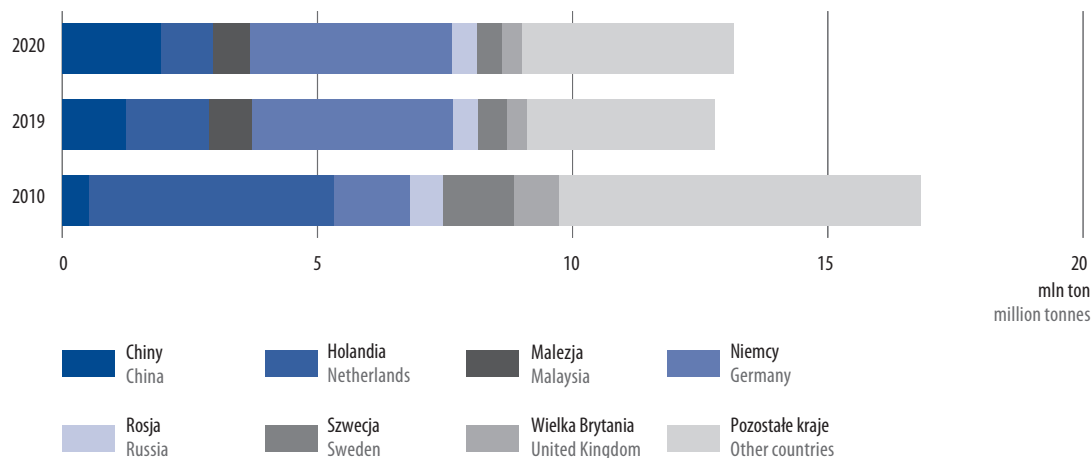
Chart 25 (32). Cargo unloaded (inwards) in the port of Gdańsk by country of loading



W 2020 r. w ramach międzynarodowego obrotu morskiego z portu w Gdańsku ładunki wywożono najczęściej do Niemiec (30,0%), Chin (14,8%), Holandii (7,8%), Malezji (5,5%) i Hiszpanii (5,3%). Do Niemiec eksportowano głównie towary w kontenerach (63,4% wywozu z portu w Gdańsku do tego kraju), Chin – towary w kontenerach (86,2%), Holandii – ładunki masowe ciekłe (72,4%), Malezji – towary w kontenerach (100,0%) i Hiszpanii – ładunki masowe suche (97,6%).

In 2020, most of international maritime traffic cargo was shipped from Gdańsk to Germany (30.0%), China (14.8%), the Netherlands (7.8%), Malaysia (5.5%) and Spain (5.3%). Mainly goods in containers were exported to Germany (63.4% of exports from the port in Gdańsk to this country), China – goods in containers (86.2%), the Netherlands – liquid bulk cargo (72.4%), Malaysia – goods in containers (100.0%) and Spain – dry bulk (97.6%).

Wykres 26 (33). Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Gdańsku według krajów wyładunku
 Chart 26 (33). Cargo loaded (outwards) in the port of Gdańsk by countries of unloading



Analizując międzynarodowy ruch pasażerów w porcie w Gdańsku w latach 2010–2020 zauważyć można, że największe natężenie osiągnął on w 2019 r., kiedy liczba pasażerów kończących lub rozpoczynających podróż w tym porcie wyniosła 166,3 tys. osób. W 2020 r. odnotowano 148,0 tys. pasażerów zagranicznych (mniej o 11,0% niż w roku poprzednim i o 5,7% w porównaniu z 2010 r.). Międzynarodowy ruch pasażerów z/do portu Gdańsk odbywał się głównie w relacji ze Szwecją (Nynäshamn).

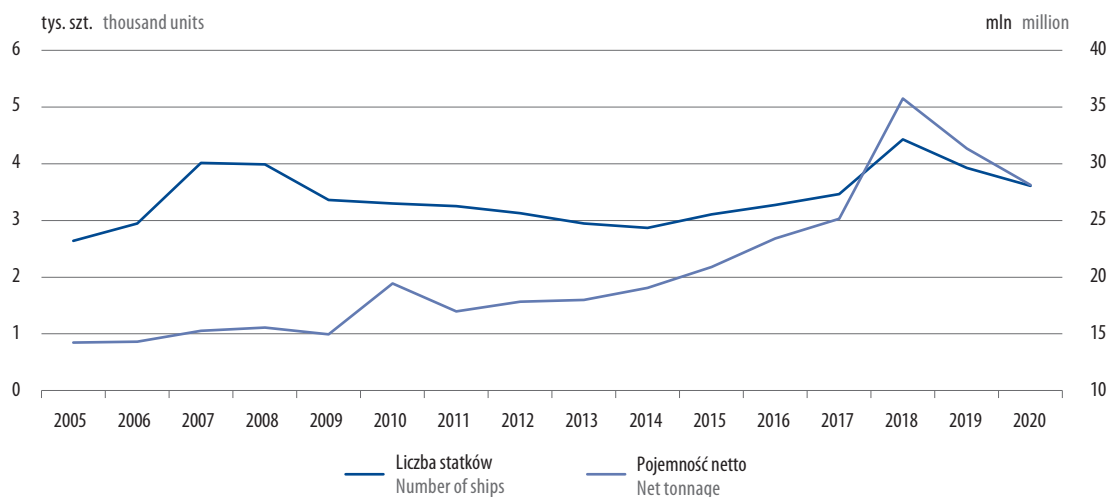
W 2020 r. do portu w Gdańsku zawinęło 3 610 statków o łącznej pojemności netto 28 120,9 tys., tj. mniej o 317 statków i o 10,3% mniejszej pojemności netto niż w 2019 r. oraz więcej o 311 statków i o 44,5% większej pojemności netto w porównaniu z 2010 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Gdańsku w 2020 r. wyniosła 7 789,7 i była mniejsza o 2,4% niż rok wcześniej oraz o 32,1% większa niż w 2010 r.

Analyzing international passenger movements in the port of Gdańsk in the years 2010–2020, it seems noticeable that the highest intensity of that traffic was reported in 2019 when the number of passengers ending or starting their journey in that port amounted to 166.3 thousand persons. In 2020, the port reported 148.0 thousand passengers from abroad, i.e. 11.0% less than the preceding year and 5.7% less as compared to 2010. International seaborne passenger traffic via the port of Gdańsk occurred mainly on the routes to/from Nynäshamn, Sweden.

In 2020, 3,610 vessels with net tonnage 28,120.9 thousands called at the port of Gdańsk, i.e. less by 317 ships with net tonnage less by 10.3% than in 2019, and more by 311 ships with net tonnage larger by 44.5% in comparison to 2010. Average net tonnage of cargo-carrying ships that entered Gdańsk in 2020 amounted to 7,789.7 and was by 2.4% less than the previous year by 32.1% larger than in 2010.

Wykres 27 (34). Statki transportowe wchodzące do portu w Gdańsku

Chart 27 (34). Cargo-carrying ships entering the port of Gdańsk



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

W 2020 r. obroty zrealizowane w porcie w Gdyni stanowiły 24,0% obrotów ogółem polskich portów morskich i wyniosły 21 220,2 tys. ton, osiągając najwyższy poziom notowany od 2000 r. (wyższy o 3,3% niż w 2019 r. i o 71,9% niż w 2010 r.). W obrotach ładunkowych w tym porcie największy udział w obrotach stanowiły ładunki drobnicowe – 44,1% (w tym ładunki w kontenerach – 33,4%, a w jednostkach tocznych – 10,8%); udział ładunków masowych suchych wyniósł 40,4% (w tym węgla i koku – 8,2%), a ładunków masowych ciekłych – 11,2%.

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

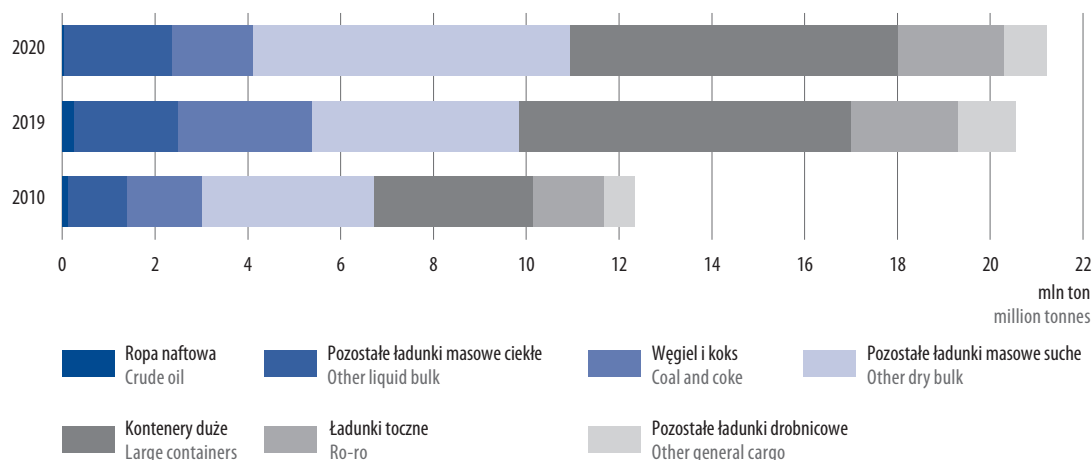
In 2020, cargo throughput by the port of Gdynia represented 24.0% of the total cargo traffic in Polish seaports and amounted to 21,220.2 thousand tonnes, reaching the highest level since 2000 (higher by 3.3% than in 2019 and 71.9% then in 2010). The cargo throughput by Gdynia was dominated by general cargo – 44.1% (including cargo in containers – 33.4% and ro-ro units – 10.8%). The share of dry bulk was 40.4% (including coal and coke – 8.2%), and dry bulk accounted for 11.2%.

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

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton Total cargo traffic in thousand tonnes	12 346,1	15 390,9	20 547,7	21 220,2	98,0	103,3
międzynarodowy obrót morski international maritime traffic	12 249,9	15 284,3	20 291,2	20 928,7	97,3	103,1
wyładunek (przywóz) unloading (inwards)	7 451,7	7 704,1	11 570,9	10 243,9	95,8	88,5
załadunek (wywóz) loading (outwards)	4 798,1	7 580,3	8 720,3	10 684,7	99,4	122,5
krajowy obrót morski national cargo traffic	96,2	106,6	256,6	291,5	214,9	113,6
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: Cargo traffic by cargo categories and group in thousand tonnes:						
masowe ciekłe liquid bulk	1 399,9	836,4	2 499,5	2 367,5	112,2	94,7
w tym ropa naftowa of which crude oil	116,5	49,2	249,4	41,6	67,2	16,7
masowe suche dry bulk	5 322,2	6 338,5	7 355,9	8 578,3	103,6	116,6
w tym węgiel i koks of which coal and coke	1 607,0	1 382,2	2 881,0	1 741,3	112,7	60,4
ładunki drobnicowe general cargo	5 624,0	8 216,0	10 692,3	10 274,4	91,8	96,1
w tym: of which:						
kontenery duże large containers	3 435,9	5 552,3	7 151,3	7 078,8	102,7	99,0
toczne ro-ro	1 539,3	2 043,0	2 297,1	2 284,6	91,7	99,5
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU International maritime traffic in TEU	475 844	674 520	876 608	888 548	105,4	101,4
Międzynarodowy ruch pasażerów International passenger traffic	432 195	604 250	691 276	395 431	99,3	57,2
Statki wchodzące do portu: Ships entering a port:						
liczba statków number of ships	4 175	3 678	4 283	3 847	92,1	89,8
pojemność netto w tys. net tonnage in thousands	22 420,7	26 852,5	32 839,7	29 259,1	96,3	89,1

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

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

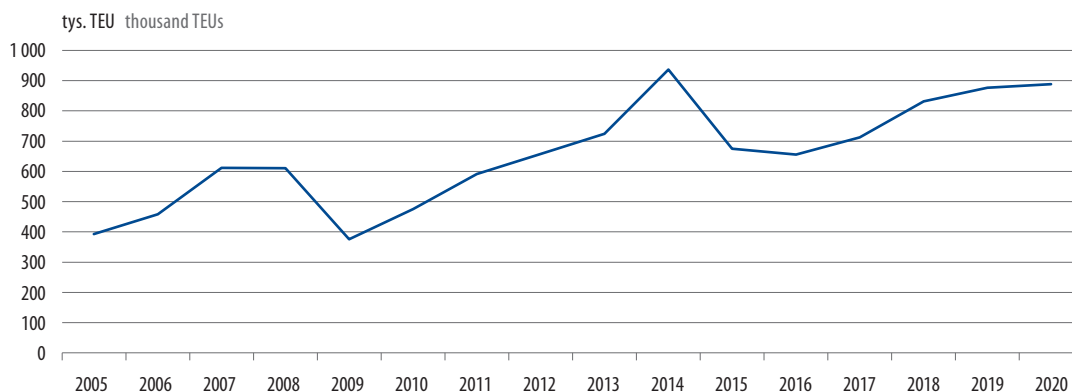


Międzynarodowe obroty kontenerowe portu w Gdyni w 2020 r. wyniosły 888,5 tys. TEU i były większe o 1,4% niż w 2019 r. i o 86,7% w porównaniu z 2010 r.

In 2020, international transport of containers handled by the port of Gdynia amounted to 888.5 thousand TEUs, which was by 1.4% more than in 2019 and by 86.7% more as compared to 2010.

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

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

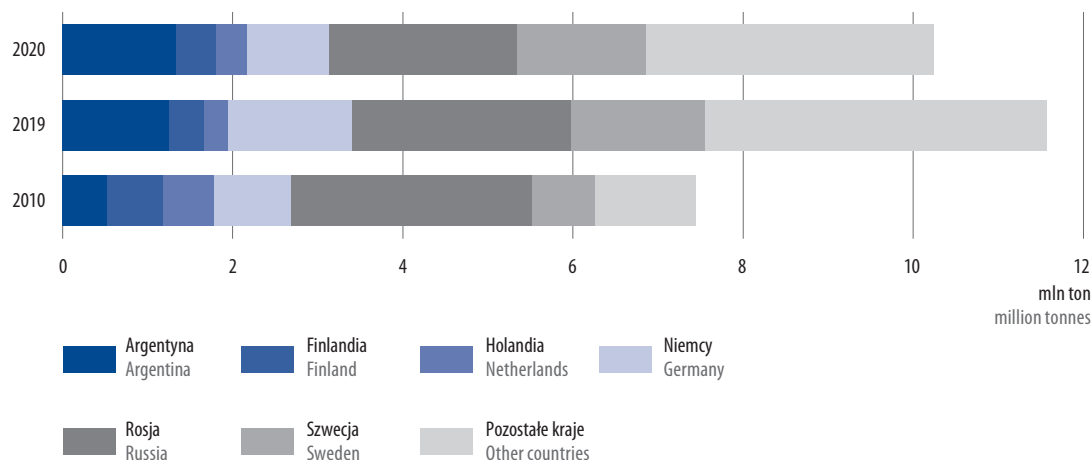


W 2020 r. w obrotach międzynarodowych portu morskiego w Gdyni przywóz ładunków ukształtował się na poziomie 48,9%, w roku poprzednim – 57,0%, natomiast w 2010 r. – 60,8%. Najwięcej ładunków przywieziono z Rosji (21,6%), Szwecji (14,8%), Argentyny (13,0%), Niemiec i Belgii (po 9,4%) oraz Brazylii (7,9%). Z Rosji przywożono głównie produkty z ropy naftowej (66,0% importu z tego kraju przez port w Gdyni), ze Szwecji – ładunki toczne (61,5%), z Argentyny – produkty rolnicze (100,0%), z Niemiec i Belgii – różne towary w kontenerach (odpowiednio 95,2% i 99,6%), a z Brazylii – produkty rolnicze (92,9%).

In 2020, in the international turnover of the seaport in Gdynia, cargo import was at the level of 48.9%, and in the previous year and it accounted for 57.0% (compared to 60.8% in 2010). Most loads were brought from Russia (21.6%), Sweden (14.8%), Argentina (13.0%), Germany and Belgium (9.4% each) and Brazil (7.9%). Mainly oil products were imported from Russia (66.0% of imports from this country via the port in Gdynia), from Sweden – ro-ro (61.5%), from Argentina – agricultural products (100.0%), from Germany and Belgium – various goods in containers (95.2% and 99.6% respectively) and Brazil – agricultural products (92.9%).

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

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

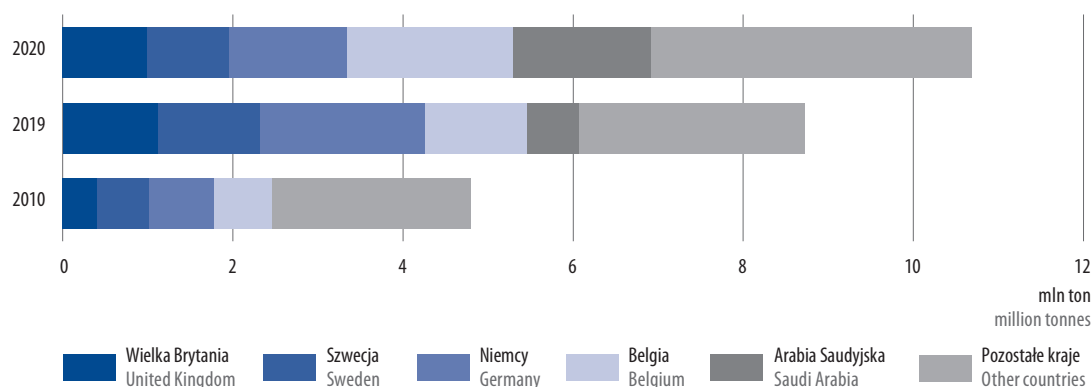


W 2020 r. z portu w Gdyni najwięcej ładunków wywieziono drogą morską do: Belgii (18,2%), Arabii Saudyjskiej (15,2%), Niemiec (13,0%), Wielkiej Brytanii (9,3%) i Szwecji (9,0%). Do Belgii wywożono przede wszystkim różne towary w kontenerach (98,6% eksportu do tego kraju przez port w Gdyni), do Arabii Saudyjskiej – produkty rolnicze (100,0%), do Niemiec – różne towary w kontenerach (92,0%), do Wielkiej Brytanii – różne towary w kontenerach (69,7%), a Szwecji – różne towary w jednostkach tocznych (84,4%).

In 2020, the most cargo from the port of Gdynia was transported by sea to: Belgium (18.2%), Saudi Arabia (15.2%), Germany (13.0%), Great Britain (9.3%) and Sweden (9.0%). Mainly, various goods were exported to Belgium in containers (98.6% of exports to this country via the port of Gdynia), to Saudi Arabia – agricultural products (100.0%), to Germany – various goods in containers (92.0%), to Great Britain – various goods in containers (69.7%) and Sweden – various goods in ro-ro units (84.4%).

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

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



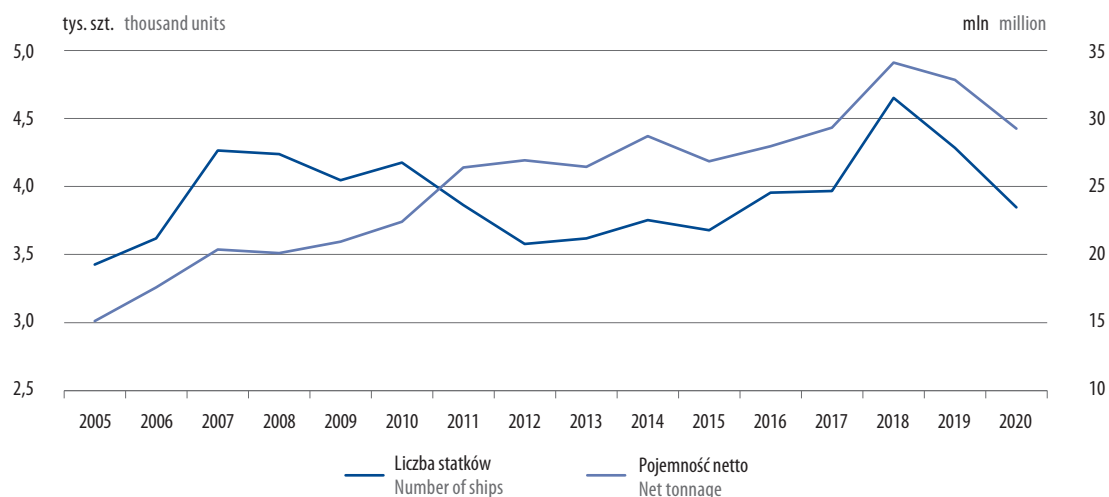
W 2020 r. międzynarodowy ruch pasażerów w porcie Gdynia wyniósł 395,4 tys. osób i było to mniej o 42,8% niż w 2019 r. oraz o 8,5% w porównaniu z 2010 r. Odbyswał się on głównie w relacji ze Szwecją (Karlskrona); udział podróżujących na tej trasie w 2020 r. wyniósł 99,5% (wobec 99,6% w 2019 r. i 91,8% w 2010 r.).

In 2020, international passenger traffic in the port of Gdynia amounted to 395.4 thousand persons, i.e. by 42.8% less than in 2019 and by 8.5% as compared to 2010. The traffic involved mainly voyages to/from Karlskrona (Sweden); the share of passengers on that route was 99.5% in 2020 (against 99.6% in 2019 and 91.8% in 2010).

W 2020 r. do portu w Gdyni zawinęło 3 847 statków o łącznej pojemności netto 29 259,1 tys., tj. mniej o 436 statków i o 10,9% mniejszej pojemności netto niż w 2019 r. oraz mniej o 328 statków i o 30,5% większej pojemności netto w porównaniu z 2010 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Gdyni w 2020 r. wyniosła 7 605,7 (o 0,8% mniej niż w 2019 r., ale o 41,6% więcej w porównaniu z 2010 r.). W 2020 r. 46,7% statków zwijających do portu w Gdyni oraz 58,0% ich ogólnej pojemności netto stanowiły drobnicowce niespecjalistyczne (wobec odpowiednio 44,8% i 54,2% w 2019 r.).

In 2020, 3,847 vessels with net tonnage 29,259.1 thousands called at the port of Gdynia i.e. by 436 ships less and with net tonnage by 10.9% smaller than in 2019; and less by 328 ships with net tonnage larger by 30.5% in comparison to 2010. Average net tonnage of cargo-carrying ships that entered Gdynia in 2020 amounted to 7,605.7 (by 0.8% less than in 2019 but by 41.6% more as compared to 2010). In 2020, 46.7% of the number of ships calling at the port of Gdynia and 58.0% of their total net tonnage were general cargo ships. In 2019, it was 44.8% and 54.2%, respectively.

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



Port w Szczecinie ma charakter uniwersalny i obsługuje zarówno ładunki drobnicowe (kontenery, ładunki ponadgabarytowe), jak i masowe (węgiel, koks, zboże itp.). Mogą do niego zawijać statki o maksymalnej długości 215 m i o maksymalnym zanurzeniu 9,2 m.

W 2020 r. obroty ładunkowe w porcie w Szczecinie stanowiły 10,8% obrotów w polskich portach morskich (w 2019 r. – 10,2%, w 2010 r. – 13,4%) i podobnie jak w 2019 r. ukształtowały się na poziomie 9 581,1 tys. ton (o 20,2% wyższym w porównaniu z 2010 r.). W obrotach ładunkowych w tym porcie przeważały ładunki masowe suche; ich udział w 2020 r. wyniósł 49,6% (w tym produktów rolniczych – 12,3%, węgla i koksu – 9,9%). Ładunki drobnicowe stanowiły 32,2%, a ładunki masowe ciekłe – 18,2%.

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 215 m and maximum draught of 9.2 m.

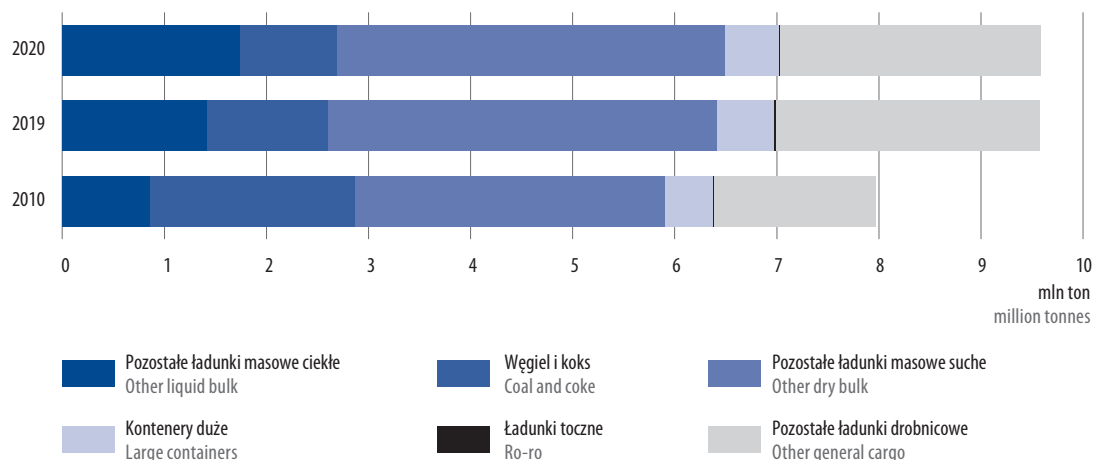
In 2020, cargo throughput by the port of Szczecin represented 10.8% of cargo traffic in Polish seaports (10.2% – in 2019, 13.4% – in 2010) and amounted to 9,581.1 thousand tonnes (the same amount as in 2019 and by 20.2% more as compared to 2010). The throughput was dominated by dry bulk with the share of 49.6% in 2020 (including agricultural products – 12.3%, coal and coke – 9.9%). General cargo accounted for 32.2%, and liquid bulk – 18.2%.

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

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

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton Total cargo traffic in thousand tonnes	7 969,2	8 276,3	9 581,9	9 581,1	102,3	100,0
międzynarodowy obrót morski international maritime traffic	7 788,2	7 861,2	8 870,8	8 801,0	102,1	99,2
wyładunek (przywóz) unloading (inwards)	3 712,9	4 828,0	6 068,9	5 783,4	102,7	95,3
załadunek (wywóz) loading (outwards)	4 075,3	3 033,2	2 801,9	3 017,6	100,8	107,7
krajowy obrót morski national cargo traffic	181,0	415,1	711,1	780,1	105,6	109,7
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: Cargo traffic by cargo categories and group in thousand tonnes:						
masowe ciekłe liquid bulk	857,4	1 257,2	1 417,4	1 743,1	97,9	123,0
w tym ropa naftowa of which crude oil	0,0	–	–	–	–	–
masowe suche dry bulk	5 049,7	4 800,4	4 998,8	4 751,7	107,1	95,1
w tym węgiel i koks of which coal and coke	2 010,4	903,9	1 189,1	950,2	113,4	79,9
ładunki drobnicowe general cargo	2 062,1	2 218,7	3 165,7	3 086,3	97,5	97,5
w tym: of which:						
kontenery duże large containers	463,7	511,0	555,3	527,8	115,1	95,1
toczne ro-ro	3,1	0,9	7,9	0,5	790,0	6,1
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU International maritime traffic in TEU	52 506	74 174	75 361	91 884	99,1	121,9
Międzynarodowy ruch pasażerów International passenger traffic	698	1 229	993	852	107,1	85,8
Statki wchodzące do portu: Ships entering a port:						
liczba statków number of ships	3 185	2 823	2 891	2 682	95,0	92,8
pojemność netto w tys. net tonnage in thousands	5 033,8	5 445,1	5 720,4	5 678,7	106,5	99,3

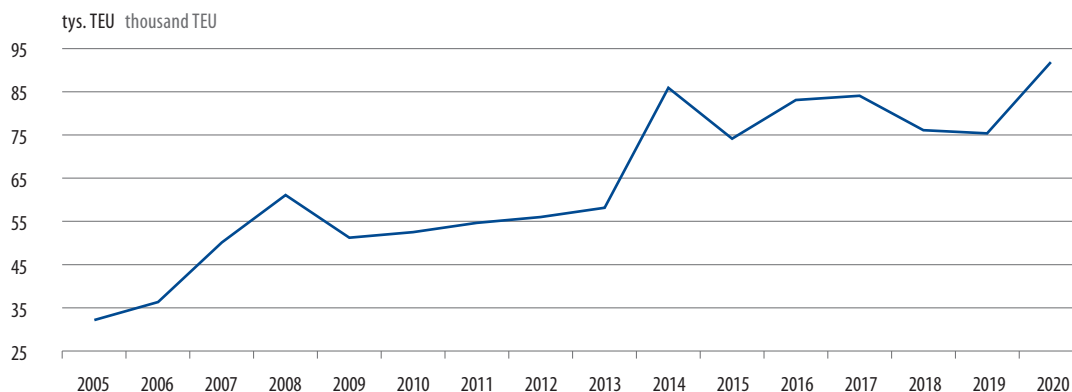
Wykres 33 (40). Obroty ładunkowe w porcie w Szczecinie według grup ładunkowych
Chart 33 (40). Cargo traffic in the port of Szczecin by cargo groups



W 2020 r. międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Szczecinie osiągnęły poziom 91,9 tys. TEU, tj. większy o 21,9% niż w roku poprzednim i o 75,0% niż w 2010 r.

In 2020, international large container traffic in Szczecin reached the level of 91.9 thousand TEUs, i.e. increased by 21.9% against the previous year and grew by 75.0% in comparison to 2010.

Wykres 34 (41). Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Szczecinie
Chart 34 (41). International large container traffic in the port of Szczecin



Od 2007 r. w ramach obrotu międzynarodowego do portu w Szczecinie drogą morską więcej ładunków przywożono niż z niego wywożono (z wyjątkiem 2010 r., kiedy to nieznacznie przeważał wywóz). W 2020 r. przywóz (wyładunek) stanowił 65,7% międzynarodowego obrotu w porcie (wobec 68,4% w 2019 r.).

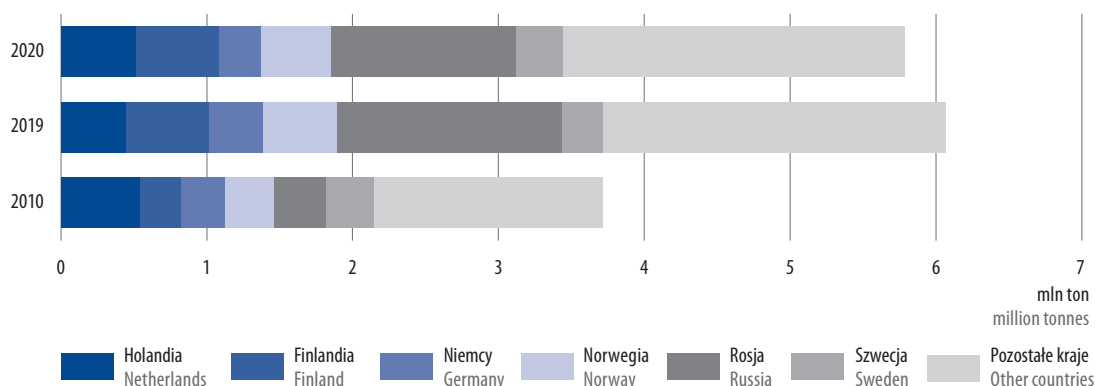
From 2007 onwards, the inwards flows prevailed over the imports, within the frames of international seaborne traffic in Szczecin (except for 2010 when there was a negligible dominance of outwards cargo movements). In 2020, the imports (unloaded goods) accounted for 65.7% (against 68.4% in 2019).

W 2020 r. do portu w Szczecinie najwięcej ładunków przywieziono z Rosji (21,9% międzynarodowego obrotu morskiego w tym porcie), Finlandii (9,8%), Holandii (8,9%), Norwegii (8,3%) i Szwecji (5,6%). Z Rosji przywożono głównie żeliwo, stal i żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (46,0% importu z tego kraju przez port w Szczecinie), z Finlandii – podstawowe organiczne produkty chemiczne (40,7%), z Holandii – masa włóknista, papier i wyroby z papieru (21,0%), z Norwegii – kamień, piasek, żwir, glinę, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa (58,7%), ze Szwecji – kamień, piasek, żwir, glinę, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa (37,1%).

In 2020, most of international seaborne cargo arrived at Szczecin from Russia (21.9% of international maritime traffic in the port), Finland (9.8%), the Netherlands (8.9%), Norway (8.3%) and Sweden (5.6%). Basic iron and steel and ferroalloys and products of the first processing of iron and steel were brought mainly from Russia (46.0% of imports to Szczecin from that country), from Finland basic mineral chemical products (40.7%), from the Netherlands pulp, paper and paper products (21.0%), from Norway stone, sand, gravel, clay, peat and other mining and quarrying products (58.7%), from Sweden stone, sand, gravel, clay, peat and other mining and quarrying products (37.1%).

Wykres 35 (42). Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Szczecinie według krajów załadunku

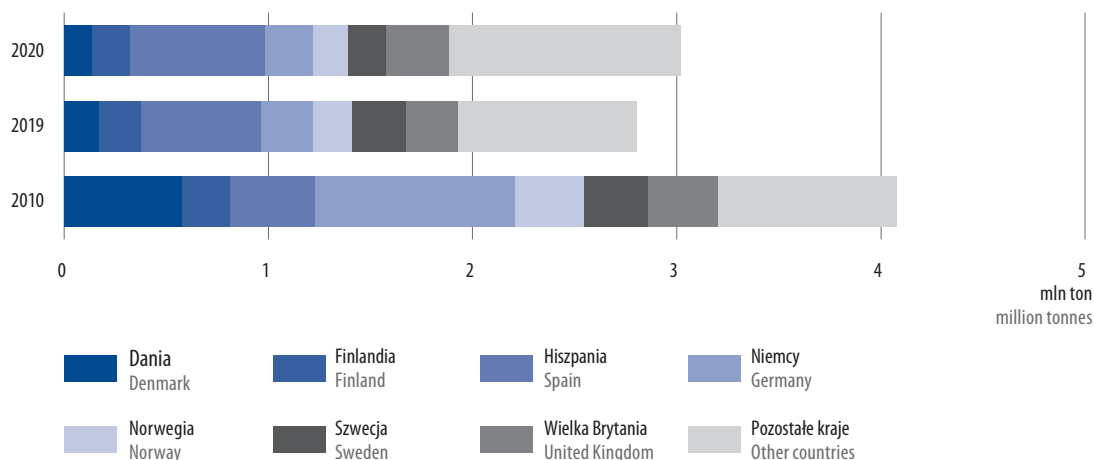
Chart 35 (42). Cargo unloaded (inwards) in the port of Szczecin by countries of loading



W 2020 r. głównymi krajami, do których odbywał się wywóz ładunków z portu w Szczecinie, były: Hiszpania (21,9% ładunków wywiezionych przez ten port w ramach międzynarodowego obrotu morskiego), Norwegia (11,1%), Wielka Brytania (10,1%), Niemcy (7,9%), Szwecja (6,3%) oraz Finlandia (6,0%). Do Hiszpanii wywożono głównie węgiel kamienny i brunatny (72,0% eksportu do tego kraju z portu w Szczecinie) oraz wyroby konstrukcyjne metalowe do Norwegii (50,5%), do Wielkiej Brytanii – towary mieszane w kontenerach (37,2%), do Niemiec – towary mieszane w kontenerach (49,0%), do Szwecji – produkty leśnictwa i pozyskiwania drewna, do Finlandii – żeliwo, stal i żelazostopy poddane wstępnej obróbce (76,7%).

In 2020 the main recipients of outwards cargo flows from Szczecin were: Spain (21.9% of exports in international maritime traffic in this port), Norway (11.1%), the United Kingdom (10.1%), Germany (7.9%), Sweden (6.3%) and Finland (6.0%). The main cargo sent to Spain were hard coal and lignite (72.0% of exports to that country from Szczecin), to Norway – structural metal products (50.5%), to the United Kingdom – mixed goods in containers (37.2%), to Germany – mixed goods in containers (49.0%), to Sweden – products of forestry and logging, basic iron and steel and ferro alloys and products of the first processing of iron and steel (76.7%) to Finland.

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



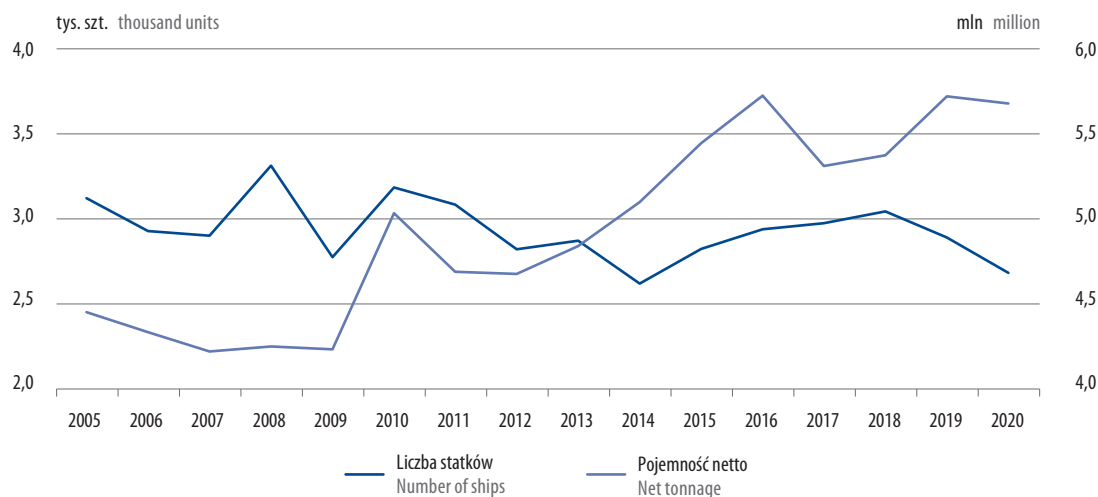
W 2020 r. w ramach międzynarodowego ruchu pasażerów w porcie w Szczecinie rozpoczęło lub zakończyło podróż 0,9 tys. osób, tj. o 14,2% mniej niż w 2019 r., a o 22,1% więcej niż w 2010 r. Ruch pasażerów odbywał się głównie w relacji z Niemcami; udział podróżujących na tej trasie wyniósł 97,3% (wobec 91,2% – w 2019 r. i 91,5% – w 2010 r.).

In 2020, 0.9 thousand international seaborne passengers started or ended their seaborne voyage in Szczecin i.e. by 14.2% less than in 2019 but by 22.1% more than in 2010. Passenger traffic occurred mainly to/from Germany; the share of the travelers on that route amounted to 97.3% (against 91.2% in 2019 and 91.5% in 2010).

W 2020 r. do portu w Szczecinie zawinęły 2 682 statki transportowe o łącznej pojemności netto 5 678,7 tys., tj. mniej o 209 statków i o 0,7% mniejszej pojemności netto niż w 2019 r., w porównaniu z 2010 r. mniej o 503 statki, ale większej o 12,8% pojemności netto. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Szczecinie w 2020 r. wyniosła 2 117,3 i była większa o 7,0% niż w 2019 r. i większa o 34,0% w stosunku do 2010 r.

In 2020, 2.682 vessels with net tonnage 5,678.7 thousands called at the port of Szczecin i.e. less by 209 ships with net tonnage lower by 0.7% than in 2019, less by 503 ships with net tonnage larger by 12.8% in comparison to 2010. Average net tonnage of ships entering the port of Szczecin in 2020 was 2,117.3 which was by 7.0% higher than in 2019 and by 34.0% larger as compared to 2010.

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



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

Udział portu w Świnoujściu w obrotach ładunkowych polskich portów morskich w 2020 r. wyniósł 17,1% (w 2019 r. – 17,0%, w 2010 r. – 18,0%). W 2020 r. obroty ładunkowe w tym porcie osiągnęły wielkość 15 097,1 tys. ton (niższe o 5,3% niż w 2019 r., natomiast wyższe o 41,3% w porównaniu z 2010 r.).

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

The share of Świnoujście in cargo throughput by Polish seaports in 2020 amounted to 17.1% (17.0% – in 2019, 18.0% – in 2010). In 2020, freight traffic in that port reached 15,097.1 thousand tonnes (smaller by 5.3% than in 2019 but grew by 41.3% as compared to 2010).

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

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	rok poprzedni = 100 previous year = 100
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton Total cargo traffic in thousand tonnes	10 682,7	11 759,2	15 936,2	15 097,1	94,8	94,7
międzynarodowy obrót morski international maritime traffic	10 467,7	11 511,0	15 294,1	14 488,1	94,4	94,7
wyładunek (przywóz) unloading (inwards)	6 171,8	6 212,7	10 142,1	8 909,1	96,3	87,8
załadunek (wywóz) loading (outwards)	4 295,9	5 298,3	5 152,0	5 578,9	90,9	108,3
krajowy obrót morski national cargo traffic	215,0	248,1	642,1	609,0	106,1	94,8
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: Cargo traffic by cargo categories and group in thousand tonnes:						
masowe ciekłe liquid bulk	1 088,0	1 687,4	4 830,7	4 823,3	109,0	99,8
w tym ropa naftowa of which crude oil	–	29,9	15,8	79,2	64,2	500,5
masowe suche dry bulk	5 252,5	3 876,1	4 441,0	3 859,3	80,4	86,9
w tym węgiel i koks of which coal and coke	4 807,3	1 585,3	1 842,3	1 597,9	82,2	86,7
ładunki drobnicowe general cargo	4 342,2	6 195,8	6 664,5	6 414,4	97,2	96,2
w tym: of which:						
kontenery duże large containers	0,5	4,8	19,4	11,0	51,5	57,0
toczne ro-ro	3 949,6	5 551,9	6 225,4	6 013,5	97,0	96,6

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

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

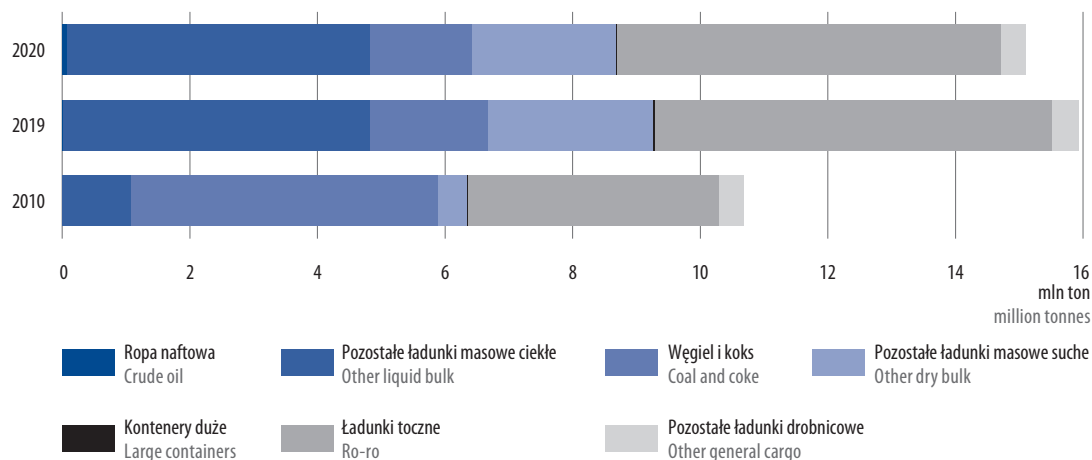
Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU International maritime traffic in TEU	118	613	2 399	925	37,4	38,6
Międzynarodowy ruch pasażerów International passenger traffic	865 963	1 046 407	1 135 698	971 180	98,9	85,5
Statki wchodzące do portu: Ships entering a port:						
liczba statków number of ships	4 887	5 354	6 233	5 238	101,7	84,0
pojemność netto w tys. net tonnage in thousands	21 583,9	29 265,9	34 769,4	32 676,2	101,0	94,0

W 2020 r. w obrotach ładunkowych w tym porcie ładunki drobnicowe stanowiły 42,5% (w tym ładunki toczne – 39,8%), ładunki masowe suche – 25,6% (w tym węgiel i koks – 10,6%, rudy i złom – 8,6%), a ładunki masowe ciekłe – 31,9%.

In 2020, general cargo represented 42.5% of the total cargo throughput (including ro-ro cargo – 39.8%), dry bulk – 25.6% (including coal and coke – 10.6%, ore and scrap – 8.6%), liquid bulk – 31.9%.

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

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



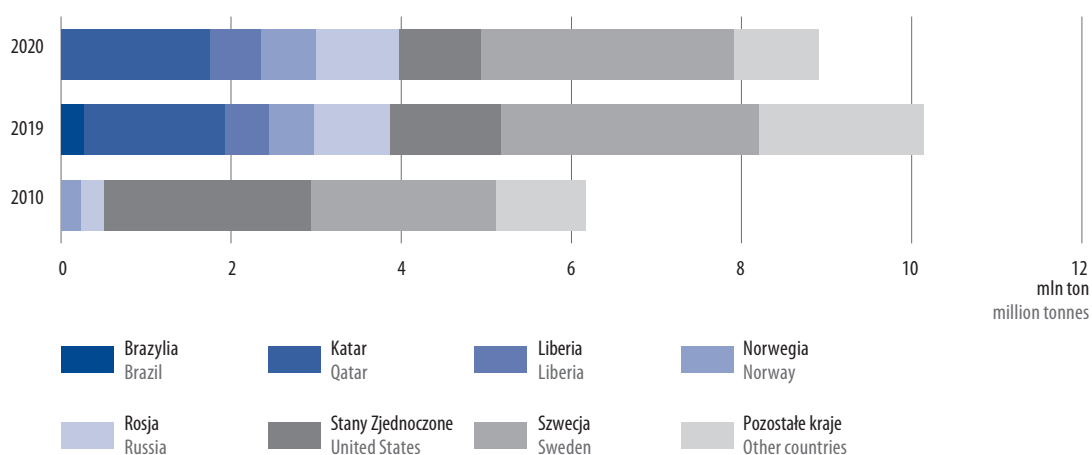
W 2020 r. międzynarodowy obrót morski w obrotach w porcie w Świnoujściu stanowił 96,0%. Udział ładunków przywiezionych był wyższy niż wywiezionych i wyniósł 61,5% (wobec 66,3% w roku poprzednim i 59,0% w 2010 r.).

In 2020, international seaborne cargo transport represented 96.0% of the throughput by Świnoujście. The share of inwards freight was large as the exports, and amounted to 61.5% (against 66.3% in the previous year and 59.0% in 2010).

W ramach międzynarodowego obrotu morskiego do portu w Świnoujściu w 2020 r. najwięcej ładunków przywieziono ze Szwecji (33,5%), następnie z Kataru (19,6%), Rosji (11,0%), Stanów Zjednoczonych (10,7%), Norwegii (7,2%) i Liberii (6,8%). Ze Szwecji przywożono głównie różne towary mieszane transportowane na statkach w wagonach kolejowych, samochodach ciężarowych lub przyczepach ciężarowych (53,8% importu z tego kraju), z Kataru – gaz ciekły (odpowiednio 100,0%), Rosji – ropa naftowa (35,5%) oraz węgiel kamienny i brunatny (25,2%), ze Stanów Zjednoczonych – węgiel kamienny i brunatny (53,9%), z Norwegii – kamień, piasek, żwir, glina, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa gdzie indziej niesklasyfikowane (59,3%) oraz z Liberii – rudy żelaza (100,0%).

In 2020, most of international seaborne imports to Świnoujście were brought from: Sweden (33.5%) followed by Qatar (19.6%), Russia (11.0%), the United States (10.7%), Norway (7.2%) and Liberia (6.8%). Various mixed goods in wagons, trucks or road goods trailers carried by ships were transported mainly from Sweden (53.8% of imports from that country), liquefied gas – from Qatar (100.0%), crude petroleum (35.5%) and hard coal and lignite (25.2%) – from Russia, hard coal and lignite (53.9%) – from the United States, stone, sand, clay, peat and other mining and quarrying products n.e.c. from Norway (59.3%) and iron ore – from Liberia (100.0%).

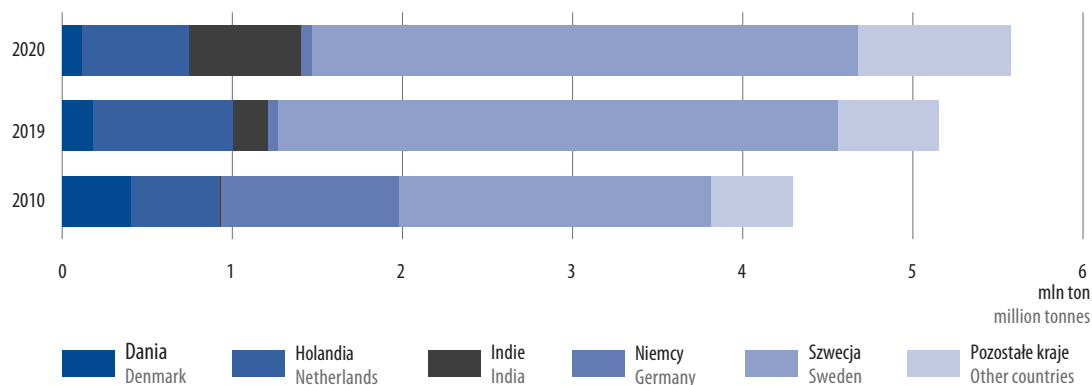
Wykres 39 (46). Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Świnoujściu według krajów załadunku
Chart 39 (46). Cargo unloaded (inwards) in the port of Świnoujście by countries of loading



W 2020 r. głównym kierunkiem wywozu ładunków z portu w Świnoujściu była Szwecja (57,6% ładunków wywiezionych z tego portu w ramach międzynarodowego obrotu morskiego), następnie Indie (11,8%), Holandia (11,2%). Do Szwecji wywożono przede wszystkim różne towary mieszane transportowane na statkach w wagonach kolejowych, samochodach ciężarowych lub przyczepach ciężarowych (96,8% eksportu z portu w Świnoujściu do tego kraju), do Holandii – ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej (53,8%), do Indii – węgiel kamienny i brunatny (100,0%), do Danii – ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej (66,4%).

In 2020, the main export directions from the port of Świnoujście were: Sweden (57.6% of international seaborne out-wards movements), followed by the India (11.8%), Netherlands (11.2%). Sweden was the main recipient of various mixed goods in wagons, trucks and road goods trailers carried by ships (96.8% of the Świnoujście seaborne exports to that country), the Netherlands – crude oil products (53.8%), India – hard coal and lignite (100.0%), Denmark – crude oil products (66.4%).

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



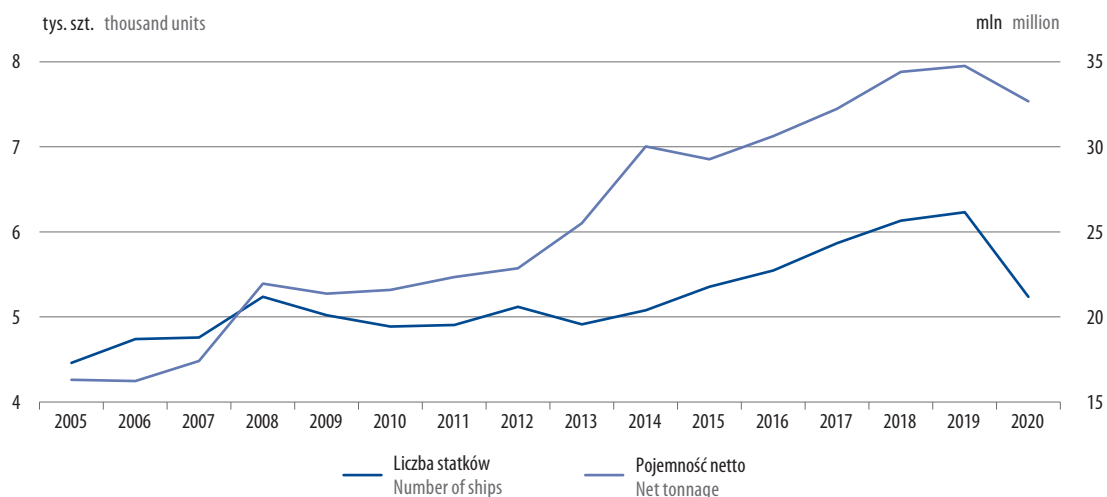
W 2020 r. ponad połowa (62,5%) pasażerów międzynarodowego ruchu w portach morskich odprawiona została w Świnoujściu. W porcie tym rozpoczęło lub zakończyło podróż 971,2 tys. osób, tj. mniej o 14,5% niż w 2019 r., natomiast więcej o 12,2% w porównaniu z 2010 r. Międzynarodowy ruch pasażerów w porcie w Świnoujściu odbywał się głównie w relacji ze Szwecją (w 2020 r. udział podróżujących na tej trasie wyniósł 95,8%, w 2019 r. – 93,6%, a w 2010 r. – 83,0%) oraz z Niemcami (odpowiednio: 4,2%, 5,8% i 8,8%).

W 2020 r. do portu w Świnoujściu zawinęło 5 238 statków transportowych o łącznej pojemności netto 32 676,2 tys., tj. o 995 statków mniej i o 6,0% mniejszej pojemności netto niż w 2019 r. oraz o 351 statków więcej i o 51,4% większej pojemności netto niż w 2010 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do tego portu w 2020 r. wyniosła 6 238,3 i była większa o 11,8% niż w 2019 r. i o 41,2% w porównaniu z 2010 r.

In 2020, almost a half (62.5%) of international seaborne passengers were served in Świnoujście. This port was a port of destination or arrival for 971.2 thousand persons i.e. by 14.5% less than in 2019 but by 12.2% more as compared to 2010. International seaborne passenger traffic occurred mainly on the routes to/from Sweden (the share of passengers on that destination accounted for 95.8% in 2020, 93.6% – in 2019, 83.0% – in 2010) and Germany (4.2%, 5.8% and 8.8%, respectively).

In 2020, 5,238 cargo carrying ships with net tonnage 32,676.2 thousands entered the port of Świnoujście i.e. by 995 less vessels with net tonnage smaller by 6.0% than in 2019, and by 351 ships more with net tonnage by 51.4% larger than in 2010. Average net tonnage of cargo-carrying ships entering that port in 2020 amounted to 6,238.3 and was by 11.8% larger than in 2019 and by 41.2% larger as compared to 2010.

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



Rozdział V

Chapter V

Żegluga morska i przybrzeżna

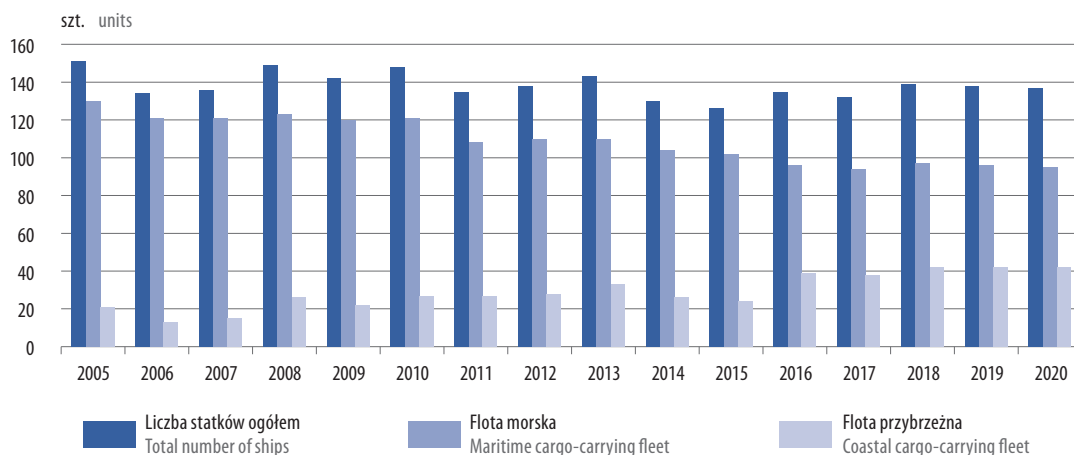
Maritime and coastal shipping

Na koniec 2020 r. morską i przybrzeżną flotę transportową stanowiło łącznie 137 statków będących własnością lub współwłasnością polskich armatorów i operatorów. W porównaniu z 2019 r. odnotowano spadek liczby statków o 0,7%, a w stosunku do 2010 r. spadek o 7,4%.

At the end of 2020, a total of 137 ships owned or coowned by Polish shipowners and operators constituted the maritime and coastal transport fleet. In comparison with 2019, the number of vessels decreased by 0.7%, and decreased by 7.4% in comparison to 2010.

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

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



Morska flota transportowa na koniec 2020 r. liczyła 95 statków, tj. mniej o 1,0% niż w 2019 r. i o 21,5% – w porównaniu z 2010 r.

Maritime cargo-carrying fleet consisted of 95 vessels at the end of 2020, i.e. by 1.0% less than in 2019 and less by 21.5% – in comparison with 2010.

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.

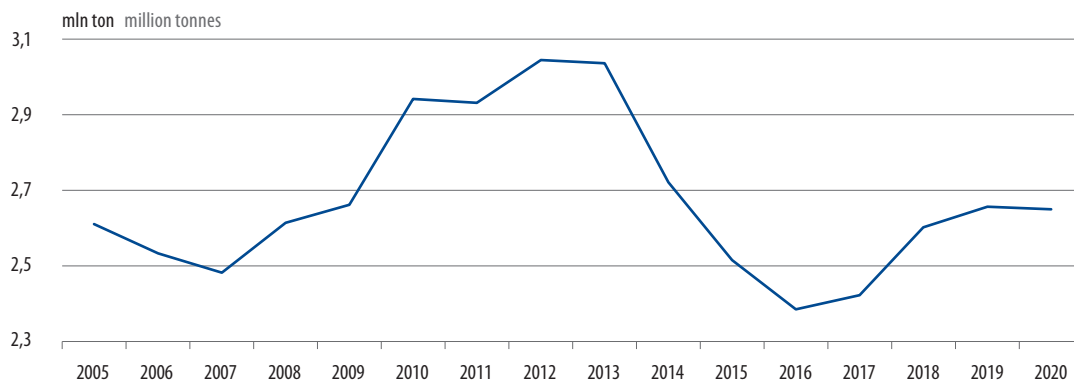
Among the reasons that cause that the fleet is reduced in number, there are flagging-out the ships, relocating headquarters of Polish shipping companies abroad, scrapping end-of-life vessels, or selling the ships to foreign shipowners.

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

Wyszczególnienie Specification a – liczba statków number of ships b – nośność (DWT) w tys. ton deadweight (DWT) in thousand tonnes c – pojemność brutto (GT) w tys. gross tonnage (GT) in thousands		2010	2015	2019	2020	2019	2020
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	a	121	102	96	95	99,0	99,0
	b	2 942	2 515	2 656	2 650	102,1	99,8
	c	2 110	1 778	1 908	1 923	103,0	100,8
Bandera obca Foreign flag	a	106	77	80	80	102,6	100,0
	b	2 914	2 474	2 639	2 632	102,3	99,7
	c	2 068	1 747	1 895	1 909	103,3	100,8
Bandera polska Polish flag	a	15	25	16	15	84,2	93,8
	b	27	40	17	18	72,0	106,5
	c	43	31	14	14	75,3	102,6

Łączna nośność (DWT) statków morskiej floty w 2020 r. wyniosła 2 650 tys. ton i była mniejsza o 0,2% w porównaniu z 2019 r. i o 9,9% w stosunku do 2010 r.

Total deadweight (DWT) of the maritime cargo-carrying fleet amounted to 2,650 thousand tonnes in 2020 and was lower by 0.2% as compared to 2019, and lower by 9.9% compared to 2010.

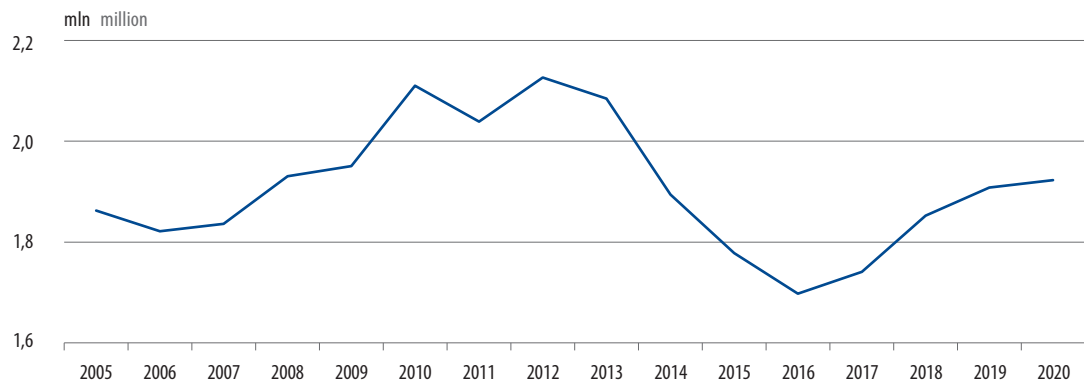
**Wykres 2 (50). Nośność (DWT) statków morskiej floty transportowej
Stan w dniu 31 grudnia**Chart 2 (50). Maritime cargo-carrying fleet by deadweight (DWT)
As of 31 December

Łączna pojemność brutto (GT) statków morskiej floty transportowej w 2020 r. wyniosła 1 923 tys. i było to więcej o 0,8% niż w 2019 r., a o 8,9% mniej w porównaniu z 2010 r.

Total gross tonnage (GT) of the maritime cargo-carrying fleet amounted to 1,923 thousands in 2020, and grew by 0.8% against 2019, but dropped by 8.9% in comparison with 2010.

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

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

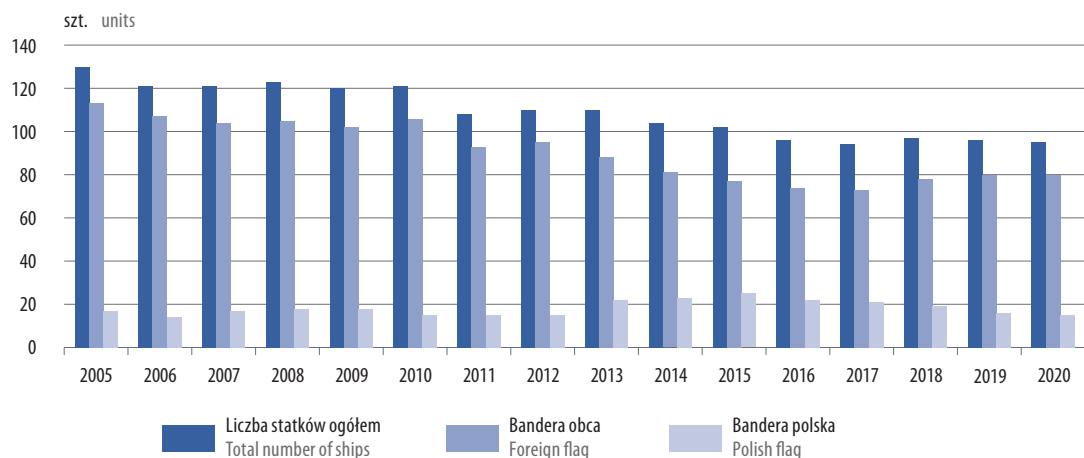


Większość statków morskiej floty transportowej pływała pod banderą zagraniczną. Statki pływające pod polską banderą w 2020 r. stanowiły 15,8% ogółu floty morskiej (w 2019 r. – 16,7%, w 2010 r. – 12,4%). Liczba statków pod polską banderą była taka sama jak w 2010 r., a w porównaniu z 2019 r. zmniejszyła się o 6,3%. Nośność (DWT) tych statków wyniosła 18 tys. ton (0,7% nośności floty morskiej) i była większa w stosunku do 2019 r. o 6,5%, a do 2010 r. mniejsza o 33,3%.

Majority of the sea transportation fleet flew flags of foreign countries. Ships that navigated under the Polish flag accounted for 15.8% of total maritime fleet in 2020 (in 2019 – 16.7%, in 2010 – 12.4%). The number of ships hoisting the flag of Poland was the same as in 2010, but decreased by 6.3% compared to 2019. The deadweight tonnage of these vessels amounted to 18 thousand tonnes (0.7% of total capacity of the fleet) and was grew by 6.5% in relation to 2019, and lower by 33.3% against 2010.

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

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



Pod banderą obcą w 2020 r. pływało tyle samo statków co w 2019 r., natomiast o 24,5% mniej w stosunku do 2010 r. Statki morskiej floty transportowej pływały najczęściej pod banderami: Bahamy, Cypru, Liberii oraz Malty.

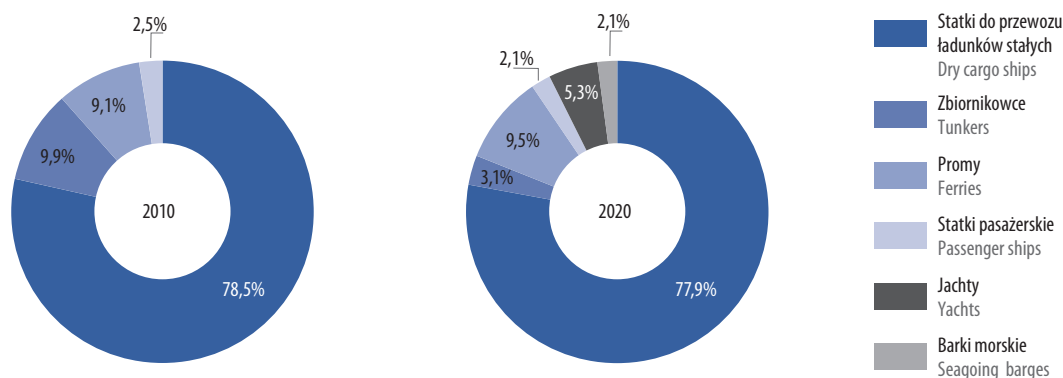
Morska flota transportowa eksploatowana przez armatorów i operatorów polskich to głównie statki do przewozu ładunków stałych (masowce i drobnicowce). W skład floty transportowej wchodzi również zbiornikowce, barki morskie, promy, statki pasażerskie oraz jachty morskie.

In 2020, 80 ships hoisted foreign flags, i.e. the same as in 2019, but by 24.5% less in comparison to 2010. Most frequently, the maritime cargo-carrying ships navigated under the flags of: Bahamas, Cyprus, Liberia and Malta.

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

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

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



Na koniec 2020 r., tak jak w 2019 r., odnotowano 74 statki do przewozu ładunków stałych (77,9% ogółu floty morskiej), tj. o 22,1% mniej w stosunku do 2010 r. łączna nośność (DWT) tych statków wyniosła 2 592 tys. ton i w porównaniu z 2019 r. zmniejszyła się o 0,2%, natomiast w stosunku do 2010 r. o 8,0%. Pojemność brutto (GT) statków do ładunków stałych wyniosła 1 695 i stanowiła 88,1% ogółu floty morskiej. W skali roku odnotowano jej wzrost o 0,9%, natomiast spadek o 7,9% w porównaniu z 2010 r.

As of the end of 2020, there were 74 dry cargo ships (77.9% of total number of the maritime cargo-carrying fleet), and the number was equal to the number reported in 2019, but by 22.1% less than in 2010. Total deadweight tonnage of those ships was 2.592 thousand tonnes, and increased by 0.2% in comparison with 2019, but decreased by 8.0% in comparison to 2010. Gross tonnage (GT) of the dry cargo carriers amounted to 1,695 and accounted for 88.1% of total maritime transport fleet. In terms of year by year developments, the gross tonnage grew by 0.9% against 2019, but dropped by 7.9% compared to 2010.

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

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

Wyszczególnienie Specification a – liczba statków number of ships b – nośność (DWT) w tys. ton deadweight (DWT) in thousand tonnes		2010	2015	2019	2020	2019	2020
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	a	121	102	96	95	99,0	99,0
	b	2 942	2 515	2 656	2 650	102,1	99,8
w tym: of which:							
Statki do przewozu ładunków stałych Dry cargo ships	a	95	80	74	74	97,4	100,0
	b	2 816	2 452	2 597	2 592	101,8	99,8
w tym masowce of which bulk carriers	a	69	58	60	59	103,4	98,3
	b	2 463	2 135	2 311	2 299	103,5	99,5
Zbiornikowce Tankers	a	12	5	4	3	100,0	75,0
	b	71	20	6	5	132,2	83,3
Promy Ferries	a	11	7	9	9	112,5	100,0
	b	55	39	51	50	110,1	99,9
Statki pasażerskie Passenger ships	a	3	7	2	2	100,0	100,0
	b	0	0	0	0	100,0	101,7
Jachty morskie Yachts	a	.	.	5	5	83,3	100,0
	b	.	.	0	0	86,2	100,0
Barki morskie Barges	a	.	3	2	2	200,0	100,0
	b	.	3	2	2	200,0	100,0

W 2020 r. struktura morskiej floty transportowej według wieku uległa zmianie w porównaniu z 2010 r. Czterokrotnie wzrósł udział statków w wieku 6–10 lat, natomiast znacznie zmniejszył się odsetek starszych statków (16–25 lat). Na koniec 2020 r. statki do 10 lat stanowiły 38,9% morskiej floty transportowej (ponad połowę ogółu nośności DWT), podczas gdy w 2010 r. zaledwie jedną piątą (jedną trzecią nośności DWT).

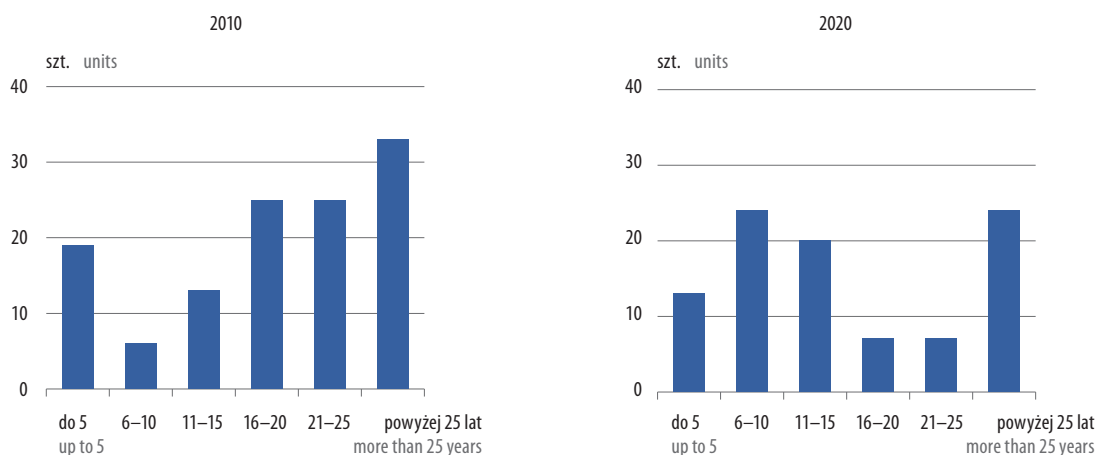
In 2020, there were changes to the age breakdown of the maritime cargo-carrying fleet as compared to 2010. The share of vessels aged 6–10 increased four times, while the contribution of older vessels (16–25 years) dropped considerably. As of the end of 2020, the number of ships at the age up to 10 years represented 38.9% of the sea cargo-carrying fleet (corresponding to over half of the of total DWT), while that share was only one-fifth (one third of the DWT) in 2010.

**Tablica 3 (18). Morska flota transportowa według wieku statków
Stan w dniu 31 grudnia**Table 3 (18). Maritime cargo-carrying fleet by age of ships
As of 31 December

Wyszczególnienie Specification a – liczba statków number of ships b – nośność (DWT) w tys. ton deadweight (DWT) in thousand tonnes		2010	2015	2019	2020	2019	2020
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	a	121	102	96	95	99,0	99,0
	b	2 942	2 515	2 656	2 650	102,1	99,8
w wieku: of which aged:							
do 5 lat up to 5 years	a	19	23	13	13	118,2	100,0
	b	800	889	486	486	119,2	100,0
6–10	a	6	19	33	24	86,8	72,7
	b	213	802	1 323	884	86,0	66,8
11–15	a	13	7	14	20	155,6	142,9
	b	388	217	525	812	156,7	154,8
16–20	a	25	15	4	7	57,1	175,0
	b	724	397	103	220	48,5	213,8
21–25	a	25	11	8	7	160,0	87,5
	b	395	148	162	183	354,7	113,4
powyżej 25 lat more than 25 years	a	33	27	24	24	88,9	100,0
	b	421	63	58	65	92,4	111,1

Średni wiek statków floty morskiej w 2020 r. wyniósł 17,8 roku i wzrósł w stosunku do 2019 r. o 0,4 roku, natomiast o 1,2 roku obniżył się w porównaniu z 2010 r.

The average maritime fleet age in 2020 was 17.8 years and increased by 0.4 year against 2019, but decreased by 1.2 year against 2010.

**Wykres 6 (54). Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej
Stan w dniu 31 grudnia**Chart 6 (54). Maritime cargo-carrying fleet distribution by age of ships
As of 31 December

Przewozy ładunków wykonane statkami morskiej floty transportowej wyniosły 8 135 tys. ton i były mniejsze o 6,8% w porównaniu z 2019 r. oraz o 2,7% w stosunku do 2010 r. Udział ładunków przewiezionych statkami pod polską banderą zmniejszył się w skali roku o 0,4 p. proc., a zwiększył się o 0,3 p. proc. w porównaniu z 2010 r.

The maritime transport fleet carried 8,135 thousand tonnes of goods which was by 6.8% less than in 2019 and by 2.7% less than in 2010. The share of cargo transported by ships flying the Polish flag, decreased by 0.4 pp against the previous year and increased by 0.3 pp compared to 2010.

Tablica 4 (19). Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi^a
Table 4 (19). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by type of shipping^a

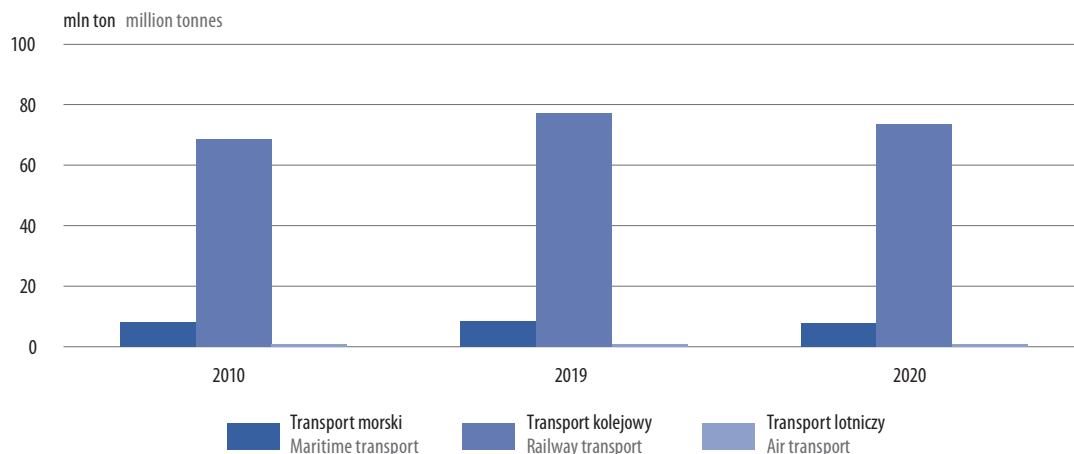
Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
PRZEWOZY ŁADUNKÓW w tys. ton CARGO TRANSPORT in thousand tonnes						
OGÓŁEM TOTAL	8 362	6 963	8 727	8 135	95,4	93,2
w tym statki pod polską banderą of which ships under Polish flag	389	501	467	402	45,4	86,1
Żegluga regularna Liner shipping	6 039	6 213	8 430	7 812	100,3	92,7
Żegluga nieregularna Tramp shipping	2 324	751	297	323	39,8	108,6
w tym zbiornikowce of which tankers	876	356	297	144	87,5	48,6
PRACA PRZEWOZOWA w mln tonokilometrów TRANSPORTATION VOLUME in million tonne-kilometres						
Ogółem Total	19 774	12 739	6 830	6 658	89,6	97,5
w tym statki pod polską banderą of which ships under Polish flag	87	564	235	340	22,3	144,9
Żegluga regularna Liner shipping	12 029	11 044	6 701	6 490	95,8	96,9
Żegluga nieregularna Tramp shipping	7 745	1 695	130	168	20,7	129,6
w tym zbiornikowce of which tankers	969	277	130	17	92,9	12,8

a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 148.
a See methodological notes, item 37 on page 148.

W 2020 r. przewozy ładunków w międzynarodowym transporcie morskim osiągnęły poziom 7 863,0 tys. ton, podczas gdy międzynarodowy przewóz ładunków transportem lotniczym wyniósł 63,0 tys. ton, a międzynarodowy przewóz transportem kolejowym – 73 570,0 tys. ton.

In 2020, the international maritime transport reached the level of 7, 863.0 thousand tonnes whereas the international cargo traffic by air was equal to 63.0 thousand tonnes and the international railway transport was equal to 73, 570.0 thousand tonnes.

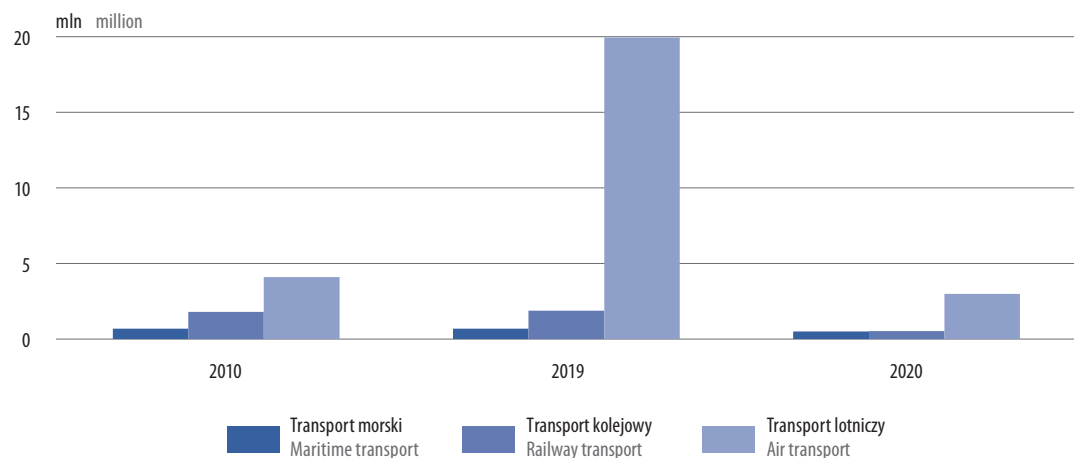
Wykres 7 (55). Międzynarodowy transport ładunków według wybranych rodzajów transportu
Chart 7 (55). International cargo traffic by selected modes of transport



Transport morski odgrywa również rolę w międzynarodowych przewozach pasażerów. W 2020 r. międzynarodowy przewóz pasażerów w transporcie morskim wyniósł 501 tys. osób, w transporcie lotniczym – 2 986 tys. osób, a w transporcie kolejowym – 514 tys. osób.

Maritime transport plays also a role in international passenger traffic. In 2020, the number of passengers in seaports amounted to 501 thousand persons, in airports – 2,986 thousand persons and 514 thousand persons in the international railway transport.

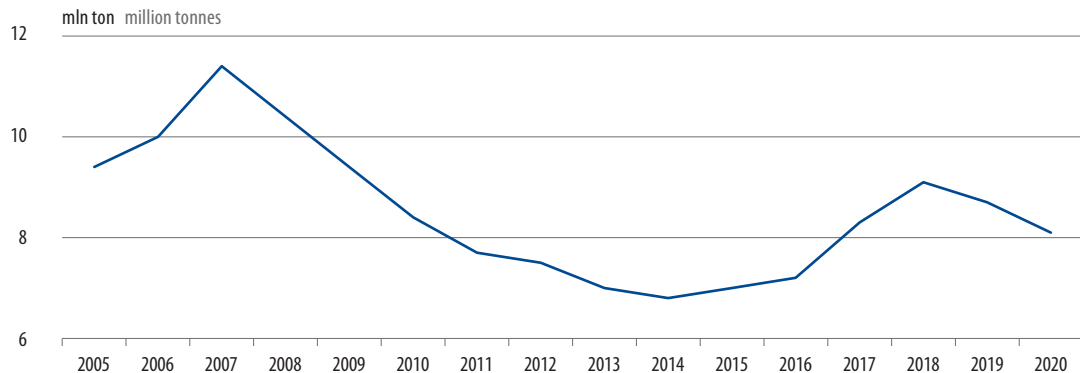
Wykres 8 (56). Międzynarodowy przewóz pasażerów według wybranych rodzajów transportu
Chart 8 (56). International passenger traffic by selected modes of transport



Praca przewozowa wykonana w 2020 r. wyniosła 6 658 mln tonokilometrów i zmniejszyła się o 2,5% w stosunku do 2019 r. i o 66,3% w porównaniu z 2010 r.

Transportation volume performed during the carriage of goods, amounted to 6,658 million tonne-kilometers in 2020 and decreased by 2.5% in relation to 2019 and dropped by 66.3% in comparison with 2010.

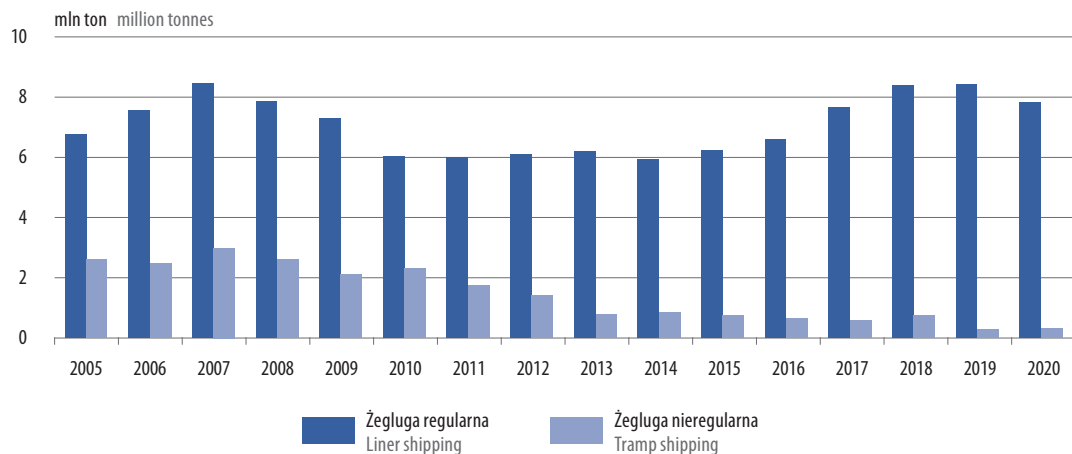
Wykres 9 (57). Przewozy ładunków morską flotą transportową
Chart 9 (57). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet



Przewozy ładunków realizowane są żeglugą regularną oraz nieregularną bliskiego zasięgu (zasięg europejski i bałtycki) i dalekiego zasięgu (oceaniczny). W 2020 r. przewozy żeglugi regularnej wyniosły 7 812 tys. ton (96,0% ogółu przewozów ładunków), tj. mniej o 7,3% niż w 2019 r., ale więcej o 29,4% w porównaniu z 2010 r.

Seaborne transport of goods is carried out by both liner and tramp navigation as part of short sea (European and Baltic routes) and deep-sea (ocean routes) shipping. 7,812 thousand tonnes of cargo was carried by the liner shipping (96.0% of total cargo transport) in 2020, i.e. less by 7.3% than in 2019, but 29.4% more compared to 2010.

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



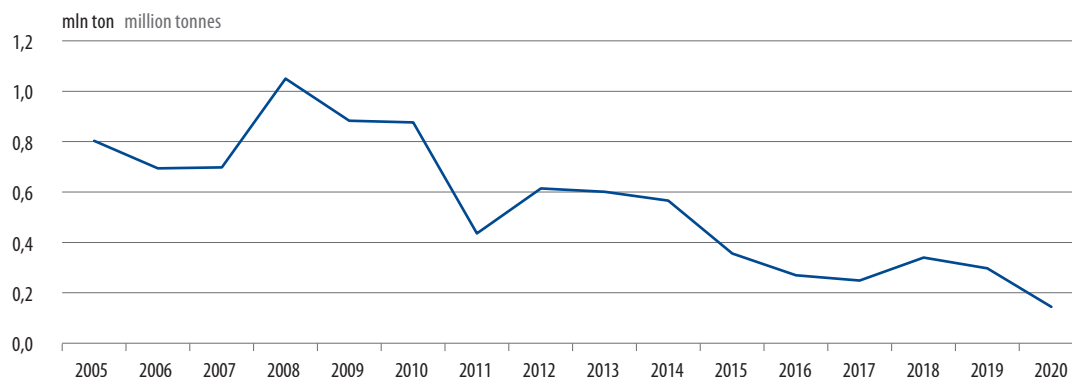
Przewozy ładunków w żegludze nieregularnej w 2020 r. wyniosły 323 tys. ton (4,0% ogółu przewozów morskiej floty transportowej) i były wyższe o 8,6% w porównaniu z 2019 r., a niższe o 86,1% w stosunku do 2010 r.

In 2020 the weight of cargo transported by the tramp shipping amounted to 323 thousand tonnes (4.0% of total cargo carried by the maritime transport fleet) and was higher by 8.6% as compared to 2019 and lower by 86.1% in relation to 2010.

Przewozy zbiornikowcami w żegludze nieregularnej w 2020 r. wyniosły 144 tys. ton i stanowiły 44,8% ogółu przewozów żeglugi nieregularnej. W porównaniu z 2019 r. odnotowano ich spadek o 51,4% i o 83,5% w stosunku do 2010 r.

The weight of goods by tankers in as part of the tramp shipping amounted to 144 thousand tonnes in 2020 and accounted for 44.8% of total tramp seaborne carriages. In comparison with 2019, an decreased of 51.4% was reported, and a drop by 83.5% compared to 2010.

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



W 2020 r. przewozy ładunków bliskiego zasięgu dominowały zarówno w żegludze regularnej (92,8% ogółu tej żeglugi), jak i w żegludze nieregularnej (100,0%). W żegludze regularnej przewozy bliskiego zasięgu w 2020 r. wyniosły 7 251 tys. ton i były niższe o 7,6% w porównaniu z 2019 r. oraz wyższe o 33,1% w stosunku do 2010 r. Żegluga nieregularną przewieziono 323 tys. ton, tj. więcej o 8,6% niż w 2019 r., natomiast mniej o 83,4% w porównaniu z 2010 r.

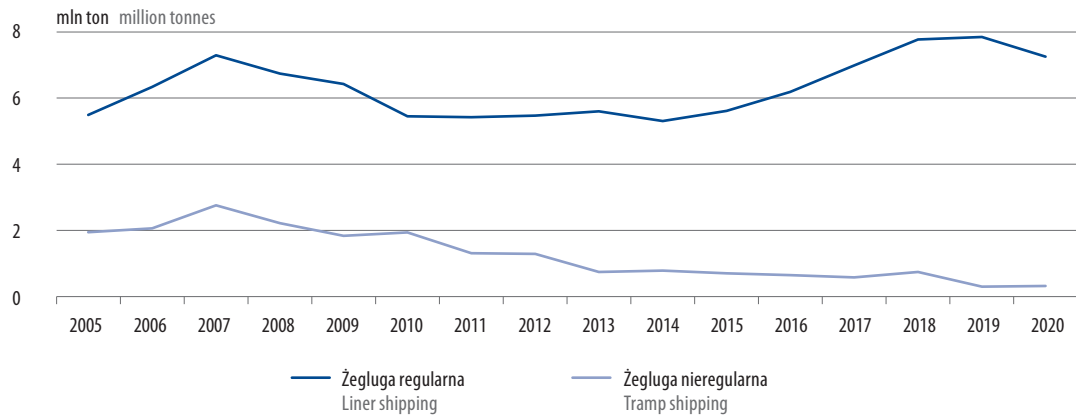
In 2020, short sea shipping freight prevailed both in the liner (92.8% of total scheduled seaborne carriages) and tramp freight (100.0%). In 2020, the short sea liner freight amounted to 7,251 thousand tonnes and was lower by 7.6% compared to 2019, and higher by 33.1% in relation to 2010. Tramp shipping fleets carried 323 thousand tonnes of goods, i.e. by 8.6% more than in 2019, but 83.4% less in comparison with 2010.

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

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Żegluga regularna Liner shipping	6 039	6 213	8 430	7 812	100,3	92,7
bliski zasięg short-sea shipping	5 447	5 614	7 848	7 251	101,0	92,4
europejski zasięg European service	11	-	135	80	61,1	58,7
bałtycki zasięg Baltic service	5 436	5 614	7 713	7 172	102,1	93,0
daleki zasięg deep-sea service	591	598	582	561	92,6	96,4
Żegluga nieregularna Tramp shipping	2 324	751	297	323	39,8	108,6
bliski zasięg short-sea shipping	1 941	706	297	323	39,8	108,6
europejski zasięg European service	1 065	464	-	-	.	.
bałtycki zasięg Baltic service	876	242	297	323	64,6	108,6
daleki zasięg deep-sea service	383	44	-	-	.	.

a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 148.
 a See methodological notes, item 37 on page 148.

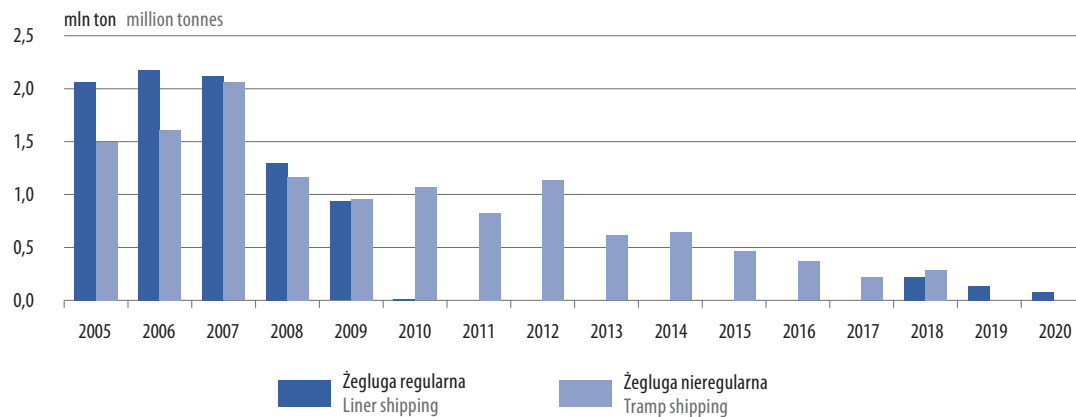
Wykres 12 (60). Przewozy ładunków morską flotą transportową bliskiego zasięgu
Chart 12 (60). Cargo transport by cargo-carrying fleet in short sea shipping



Począwszy od 2011 r. przez sześć kolejnych lat przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu europejskim realizowane były wyłącznie żeglugą nieregularną. W 2018 r. wznowiono przewozy w żegludze regularnej, natomiast od 2019 r. nie odnotowano przewozów żeglugą nieregularną. W żegludze regularnej przewozy w zasięgu europejskim w 2020 r. wyniosły 80 tys. ton (1,0% ogółu przewozów tej żeglugi) i były niższe o 41,3% niż w 2019 r., natomiast ponad 7-krotne wyższe niż w 2010 r.

From 2011 onwards, during the following six years, goods transported European service by maritime cargo-carrying 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 service freight with the use of liner shipping amounted to 80 thousand tonnes in 2020 (representing 1.0% of total freight as part of that type of shipping), and decreased by 41.3% in relation to 2019, but increased more seven times and in relation to 2010.

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



Od 2015 r. obserwuje się tendencję wzrostową przewozów o zasięgu bałtyckim w żegludze regularnej. W 2020 r. wyniosły one 7 172 tys. ton (91,8% ogółu przewozów żeglugi regularnej) i były mniejsze o 7,0% niż w 2019 r., a o 31,9% większe w porównaniu z 2010 r.

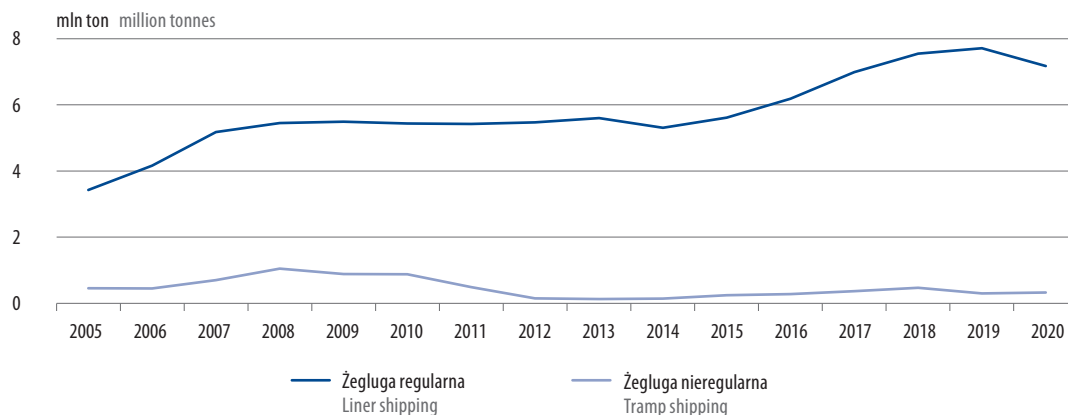
From 2015 onwards, there was an upward trend in the weight of cargo carried by the Baltic service scheduled shipping. In 2020, the weight of those goods amounted to 7.172 thousand tonnes (91.8% of the total liner freight) and were lower by 7.0% than in 2019, but higher by 31.9% compared to 2010.

W żegludze nieregularnej w 2020 r. wszystkie przewozy zrealizowano w zasięgu bałtyckim. Przewieziono 323 tys. ton, co oznacza wzrost w skali roku o 8,6%, natomiast w odniesieniu do 2010 r. – spadek o 63,2%.

In 2020 the tramp service fleet operated only within the Baltic Sea. There were 323 thousand tonnes of goods carried (the weight of cargo increased by 8.6% on a year-to-year basis, but decreased by 63.2% against 2010).

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

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



W żegludze regularnej przewozy dalekiego zasięgu w 2020 r. stanowiły 7,2% i wyniosły 561 tys. ton; w skali roku nastąpił ich spadek o 3,6% i o 5,1% w stosunku do 2010 r.

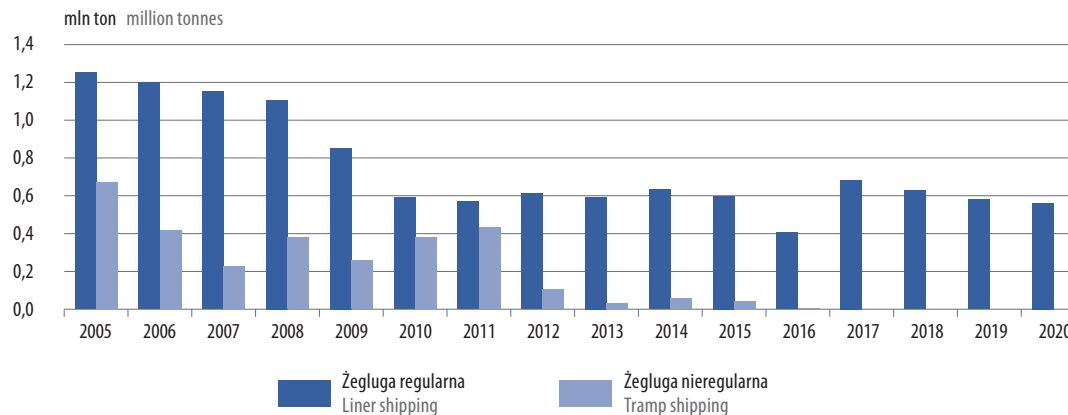
In 2020, cargo carried as part of the deep-sea liner transport accounted for 7.2% of the liner shipping freight, and amounted to 561 thousand tonnes. The weight of that freight decreased by 3.6% against the previous year, and fell by 5.1% in comparison to 2010.

Od 2017 r. nie odnotowano przewozów dalekiego zasięgu w żegludze nieregularnej, podczas gdy w 2010 r. wyniosły one 383 tys. ton i stanowiły 16,5% ogółu przewozów żeglugi nieregularnej.

From 2017, no deep-sea tramp carriages were reported whereas in 2010 that type of freight amounted to 383 thousand tonnes and accounted for 16.5% of total weight of the non-scheduled shipping cargo.

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

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



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

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

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

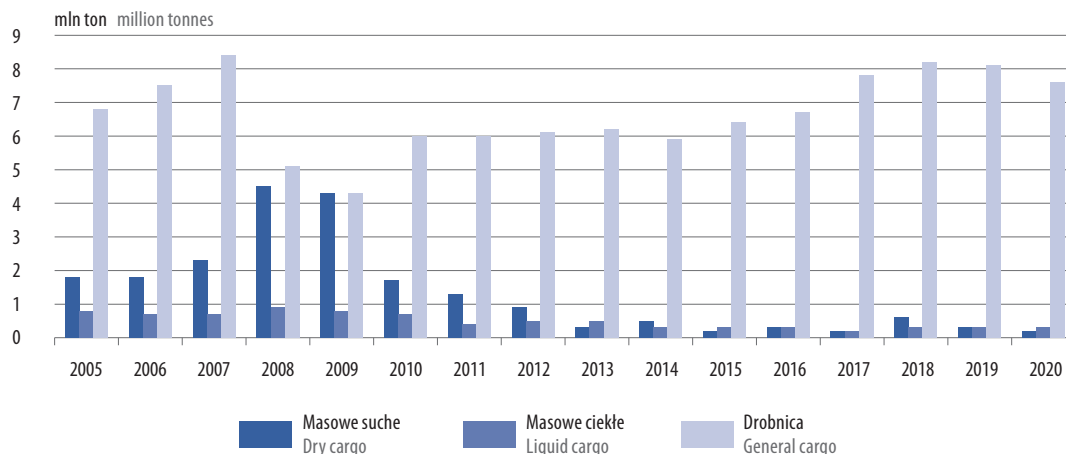
Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	8 362	6 963	8 727	8 135	95,4	93,2
Masowe suche Dry bulk	1 650	247	298	194	49,6	65,0
w tym: of which:						
węgiel i koks coal and coke	534	45	10	23	62,7	224,0
zboże grain	345	–	4	–	7,8	.
fosforyty i inne masowe phosphates and other bulk	665	202	242	171	45,3	70,6
Masowe płynne Liquid cargo	674	292	297	323	87,5	108,6
w tym ropa naftowa i produk- ty ropopochodne of which crude oil and oil products	674	276	275	319	81,3	115,8
Drobnica General cargo	6 039	6 424	8 132	7 618	99,1	93,7
w tym jednostki toczne of which ro-ro units	4 631	4 531	5 645	5 303	100,7	93,9

a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 148.
a See methodological notes, item 37 on page 148.

Przewozy ładunków masowych suchych w 2020 r. stanowiły 2,4% ogółu przewozów ładunków i wyniosły 194 tys. ton, tj. o 35,0% mniej niż w 2019 r. W porównaniu z 2010 r. wystąpił spadek o 88,2%, a udział przewozów ładunków masowych suchych w przewozach ładunków ogółem zmniejszył się o 17,3 p. proc.

Transport of dry bulk accounted for 2.4% of total freight and amounted to 194 thousand tonnes in 2020, by 35.0% less than in 2019. In comparison with 2010, there was a decline by 88.2%, and the share of dry bulk in total cargo transport decreased by 17.3 pp.

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



W 2020 r. przewieziono 23 tys. ton węgla i koks (11,9% ogółu ładunków masowych suchych), tj. ponad 2-krotnie więcej w stosunku do 2019 r., natomiast mniej o 95,7% w porównaniu z 2010 r., w którym stanowiły one jedną trzecią ogółu przewozów ładunków masowych suchych.

W 2020 r. podobnie jak w latach 2015–2016 nie odnotowano przewozów zbóż. W 2019 r. przewieziono 4 tys. ton zbóż (1,3% ogółu ładunków masowych) i było to mniej o 98,9% w stosunku do 2010 r., w którym udział zbóż w ładunkach masowych suchych wyniósł 20,9%.

Przewozy fosforytów i innych ładunków masowych (w tym produktów rolniczych) w 2020 r. wyniosły 171 tys. ton (88,1% ogółu ładunków masowych suchych), tj. o 29,4% mniej w odniesieniu do 2019 r. i o 74,3% w porównaniu z 2010 r., w którym przewozy fosforytów i innych masowych stanowiły 40,3% ogółu ładunków masowych suchych.

Przewozy ładunków masowych płynnych w 2020 r. wyniosły 323 tys. ton (4,0% ogółu przewozów ładunków) i były większe o 8,6% w porównaniu z 2019 r., natomiast mniejsze o 52,1% w stosunku do 2010 r., w którym przewozy masowych płynnych stanowiły 8,1% ogółu przewozów ładunków. Przewozy ropy naftowej i produktów ropopochodnych w 2020 r. wyniosły 319 tys. ton (98,8% ogółu ładunków masowych płynnych), tj. o 15,8% więcej niż w 2019 r., ale o 52,7% mniej niż w 2010 r.

Przewozy drobnicy w 2020 r. wyniosły 7 618 tys. ton, stanowiąc 93,7% ogółu przewiezionych ładunków. W porównaniu z 2019 r. odnotowano spadek przewozów drobnicy o 6,3%, a z 2010 r. wzrost o 26,2%. W 2020 r. w przewozach drobnicy dominowały jednostki toczne (69,6% wielkości tych przewozów).

In 2020, there were transported 23 thousand tonnes of coal and coke (11.9% of total dry bulk), i.e. over twice more compared to 2019 while less by 95.7% as compared to 2010 when they accounted for one third of total transport of dry bulk cargo.

Similarly to the years 2015–2016, no transport of grain was reported in 2020. In 2019, the weight of transported grain amounted to 4 thousand tonnes (1.3% of the total bulk cargo), which was 98.9% less in comparison to 2010 when the share of grain in the bulk amounted to 20.9%.

In 2020, phosphates and other dry bulk cargo (including agricultural products) amounted to 171 thousand tonnes (88.1% of total dry bulk seaborne transport), i.e. less by 29.4% compared to 2019, and lower than by 74.3% compared to 2010 when the transports of phosphates and other dry bulk accounted for 40.3% of total dry bulk seaborne freight.

In 2020, seaborne liquid bulk freight amounted to 323 thousand tonnes (4.0% of total maritime cargo shipments) and was higher by 8.6% compared to 2019, but lower by 52.1% – in relation to 2010 when the liquid bulk transports accounted for 8.1% of total maritime freight. Transportation of crude oil and petroleum products in 2020 amounted to 319 thousand tonnes (98.8% of total liquid bulk cargo), i.e. by 15.8 more than in 2019, but by 52.7% less than in 2010.

Carriages of general cargo in 2020 amounted to 7,618 thousand tonnes, constituting 93.7% of total transported freight. In comparison to 2019, there was reported an decreases of general cargo by 6.3% and a growth by 26.2% against 2010. In 2020, ro-ro units dominated in general cargo transport (69.6% of these transports).

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

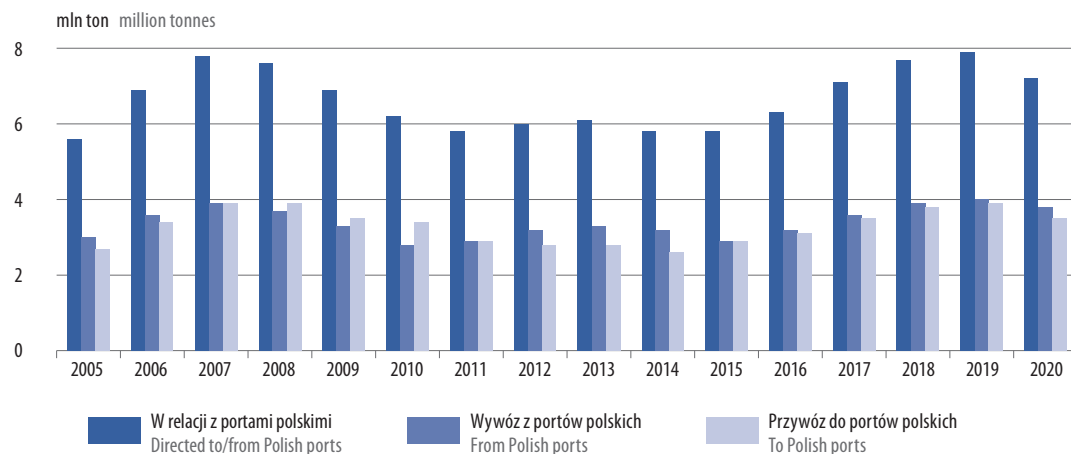
Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	8 362	6 963	8 727	8 135	95,4	93,2
W relacji z portami polskimi Directed to/from Polish ports	6 165	5 800	7 864	7 242	102,7	92,1
wywóz from Polish ports	2 799	2 943	3 963	3 753	102,4	94,7
przywóz to Polish ports	3 367	2 858	3 901	3 489	102,9	89,4
Pomiędzy portami obcymi Between foreign ports	1 990	1 044	692	621	55,7	89,7
Pomiędzy portami polskimi Between Polish ports	207	83	104	240	52,5	230,0
Przewozy wewnątrzportowe Port-internal transport	.	36	67	33	135,9	48,9

a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 148.
a See methodological notes, item 37 on page 148.

W latach 2010–2020 większość przewozów ładunków odbywała się w relacji z portami polskimi. W 2020 r. w relacji tej przewieziono 7 242 tys. ton ładunków (89,0% ogółu przewiezionych ładunków), tj. o 7,9% mniej niż w 2019 r. oraz więcej o 17,5% w porównaniu z 2010 r., w którym przewozy w relacji z portami polskimi stanowiły 73,7% ogółu przewozów ładunków.

In the years 2010–2020, majority of cargo transport occurred in relation with Polish ports. In 2020 cargo carried on that route amounted to 7,242 thousand tonnes (89.0% of the whole freight), i.e. by 7.9% less than in 2019 and more by 17.5% in comparison with 2010 when the transports in relation to Polish ports accounted for 73.7% of total transport of goods.

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



W 2020 r. wywóz z portów polskich wyniósł 3 753 tys. ton ładunków, co stanowiło 46,1% ogółu przewiezionych ładunków i 51,8% ogółu obrotów ładunków w relacji z portami polskimi. W porównaniu z 2019 r. wywóz z portów morskich zmniejszył się o 5,3%, a w stosunku do 2010 r. – zwiększył się o 34,1%.

In 2020, the exports from Polish ports amounted to 3,753 thousand tonnes of cargo, which accounted for 46.1% of the whole freight and 51.8% of total cargo throughput via Polish ports. In comparison with 2019, the exports from seaports decreased by 5.3%, and increased by 34.1% – against 2010.

Przywóz ładunków do portów polskich w 2020 r. wyniósł 3 489 tys. ton (42,9% ogółu przewiezionych ładunków oraz 48,2% ogółu obrotu ładunków w relacji z portami polskimi), co oznacza spadek o 10,6% w skali roku oraz wzrost o 3,6% wobec 2010 r.

Przewozy ładunków pomiędzy portami obcymi w 2020 r. wyniosły 621 tys. ton (7,6% ogółu przewiezionych ładunków) i spadły o 10,3% w porównaniu z 2019 r. i o 68,8% – w odniesieniu do 2010 r., w którym przewozy pomiędzy portami obcymi stanowiły 23,8% ogółu przewozów ładunków.

W latach 2010–2020 udział przewozów pomiędzy portami polskimi w przewozach ładunków morską flotą transportową był niewielki. W 2020 r. przewozy w tej relacji wyniosły 240 tys. ton (2,9% ogółu przewiezionych ładunków) i było to ponad 2-krotnie więcej w stosunku do 2019 r. i o 15,8% więcej w porównaniu z 2010 r.

Przewozy ładunków wewnątrzportowe w 2020 r. wyniosły 33 tys. ton (0,4% ogółu przewiezionych ładunków) i odnotowano ich spadek w skali roku o połowę.

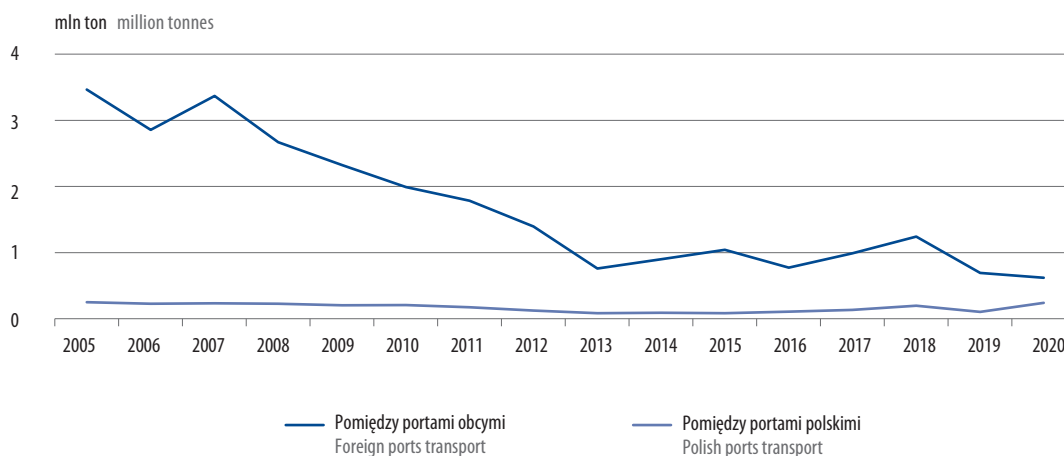
Imports of cargo to Polish ports in 2020 amounted to 3,489 thousand tonnes (42.9% of total transported goods and 48.2% of total cargo throughput via Polish ports) which means an increased by 10.6% against the previous year and a growth of 3.6% – as compared to 2010.

Foreign ports freight amounted to 621 thousand tonnes in 2020 (7.6% of total transported cargo) and decreased by 10.3% compared to 2019, and decreased of 68.8% in relation to 2010 when the transport between foreign ports accounted for 23.8% of total cargo carriages.

In the years 2010–2020, the share of goods transported between Polish ports as part of freight by maritime transport fleet, was insignificant. In 2020, the transport on those routes amounted to 240 thousand tonnes (2.9% of the whole freight) which was twice more than in 2019, and more and by 15.8% compared to 2010.

The volume of intra-ported cargo amounted to 33 thousand tonnes in 2020 (0.4% of the whole freight) and by half against the previous year.

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



W 2020 r. przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego (PHZ) wyniosły 1 870 tys. ton i stanowiły 23,0% ogółu przewiezionych ładunków. W stosunku do 2019 r. wielkość tych przewozów spadła o 17,9%, a wzrosła o 4,3% w porównaniu z 2010 r., w którym przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego stanowiły 21,5% ogółu przewozów. W 2020 r. przewozy w gestii własnej stanowiły 89,9% przewozów PHZ i wyniosły 1 681 tys. ton. W skali roku odnotowano ich spadek o 11,5%, a w porównaniu z 2010 r. – wzrost o 99,4%.

In 2020, the volume of Polish foreign trade (PHZ) amounted to 1,870 thousand tonnes and accounted for 23.0% of the whole seaborne freight. In relation to 2019, the volume of those transports decreased by 17.9%, but increased by 4.3% as compared to 2010 when the Polish foreign trade accounted for 21.5% of total transports. In 2020, the carriages within own management accounted for 89.9% of Polish foreign trade and amounted to 1,681 thousand tonnes. Over the year, they decreased by 11.5%, but increased by 99.4% compared to 2010.

Tablica 8 (23). Przewozy morską flotą transportową ładunków polskiego handlu zagranicznego^a
Table 8 (23). Transport of Polish foreign trade cargo by maritime cargo-carrying fleet^a

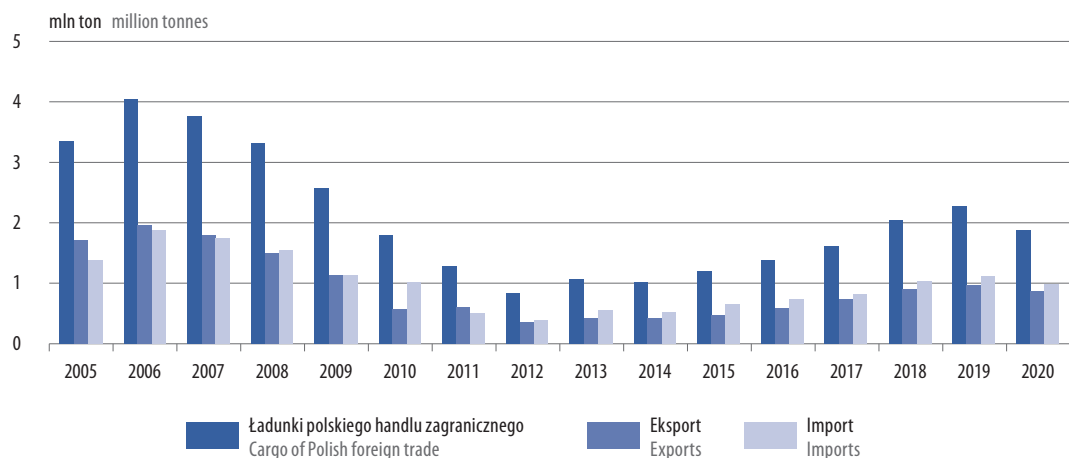
Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Ładunki polskiego handlu zagranicznego Cargo of Polish foreign trade	1 794	1 204	2 277	1 870	111,3	82,1
w tym w gestii własnej of which under own management	843	1 074	1 899	1 681	104,7	88,5
eksport exports	568	473	967	873	106,9	90,3
import imports	1 020	647	1 121	980	108,7	87,4
między portami polskimi between Polish ports	207	83	49	18	44,7	35,8
Ładunki tranzytowe Transit cargo	109	43	47	43	94,2	91,7

a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 148.
 a See methodological notes, item 37 on page 148.

Przywóz ładunków PHZ w 2020 r. wyniósł 980 tys. ton (52,4% ogółu przewozu ładunków PHZ) i był mniejszy niż w 2019 r. o 12,6% oraz o 3,9% w porównaniu z 2010 r. Eksport ładunków PHZ wyniósł 873 tys. ton i stanowił 46,7% ogółu przewozu ładunków polskiego handlu zagranicznego. W porównaniu z 2019 r. zmniejszył się on o 9,7%, a w stosunku do 2010 r. zwiększył się o 53,8%.

PHZ cargo transport amounted to 980 thousand tonnes in 2020 (52.4% of total PHZ cargo transport) and was by 12.6% lower than in 2019 and decreased by 3.9% as compared to 2010. The PHZ exports amounted to 873 thousand tonnes and accounted for 46.7% of total PHZ trade. In comparison with 2019, it decreased by 9.7%, and in comparison to 2010 – increased by 53.8%.

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



W przewozach ładunków morską flotą transportową udział ładunków tranzytowych jest niewielki; w 2020 r., podobnie jak w 2019 r., stanowił on zaledwie 0,5% przewiezionych ładunków. W skali roku odnotowano spadek przewozu ładunków tranzytowych o 8,3%, a w porównaniu z 2010 r. – o 60,1%.

The share of transit cargo in carriages by maritime transport fleet is insignificant; in 2020, as in 2019, it amounted it was only 0.5% of transported cargo. On a year-to-year basis, there was a decrease in the transport of transit cargo by 8.3%, and in comparison with 2010 – by 60.1%.

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

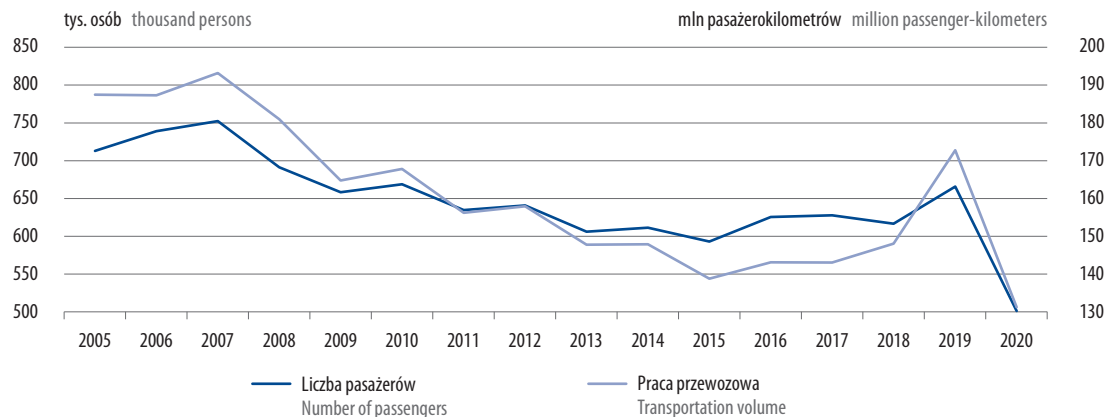
Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
LICZBA PASAŻERÓW NUMBER OF PASSENGERS						
OGÓŁEM TOTAL	668 789	592 965	665 727	500 994	108,0	75,3
w tym: of which:						
promy ferries	651 872	577 212	631 981	496 181	106,3	78,5
statki pasażerskie passenger ships	16 915	15 753	33 746	4 813	153,2	14,3
Kierowcy samochodów ciężarowych przewożonych promami Transport of truck drivers onboard ferries	226 074	233 152	319 124	301 447	100,1	94,5
PRACA PRZEWOZOWA w tys. pasażerokilometrów TRANSPORTATION VOLUME in thousand passenger-kilometres						
OGÓŁEM TOTAL	167 811	138 773	172 759	131 222	116,7	76,0
w tym: of which:						
promy ferries	164 250	135 445	161 401	130 253	114,4	80,7
statki pasażerskie passenger ships	3 561	3 328	11 358	969	163,8	8,5
Kierowcy samochodów ciężarowych przewożonych promami Transport of truck drivers onboard ferries	47 881	43 861	62 755	60 455	134,2	96,3

W 2020 r. morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej przewieziono 501,0 tys. osób, tj. mniej o 24,7% w porównaniu z 2019 r. i o 25,1% niż w 2010 r. Przewozy pasażerów dokonane przez polskich armatorów i operatorów odbywają się głównie promami. W 2020 r. tym środkiem transportu przewieziono 496,2 tys. osób (99,0% ogółu pasażerów komunikacji międzynarodowej), tj. mniej o 21,5% w stosunku do roku poprzedniego oraz o 23,9% – w porównaniu z 2010 r. Ponadto promami przewieziono 301,4 tys. kierowców samochodów ciężarowych, tj. mniej o 5,5% w porównaniu z 2019 r. i o 33,3% więcej niż w 2010 r.

In 2020, the maritime transport fleet carried 501.0 thousand passengers travelling on international routes, i.e. less by 24.7% compared to 2019, and by less by 25.1% than in 2010. Ferries are among the main ships used for passenger transports by Polish shipowners and operators. In 2020, 496.2 thousand persons travelled onboard that type of vessels (99.0% of total number of international transport passengers), i.e. by 21.5% less per annum and by 23.9% – in comparison with 2010. In addition to passengers, 301.4 thousand truck drivers were transported by ferries, i.e. 5.5% less than in 2019, and 33.3% more than in 2010.

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

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



Praca przewozowa wykonana morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej w 2020 r. kształtowała się na poziomie 131,2 mln pasażerokilometrów i spadła w skali roku o 24,0% i o 21,8% w porównaniu z 2010 r. Praca przewozowa zrealizowana promami (99,3% ogółu pracy przewozowej w komunikacji międzynarodowej) była o 19,3% mniejsza niż w 2019 r., a w porównaniu z 2010 r. – o 20,7%. Praca przewozowa kierowców samochodów ciężarowych przewożonych promami w komunikacji międzynarodowej w 2020 r. wyniosła 60,5 mln pasażerokilometrów – zmniejszyła się w skali roku o 3,7%, a w stosunku do 2010 r. wzrosła o 26,3%.

W 2020 r. w międzynarodowych przewozach promami odnotowano 248,8 tys. wyjazdów pasażerów z Polski, tj. mniej o 20,9% niż w 2019 r. i o 25,8% w porównaniu z 2010 r. Do Polski w 2020 r. promami przywieziono 247,4 tys. osób i było to o 22,1% mniej niż w 2019 r. oraz o 21,6% mniej w stosunku do 2010 r.

Uwzględniając międzynarodowe przewozy pasażerów według relacji z głównymi portami polskimi zauważyć można, że większość z nich odbywała się pomiędzy portami Świnoujście i Ystad (w 2020 r. – 74,5% wyjazdów i 73,5% przyjazdów promami). W 2020 r. zarówno w relacji Świnoujście-Ystad, jak i w kierunku odwrotnym liczba przewiezionych pasażerów kształtowała się na poziomie niższym niż w 2019 r. (odpowiednio o 20,0% i 19,9%) i w 2010 r. (odpowiednio o 17,4% i 11,6%). W międzynarodowym ruchu pasażerów promami duże znaczenie odgrywają również przewozy pomiędzy portami Gdańsk i Nynäshamn. W 2020 r. w relacji tej przewieziono 25,2% osób podróżujących promami. W porównaniu z 2019 r. liczba pasażerów obsługiwanych zarówno w relacji Gdańsk-Nynäshamn, jak i w kierunku odwrotnym zmniejszyła się odpowiednio o 12,9% i 15,6%, natomiast w stosunku do 2010 r. zmniejszyła się odpowiednio o 8,5% i 2,9%.

Transportation volume carried out by the sea fleet on international routes in 2020 was at the level of 131.2 million passenger-kilometers and decreased by 24.0% over the year, and by 21.8% compared to 2010. The work carried out by ferries (99.3% of total transportation performance on international routes) was by 19.3% lower than in 2019, and by 20.7% lower in comparison with 2010. Transportation volume used when carrying the truck drivers by ferries on international routes amounted to 60.5 million passenger-kilometers in 2020 and decreased on an annual basis by 3.7% and increased by 26.3% compared to 2010.

In 2020, 248.8 thousand passengers left Poland as part of international ferry transports, i.e. less by 20.9% than in 2019, and less by 25.8% as compared to 2010. In turn, 247.4 thousand persons onboard ferries arrived in Poland from abroad in 2020, i.e. by 22.1% less than in 2019, and by 21.6% less compared to 2010.

Taking into account the international passenger transport to/ from the main Polish ports, it seems noticeable that majority of the voyages occurred between the ports of Świnoujście and Ystad (74.5% of departures and 73.5% of arrivals by ferries in 2020). In 2020, the number of passengers travelling both the Świnoujście-Ystad and the opposite direction was lower than in 2019 (by 20.0% and 19.9% respectively) and lower than in 2010 (by 17.4% and 11.6% respectively). The Gdańsk-Nynäshamn is another important international passenger transport route. In 2020, 25.2% of passengers travelled by ferry in that relation. As compared to 2019, the number of passengers handled on the routes between Gdańsk-Nynäshamn and reversely decreased (by 12.9% and 15.6% respectively), but decreased (by 8.5% and 2.9% respectively) against 2010.

Przewozy pomiędzy portami Świnoujście i Trelleborg w 2020 r. stanowiły 0,7% ogółu przewozów promami tj. mniej o 82,9% w porównaniu z 2019 r. i o 80,2% niż w 2010 r.

Passenger traffic in Trelleborg-Świnoujście and the opposite direction accounted for 0.7% of total ferry transports in 2020, i.e. less by 82.9% compared to 2019 and less by 80.2% against 2010.

Tablica 10 (25). Międzynarodowe przewozy pasażerów promami w relacji z głównymi portami polskimi^a

Table 10 (25). International passenger transport by ferries to/ from main Polish ports^a

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	650 658	577 212	631 981	496 181	106,3	78,5
wyjazdy z Polski departures from Poland	335 232	295 103	314 458	248 822	106,3	79,1
przyjazdy do Polski arrivals in Poland	315 426	282 109	317 523	247 359	106,2	77,9

a Bez kierowców samochodów ciężarowych przewożonych promami.
Źródło: dane uzyskane od polskich przedsiębiorstw żegludowych.

a Excluding truck drivers onboard ferries.

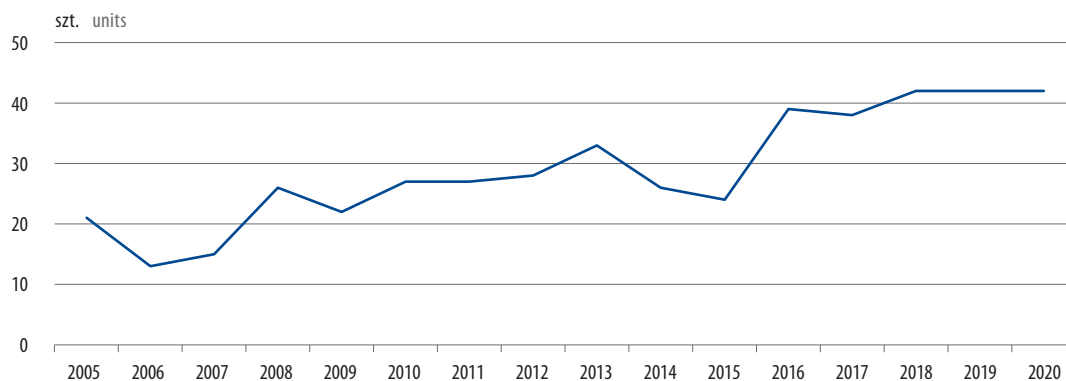
Source: data received from Polish shipping enterprises.

Na koniec 2020 r. armatorzy i operatorzy przybrzeżnej floty transportowej dysponowali 42 statkami o pojemności brutto (GT) wynoszącej 10 465; w stosunku do 2019 r. liczba statków nie zmieniła się, a w porównaniu z 2010 r. wzrosła o 15 jednostek. Wszystkie statki floty przybrzeżnej w 2020 r. pływały pod banderą polską. Podobnie jak przed rokiem statki pasażerskie stanowiły 76,2% (wobec 100% w 2010 r.) ogółu floty przybrzeżnej. Pozostałą część floty przybrzeżnej stanowiły barki (23,8% ogółu floty). Uwzględniając wiek statków należy zauważyć, że 61,9% ogółu floty przybrzeżnej w 2020 r. (wobec 61,9% w 2019 r. i 37,0% w 2010 r.) było w najstarszej grupie wiekowej – powyżej 45 lat; średni wiek statków wyniósł 45,4 lat (wobec 44,4 lata w 2019 r. i 39,8 lat w 2010 r.).

At the end of 2020, the owners and operators of the coastal transport fleet had 42 ships with a gross tonnage (GT) of 10,465. No change compared to the previous year, and in comparison to 2010 – 15 ships more. The whole coastal fleet flew the Polish flag in 2020. Passenger ships accounted for 76.2% (no change compared to the previous year and 100% in 2010) of total coastal fleet. The remaining part of the coastal fleet constituted barges – 23.8% of total fleet. Taking into account the age of ships, it seem noticeable that 61.9% of total coastal fleet (compared to 61.9% – in 2019 and 37.0% in 2010) belonged to the oldest – aged over 45 years; the average age of ships was 45.4 years in 2020 (compared to 44.4 years – in 2019 and 39.8 years – in 2010).

Wykres 21 (69). Statki przybrzeżnej floty transportowej

Chart 21 (69). Ships of coastal cargo-carrying fleet



Statki floty przybrzeżnej tak jak przed rokiem w 2020 r. posiadały do dyspozycji 5 670 miejsc dla pasażerów, tj. o 5,6% więcej niż w 2010 r.

W zasobach przybrzeżnej floty transportowej, według stanu na koniec 2020 r., były 4 statki z siłownią w pełni zautomatyzowaną (9,5% ogółu floty przybrzeżnej) oraz 12 statków wyposażonych w urządzenia do łączności satelitarnej (28,6% ogółu floty przybrzeżnej).

As in the previous year, in 2020 the coastal fleet vessels provided 5,670 passenger seats. It is more by 5.6% compared to 2010.

As at the end of 2020, the coastal transport fleet consisted of 4 vessels with a fully automated engine room (9.5% of total coastal fleet) and 12 vessels equipped with satellite communications devices (28.6% of total coastal fleet).

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

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

Wyszczególnienie Specification		2010	2015	2019	2020	2019	2020
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	a – liczba statków number of ships	27	24	42	42	100,0	100,0
	b – pojemność brutto (GT) gross tonnage (GT)	5 882	5 240	10 384	10 465	93,9	100,8
	c – liczba miejsc pasażerskich number of passenger seats	5 367	4 310	5 670	5 670	100,7	100,0
	d – średni wiek statków w latach average age of ships in years	41	42	44	45	102,3	102,3
Statki z siłownią w pełni zautomatyzowaną Ships with unmanned management systems	a	7	7	4	4	100,0	100,0
	b	3 005	2 690	2 010	2 091	100,0	104,0
	c	2 341	2 060	1 688	1 688	100,0	100,0
Statki wyposażone w urządzenia do łączności satelitarnej Ships equipped with satellite communication systems	a	10	14	13	12	100,0	92,3
	b	1 359	1 703	1 442	1 325	100,0	91,9
	c	1 630	2 090	1 719	1 606	100,0	93,4

Statkami przybrzeżnej floty transportowej w 2020 r. przewieziono 575,9 tys. pasażerów i było to mniej o 37,6% w porównaniu z 2019 r., a więcej o 11,3% niż w 2010 r. Wykonana praca przewozowa zmniejszyła się o 28,0% w skali roku, natomiast w porównaniu z 2010 r. – o 36,8%. Przewozy pasażerów pomiędzy portami polskimi stanowiły 33,7% ogółu przewozów floty przybrzeżnej i w skali roku odnotowano ich spadek o 22,8%, a wobec 2010 r. – o 62,2%. Średnia odległość przewozu 1 pasażera między portami polskimi wyniosła 20,1 km, tj. o 0,7% mniej niż w 2019 r., a o 10,8% więcej niż w 2010 r.

In 2020, the coastal transport fleet carried 575.9 thousand passengers, i.e. less by 37.6% in comparison with 2019, but by 11.3% more than in 2010. The volume of transportation performance decreased by 28.0% over the previous year, and decreased by 36.8% against 2010. Passenger transports between Polish ports accounted for 33.7% of total transport by the coastal fleet, decreased by 22.8% against the previous year and decreased by 62.2% against 2010. The average distance of voyage between Polish ports per passenger amounted was 20.1 km, i.e. by 0.7% less than in 2019, but by 10.8% more than in 2010.

W komunikacji wewnątrzportowej floty przybrzeżnej w 2020 r. przewieziono 381,8 tys. pasażerów (66,3% ogółu pasażerów floty przybrzeżnej), tj. o 43,1% mniej niż w 2019 r.; wykonana praca przewozowa zmniejszyła się w skali roku o 34,1%. Średnia odległość przewozu jednego pasażera wyniosła 6,6 km (wobec 5,7 km w 2019 r.).

In 2020, 381.8 thousand passengers travelled within sea-ports onboard the coastal fleet ships (66.3% of total coastal fleet passengers), i.e. by 43.1% more less than in 2019, while the transport performance volume increased decreased by 34.1% in relation to 2019. The average distance traveled by a passenger was 6.6 km (compared to 5.7 km in 2019).

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

Wyszczególnienie Specification a – liczba pasażerów number of passengers b – praca przewozowa w tys. pasażerokilometrów transportation volume in thousand passenger-kilometres		2010	2015	2019	2020	2019	2020
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	a	517 455	665 474	922 341	575 881	102,2	62,4
	b	10 142	7 512	8 901	6 411	100,6	72,0
komunikacja pomiędzy portami polskimi Polish ports transport	a	513 221	247 232	251 585	194 116	77,4	77,2
	b	9 293	5 255	5 082	3 893	89,9	76,6
komunikacja wewnątrzportowa port-internal transport	a	.	418 242	670 756	381 765	116,0	56,9
	b	.	2 257	3 819	2 518	119,5	65,9

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.

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

Tablica 1 (28). Produkcja statków

Table 1 (28). Shipbuilding

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL						
Liczba statków Number of vessels	24	7	3	8	50,0	266,7
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thousands	38,6	18,9	7,0	32,2	60,9	463,2
CGT w tys. CGT in thousands	90,0	33,6	16,0	51,6	58,2	323,1
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE POMORSKIE VOIVODSHIP						
Liczba statków Number of vessels	22	3	3	7	50,0	233,3
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thousands	37,8	11,5	7,0	29,3	60,9	420,8
CGT w tys. CGT in thousands	87,2	21,1	16,0	45,0	58,4	282,2
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE ZACHODNIOPOMORSKIE VOIVODSHIP						
Liczba statków Number of vessels	2	4	-	1	.	.
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thousands	0,8	7,3	-	3,0	.	.
CGT w tys. CGT in thousands	2,9	12,4	-	6,5	.	.

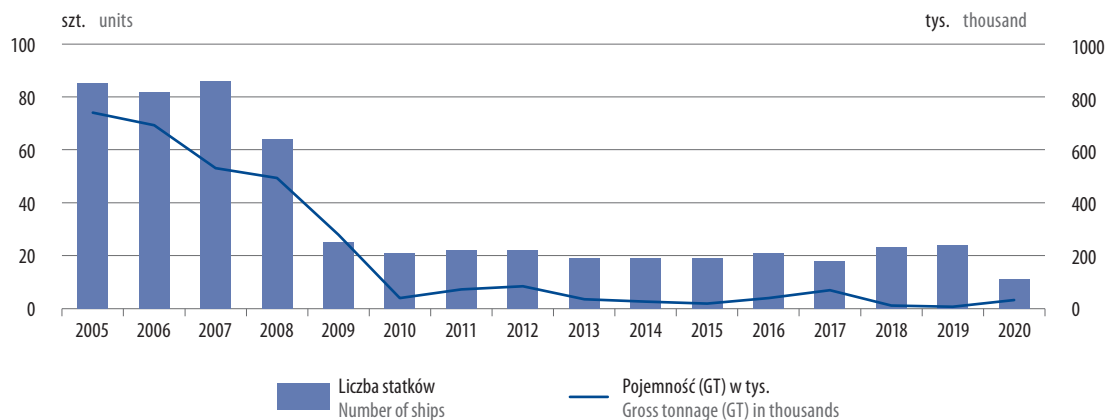
Źródło: dane Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.
Source: data of Ship Design and Research Centre in Gdańsk.

W 2020 r. w polskich stoczniach zbudowano 8 statków, tj. o 5 jednostek więcej w porównaniu z 2019 r., lecz o 16 mniej w odniesieniu do 2010 r. Całkowita pojemność brutto (GT) statków, których produkcję sfinalizowano w 2020 r. wyniosła 32,2 tys. i była większa prawie 5-krotnie w porównaniu z 2019 r., a o 16,5% mniejsza w zestawieniu z 2010 r.

In 2020, Polish shipyards built 8 ships, i.e. 5 ships more than in 2019, but 16 less in relation to 2010. The total gross tonnage (GT) of vessels delivered in 2020 amounted to 32.2 thousands and became almost five-fold higher than 2019, but lower by 16.5% against 2010.

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

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



Miernikiem produktywności stoczni jest skompensowana pojemność rejestrowa brutto (CGT) zbudowanych jednostek. W 2020 r. CGT wyniosła 51,6 tys. i była ponad 3-krotnie większa od uzyskanej w 2019 r., lecz o 42,7% mniejsza niż w 2010 r.

W 2020 r. najwięcej zbudowano statków z grupy inne statki nietowarowe, które stanowiły 50,0% produkcji statków ogółem (w 2019 r. nie było produkcji tego typu statków, w 2010 r. ich udział wyniósł 62,5%) oraz drobnicowców – 37,5% (w 2019 r. nie wystąpiły, w 2010 r. – 8,3%). Pod względem ogólnej pojemności brutto (GT) wyprodukowanych jednostek: 66,1% stanowiły statki nietowarowe (w 2010 r. – 56,5%), 24,2% – drobnicowce (w 2010 r. – 8,7%).

Wielkość portfela zamówień na koniec 2020 r. wskazuje, iż przewidywane zapotrzebowanie na produkcję 11 nowych statków w polskich stoczniach wynosiło 21,7 tys. całkowitej pojemności brutto (GT) i 29,2 tys. CGT (skompensowanej pojemności rejestrowej brutto); w 2019 r. – 24 statki o GT 76,4 tys. i CGT 75,9 tys., a w 2010 r. – 21 statków o GT 83,8 tys. i CGT 117,6 tys.

Compensated gross tonnage (CGT) of built ships is a measure of productivity of a shipyard. In 2020, CGT amounted to 51.6 thousands and became more than three-fold against 2019, but lowered by 42.7% against 2010.

In 2020, the most numerous group of the new built ships were miscellaneous activity vessels that accounted for 50.0% of total shipbuilding volume (in 2019 no vessels of that type was manufactured, in 2010 their share was 62.5%), and general cargo ships – 37.5% (in 2019 – no vessels of that type were reported in 2010 – 8.3%). In terms of the total gross tonnage (GT) of the delivered fleet: 66.1% of them were miscellaneous activity vessels (in 2010 – 56.5%) and general cargo ships – 24.2% (in 2010 – 8.7%).

According to the order book volume as of the end of 2020, the expected demand for the production of 11 new vessels in Polish shipyards was 21.7 thousands of the total gross tonnage (GT) and CGT 29.2 thousands (compensated gross tonnage); in 2019 – 24 ships with GT 76.4 thousands and CGT 75.9 thousands, and in 2010 – 21 ships with GT 83.8 thousands and CGT 117.6 thousands.

Tablica 2 (29). Portfel zamówień na statki Stan w dniu 31 grudnia

Table 2 (29). Shipbuilding order book As of 31 December

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL						
Liczba statków Number of vessels	21	19	24	11	104,3	45,8
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thousands	83,8	83,3	76,4	21,7	92,3	28,4

**Tablica 2 (29). Portfel zamówień na statki (dok.)
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 2 (29). Shipbuilding order book (cont.)
As of 31 December

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
CGT w tys. CGT in thousands	117,6	129,0	75,9	29,2	78,4	38,5
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE POMORSKIE VOIVODSHIP						
Liczba statków Number of vessels	20	19	23	11	143,8	47,8
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thousands	47,9	83,3	19,4	21,7	92,8	112,1
CGT w tys. CGT in thousands	93,8	129,0	29,3	29,2	71,4	99,8
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE ZACHODNIOPOMORSKIE VOIVODSHIP						
Liczba statków Number of vessels	1	–	1	–	14,3	.
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thousands	35,9	–	57,0	–	92,1	.
CGT w tys. CGT in thousands	23,8	–	46,6	–	83,5	.

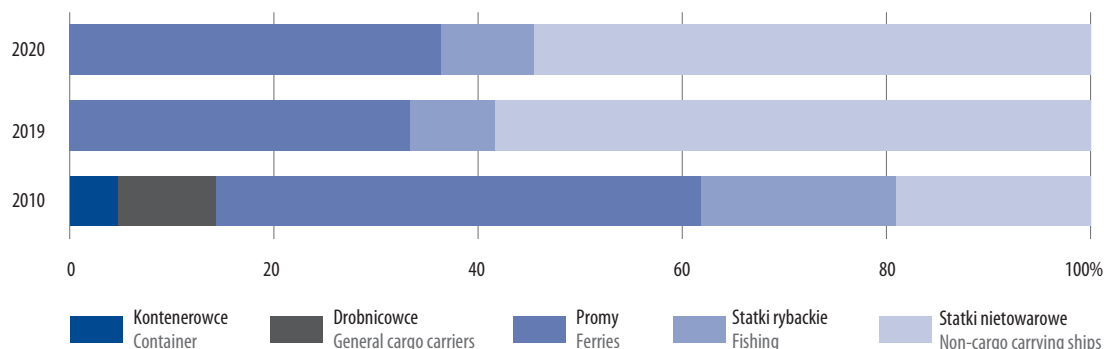
Źródło: dane Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.
Source: data of Ship Design and Research Centre in Gdańsk.

W 2020 r. w liczbie jednostek zamówionych w polskich stoczniach największy udział stanowiły inne statki nietowarowe – 54,5% (w 2019 r. – 58,3%, w 2010 r. – 19,0%), promy – 36,4% (w 2019 r. – 33,3%, w 2010 r. – 47,6%) oraz statki rybackie – 9,1% (w 2019 r. – 8,3%, w 2010 r. – 19,0%).

In 2020, the highest contributions to the number of vessels ordered in Polish shipyards had other miscellaneous activity vessels which accounted for 54.5% (in 2019 – 58.3%, in 2010 – 19.0%), ferries – 36.4% (in 2019 – 33.3%, in 2010 – 47.6%), and fishing vessels – 9.1% (in 2019 – 8.3%, in 2010 – 19.0%).

Wykres 2 (71). Struktura portfela zamówień (GT 100 i więcej)

Chart 2 (71). Structure of order book (GT 100 and more)



W polskich stocznjach w 2020 r. wyremontowano 444 jednostki (mniej o 11,9% w porównaniu z 2019 r. i o 27,9% niż w 2010 r.) o łącznym tonażu brutto (BRT) 824,5 tys. (mniejszym o 26,1% niż w 2019 r. oraz o 84,5% – niż w 2010 r.). Wartość jednostek wyremontowanych w 2020 r. wyniosła 310,8 mln USD, tj. o 6,3% więcej niż w roku poprzednim.

In 2020, the number of ships repaired in Polish shipyards was 444 (by 11.9% less in comparison with 2019, and by 27.9% less than 2010), with the total tonnage of GRT 824.5 thousands (by 26.1% less than 2019, and by 84.5% less than 2010). The value of ships repaired in 2020 amounted to USD 310.8 million, i.e. by 6.3% more than the previous year.

Tablica 3 (30). Remonty statków
Table 3 (30). Ship repairs

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	rok poprzedni = 100 previous year = 100
OGÓŁEM TOTAL						
Liczba remontów Number of ship repairs	616	610	504	444	95,6	88,1
Wartość w mln USD ^a Value in million USD ^a	229,9	311,8	292,2	310,8	.	106,3
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE POMORSKIE VOIVODSHIP						
Liczba remontów Number of ship repairs	356	392	357	295	99,7	82,6
Wartość w mln USD ^a Value in million USD ^a	181,8	274,5	263,9	275,0	.	104,6
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE ZACHODNIOPOMORSKIE VOIVODSHIP						
Liczba remontów Number of ship repairs	260	218	147	149	87,0	101,4
Wartość w mln USD ^a Value in million USD ^a	48,1	37,3	26,8	33,0	.	123,3

a Dla lat 2010 i 2015 wartość remontów podana w mln euro.

Źródło: dane Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.

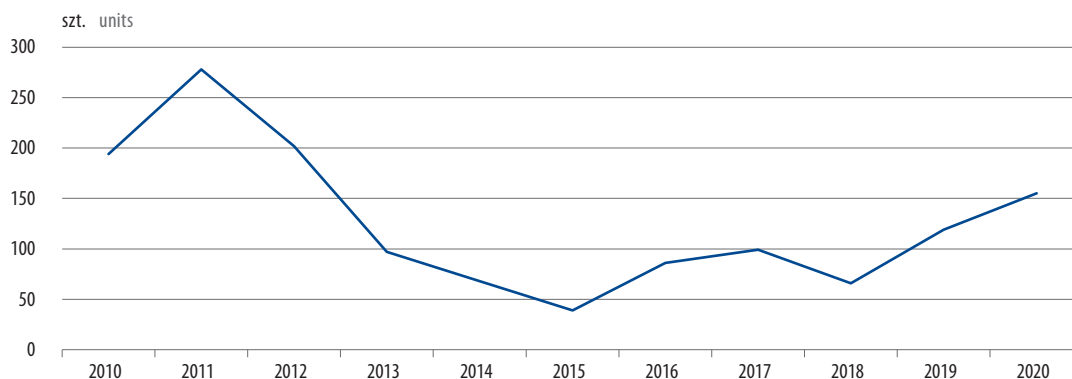
a For the years 2010 and 2015 the value of shiprepairs is expressed in million Euro.

Source: data of Ship Design and Research Centre in Gdańsk.

Portfel zamówień na remonty w 2020 r. opiewał na 155 jednostek (więcej o 30,3% w porównaniu z 2019 r., lecz mniej o 20,1% w odniesieniu do 2010 r.) o łącznym tonażu BRT 174,3 tys. (mniejszym o 23,5% niż w 2019 r. i o 86,2% niż w 2010 r.).

Repair order book in 2020, was of the number of 155 vessels (30.3% more compared to 2019, but 20.1% less in relation to 2010), with the total tonnage of GRT 174.3 thousands (23.5% less than 2019 and 86.2% than 2010).

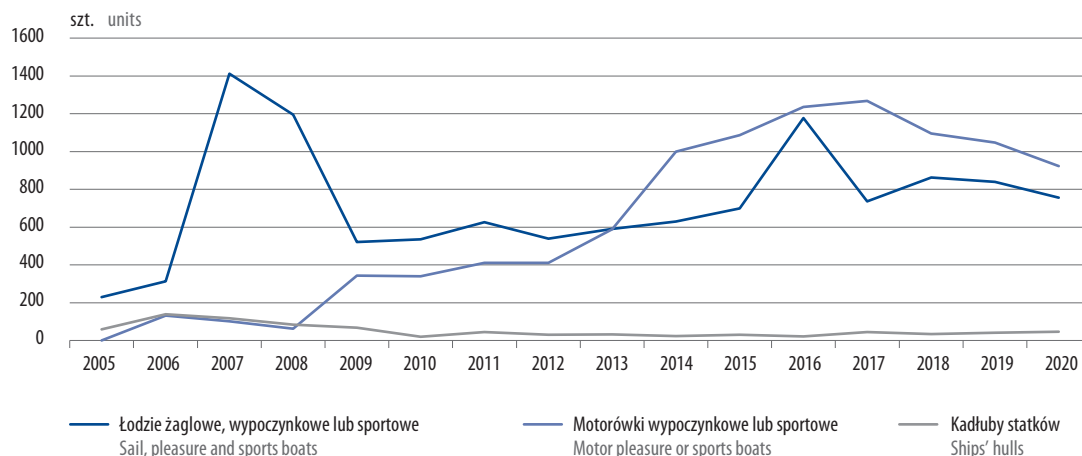
Wykres 3 (72). Portfel zamówień na remonty
Chart 3 (72). Shiprepair order book



Produkcja pozostałych statków pełnomorskich w 2020 r. obejmowała 922 motorówki wycieczkowe lub sportowe (o 11,9% mniej niż w 2019 r., ale prawie 3-krotnie więcej niż w 2010 r.) oraz 755 łodzi żaglowych, wycieczkowych lub sportowych (mniej o 10,0% niż w 2019 r., lecz o 41,1% więcej w porównaniu z 2010 r.). W 2020 r. skonstruowano również 47 kadłubów statków pełnomorskich (więcej o 14,6% niż w 2019 r. oraz 2,5-krotnie więcej niż w 2010 r.).

In 2020, the number of the other manufactured seagoing vessels covered 922 pleasure or sports motor boats (11.9% less than 2019, but almost three-fold more than 2010), and 755 sail, pleasure or sports seagoing small-scale boats (10.0% less than 2019, but 41.1% more against 2010). In 2020, there were also 47 manufactured hulls for seagoing ships (14.6% more than 2019 and 2.5 times more than 2010).

Wykres 4 (73). Produkcja pozostałych statków i części statków pełnomorskich
Chart 4 (73). Production of other ships and sections for seagoing vessels



Rozdział VII

Chapter VII

Gospodarka rybna

Fishing economy

Polska flota rybacka w 2020 r. liczyła 823 jednostki (mniej o 0,5% niż w 2019 r., a więcej o 3,8% w porównaniu z 2010 r.) o takiej samej jak w 2019 r. łącznej pojemności brutto (GT) wynoszącej 32,4 tys. (ale o 13,1% mniejszej w stosunku do 2010 r. oraz o mocy 80,4 tys. kW (większej o 0,2% w porównaniu z 2019 r., a mniejszej o 7,5% niż w 2010 r.). Statki rybackie będące własnością sektora publicznego stanowiły w latach 2019 i 2020 po 0,6% ogólnej liczby jednostek floty rybackiej oraz odpowiednio po 2,5% ich pojemności brutto, natomiast w 2010 r. – 0,9% liczby i 12,9% pojemności brutto.

Polish fishing fleet in 2020 numbered 823 vessels (less by 0.5% than in 2019, and more by 3.8% in comparison with 2010), with a total gross tonnage (GT) of 32.4 thousands (no changes in comparison to 2019, but 13.1% less than in 2010), and an engine power of 80.4 thousand kW (0.2% higher in comparison with 2019, and less by 7.5% than in 2010). In the years 2019 and 2020 fishing ships owned by the public sector accounted for 0.6% of total number of fishing fleet each, and respectively represented 2.5% and 2.5% of total gross tonnage while in 2010 they contributed to 0.9% of the number and 12.9% of total gross tonnage.

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

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

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL						
Jednostki pływające Floating craft	793	875	827	823	100,0	99,5
Pojemność brutto w tys. Gross tonnage in thousands	37,3	34,2	32,4	32,4	100,0	100,0
Moc w tys. kW Power in thousand kW	86,9	81,5	80,2	80,4	100,0	100,2
Średni wiek statków w latach Average age in years	27,1	28,5	31,6	32,7	100,0	103,5
W TYM SEKTÓR PUBLICZNY OF WHICH PUBLIC SECTOR						
Jednostki pływające Floating craft	7	5	5	5	100,0	100,0
Pojemność brutto w tys. Gross tonnage in thousands	4,8	0,8	0,8	0,8	100,0	100,0
Moc w tys. kW Power in thousand kW	5,7	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 2020 r. wyniosła 697 jednostek (mniej o 0,6% niż w 2019 r., a więcej o 8,4% niż w 2010 r.) o łącznej pojemności brutto (GT) 3,9 tys. (mniejszej odpowiednio o 1,1% i 7,5%), oraz o mocy 27,9 tys. kW (większej o 0,1% wobec 2019r., lecz mniejszej o 7,8% w porównaniu z 2010 r.). Łodzie rybackie stacjonowały we wszystkich województwach nadmorskich: pomorskim (46,6%), zachodniopomorskim (43,6%) oraz warmińsko-mazurskim (9,8% łącznej liczby polskich łodzi rybackich).

W 2020 r. polską flotę rybacką tworzyły, tak jak w roku poprzednim, 124 kutry (tyle samo, co w 2019 r., ale mniej o 15,1% niż w 2010 r.) o pojemności brutto (GT) 12,1 tys. (wyższej o 0,8% w porównaniu z 2019 r. oraz o 2,6% wobec 2010 r.). Łączna moc tych jednostek wyniosła 35,1 tys. kW i była większa o 0,4% niż w 2019 r., a o 8,2% mniejsza w stosunku do 2010 r. Dla większości kutrów (72,6%) porty macierzyste zlokalizowane były w województwie pomorskim; pozostałe jednostki stacjonowały w portach województwa zachodniopomorskiego.

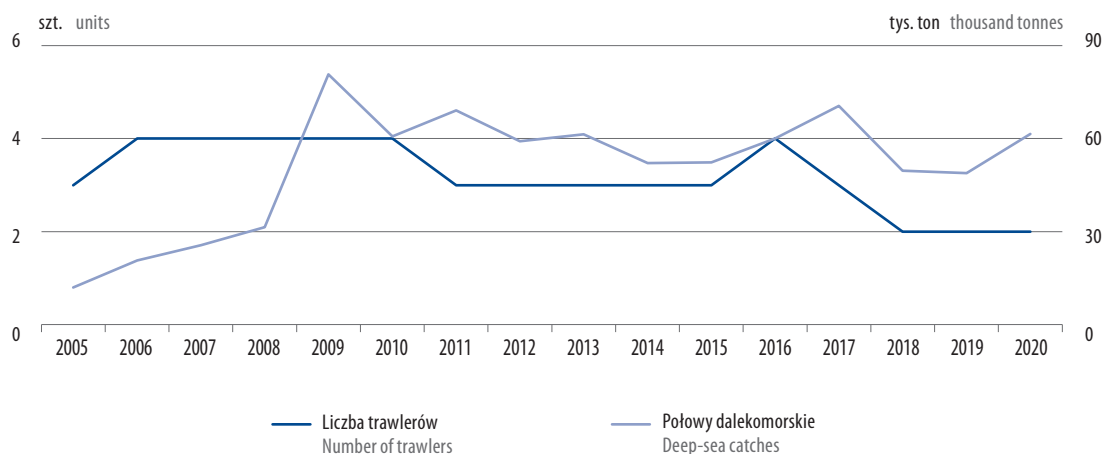
W latach 2019 i 2020 polska flota rybacka oprócz połowów na łowiskach bałtyckich prowadziła również działalność połowową w rejonie północno-wschodnim Oceanu Atlantyckiego, przy czym w 2019 r. poławiano również w rejonie południowo-wschodnim Oceanu Spokojnego. Natomiast w 2020 r. część organizmów morskich pochodziła również z łowisk w rejonie środkowo-wschodniego Atlantyku. Zgodnie ze stanem na koniec 2020 r. w skład polskiej floty dalekomorskiej wchodziły 2 trawlerzy (tyle samo, co w 2019 r., ale o 2 statki mniej niż w 2010 r.), a ich łączna pojemność brutto (GT) wyniosła 16,4 tys. – bez zmian wobec 2019 r., ale mniejsza o 22,9% w porównaniu 2010 r.

In the Baltic Sea and in the bays, fishing have been carried out by small scale boats and cutter fleets. At the end of 2020, the small-scale fleet amounted to 697 boats (less by 0.6% than in 2019, and more by 8.4% than in 2010) with a total gross tonnage (GT) of 3.9 thousands (lower by 1.1% and 7.5% respectively) and an engine power of 27.9 thousand kW (larger by 0.1 against 2019 but lower by 7.8% in comparison with 2010). Fishing boats stationed in all coastal Voivodship: Pomorskie (46.6%), Zachodniopomorskie (43.6%) and Warmińsko-Mazurskie (9.8% of total number of Polish small-scale fleet).

In 2020, the Polish fishing fleet, as in the previous year, consisted of 124 cutters (no changes in comparison to 2019, but less by 15.1% than in 2010) with a gross tonnage (GT) of 12.1 thousands (0.8% higher compared to 2019 and 2.6% against 2010). A total power of these ships amounted to 35.1 thousand kW and was by 0.4% higher than in 2019, and by 8.2% lower than in 2010. Majority of these cutters (72.6%) had their home ports in the Pomorskie Voivodship while other ships stationed in the Zachodniopomorskie Voivodship.

Over the years 2019 and 2020, in addition to fishing activity in the Baltic, the Polish fishing fleet operated in the North-East Atlantic, while in 2019 the fleet operated also in the South-East Pacific. In 2020 however, marine organisms were caught partly in the Central-East Atlantic. As of the end of 2020, the Polish deep-sea fleet included 2 trawlers (no changes in comparison to 2019, by 2 ships less against 2010), with a total gross tonnage (GT) 16.4 thousands – no changes against 2019, but 22.9% lower in comparison with 2010.

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



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

Moc silników polskiej floty dalekomorskiej na koniec 2020 r., podobnie jak w 2019 r., wynosiła 17,4 tys. kW i była mniejsza o 5,5% wobec 2010 r.

At the end of 2020, an engine power of the Polish deep-sea fleet amounted to 17.4 thousand kW – no changes in comparison with 2019, but lower by 5.5% against 2010.

W latach 2019–2020 przy wsparciu publicznym z polskiej floty łowczej nie wycofano żadnych jednostek łowczych.

In 2019–2020 no Polish fishing fleet vessel was decommissioned with the support of public funds.

Połowy ryb i innych organizmów morskich w 2020 r. wyniosły 191,5 tys. ton i były one mniejsze o 1,7% niż w 2019 r., lecz o 12,1% wyższe wobec 2010 r. Na Morzu Bałtyckim złowiono 130,0 tys. ton ryb, tj. mniej o 10,9% w porównaniu z rokiem poprzednimi o 18,1% więcej niż w 2010 r.

Catches of fish and other marine organisms in 2020 amounted to 191.5 thousand tonnes and were lower by 1.7% than in 2019 but larger by 12.1% against 2010. The Baltic catches amounted 130.0 thousand tonnes of fish, i.e. 10.9% less compared to the previous year but 18.1% more than in 2010.

Tablica 2 (32). Pozyskiwanie ryb i bezkręgowców morskich oraz ryb słodkowodnych
Table 2 (32). Harvesting of marine fish, shellfish and freshwater fish

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Połowy ryb i innych organizmów morskich Catches of fish and other marine organisms	170,8	187,0	194,8	191,5	94,7	98,3
dalekomorskie deep-sea	60,7	52,3	48,9	61,5	98,2	125,8
bałtyckie Baltic	110,1	134,7	146,0	130,0	93,6	89,1
Połowy ryb słodkowodnych w wodach śródlądowych ^a Catches of freshwater fish in inland waters ^a	48,4	49,4	59,1	59,4	121,4	100,5
Akwakultura Aquaculture	30,8	37,0	44,7	.	103,1	.

^a Bez produkcji materiału zarybieniowego w stawach.

Źródło: dane dotyczące połowów ryb i innych organizmów morskich – Morski Instytut Rybacki - Państwowy Instytut Badawczy, dane o połowach ryb słodkowodnych – GUS, dane dotyczące akwakultury – baza FishstatJ, FAO; marzec 2021 r.

^a Excluding production of fish-stocking materials in ponds.

Source: Data on catches of fish and other marine creatures – National Marine Research Institute; data on catches of freshwater fish – SCO; data on aquaculture – FAO FishstatJ database updated as of March 2021.

Połowy dalekomorskie w 2020 r. osiągnęły poziom 61,5 tys. ton i zwiększyły się o 25,8% w porównaniu z rokiem poprzednim oraz o 1,3% w stosunku do 2010 r. W 2020 r. połowy dalekomorskie prowadzono na łowiskach Atlantyku Północno-Wschodniego (30,6% połowów ogółem) i Atlantyku Środkowo-Wschodniego (1,5%).

Polish deep-sea catches reached the level of 61.5 thousand tonnes in 2020, increased by 25.8% in comparison to the previous year and grew by 1.3% against 2010. In 2020, deep-sea fishing was run in the North-East Atlantic (30.6% of the total catches) and the Central-East Atlantic (1.5%).

W 2020 r. w porównaniu z rokiem poprzednim wzrosły połowy na Atlantyku Północno-Wschodnim (o 59,6%). W odniesieniu do 2010 r. połowy w części północnej Atlantyku wschodniego wzrosły 11-krotnie. W 2019 r. polska flota rybacka nie prowadziła działalności połowowej na Atlantyku Środkowo-Wschodnim, natomiast w porównaniu do 2010 r. połowy na tym łowisku w 2020 r. zmniejszyły się o 79,9%.

In 2020, as compared to the previous year, catches increased in the North-East Atlantic by 59.6%. Regarding the 2010 results, The North-East catches increased approximately eleven-fold. In 2019 no fish-catching activity was run in the Central-East Atlantic, however the harvest achieved in that area in 2020 decreased by 79.9% in comparison to 2010.

W 2020 r. połowy ryb morskich osiągnęły poziom 188,1 tys. ton (mniejszy o 0,8% w porównaniu z 2019 r., a większy o 16,8% niż w 2010 r.) i stanowiły 98,2% połowów ogółem. Połowy ryb dwuśrodowiskowych wyniosły 0,2 tys. ton (0,1% łącznej masy połowów) i zmniejszyły się o 23,1% w stosunku do 2019 r. oraz o 60,6% wobec 2010 r. Połowy ryb słodkowodnych na Bałtyku wyniosły 1,6 tys. ton (0,8% całości połowów) i były o 61,0% niższe niż przed rokiem oraz o 32,6% w porównaniu z 2010 r.

Połowy bezkręgowców morskich w 2020 r. wyniosły 1,6 tys. ton (0,9% połowów ogółem), czyli o 54,5% więcej niż w 2019 r., lecz o 76,2% mniej wobec 2010 r.

W strukturze gatunkowej połowów, podobnie jak w latach poprzednich, dominowały szproty poławiane wyłącznie na Morzu Bałtyckim. W 2020 r. złowiono 60,5 tys. ton tej ryby, co stanowiło 31,6% masy polskich połowów ogółem. Połowy szproty zmniejszyły się o 18,8% w porównaniu z uzyskanymi w roku poprzednim, lecz były wyższe o 2,9% wobec 2010 r.

In 2020, marine fish catches reached the level of 188.1 thousand tonnes (lower by 0.8% against 2019 but 16.8% higher than in 2010) and accounted for 98.2% of total catches. Diadromous fish catches amounted to 0.2 thousand tonnes (0.1% of a total weight of catches) and decreased by 23.1% compared to 2019, and by 60.6% against 2010. Freshwater fish catches in the Baltic Sea amounted to 1.6 thousand tonnes (0.8% of total catches), decreased by 61.0% against the previous year, and by 32.6% in comparison with 2010.

The catches of marine invertebrates amounted to 1.6 thousand tonnes in 2020 (0.9% of total catches), i.e. by 54.5% more than in 2019, but 76.2% less than in 2010.

As in the previous years, the species structure of catches was dominated by sprats fished only in the Baltic Sea. The sprat capture tonnage was equal to 60.5 thousand tonnes which accounted for 31.6% of total Polish catches. Catches of sprat decreased by 18.8% compared to those obtained in the previous year, but they grew by 2.9% compared to 2010.

Tablica 3 (33). Połowy ryb według wybranych gatunków
Table 3 (33). Fish catches by selected species

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
	w tonach in tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Dorsze Cod	14 877	18 486	6 981	1 709	65,1	24,5
w tym bałtyckie of which Baltic	12 191	13 617	4 329	466	65,9	10,8
Łososie Salmon	48	23	39	42	92,9	106,6
Ostroboki ^a Horse mackerels ^a	39 751	39 701	11 939	2 344	46,3	19,5
Ryby płaskie Flatfishes	12 330	9 644	17 831	15 257	112,5	85,6
Szproty Sprat	58 843	64 175	74 492	60 522	98,4	81,2
Śledzie Herring	24 747	39 712	41 996	68 903	79,6	92,6
Węgorze Eel	53	42	109	60	145,3	55,0
Okonie Perch	838	882	1105	393	175,4	35,6

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.

Połowry ryb płaskich w 2020 r. wyniosły 15,3 tys. ton, tj. mniej o 14,4% w stosunku do roku poprzedniego, natomiast o 23,7% więcej niż w 2010 r. Ryby płaskie poławiane przez polską flotę rybacką pochodziły głównie z łowisk bałtyckich; w 2020 r. z Bałtyku pozyskano 70,8% masy ryb płaskich, w 2019 r. – 98,4%, a w 2010 r. – 92,2%.

Catches of flatfishes amounted to 15.3 thousand tonnes in 2020, i.e. they decreased by 14.4% against the previous year but they grew by 23.7% as compared to 2010. Flatfishes caught by Polish fishing fleet were harvested mainly in the Baltic. In 2020, the Baltic flatfishes represented 70.8% of the total weight of the caught flatfishes, in 2019 – 98.4%, in 2010 – 92.2%.

Tablica 4 (34). Obszary działalności połowowej polskiej morskiej floty rybackiej i udział poszczególnych eksploatowanych akwenów

Table 4 (34). Areas of Poland's fishing fleet activity and distribution of explorable fishing areas

Lata Years	Bałtyk Baltic Sea	Ocean Atlantycki Atlantic Ocean					Ocean Spokojny Pacific Ocean			
		północno- zachodni North-West	pół- nocno- -wscho- dni (bez Bałtyku i zalewów) North- -East (excl. Baltic with adjacent waters)	środkowo- -wscho- dni Eastern- -Central	południo- wo- -zachod- ni South- -West	południo- wo- -wscho- dni South- -East	antar- ktyczny Antarctic	północno- -zachodni North-West	północno- -wscho- dni North-East	południo- wo- -wscho- dni South-East
2005	91,2%	1,1%	3,9%			0,6%	3,2%			
2006	83,5%	0,9%	11,3%				4,3%			
2007	80,8%	0,4%	12,9%				5,9%			
2008	75,0%		4,3%	14,0%			6,7%			
2009	61,9%		2,0%	21,8%			3,9%			10,3%
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%						

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.

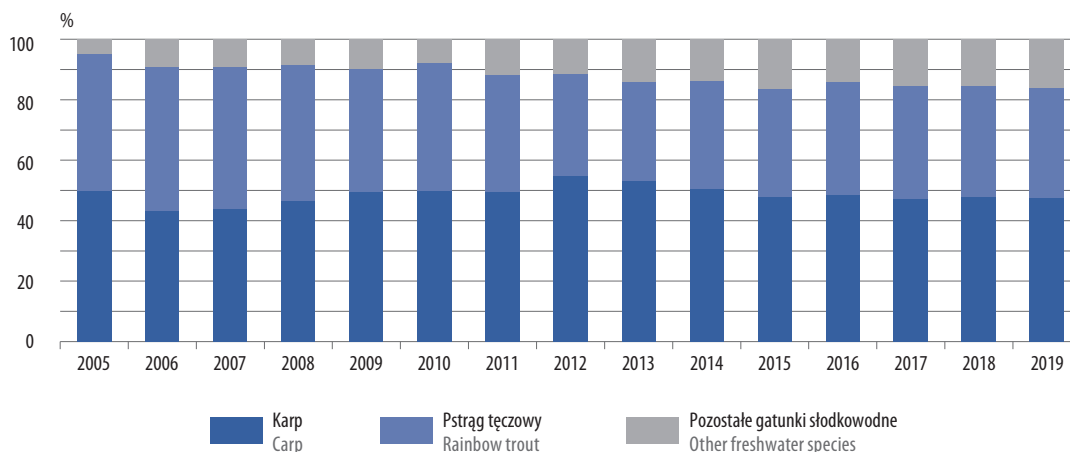
Alternatywną metodą pozyskiwania ryb i innych organizmów morskich jest akwakultura. W większości krajów Unii Europejskiej jest to akwakultura morska, w Polsce – do niedawna sprowadzała się jedynie do chowu i hodowli takich gatunków jak karp czy pstrąg tęczowy.

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.

Zgodnie z danymi FAO, w 2019 r. dzięki akwakulturze pozyskano w Polsce 44,7 tys. ton ryb, tj. więcej o 3,1% niż w 2018 r. oraz o 45,4% wobec 2010 r. W 2019 r. strukturze hodowanych gatunków dominowały karpie (47,5%) i pstrągi tęczowe (36,4%).

According to data by FAO, 44.7 thousand tonnes of fish harvested with aquaculture in Poland in 2019, i.e. more by 3.1% than in 2018 and more by 45.4% against 2010. In the species structure of the bred fish prevailed common carps (47.5%) and rainbow trouts (36.4%).

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



^a Dane uległy zmianie w porównaniu z poprzednią edycją publikacji.

Źródło: dane z bazy FishstatJ FAO.

^a Data have changed in comparison to the previous edition of Publication.

Source: data from database FishstatJ, FAO.

W 2020 r. w porównaniu z rokiem poprzednim wśród produktów przetwórstwa rybnego na polskim rynku zaobserwowano spadek podaży w grupie ryb i produktów rybnych solonych (o 22,3%) oraz ryb morskich mrożonych (o 12,9%). Zwiększyła się produkcja ryb wędzonych (o 13,3%) oraz konserw i prezerw z ryb (o 7,7%). W stosunku do 2010 r. odnotowano wzrost podaży w grupach ryb morskich mrożonych (o 82,6%) oraz konserw i prezerw z ryb (o 52,7%), natomiast spadek dotyczył ryb wędzonych (o 11,6%) oraz ryb i produktów rybnych solonych (o 1,3%).

In 2020, the supply of the majority of processed fish and shellfish was found to have decreased on the Polish market. In comparison to the previous year, the considerable growths were reported in the category of salted fish and fish products (by 22.3%) and marine frozen and chilled fish (by 12.9%). Growths were also reported in the quantity of manufactured smoked fish (by 13.3%) and tinned and preserved fish (by 7.7%). As compared to 2010, growths in the supply were reported for the following categories: marine frozen and chilled fish (by 82.6%), as well as tinned and preserved fish (by 52.7%). On the other hand, decreases were reported in the categories of smoked fish (by 11.6%) and salted fish (by 1.3%).

Tablica 5 (35). Produkcja wybranych przetworów rybnych ^a
Table 5 (35). Manufacture of selected fish processing products ^a

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Ryby morskie mrożone Frozen and chilled marine fish	44,2	77,7	92,6	80,7	114,5	87,1
Ryby i produkty rybne solone Salted fish and fish products	15,5	16,7	19,7	15,3	127,9	77,7
Ryby wędzone Smoked fish	83,0	91,5	64,8	73,4	74,2	113,3
Konserwy i prezerwy z ryb Tinned and preserved fish	68,1	77,9	96,6	104,0	105,2	107,7
konserwy tinned fish	50,0	57,0	67,4	74,7	97,8	110,8
prezerwy preserved fish	18,1	20,9	29,2	29,3	127,5	100,3

^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 2020 r. z Polski wyeksportowano łącznie 214,2 tys. ton tych produktów (więcej o 1,9% w porównaniu z rokiem poprzednim oraz o 51,8% niż w 2010 r.), natomiast z zagranicy przywieziono 562,0 tys. ton (więcej odpowiednio o 5,8% i 42,1%).

W strukturze eksportu ryb i innych organizmów morskich dominowały filety rybne; ich udział w 2020 r. wyniósł 45,2%. Produkty z grupy ryby suszone, solone, wędzone; mączka rybna do jedzenia stanowiły 32,8%, a 17,2% – ryby mrożone. W ogólnej masie netto eksportowanych produktów przemysłu rybnego najmniejszy udział przypadł na eksport skorupiaków i mięczaków.

Głównymi kierunkami eksportu z Polski produktów przetwórstwa rybnego były Niemcy, Francja i Wietnam. W 2020 r. udział eksportu tych produktów do Niemiec wyniósł 37,2% (z czego 57,4% stanowiły ryby suszone, solone, wędzone). Do Francji wyeksportowano 7,4% (z czego 59,9% stanowiły filety rybne i pozostałe mięso rybne, a 32,1% ryby suszone), a do Wietnamu – 7,1% (z czego 56,5% stanowiły ryby zamrożone).

Łączna masa produktów przetwórstwa rybnego wyeksportowanych do Niemiec w 2020 r. była większa o 7,2% niż przed rokiem oraz o 100,2% w stosunku do 2010 r., do Francji – o 9,3% mniejsza niż w 2019 r., natomiast o 6,3% większa niż w 2010 r., a do Wietnamu – o 1,4% większa niż w 2019 r. oraz ponad trzykrotnie większa niż w 2010 r.

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

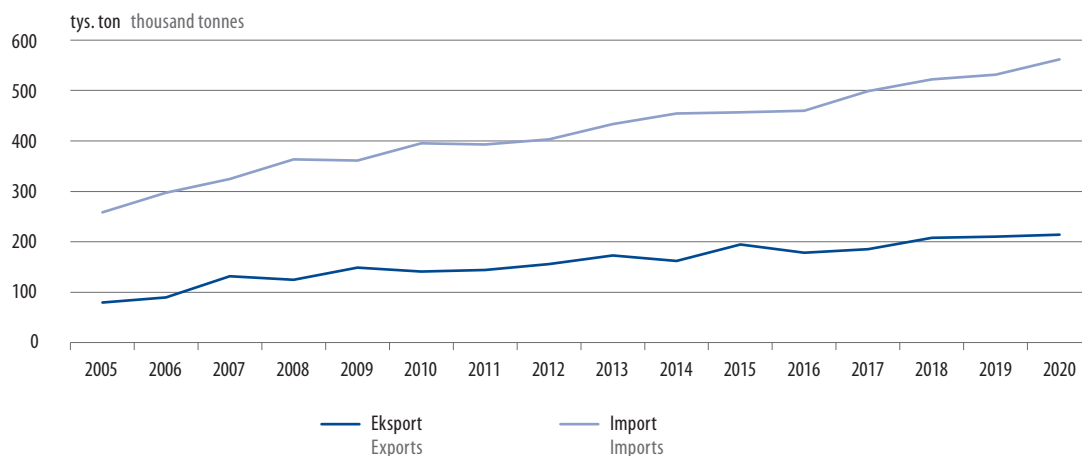
In 2020 the total weight of the total fishery products amounted to 214.2 thousand tonnes (more than 1.9% against the preceding year and by 51.8% than 2010), whereas the weight of the products imported were equal to 562.0 thousand tonnes (more by 5.8% and 42.1% respectively).

Fish fillets prevailed throughout the structure of exports; and represented 45.2% of the exported products; dried, salted or smoked fish; meals and pellets fit for human consumption accounted for 32.8% whereas frozen and chilled fish contributed to 17.2% of the exported fishery products in 2020. The lowest share in the net weight of the exported fish products represented crustaceans and molluscs.

Germany, France and Vietnam were the top export destinations for Polish fish and fish processing products. In 2020, the share of those commodities dispatched to Germany was 37.2% (of which 57.4% were the dried, salted or smoked fish), commodities dispatched to France – 7.4% (of which 59.9% were fillets and other fish meat, 32.1% were dried fish), Vietnam – 7.1% (of which 56.5% were fish fillets and other fish meat).

In 2020, the total weight of fish products exported to Germany was 7.2% larger than the preceding year and by 100.2% larger against 2010, France – 9.3% lower than in 2019 but 6.3% larger than in 2010; Vietnam – 1.4% larger by thrice more than in 2010.

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



W strukturze importu produktów przetwórstwa rybnego największe znaczenie miały ryby świeże lub schłodzone oraz filety rybne i pozostałe mięso rybne, które w 2020 r. stanowiły 42,4% i 35,7%. Najmniejszy udział przypadł na produkty z grupy ryby suszone, solone, wędzone; mączka rybna do jedzenia oraz mięczaki.

Do Polski najczęściej produktów przetwórstwa rybnego w 2020 r. sprowadzono z Norwegii (45,0% masy importowanych produktów), następnie z Chin (7,2%) oraz z Rosji (6,2%). Wśród produktów przetwórstwa rybnego z Norwegii dominowały ryby świeże lub schłodzone (68,9%), z Chin – filety rybne i pozostałe mięso rybne (94,5%), a z Rosji – ryby mrożone (62,6% importu produktów z tego kraju).

W 2020 r. masa produktów przetwórstwa rybnego sprowadzonych do Polski z Norwegii była większa o 17,7% niż w roku poprzednim i o 80,5% w stosunku do 2010 r. Import tych produktów z Chin zmniejszył się w skali roku o 5,6% i był niższy o 13,1% w porównaniu z 2010 r., natomiast z Rosji – wzrost odpowiednio o 27,2% i o 258,6%.

The breakdown of imported fish processing products in 2020 was dominated by fresh, chilled fish, fish fillets and other fish meat which represented 42.4% and 35.7%, respectively. The lowest shares had the dried, salted, smoked fish, meals and pellets fit for human consumption and molluscs.

In 2020, the highest amounts of fish processing products were dispatched to Poland from Norway (45.0% of imported goods weight), China (7.2%) and Russia (6.2%). Among the fish processing products from Norway prevailed fresh or chilled fish (68.9%), from China – fish fillets and other fish meat (94.5%), from Russia – frozen fish (62.6% of the subject products from that country).

In 2020, the weight of fish products imported from Norway to Poland was larger by 17.7% than the preceding year and by 80.5% larger than 2010. The weight of the fish commodities dispatched from China decreased by 5.6% on annual basis and was 13.1% lower against 2010 whereas the imports from Russia increased by 27.2% and 258.6% respectively.

Tablica 6 (36). Eksport i import ryb i innych organizmów morskich
Table 6 (36). Exports and imports of fish and other marine organisms

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
	w tonach in tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
EKSPORT EXPORTS						
OGÓŁEM TOTAL	141 063,8	194 321,2	210 065,7	214 161,7	100,9	101,9
ryby żywe live fish	506,5	735,7	1 503,3	846,7	128,0	56,3
ryby świeże lub schłodzone fresh or chilled fish	30 316,1	31 818,5	11 647,3	7 196,8	149,3	61,8
ryby mrożone frozen fish	13 870,9	35 070,4	40 560,3	36 800,1	94,3	90,7
filety rybne i pozostałe mięso rybie fish fillets and other fish meat	52 997,1	70 500,4	91 280,1	96788,4	95,0	106,1
ryby suszone, solone, wędzone; mączka rybna do jedzenia dried, salted or smoked fish; meals and pellets fit for human consumption	37 542,9	54 894,3	63 828,5	70 272,2	108,1	110,1
skorupiaki crustaceans	5 090,8	781,3	739,4	1862,3	114,6	251,9
mięczaki molluscs	739,4	520,4	506,9	395,1	111,7	77,9
IMPORT IMPORTS						
OGÓŁEM TOTAL	395 554,9	456 817,0	531 071,6	562 000,4	101,7	105,8
ryby żywe live fish	4 014,7	4 528,6	1 954,6	1 801,0	50,3	92,1
ryby świeże lub schłodzone fresh or chilled fish	110 873,5	174 347,5	213 482,8	238 382,6	109,9	111,7
ryby mrożone frozen fish	84 626,9	85 826,7	105 277,1	110 864,5	97,2	105,3
filety rybne i pozostałe mięso rybie fish fillets and other fish meat	187 652,8	179 895,0	200 328,3	200 535,7	96,9	100,1
ryby suszone, solone, wędzone; mączka rybna do jedzenia dried, salted or smoked fish; meals and pellets fit for human consumption	1 951,8	2 975,1	1 657,0	1 811,2	103,5	109,3
skorupiaki crustaceans	5 530,1	7 303,0	6 393,4	6 911,8	109,9	108,1
mięczaki molluscs	905,1	1 941,1	1 978,4	1 693,6	110,6	85,6

Rozdział VIII

Chapter VIII

Szkolnictwo morskie i nauka

Maritime education and science

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 1 (37). Studenci uczelni morskich
Table 1 (37). Students of maritime academies

Lata Years	Ogółem Total	W tym kobiety Of which females	Z liczby ogółem – na studiach Of total number – studies in	
			stacjonarnych full-time programmes	niestacjonarnych part-time programmes
OGÓŁEM TOTAL				
2010/11	10 402	3 917	5 602	4 800
2016/17	8 911	2 762	6 397	2 514
2019/20	6 597	1 920	4 928	1 669
2020/21	6 540	1 871	4 983	1 557
UNIwersytet Morski^a w Gdyni GDYNIA MARITIME UNIVERSITY^a				
2010/11	6 894	2 941	3 116	3 778
2016/17	5 343	1 782	3 560	1 783
2019/20	4 027	1 237	2 979	1 048
2020/21	4 006	1 216	3 083	923
AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE MARITIME UNIVERSITY IN SZCZECIN				
2010/11	3 508	976	2 486	1 022
2016/17	3 568	980	2 837	731
2019/20	2 570	683	1 949	621
2020/21	2 534	655	1 900	634

a Do roku akademickiego 2017/18 – Akademia Morska w Gdyni.
a Until the 2017/18 academic year – Gdynia Maritime Academy.

Ważnymi placówkami kształcenia specjalistów dla gospodarki morskiej są dwie wyższe uczelnie państwowe – Uniwersytet Morski w Gdyni oraz Akademia Morska w Szczecinie. W roku akademickim 2020/21 na obu uczelniach studiowało łącznie 6 540 osób, tj. mniej o 0,9% niż w roku poprzednim i o 37,1% w porównaniu z rokiem 2010/11 (liczba kobiet studiujących zmniejszyła się odpowiednio o 2,6% i 52,2%). Ponad trzy czwarte studentów wybrało formę kształcenia stacjonarnego, podczas gdy w roku 2010/11 – niewiele ponad połowa (53,9%).

There are two important higher education public institutions for maritime experts, i.e. Gdynia Maritime University and Maritime University in Szczecin. In the year 2020/21, a total of 6,540 persons collectively attended those both institutions, i.e. 0.9% less than the preceding year and 37.1% less in comparison to the 2010/2011 year (the number of female students decreased by 2.6% and 52.2%, respectively). Over three-fourths of the students decided to attend full-time courses whereas that number was marginally over a half (53.9%) in 2010/2011.

Tablica 2 (38). Absolwenci uczelni morskich
Table 2 (38). Graduates of maritime academies

Lata Years	Ogółem Total	W tym kobiety Of which females	Z liczby ogółem – na studiach Of total number – studies in	
			stacjonarnych full-time programmes	niestacjonarnych part-time programmes
OGÓŁEM TOTAL				
2009/10	2 214	1 038	944	1 270
2015/16	1 791	819	1 168	623
2018/19	1 588	629	1 129	419
2019/20	1 265	512	917	348
UNIwersytet Morski^a w Gdyni GDYNIA MARITIME UNIVERSITY^a				
2009/10	1 536	848	565	971
2015/16	1 134	575	677	457
2018/19	953	396	667	286
2019/20	813	332	568	245
AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE MARITIME UNIVERSITY IN SZCZECIN				
2009/10	678	190	379	299
2015/16	657	244	491	166
2018/19	595	233	462	133
2019/20	452	180	349	103

a Do roku akademickiego 2017/18 – Akademia Morska w Gdyni.
a Until the 2017/18 academic year – Gdynia Maritime Academy.

W latach 2010–2020 mury Uniwersytetu Morskiego w Gdyni i Akademii Morskiej w Szczecinie opuściło łącznie 20 749 absolwentów, w tym 9 571 kobiet (46,1%). Z ogólnej liczby absolwentów 12 542 osób (60,4%) ukończyło studia stacjonarne.

In the years 2010–2020, a total of 20,749 graduates left the confines of Gdynia Maritime University and Maritime University in Szczecin, including 9,571 women (46.1%). Out of the total number of the graduates, a total of 12,542 persons (60.4%) graduated from the full-time studies.

W roku akademickim 2020/21 Uniwersytet Morski w Gdyni kształcił studentów na czterech wydziałach: Nawigacyjnym, Elektrycznym, Mechanicznym oraz Zarządzania i Nauk o Jakości. Naukę na uczelni tej pobierało 4 006 studentów, tj. mniej o 0,5% niż w roku poprzednim i o 41,9% w porównaniu

In the 2020/2021 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 4,006 i.e. 0.5% less than

z rokiem 2010/11. W ogólnej liczbie studentów kobiety stanowiły 30,4%, natomiast w latach akademickich 2019/20 i 2010/11 odpowiednio 30,7% i 42,7%. Formę kształcenia stacjonarnego wybrało 3 083 osób, tj. 77,0% wszystkich studiujących na tej uczelni.

W roku akademickim 2019/20 Uniwersytet Morski w Gdyni ukończyło 813 osób, tj. mniej o 14,7% niż w roku poprzednim i o 47,1% niż w roku 2009/2010. W latach 2010–2020 uczelnia wykształciła 13 832 absolwentów, w tym 7 123 kobiety (51,5%). Z ogólnej liczby absolwentów – 7 501 osób (54,2%) ukończyło studia stacjonarne.

W roku akademickim 2020/21 Akademia Morska w Szczecinie kształciła studentów na wydziałach: Nawigacyjnym, Mechanicznym, Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu, Mechatroniki i Elektrotechniki oraz Informatyki i Telekomunikacji. Na uczelni tej wiedzę zdobywało 2 534 studentów, tj. mniej o 1,4% niż w roku poprzednim i o 27,8% w porównaniu z rokiem 2010/11. W ogólnej liczbie studentów kobiety stanowiły 25,8%, natomiast 26,6% w roku 2019/20, a 27,8% – w roku 2010/11. Wśród wszystkich studiujących dominowali studenci na studiach stacjonarnych; ich udział wyniósł 75,0% (wobec 75,8% w roku 2019/20 i 70,9% – w roku 2010/11).

W roku akademickim 2019/20 Akademię Morską w Szczecinie ukończyło 452 absolwentów, tj. mniej o 24,0% niż w poprzednim roku akademickim i o 33,3% – niż w roku 2009/10. W latach 2010–2020 uczelnia wykształciła łącznie 6 877 absolwentów, w tym 2 448 kobiet (35,6%). Z ogólnej liczby absolwentów 5 041 osób (73,3%) ukończyło studia stacjonarne.

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

the preceding year and 41.9% less than in 2010/2011 year. The share of female students was 30.4%, and in 2019/2020 and 2010/2010 – 30.7% and 42.7% respectively. A total of 3,083 persons, i.e. 77.0% of all students of the University, decided to attend full-time programmes.

In the 2019/2020 academic year the number of persons who graduated from the Gdynia Maritime University amounted to 813, i.e. less by 14.7% than the preceding year, and 47.1% less than in 2009/2010. Over the years 2010–2020, the number of graduates amounted to 13,832 persons including 7,123 females (51.5%). Out of the total number of the graduates, 7,501 persons (54.2%) graduated from full-time programmes.

In the academic year 2020/2021, 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 2,534 i.e. by 1.4% less than the previous year, and by 27.8% less in comparison to the 2010/2011 year. Females represented 25.8% of the students, in 2019/20 – 26.6%, in 2010/11 – 27.8%. Full-time programme participants prevailed against the total number of students, and the share of the former amounted to 75.0% (in comparison to 75.8% in 2019/2020, and 70.9% in 2010/2011).

In the 2019/2020 academic year, the number of persons who graduated from the Maritime University in Szczecin amounted to 452, i.e. less by 24.0% than the preceding year, and 33.3% less than in 2009/2010. Over the years 2010–2020, the number of graduates amounted to 6,877 persons including 2,448 women (35.6%). Out of the total number of the graduates, 5,041 persons (73.3%) graduated from the full-time programmes.

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

Istotne znaczenie w kształceniu przyszłej kadry dla gospodarki morskiej ma Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, który oferuje nowoczesne kierunki i specjalności zawodowe w odpowiedzi na potrzeby rynkowe. W roku akademickim 2020/21 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 Rybactwo, a Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska – na kierunku Inżynieria Środowiska (specjalność inżynieria środowiska morskiego).

W roku akademickim 2020/21, poza uczelniami morskimi, na wyższych uczelniach kształcących wykwalifikowaną kadrę dla gospodarki morskiej studiowało łącznie 1 766 studentów, tj. mniej o 2,7% niż w roku poprzednim i o 49,5% – w porównaniu z rokiem 2010/11. W ogólnej liczbie studentów kobiety stanowiły 45,5% (wobec 44,8% w roku 2019/20 i 41,0% – w roku 2010/11). Formę studiów stacjonarnych wybrało 1 508 osób, tj. 85,4% wszystkich studiujących. W latach 2010–2020 mury tych uczelni opuściło łącznie 7 009 absolwentów (udział kobiet wyniósł 53,4%) i większość stanowiły osoby kończące studia stacjonarne (90,9%).

W celu zwiększenia zasobu wiedzy oraz znalezienia dla niej nowych zastosowań, podmioty prowadzą działalność badawczą i rozwojową. W 2019 r. spośród 21,2 tys. podmiotów gospodarki morskiej tylko 68 jednostek (0,3%) wykazało nakłady na taką działalność, tj. o 20 podmiotów więcej niż w roku poprzednim. W 2019 r. nakłady wewnętrzne na działalność badawczą i rozwojową wyniosły 316 694,3 tys. zł, tj. więcej o 19,7% w porównaniu z rokiem poprzednim, a nakłady zewnętrzne na tę działalność ukształtowały się na poziomie 9 633,2 tys. zł, tj. o 5,5% mniejszym niż w 2018 r.

Another institution important for educating maritime staff is West Pomeranian University of Technology that offer modern vocational faculties in response to the needs of the market. In the academic year 2020/2021, 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 Fisheries, while the Faculty of Civil and Environmental Engineering run programmes in the fields of Environmental Engineering (specialty of maritime environmental engineering).

Apart from the maritime academies and universities, the number of students of other higher institutions establishments for maritime experts totalled 1,766, i.e. 2.7% less than the preceding year and 49.5% less in comparison to the 2010/2011 year. The share of women in the total number of students amounted to 45.5% (in comparison to 44.8% in the 2019/2020 year, and 41.0% in the 2010/2011). A total of 1,508 persons, i.e. 85.4% of the total number of students, decided to participate in full-time programmes. In the years 2010–2020, a total of 7,009 graduates left the confines of that institutions (the share of females amounted to 53.4%), and majority of those graduates (90.9%) 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 2019, merely 68 entities (0.3%) out of 21.2 thousand of maritime economy establishments reported expenditure on that activity, i.e. 20 entities more than the preceding year. In 2019, internal expenditure on research and development activity amounted to PLN 316,694.3 thousands, i.e. 19.7% more in comparison to the previous year whereas external expenditures on R&D reached the level of PLN 9,633.2 thousands, i.e. 5.5% less than in 2018.

Rozdział IX

Chapter IX

Turystyka morska i przybrzeżna

Coastal and maritime tourism

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

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

W 2020 r. na obszarach nadmorskich odnotowano 2 562 turystyczne obiekty noclegowe (mniej o 7,1% w porównaniu z 2019 r.), w tym 501 obiektów hotelowych (mniej o 3,7%) oraz 2 061 pozostałych obiektów noclegowych (mniej o 7,9%). W grupie obiektów hotelowych przeważały hotele, które stanowiły 49,7% ogólnej liczby obiektów hotelowych oraz 9,7% wszystkich obiektów turystycznych znajdujących się na obszarach nadmorskich; ich liczba zmniejszyła się w skali roku o 2,4%. Wśród pozostałych obiektów noclegowych największą grupę stanowiły pokoje gościnne, których udział wyniósł 47,1% (spadek o 7,9% w porównaniu z 2019 r.), a następnie ośrodki wczasowe – 24,0% (spadek o 4,1%).

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

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

In 2020 there were 2,562 tourist accommodation establishments (less by 7.1% against 2019) in the coastal areas, including 501 hotel establishments (less by 3.7%) and 2,061 other accommodation facilities (less by 7.9%). Within the group of hotel establishments prevailed hotels which represented 49.7% of the total number of the hotel establishments and 9.7% of all coastal tourist establishments. They number decreased by 2.4% against the previous year. The most numerous group among other accommodation facilities were rooms for rent with the share of 47.1% (a fall by 7.9% in comparison to 2019), and holiday centres – 24.0% (a fall by 4.1%).

Tablica 1 (39). Obiekty turystyczne i miejsca noclegowe Stan w dniu 31 lipca

Table 1 (39). Tourist establishments and accommodation facilities As of 31 July

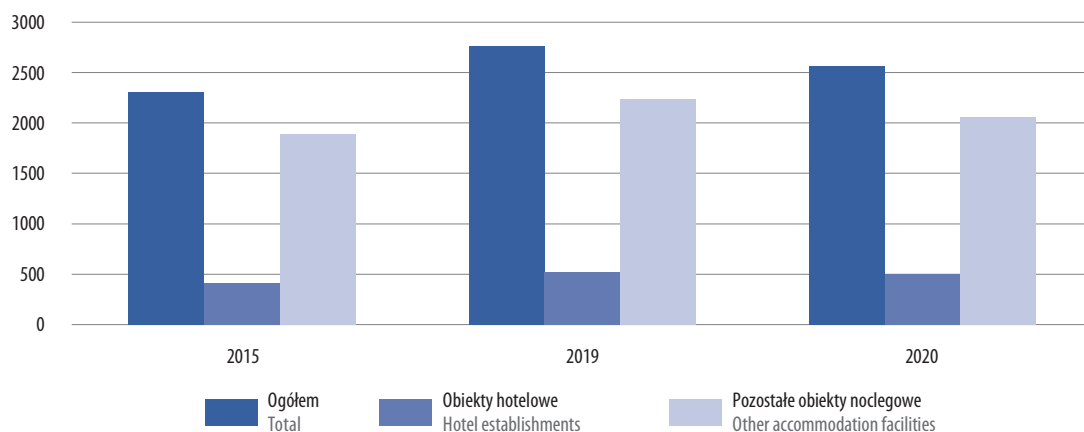
Wyszczególnienie Specification		2015	2019	2020	2019	2020
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
POLSKA POLAND	a – obiekty establishments	10 024	11 251	10 291	101,6	91,5
	b – miejsca noclegowe accommodation facilities	710 274	825 522	775 282	103,4	93,9
w tym obszary nadmorskie of which coastal area	a	2 303	2 759	2 562	103,0	92,9
	b	190 271	233 152	226 060	105,1	97,0

**Tablica 1 (39). Obiekty turystyczne i miejsca noclegowe (dok.)
Stan w dniu 31 lipca**Table 1 (39). Tourist establishments and accommodation facilities (cont.)
As of 31 July

Wyszczególnienie Specification		2015	2019	2020	2019	2020
a – obiekty establishments	rok poprzedni = 100 previous year = 100					
b – miejsca noclegowe accommodation facilities						
województwo pomorskie Pomorskie Voivodship	a	1 171	1 332	1 243	102,2	93,3
	b	79 908	97 562	94 772	104,0	97,1
województwo warmińsko-mazurskie Warmińsko-Mazurskie Voivodship	a	27	28	25	96,6	89,3
	b	1 678	2 043	1 612	105,9	78,9
województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie Voivodship	a	1 105	1 399	1 294	103,9	92,5
	b	108 685	133 547	129 676	105,9	97,1

W 2020 r. liczba miejsc noclegowych dostępnych na obszarach nadmorskich wyniosła 226,1 tys. i zmniejszyła się o 3,0% w porównaniu z 2019 r. Najwięcej miejsc noclegowych oferowały ośrodki wczasowe – 74,0 tys. (wzrost w skali roku o 0,5%), następnie hotele – 38,8 tys. (wzrost o 0,9%) oraz kwatery prywatne – 25,0 tys. (spadek o 6,6%).

In 2020 the number of bed places available in the coastal areas was 226.1 thousands and decreased by 3.0% in comparison to 2019. Majority of those place was provided by holiday centres – 74.0 thousands (a growth of 0.5% against the previous year), hotels – 38.8 thousands (a growth of 0.9%), and private accommodation facilities – 25.0 thousands (a fall by 6.6%).

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

W 2020 r. na obszarach nadmorskich z turystycznych obiektów noclegowych skorzystało 3 580,1 tys. osób, tj. mniej o 37,1% niż w 2019 r. Najwięcej turystów nocowało w hotelach (44,9% ogółu turystów na obszarach nadmorskich wobec 47,5% przed rokiem); chętnie zatrzymywano się również w ośrodkach wczasowych (18,1% wobec 16,6%), a także

In 2020, a total of 3,580.1 thousand persons benefitted from coastal tourist accommodation establishments, i.e. by 37.1% less than in 2019. Majority of tourists spent their nights in hotels (44.9% of all tourists in the coastal areas, against 47.5% in the previous year). Many of them preferred also staying at holiday centres (18.1% against 16.6%) as well as health

w zakładach uzdrowiskowych (tak jak przed rokiem 5,4% ogółu turystów na obszarach nadmorskich) i na kwaterach prywatnych (6,3% wobec 5,3%).

resorts (5.4% of the total number of tourists, as the previous year) and private accommodation facilities (6.3% against 5.3%).

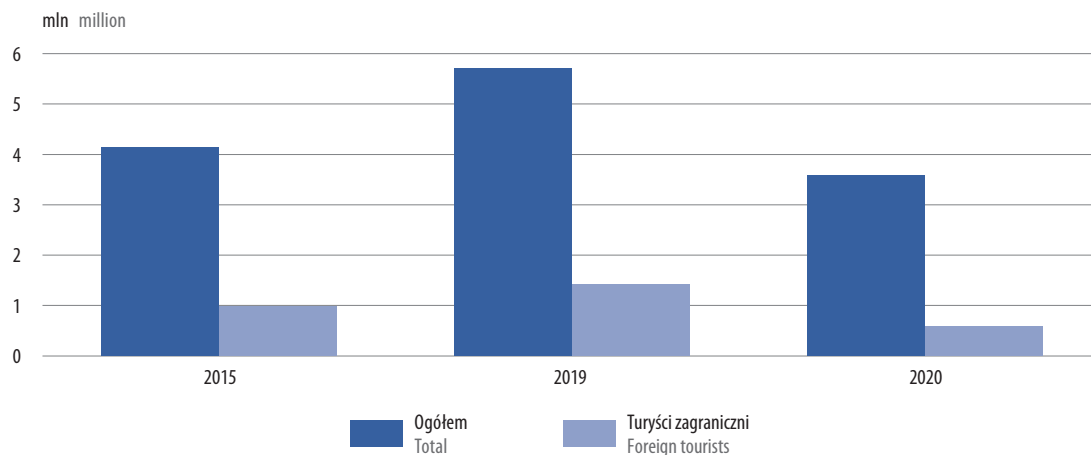
Tablica 2 (40). Turyści korzystający z turystycznych obiektów noclegowych
Table 2 (40). Tourist accommodated in accommodation establishments

Wyszczególnienie Specification		2015	2019	2020	2019	2020
a – turyści tourists		w tysiącach in thousands			rok poprzedni = 100 previous year = 100	
b – w tym turyści zagraniczni of which foreign tourists						
POLSKA POLAND	a	26 942	35 668	17 879	105,2	50,1
	b	5 690	7 471	2 264	105,5	30,3
w tym obszary nadmorskie of which coastal area	a	4 142	5 695	3 580	106,5	62,9
	b	983	1 419	584	106,1	41,2
województwo pomorskie Pomorskie Voivodship	a	1 965	2 703	1 644	107,6	60,8
	b	418	578	165	108,1	28,6
województwo warmińsko-mazurskie Warmińsko-Mazurskie Voivodship	a	85	106	58	99,7	54,3
	b	22	23	6	92,2	25,7
województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie Voivodship	a	2 092	2 885	1 879	105,7	65,1
	b	543	817	413	105,2	50,5

W 2020 r. wśród osób korzystających z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich 0,6 tys. osób (16,3%) to turyści zagraniczni, których liczba zmniejszyła się w skali roku o 58,8%. Turyści zagraniczni zatrzymywali się głównie w hotelach – 64,3% ogółu turystów zagranicznych na obszarach nadmorskich (o 3,3 p. proc. mniej niż przed rokiem), preferowali również pobyty w ośrodkach wczasowych – 6,6% (o 0,4 p. proc. więcej niż przed rokiem).

Among the clients of the coastal accommodation establishments in 2020, 0.6 thousand persons (or 16.3%) were tourists from abroad the number of whom decreased by 58.8% within the year. The foreign visitors decided mainly to stay at hotels – 64.3% of the total number of tourists from abroad in the coastal areas (by 3.3 pp less than the preceding year) and holiday centres – 6.6% (by 0.4 pp more than the preceding year).

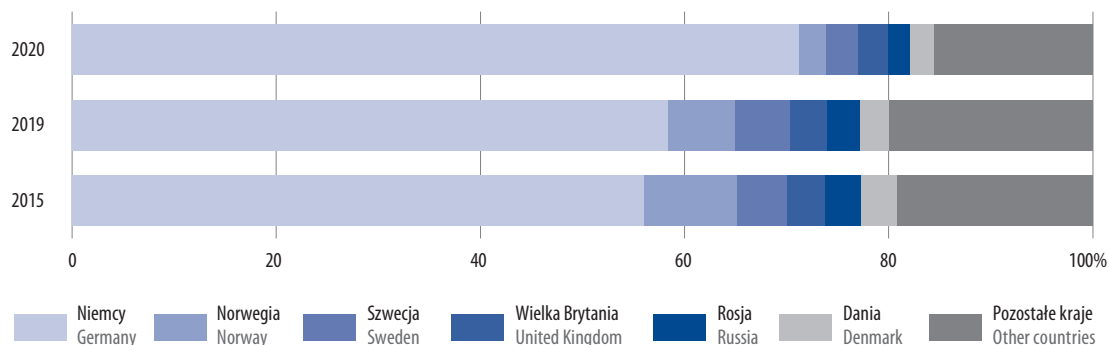
Wykres 2 (78). Turyści korzystający z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich
Chart 2 (78). Tourists accommodated in accommodation establishments in coastal areas



W 2020 r. odnotowano spadek turystów z wszystkich krajów zagranicznych z powodu światowej pandemii koronawirusa Covid-19 i związanych z tym obostrzeń społecznych. Najliczniejszą grupę turystów zagranicznych korzystających z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich stanowili przyjezdni z Niemiec – 415,9 tys. (spadek w skali roku o 49,8%), następnie Szwecji – 18,2 tys. (spadek o 76,1%), Wielkiej Brytanii – 17,0 tys. (spadek o 67,3%), Norwegii – 15,8 tys. (spadek o 82,9%) oraz Rosji – 12,7 tys. (spadek o 72,7%).

In 2020, there has been a decline in tourists from all foreign countries due to the global Covid-19 coronavirus pandemic and related social restrictions. The most numerous groups of foreign tourists in the coastal accommodation establishments were the visitors from Germany – 415.9 thousands (a fall by 49.8% against the previous year), Sweden – 18.2 thousands (a fall by 76.1%), the United Kingdom – 17.0 thousands (a decrease by 67.3%), Norway – 15.8 thousands (a fall by 82.9%), Russia – 12.7 thousands (a decrease by 72.7%).

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



W 2020 r. na obszarach nadmorskich udzielono 14 993 tys. noclegów (o 37,9% mniej w porównaniu z 2019 r.), w tym turystom zagranicznym 2 414 tys. (o 55,5% mniej). Z noclegów korzystano głównie w sezonie letnim, tj. w lipcu i sierpniu (odpowiednio 22,8% i 27,0% wszystkich udzielonych noclegów, wobec 19,5% i 18,8% w 2019 r.). Turyści zagraniczni również najczęściej zatrzymywali się na nocleg w lipcu i sierpniu (odpowiednio 17,1% i 20,0% wszystkich udzielonych im noclegów, wobec 14,4% i 12,8% w 2019 r.).

In 2020, there were 14,993 thousand night stays provided in the coastal areas, i.e. by 37.9% less than in 2019, including 2,414 thousand for foreign tourists (by 55.5% less). Tourists were accommodated in those facilities mainly in the summer, i.e. in July and August (respectively 22.8% and 27.0% of all provided night stays, as compared to 19.5% and 18.8% in 2019). Most frequently the foreign tourists benefitted from accommodation in July and August (respectively 17.1% and 20.0% of all provided night stays, as compared to 14.4% and 12.8% in 2019).

W 2020 r. odnotowano 1 905,2 tys. pasażerów w portach morskich (mniej o 31,7% w porównaniu z 2019 r. i o 26,8% niż w 2010 r.), w tym promami podróżowało 1 472 tys. osób (mniej o 23,5% niż przed rokiem, a o 7,0% więcej w porównaniu z 2010 r.), natomiast statkami pasażerskimi – 430,1 tys. (mniej o 50,0% niż w 2019 r. i o 64,7% mniej niż w 2010 r.).

In 2020, a total of 1,905.2 thousand passengers were reported in seaports (by 31.7% less than in 2019, and by 26.8% less than in 2010), of whom 1,472 thousand persons travelled by ferry (23.5% less than the preceding year, and 7.0% more against 2010), 430.1 thousand persons – onboard passenger ships (50.0% less than in 2019, 64.7% less than in 2010).

Uwzględniając liczbę pasażerów odwiedzających Polskę drogą morską, największy ruch w 2020 r. odnotowano w porcie Świnoujście, do którego przybyło 51,1% ogółu pasażerów przypluwających do kraju (63,2% ogółu pasażerów promów oraz 10,2% wszystkich osób podróżujących statkami pasażerskimi). Liczba osób przypluwających do tego portu była mniejsza o 16,8% niż przed rokiem, natomiast większa o 8,5% w stosunku do 2010 r. (liczba podróżujących promami zmniejszyła się w skali roku o 13,0%, a wobec 2010 r. wzrosła o 17,8%; w przypadku statków pasażerskich odnotowano odpowiednio spadek o 56,7% i 59,6%).

With regard to the number of seaborne passengers in Poland, the highest passenger traffic in 2020 was reported in Świnoujście where the number of passengers embarked constituted 51.1% of passenger arrivals in Poland (63.2% of ferry passengers and 10.2% of all persons onboard passenger ships). The number of people arriving at that port was 16.8% less than the preceding year but larger by 8.5% against 2010 (the number of ferry passengers decreased by 13.0% against the previous year but increased by 17.8% in comparison to 2010; whereas the number of people onboard passenger ships decreased by 56.7% and fell by 59.6%, respectively).

W 2020 r. do portu w Gdyni przybyło 23,6% ogółu pasażerów przybywających statkami do Polski, w Gdańsku – 11,0%, na Helu – 6,2%. W odniesieniu do 2019 r. w portach tych odnotowano spadek liczby podróżnych odpowiednio o 43,2%, 27,7% i 39,0%, natomiast w porównaniu z 2010 r. liczba podróżnych spadła odpowiednio w Gdyni o 32,7%, w Gdańsku – o 26,8% i na Helu – o 70,7%.

In 2020, 23.6% of the total number of passengers to Poland arrived at the port of Gdynia, 11.0% – Gdańsk, 6.2% – Hel. Regarding 2019, those ports saw growths in the number of travelers of 43.2%, 27.7% and 39.0% respectively, while compared to 2010, the number of travelers decreased, respectively, in Gdynia (by 32.7%), Gdańsk (by 26.8%) and Hel (by 70.7%).

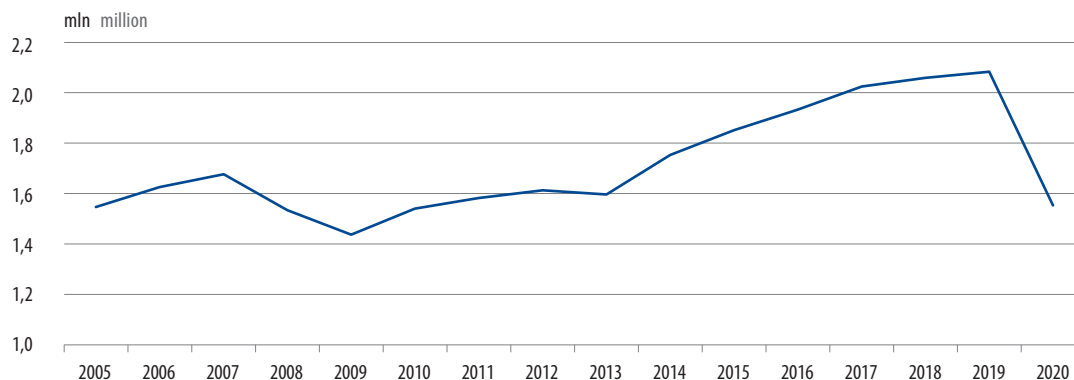
Tablica 3 (41). Ruch pasażerów w polskich portach morskich według wybranych portów
Table 3 (41). Passenger movements at Polish seaports by selected ports

Wyszczególnienie Specification		2010	2015	2019	2020	2019	2020
a – ogółem total w tym: of which: b – promy ferries c – statki pasażerskie passenger ships		w tysiącach in thousands				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
POLSKA POLAND	a	2 601	2 421	2 787	1 905	102,5	68,4
	b	1 375	1 680	1 923	1 472	102,2	76,5
	c	1 219	740	860	430	103,4	50,0
w tym: of which:							
Świnoujście	a	898	1 047	1 170	974	101,2	83,3
	b	790	973	1 069	930	99,6	87,0
	c	108	74	101	44	122,8	43,3
Gdynia	a	668	709	791	450	98,6	56,8
	b	429	599	688	393	99,6	57,2
	c	237	109	101	55	92,9	54,4
Gdańsk	a	286	200	289	209	117,1	72,4
	b	156	108	166	148	140,9	89,0
	c	129	92	123	61	95,2	49,7
Hel	a	403	184	194	118	99,7	61,0
	c	403	184	194	100	99,7	61,0
Sopot	a	84	74	87	55	97,7	63,6
	c	84	74	87	55	97,7	63,6
Międzyzdroje	a	49	63	87	34	145,4	38,8
	c	49	63	87	34	145,4	38,8
Frombork	a	66	56	65	29	104,2	44,6
	c	66	56	65	29	104,2	44,6
Krynica Morska	a	70	56	65	29	104,2	44,6
	c	70	56	65	29	104,2	44,6
Kołobrzeg	a	26	27	31	4	89,8	12,9
	c	26	27	31	4	89,9	12,9
Szczecin	a	32	1	6	2	63,9	26,1
	c	32	1	6	2	63,0	20,8

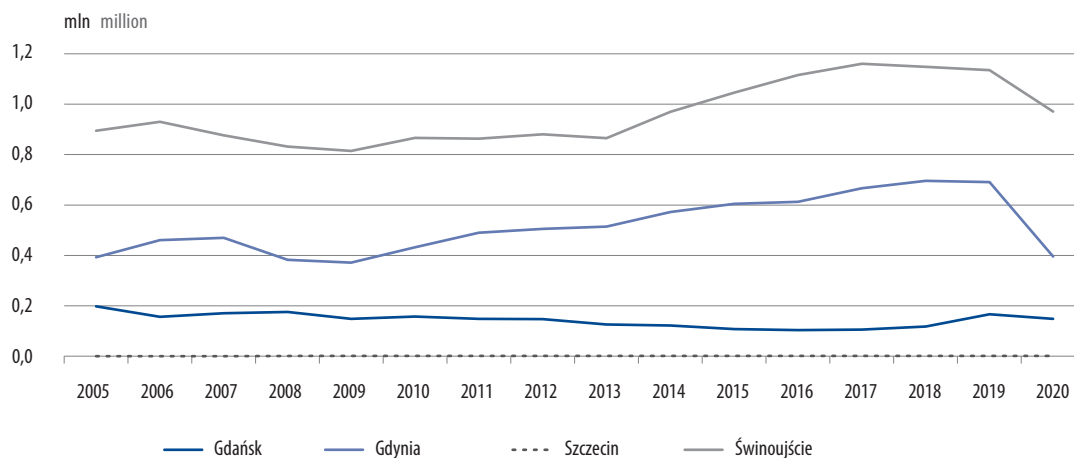
W 2020 r. w polskich portach morskich rozpoczęło lub zakończyło zagraniczną podróż 1 553,7 tys. osób (mniej o 25,4% niż przed rokiem i o 0,8% więcej niż w 2010 r.), z czego niemal całość (99,9%) stanowili pasażerowie z krajów europejskich. Wśród ogółu osób podróżujących w międzynarodowym ruchu dominowali pasażerowie ze Szwecji – 94,7% (rozpoczynający lub kończący podróż w portach: Ystad – 37,5%, Karlskrona – 25,3%, Trelleborg – 22,4% i Nynäshamn – 9,5%); pasażerowie z Niemiec stanowili 4,9%.

In 2020, 1,553.7 thousand persons started or completed their seaborne journey abroad, at Polish seaports (25.4% less than the preceding year and by 0.8% more than in 2010), of whom almost everybody (99.9%) came from Europe. Among the total number of international passenger traffic was dominated by passengers from Sweden – 94.7% (starting or completing their journey at: Ystad – 37.5%, Karlskrona – 25.3%, Trelleborg – 22.4%, Nynäshamn – 9.5%); passenger came from Germany – 4.9%.

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



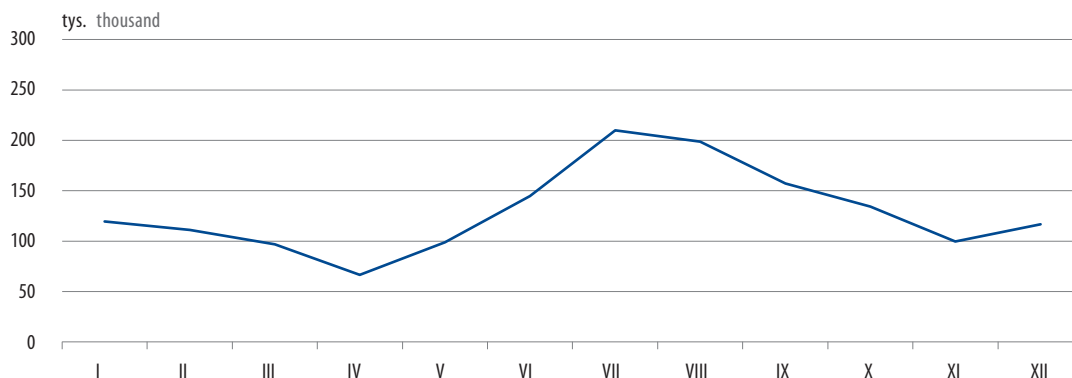
Wykres 5 (81). Międzynarodowy ruch pasażerów w głównych portach morskich
Chart 5 (81). International passenger traffic in major seaports



Ruch pasażerów w portach morskich charakteryzuje się sezonowością. W 2020 r. w okresie czerwiec – sierpień obsłużono 44,5% ogólnej liczby pasażerów w ruchu krajowym (przed rokiem – 48,8%, a w analogicznym okresie 2010 r. – 60,9%) i 35,6% ogólnej liczby pasażerów w ruchu międzynarodowym (wobec odpowiednio 37,2% i 39,9%).

Passenger traffic through seaports is characterized by seasonal peaks. The number of passengers handled from June to August 2020 represented 44.5% of total number of passengers in national traffic (48.8% – in the previous year, 60.9% in the analogical period in 2010) and 35.6% of total number of passengers in international traffic (against 37.2% and 39.9%, respectively).

Wykres 6 (82). Sezonowość w międzynarodowym ruchu pasażerów w 2020 r.
Chart 6 (82). Seasonality of international passenger traffic in 2020



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 2020 r. do polskich portów morskich w tym celu przybyło 5,3 tys. pasażerów wycieczkowców (mniej o 96,4% niż przed rokiem i o 96,1% niż w 2010 r.), z czego do Szczecina – 2,9 tys. (mniej odpowiednio o 65,7% i o 74,7%), Świnoujście – 1,6 tys. (mniej o 53,7% wobec 2019 r., natomiast więcej o 429,3% niż w 2010 r.), Gdańsk – 0,6 tys. (mniej o 96,6% i o 96,0%) i Gdyni – 0,1 tys. (mniej o 99,9% zarówno wobec 2019 r., jak i 2010 r.).

Seaports in Poland are also visited by cruise ships with passengers who arrive to see tourist attractions in the vicinity and return to the ship to carry on their international voyage. In 2020, 5.3 thousand cruise passengers arrived at seaports in Poland for that purpose (96.4% less than the previous year and 96.1% less than in 2010), of which to Szczecin – 2.9 thousands (decrease by 65.7% and decrease by 74.7%), Świnoujście – 1.6 thousands (decrease by 53.7% and increase by 429.3%), Gdańsk – 0.6 thousands (decrease by 96.6% and decrease by 96.0%) and Gdynia – 0.1 thousands (decrease by 99.9% and decrease by 99.9%, respectively).

Uwzględniając kraj przewoźnika, najczęściej pasażerów wycieczkowców zawijających do polskich portów w 2020 r. przybyło z Niemiec (54,6%), Szwajcarii (28,6%) oraz Holandii (14,6%).

Regarding the country of the carrier (ship operator), the largest number of cruise passengers in 2020 arrived at seaports in Poland from Germany (54.6%), Switzerland (28.6%) and Netherlands (14.6%).

Z powodu Covid-19 i związanych z pandemią obostrzeń w skali roku spadła liczba pasażerów przybywających do portów polskich z wszystkich krajów z zagranicy.

Due to Covid-19 and the restrictions related to the pandemic, the number of passengers arriving at Polish ports from all countries from abroad decreased annually.

W porównaniu z 2019 r. odnotowano spadek pasażerów przybywających m.in. z Francji (o 94,6%), Szwajcarii (o 89,7%), Niemiec (o 88,3%) oraz Holandii (o 66,9%). W porównaniu z 2010 r. odnotowano spadek pasażerów przybywających z Niemiec (o 89,8%), Francji (o 87,9%) oraz Szwajcarii (o 18,7%), natomiast wyraźnie wzrosła liczba pasażerów przybywających z Holandii (ponad 10-krotnie).

In comparison to the previous year there was a decrease in passengers arriving from e.g. France (94.6%), Switzerland (89.7%), Germany (88.3%) and Netherlands (66.9%). In comparison to the 2010 there was a decrease in passengers arriving from Germany (89.8%), France (87.9%) and Switzerland (18.7%) while the most significant growths against 2010 were reported in case of cruise passengers from the Netherlands (more than ten-fold).

Tablica 4 (42). Pasażerowie wycieczkowców zawijających do polskich portów
Table 4 (42). Cruise passengers on board ships calling at Polish seaports

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2019	2020	2019	2020
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
POLSKA POLAND	135 314	89 447	145 571	5 257	102,3	3,6
WEDŁUG WYBRANYCH PORTÓW BY SELECTED PORTS						
Gdańsk	15 413	10 196	18 250	616	65,7	3,4
Gdynia	107 888	70 196	115 237	72	112,7	0,1
Szczecin	11 638	5 547	8 573	2 944	92,4	34,3
Świnoujście	307	3 508	3 511	1 625	118,5	46,3
WEDŁUG WYBRANYCH KRAJÓW PRZEWOŹNIKA BY SELECTED COUNTRY OF SHIP OPERATOR						
Francja France	950	447	2 113	115	86,9	5,4
Grecja Greece	1 944	1 753	5 459	–	200,2	–
Holandia Netherlands	56	3 077	2 314	766	178,3	33,1
Malta Malta	–	3 950	2 872	–	–	–
Niemcy Germany	28 055	8 537	24 448	2 872	94,8	–
Norwegia Norway	234	2 698	3 846	–	84,5	–
Stany Zjednoczone United States	48 292	12 526	32 927	–	227,2	–
Szwajcaria Switzerland	1 850	4 667	14 630	1 504	75,2	10,3
Wielka Brytania United Kingdom	5 151	–	1 932	–	90,9	–
Włochy Italy	6 760	49 019	51 656	–	87,3	–

Rozdział X

Chapter X

Przegląd międzynarodowy

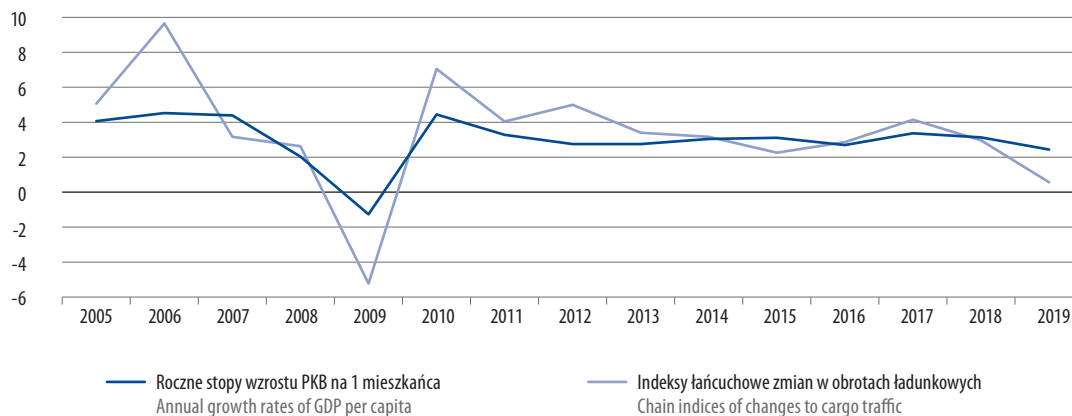
International review

Wolumen obrotów ładunkowych w morskich portach świata w 2019 r. wyniósł 22 158,9 mln ton i był większy o 0,6% od analogicznej wielkości za 2018 r. oraz o 32,2% w porównaniu z 2010 r. Jednocześnie w gospodarce światowej roczna stopa wzrostu PKB na 1 mieszkańca (w cenach stałych, w walutach krajowych) zmniejszyła się z 3,1 w 2018 r. do 2,4 w 2019 r.

In 2019 the volume of cargo traffic through seaports around the world amounted to 22,158.9 million tonnes and was larger by 0.6% than the analogical figure for 2018 and larger by 32.2% in comparison to 2010. At the same time the world's annual growth rate per capita (constant prices, national currencies) decreased from 3.1 in 2018 to 2.4 in 2019.

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

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



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

W 2019 r. w ujęciu globalnym, z portów morskich wywieziono statkami o 0,5% ładunków więcej niż w 2018 r. oraz o 31,8% więcej niż w 2010 r. W strukturze eksportowanych ładunków w badanym okresie dominowały ładunki suche, których udział w 2019 r. wyniósł 71,4%. Do morskich portów w 2019 r. przywieziono o 0,6% ładunków więcej niż rok wcześniej oraz o 32,5% więcej w stosunku do 2010 r. Podobnie jak w przypadku wywozu, większość (69,7%) przywożonych ładunków stanowiły ładunki suche.

In 2019, globally the weight of cargo exported from the seaports by ships was by 0.5% larger than in 2018, and by 31.8% larger than in 2010. Dry bulk cargo prevailed in the pattern of the exports during the analyzed period, and their share accounted for 71.4% in 2019. The weight of cargo imported to the seaports was by 0.6% than the previous year and by 32.5% larger against 2010. Similarly to the exports, dry bulk was the majority (69.7%) of the imported cargo.

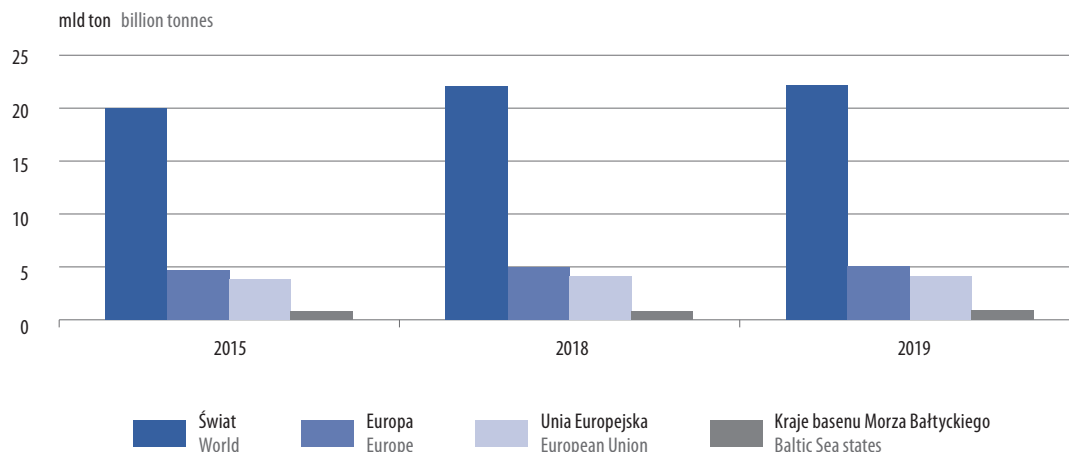
W 2019 r. w ramach światowych morskich obrotów ładunkowych masa przywiezionych ładunków przewyższała wywóz, podczas gdy w latach 2010 i 2018 w morskich portach świata odnotowano przewagę eksportu nad importem drogą morską.

In 2019, the weight of the world maritime cargo traffic imported to the seaports prevailed over the exported ones whereas in the years 2010 and 2018 the exports prevailed.

W 2019 r. udział obrotów ładunkowych w portach morskich zlokalizowanych na kontynencie europejskim w światowych morskich obrotach ładunkowych kształtował się na poziomie zbliżonym jak przed rokiem i wyniósł 22,7% (wobec 26,2% w 2010 r.).

In 2019, the share of freight through the European seaports, in the world's cargo traffic was at the level similar to that one of the preceding year, and it accounted for 22.7% (against 26.2% in 2010).

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



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

Morskie obroty ładunkowe odnotowane we wszystkich portach krajów nadbałtyckich (w tym Rosji) wyniosły w 2019 r. 858,9 mln ton i były wyższe o 1,4% w porównaniu z uzyskanymi w 2018 r. oraz o 30,3% w zestawieniu z 2010 r. Obroty te stanowiły w 2019 r. – 3,9%, w 2018 r. – 3,8%, a w 2010 r. – 4,3% obrotów ładunkowych morskich portów w skali światowej.

Maritime cargo traffic reported in all the Baltic ports (including Russia) amounted to 858.9 million tonnes in 2019 and was by 1.4% larger in comparison to 2018, and by 30.3% larger against 2010. That freight represented 3.9% in 2019, 3.8% in 2018, and in 2010 – 4.3% of the world's seaport cargo traffic.

W strukturze rodzajowej ładunków przewożonych drogą morską przez główne porty morskie Europy (krajów Unii Europejskiej, Turcji i Norwegii; z wyłączeniem Rosji) dominowały obroty ładunkami masowymi ciekłymi (ich udział wyniósł w 2019 r. – 36,8%, w 2018 r. – 36,0%, a w 2010 r. – 40,9%) oraz masowymi suchymi (w 2019 r. – 24,5%, w 2018 r. – 25,1%, a w 2010 r. – 24,6%).

The structure of seaborne freight by type of cargo in the main ports of Europe (the EU, Turkey and Norway; excluding Russia) was dominated by liquid bulk (which contributed to 36.8% in 2019, 36.0% – in 36.0%, 40.9% – in 2010) and dry bulk cargo (24.5% – in 2019, 25.1% – in 2018, 24.6% – in 2010).

Podobnie, udział ładunków skonteneryzowanych w obrotach ładunkowych Europy był stabilny w badanych latach – w 2019 r. wyniósł on 22,4%, w 2018 r. – 22,2%, a w 2010 r. – 17,7% przeładunków morskich w portach Europy.

Similarly, the shares of containerized cargo throughout Europe were stable during the analysed period – in 2019 it amounted to 22.4%, in 2018 – 22.2%, and 17.7% of the European seaborne cargo traffic.

W strukturze obrotów ładunkowych w portach basenu Morza Bałtyckiego (wraz ze wszystkimi głównymi portami Danii; bez nadbałtyckich portów Rosji) dominowały ładunki masowe suche i ciekłe oraz ładunki toczne. W badanych latach udział ładunków masowych suchych w obrotach morskich na Bałtyku utrzymywał się na poziomie bliskim jednej trzeciej.

Bulk dry, liquid and ro-ro cargo dominated the structure of the cargo traffic through the Baltic Sea Basin ports (including all main ports of Denmark, excluding Baltic Russian ports). In the analysed years the dry bulk remained at the level of almost one third of the Baltic cargo traffic. The share of the liquids reached its peak in 2010 (32.4% of the

Udział ładunków masowych ciekłych był najwyższy w 2010 r. (32,4% obrotów ładunkowych bałtyckich portów UE). W 2019 r. ładunki te stanowiły 27,1% morskich obrotów bałtyckich portów UE i były wyższe o 4,1% w porównaniu z odnotowanymi rok wcześniej, ale o 5,4% mniejsze w zestawieniu z 2010 r. Trzecią pod względem znaczenia grupą ładunkową były ładunki toczne, których udział w strukturze obrotów zrealizowanych w bałtyckich portów UE w 2019 r. wyniósł 21,6% (obroty tymi ładunkami były o 1,8% niższe w zestawieniu z rokiem poprzednim, natomiast wyższe o 15,6% niż w 2010 r.).

EU Baltic seaports). In 2019 the liquids represented 27.1% of the EU maritime cargo traffic and were by 4.1% larger as compared to the previous year's results, but by 5.4% lower against 2010. The third important cargo type were the ro-ro which contributed to 21.6% of the Baltic cargo traffic and decreased by 1.8% against the previous year, but 15.6% higher than those reported in 2010.

Tablica 1 (43). Struktura obrotów ładunkowych w głównych portach morskich Europy i basenu Morza Bałtyckiego

Table 1 (43). Structure of cargo traffic in main ports of Europe and the Baltic Sea Region

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2018	2019
	w % in %			
EUROPA ^{ab} EUROPE ^{ab}				
OGÓŁEM TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0
ładunki masowe ciekłe liquid bulk	40,9	38,2	36,0	36,8
ładunki masowe suche dry bulk	24,6	25,0	25,1	24,5
kontenery containers	17,7	20,3	22,2	22,4
ładunki toczne roll-on roll-off	10,7	10,9	11,1	10,8
pozostałe ładunki other	6,0	5,6	5,6	5,5
ładunki nieznanne unknown	0,1	-	-	-
KRAJE BASENU MORZA BAŁTYCKIEGO ^{cd} BALTIC SEA STATES ^{cd}				
OGÓŁEM TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0
ładunki masowe ciekłe liquid bulk	32,4	30,6	26,2	27,1
ładunki masowe suche dry bulk	30,0	30,3	31,2	30,5
kontenery containers	7,0	8,5	10,4	10,6
ładunki toczne roll-on roll-off	21,2	22,2	22,1	21,6
pozostałe ładunki other	9,4	8,4	10,1	10,1
ładunki nieznanne unknown	-	-	-	-

a Porty główne krajów członkowskich UE, Norwegii i Turcji; bez Rosji. b W latach 2018 i 2019 łącznie z Czarnogórą. c Wraz z wszystkimi głównymi portami Danii; bez nadbałtyckich portów Rosji. d Dane uległy zmianie w porównaniu z poprzednią edycją publikacji.

Źródło: baza Eurostatu New Cronos.

a Main seaports of EU Member States, Norway and Turkey; excluding Russia. b In the years 2018 and 2019 including Montenegro c Including all main seaports in Denmark; excluding Baltic seaports of Russia. d Data have changed since the previous edition of this publication.

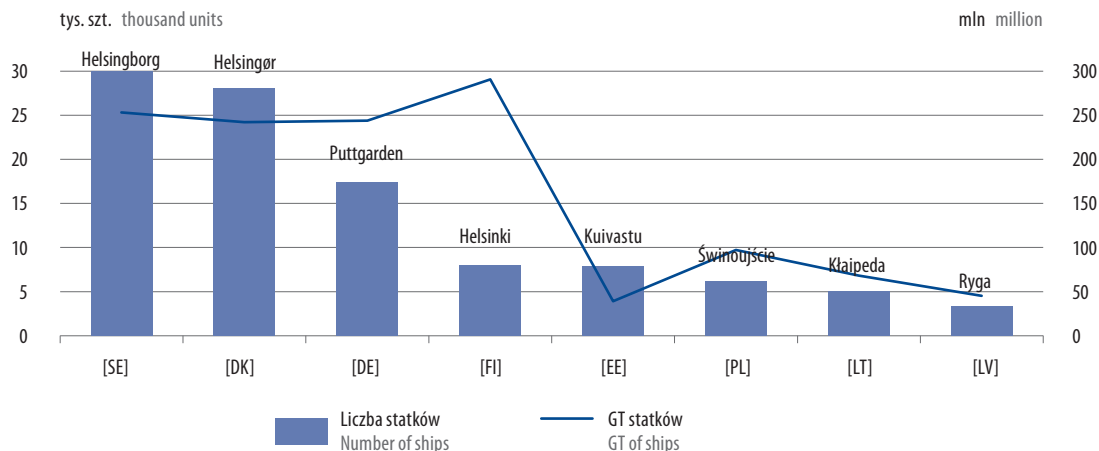
Source: Eurostat database New Cronos.

W 2019 r. do głównych portów krajów Unii Europejskiej, Czarnogóry, Norwegii i Turcji zawinęło 2 447,4 tys. statków o łącznej pojemności brutto GT 19 682,8 mln, tj. o 1,0% mniej jednostek i o 0,1% mniejszym GT niż w 2018 r. oraz o 2,7% jednostek mniej, ale o 18,3% większym GT niż w 2010 r. W latach 2010 oraz 2018 i 2019 w głównych portach Włoch, Grecji i Danii łącznie skupiała się blisko połowa ruchu statków w Europie (z wyłączeniem Rosji). W 2019 r. 19,3% zawinięć do portów europejskich odnotowano w głównych portach Włoch, 18,9% – Grecji, a 13,2% – Danii. W 2019 r. przeciętna pojemność brutto statku, który odwiedził główne porty Włoch wynosiła 6,1 tys., Grecji – 2,9 tys., a Danii – 3,6 tys. Wśród liczby zawinięć do głównych portów Włoch 85,1% było zrealizowanych przez drobnicowce niespecjalistyczne, a 8,6% – przez statki pasażerskie i wycieczkowce. Do portów greckich najwięcej zawinęło drobnicowców niespecjalistycznych (84,9%) oraz statków pasażerskich i wycieczkowców (10,6%), zaś w Danii dominowały zawinięcia drobnicowców niespecjalistycznych (96,4% liczby wejść statków). W portach duńskich nie odnotowano zawinięć statków pasażerskich, a ruch wycieczkowców stanowił jedynie 0,1% ruchu statków w tym kraju.

In 2019 the number of 2,447.4 thousand ships with the total gross tonnage of GT 19,682.8 millions, i.e. 1.0% less in the absolute number and 0.1% less in GT than in 2018, and 2.7% less ships but 18.3% GT larger than in 2010, arrived in the seaports of the EU, Montenegro, Norway and Turkey. In the years 2010, 2018 and 2019 almost a half of the European maritime ship traffic (excluding Russia) clustered in the ports of Italy, Greece and Denmark. In 2019, 19.3% of ships' arrivals were reported in the main ports of Italy, 18.9% – Greece, and 13.2% in Denmark. In 2019 the average gross tonnage of a ship entering the main ports of Italy was GT 6.1 thousands, Greece – GT 2.9 thousands and Denmark GT 3.6 thousands. Regarding the number of ships' arrivals in the major ports of Italy, the general cargo ships represented 85.1% and 8.6% of that was contributed collectively by passenger and cruise ships. Regarding the ports of Greece, the traffic was dominated by general cargo ships which represented 84.9% of the whole ship traffic and the passenger and cruise ships represented 10.6% of that, whereas the seaports of Denmark were mostly visited by general cargo ships (96.4% of ships' arrivals). No arrivals in Denmark by passenger non-cruise ships were reported, while the cruisers contributed to only 0.1% ships' traffic in that country.

Wykres 3 (85). Porty morskie o największej liczbie zawinięć statków w krajach basenu Morza Bałtyckiego w 2019 r.

Chart 3 (85). Seaports with top number of ships calling at Baltic Sea states in 2019



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

Blisko co piąte wejście statku do głównych morskich portów (20,9% liczby zawinięć) w krajach UE, Czarnogóry, Norwegii i Turcji odnotowane w 2019 r. dotyczyło basenu Morza Bałtyckiego. Łączna pojemność jednostek, które zawinięły do portów nadbałtyckich stanowiła 22,0% analogicznej wielkości dla portów krajów UE, Czarnogóry, Norwegii i Turcji.

Nearly every fifth ship call at main seaports in the EU, Montenegro, Norway and Turkey reported in 2019 (20.9% of the number of arrivals) occurred in the Baltic Sea basin. The collective gross tonnage of ships that called the Baltic ports represented 22.0% of the analogical figure regarding the ports in the EU, Montenegro, Norway and Turkey.

W ramach żeglugi bliskiego zasięgu (SSS), w relacji z portami europejskimi (z wyłączeniem Rosji) w 2019 r. przewieziono 2,9 mld ton ładunków, które stanowiły 58,0% obrotów ładunkowych ogółem uzyskanych w portach morskich krajów członkowskich UE, Czarnogóry, Norwegii i Turcji. Wolumen przewozów SSS wzrósł o 1,6% w porównaniu z 2018 r. oraz o 10,5% wobec 2010 r.

In 2019, short sea shipping (SSS) freight carried in relation with European seaports (excluding Russia) amounted to 2.9 billion tonnes which represented 58.0% of cargo handled in seaports in the EU member states, Montenegro, Norway and Turkey. The volume of the SSS freight increased by 1.6% in comparison with 2018, and by 10.5% against 2010.

Tablica 2 (44). Obroty ładunkowe głównych portów morskich krajów europejskich w ramach żeglugi bliskiego zasięgu według akwenów

Table 2 (44). Cargo traffic in short-sea shipping in main European seaports, by water areas

Wyszczególnienie Specification	2010 ^a	2015 ^a	2018	2019	2018	2019
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	2 663 991	2 741 418	2 897 366	2 943 015	102,3	101,6
Morze Bałtyckie the Baltic Sea	508 502	552 874	560 323	559 559	102,7	99,9
Morze Czarne the Black Sea	207 614	201 924	222 907	246 948	100,5	110,8
Morze Śródziemne the Mediterranean Sea	749 290	789 574	856 706	880 549	103,3	102,8
Atlantyk północno-wschodni the North-East Atlantic	336 526	341 173	349 142	347 222	99,7	99,5
Morze Północne the North Sea	752 228	758 319	765 016	771 424	100,5	100,8
Pozostałe Others	109 831	97 554	143 272	137 313	115,4	95,8

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.

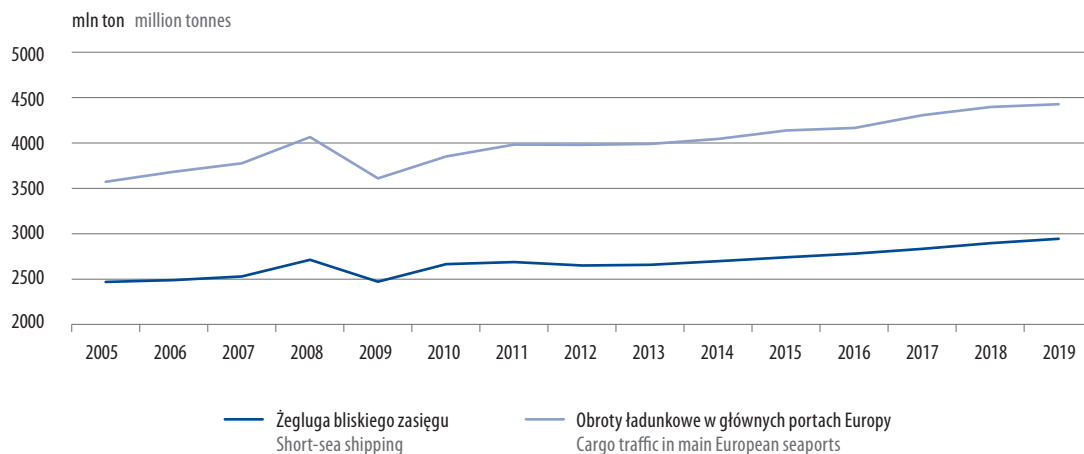
Source: Eurostat database New Cronos.

W analizowanym okresie najwięcej ładunków w ramach żeglugi bliskiego zasięgu obsłużono w portach zlokalizowanych nad Morzami Śródziemnym i Północnym, które stanowiły odpowiednio: w 2019 r. – 29,9% i 26,2%, w 2018 r. – 29,6% i 26,4% oraz w 2010 r. – 28,1% i 28,2% łącznych obrotów ładunkowych SSS w relacji z głównymi portami państw członkowskich UE, Czarnogóry, Norwegii i Turcji.

During the analyzed period, it was the Mediterranean ports and North Sea that handled the largest SSS freight which respectively represented: 29.9% and 26.2% in 2019, 29.6% and 26.4% in 2018, 28.1% and 28.2% in 2010, of total SSS freight in relation with main ports of the EU members, Montenegro, Norway and Turkey.

Wykres 4 (86). Obroty ładunkowe w ramach żeglugi bliskiego zasięgu na tle obrotów ładunkowych głównych portów morskich Europy^{ab}

Chart 4 (86). Cargo traffic in short-sea shipping compared to cargo traffic in main European seaports^{ab}



a Z wyłączeniem Rosji. 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 ramach żeglugi bliskiego zasięgu w głównych portach UE, Czarnogóry, Norwegii i Turcji w 2019 r. obsłużono 55,9 mln TEU kontenerów, tj. mniej o 0,5% niż przed rokiem, lecz o 44,3% więcej niż w 2010 r.

In 2019, the main seaports in the EU, Montenegro, Norway and Turkey handled 55.9 million TEUs of the SSS containers i.e. 0.5% less than in the preceding year and 44.3% more than in 2010.

Pozycję lidera zachowała Turcja, w której portach w 2019 r. obsłużono 16,1% ruchu kontenerowego w ramach SSS; kolejnymi co do znaczenia krajami były Włochy (11,0%) oraz Hiszpania (10,4% morskich obrotów kontenerami w Europie w przeliczeniu na TEU).

Turkey maintained its leading position and handled 16.1% of the SSS container traffic in 2019, while Italy (11.0%) and Spain (10.4% of the SSS container traffic expressed in TEUs) were the other important countries.

Na poziomie globalnym w badanym okresie obserwuje się wzrost morskich obrotów kontenerowych, które w 2019 r. osiągając poziom 811,2 mln TEU były wyższe o 1,9% niż rok wcześniej oraz o 44,8% niż w 2010 r. Wśród państw o największych strumieniach ładunków skonteneryzowanych znajdują się głównie kraje azjatyckie na czele z Chinami, które w 2019 r. obsłużyły 29,8% światowych morskich obrotów kontenerowych oraz Stany Zjednoczone (6,8% ruchu kontenerowego). Z krajów europejskich, wiodącą rolę w światowym morskim transporcie kontenerowym można przypisać Niemcom, których porty w 2019 r. obsłużyły 2,4% kontenerów przewożonych drogą morską (dla porównania porty polskie – 0,4%).

At global level a remarkably dynamic growth in container traffic became visible with the volume of the containers handled amounting to 811.2 million TEUs in 2019, which were 1.9% higher than in the preceding year and 44.8% higher than in 2010. Among countries with the largest containerized cargo flows there were Asian states led by China that handled 29.8% of the world's seaborne container traffic in 2019, followed by the United States (6.8% of the container traffic). Out of Europe, Germany might be regarded as the leader in the world's maritime container transport, and German ports handled 2.4% of seaborne container traffic in 2019. For comparison – Polish ports handled 0.4% of those transports.

W 2019 r. operatorzy i armatorzy dysponowali flotą 5,3 tys. kontenerowców o łącznej pojemności brutto GT 237,1 mln, które stanowiły 5,5% liczebności i 17,6% pojemności brutto światowej floty handlowej. W porównaniu z 2018 r. wzrosła liczba eksploatowanych kontenerowców (o 2,0%) oraz ich łączna pojemność brutto (o 5,4%). Średnia pojemność brutto jednostki w latach 2018 i 2019 ukształtowała się

In 2019 ship operators and owners operated fleets consisting of 5.3 thousand containerships with total gross tonnage GT 237.1 millions, which represented 5.5% of the total number and 17.6% of gross tonnage of the world merchant fleets. In comparison to 2018, the number of the containerships in operation grew by 2.0% and their the gross tonnage increased by 5.4%. In the years 2018 and 2019, the average

na poziomach odpowiednio GT 43,2 tys. oraz 44,7 tys.

gross tonnage per container vessel remained at the levels of GT 43.2 thousand and 44.7 thousand, respectively.

Podobnie jak w poprzednich latach, w 2019 r. najwięcej kontenerowców pływało pod banderami liberyjską (852 jednostki o łącznej pojemności brutto GT 40,1 mln) i panamską (608 jednostek o pojemności brutto GT 34,3 mln). Liczba statków rejestrowanych pod banderą liberyjską wzrosła o 2,9% w porównaniu z 2018 r., a ich pojemność – o 2,2%. W 2019 r. pod banderą panamską zarejestrowano o 3,4% kontenerowców więcej niż rok wcześniej, a pojemność brutto tych statków wzrosła odpowiednio o 5,4%. Łącznie kontenerowce zarejestrowane pod tymi banderami stanowiły 27,5% liczby i 31,4% pojemności brutto tego typu statków na świecie.

As in the previous years, most of containerships flew the flags of Liberia (852 vessels with the total gross tonnage GT 40.1 millions) and Panama (608 vessels with gross tonnage GT 34.3 millions), in 2019. The number of ships hoisting the Liberian flag increased by 2.9% in comparison to 2018, and their gross tonnage grew by 2.2%. In 2019 the number of container ships registered in Panama was 3.4% larger than in the previous year and their gross tonnage grew respectively by 5.4%. Collectively, the container ships registered under those flags represented 27.5% of the number and 31.4% of the gross tonnage of that type of ships in the world.

Tablica 3 (45). Światowa flota wyspecjalizowanych statków pełnokontenerowych oraz światowe obroty kontenerowe

Table 3 (45). World fleet of specialised full-container ships and world container traffic

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2018	2019	2018	2019
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Statki pełnokontenerowe Full-container ships	4 677	5 111	5 198	5 304	100,9	102,0
Obroty kontenerowe w TEU Container traffic in TEU	560 328 404	695 811 428	795 735 911	811 215 377	105,1	101,9

Źródło: Dla 2010 r. – Review of Maritime Transport, UNCTAD, dla pozostałych lat – baza danych UNCTADSTAT, http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en
Source: For the year 2010 – Review of Maritime Transport, UNCTAD, other years – UNCTADSTAT database, http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en

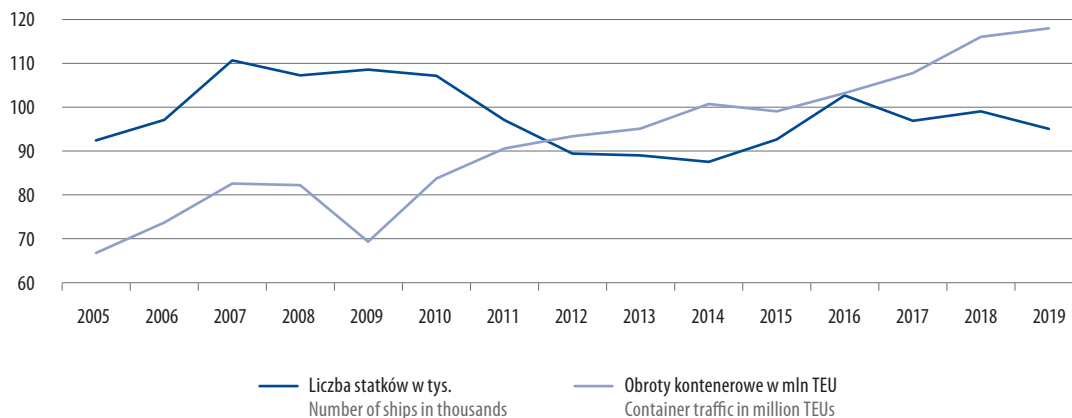
W 2019 r. w głównych portach krajów Unii Europejskiej, Czarnogóry, Norwegii i Turcji odnotowano 95,1 tys. zawinięć wyspecjalizowanych kontenerowców (mniej o 4,0% niż przed rokiem i o 11,3% niż w 2010 r.), a ich łączna pojemność brutto GT wyniosła 3 413,8 mln. W 2019 r. kontenerowce najczęściej zawijały do portów Hiszpanii i Turcji (odpowiednio 16,1% i 11,1% liczby zawinięć tych statków); największe jednostki wybierały przeważnie porty hiszpańskie (średnia pojemność brutto statku wynosiła 34,5 tys.) i włoskie (średnie GT – 41,5 tys.).

In 2019, main ports in the European Union, Montenegro, Norway and Turkey reported 95.1 thousand calls by specialized containerships (4.0% less than in the preceding year and 11.3% less than in 2010), and their total gross tonnage amounted to GT 3,413.8 millions. The containerships most frequently called at the ports in Spain and Turkey (respectively 16.1% and 11.1% of the number of calls by those vessels). The largest vessels entered mostly the ports in Spain (the average gross tonnage of a ship was GT 34.5 thousand) and Italy (the average gross tonnage was GT 41.5 thousand).

Obroty kontenerowe w głównych morskich portach Europy (kraje UE, Czarnogóra, Norwegia, Rosja i Turcja) w 2019 r. wyniosły 117 959,0 tys. TEU i wzrosły o 1,6% w stosunku do 2018 r. oraz o 40,8% wobec 2010 r. Podobnie, jak w ubiegłych latach, najwięcej kontenerów obsłużono w relacji z portami Hiszpanii i Niemiec (odpowiednio 13,7% i 12,6% europejskiego ruchu kontenerowego wyrażonego w TEU).

Container traffic through main European ports (the EU, Norway, Russia and Turkey) amounted to 117,959.0 thousand TEUs in 2019, and grew by 1.6% in comparison to 2018 and by 40.8% against 2010. Similarly to previous years, the largest container volumes were handled in relation with Spain and Germany (respectively 13.7% and 12.6% of the European container traffic expressed in TEUs).

Wykres 5 (87). Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich Europy^a
Chart 5 (87). Full-container ship and container traffic in main European seaports^a

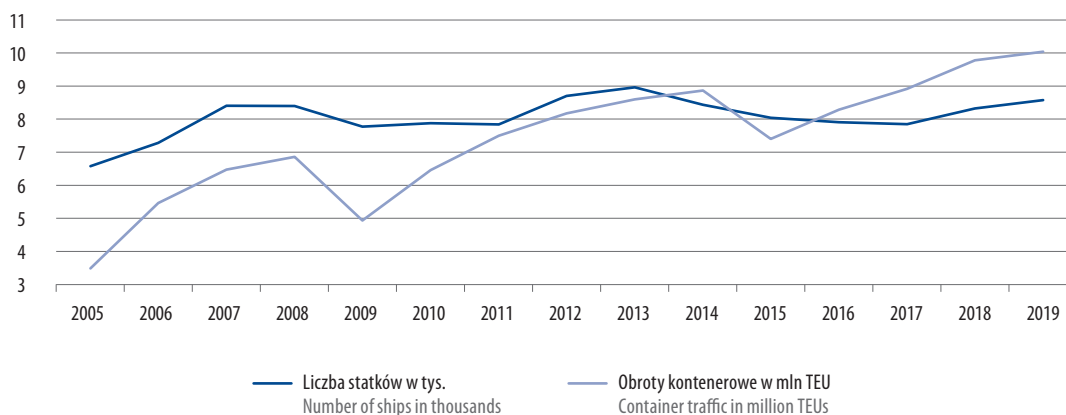


^a Z wyłączeniem Rosji.
 Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
^a Excluding Russia.
 Source: Eurostat database New Cronos.

W 2019 r. obroty kontenerowe w portach krajów basenu Morza Bałtyckiego (w tym Rosji) wyniosły 10 039,7 tys. TEU i stanowiły one 8,5% obrotów kontenerowych w głównych portach krajów Unii Europejskiej, Czarnogóry, Norwegii, Turcji i Rosji. Obroty te wzrosły o 2,7% w porównaniu z 2018 r. oraz o 55,4% wobec 2010 r. (dane za rok 2010 r. dla Rosji dotyczyły wyłącznie portu Sankt Petersburg).

In 2019, the Baltic Sea Basin (including Russia) container traffic amounted to 10,039.7 thousand TEUs and represented 8.5% of that flow through the seaports of the European Union, Montenegro, Norway, Turkey and Russia. That traffic grew by 2.7% in comparison with 2018 and by 55.4% against 2010 (data on Russia for 2010 concerned St. Petersburg only).

Wykres 6 (88). Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich w rejonie basenu Morza Bałtyckiego
Chart 6 (88). Full-container ship and container traffic in main seaports in the Baltic Sea states

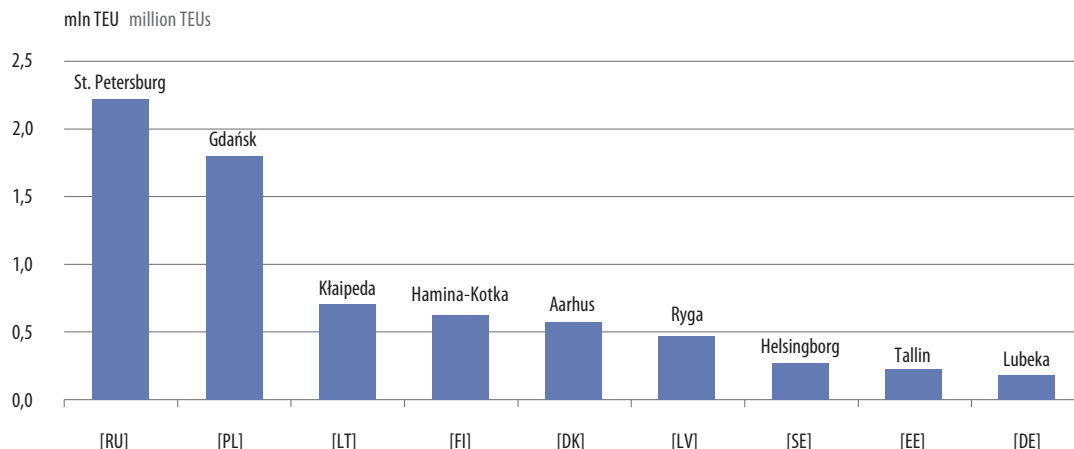


Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
 Source: Eurostat database New Cronos.

Podobnie jak w latach poprzednich, w 2019 r. liderem w obsłudze ruchu kontenerowego na Bałtyku był port Sankt Petersburg (22,1% bałtyckich obrotów kontenerowych). Kolejnymi ważnymi portami w ruchu kontenerowym były: Gdańsk (17,9%), Kłajpeda (7,0%) i Hamina-Kotka (6,2%).

Similarly to the previous years, St. Petersburg was the leader in container handling in the Baltic in 2019 (represented 22.1% of Baltic container traffic). Other important container ports were Gdańsk (17.9%), Klaipeda (7.0%) and Hamina-Kotka (6.2%).

Wykres 7 (89). Porty morskie o największych obrotach kontenerowych w krajach basenu Morza Bałtyckiego w 2019 r.
Chart 7 (89). Seaports with the largest container traffic in Baltic Sea states in 2019



Źródło: baza Eurostatu New Cronos oraz strona internetowa www.pasp.ru
Source: Eurostat database New Cronos and the Internet website www.pasp.ru

W głównych portach krajów Unii Europejskiej, Czarnogóry, Norwegii i Turcji w 2019 r. odnotowano 384,1 tys. zawinięć statków floty pasażerskiej (w tym wycieczkowców), tj. mniej o 4,0% niż przed rokiem oraz o 43,0% w porównaniu z 2010 r. Średnia pojemność brutto wycieczkowca, który w 2019 r. wszedł do portów europejskich, wyniosła 66,5 tys. (więcej o 7,6% niż przed rokiem oraz o 52,5% w porównaniu z 2010 r.), natomiast średnie GT statku pasażerskiego niebędącego wycieczkowcem wyniosło 1,3 tys. (mniej o 8,6% niż w 2018 r. oraz o 57,0% niż w 2010 r.).

Największy ruch statków pasażerskich niebędących wycieczkowcami w 2019 r. koncentrował się w portach Chorwacji (46,7% liczby zawinięć tych statków do portów europejskich), natomiast wycieczkowce najczęściej odwiedzały porty włoskie (22,6%) i hiszpańskie (20,7% liczby zawinięć wycieczkowców do portów europejskich). Wycieczkowce i pozostałe statki pasażerskie przewiozły w 2019 r. łącznie 453,2 mln pasażerów, tj. o 1,5% więcej osób niż przed rokiem oraz o 4,5% więcej niż w 2010 r. Spośród osób korzystających z morskiego transportu pasażerskiego niewielki odsetek stanowili pasażerowie liniowców wycieczkowych – 3,8% w 2019 r. (w 2018 r. – 3,6%, w 2010 r. – 2,8%).

In 2019, the main ports of the European Union, Montenegro, Norway and Turkey reported 384.1 thousand calls by passenger (including cruise) ships i.e. 4.0% less than in the preceding year and 43.0% less in comparison to 2010. The average gross tonnage per cruise ship that entered European ports amounted to GT 66.5 thousands in 2019 (7.6% more than in the preceding year and 52.5% more in comparison to 2010) while the average gross tonnage of a non-cruise passenger ship was 1.3 thousand (8.6% less than in 2018, and 57.0% less than in 2010).

In 2019, the heaviest passenger (non-cruise) ship traffic concentrated around seaports in Croatia (46.7% of calls by those ships at European ports) while the cruise liners most frequently visited Italy (22.6%) and Spain (20.7% of the number of calls by the cruise ships at European seaports). The cruise and other passenger ships carried totally 453.2 million passengers in 2019, i.e. 1.5% more than in the preceding year, and 4.5% more than in 2010. Among the users of maritime transport means, the cruise passengers constituted small percentages: 3.8% in 2019, 3.6% in 2018, 2.8% in 2010.

W 2019 r. w głównych portach morskich krajów nadbałtyckich należących do UE odnotowano 11,4 tys. zawinięć jednostek floty pasażerskiej (wycieczkowców i pozostałych), tj. więcej o 4,5% niż przed rokiem, ale o 16,9% mniej niż w 2010 r. Ruch wszystkich statków pasażerskich stanowił 3,0% całego ruchu tego typu statków w portach europejskich. Średnia pojemność brutto wycieczkowca, który w 2019 r. odwiedził porty basenu Morza Bałtyckiego wyniosła 63,9 tys. (więcej o 23,8% niż przed rokiem i o 27,7% w porównaniu z 2010 r.), natomiast średnie GT statku pasażerskiego niebędącego wycieczkowcem wyniosło 6,4 tys. (mniej o 16,9% niż w 2018 r., lecz więcej o 40,6% niż w 2010 r.).

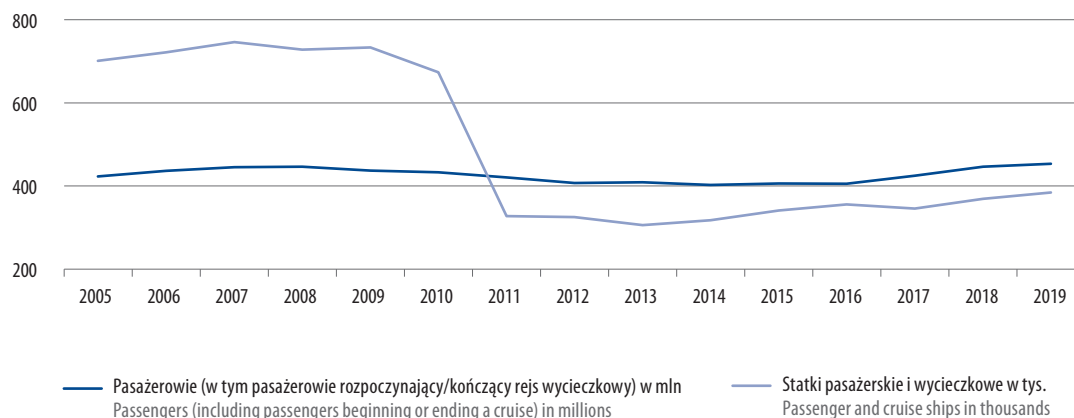
Zawinięcia statków pasażerskich niebędących wycieczkowcami w 2019 r. w przeważającej mierze miały miejsce w portach Szwecji (48,0%) oraz Polski (34,2% liczby zawinięć tych statków do portów nadbałtyckich), a prawie co czwarty wycieczkowiec (24,8%) odwiedził porty duńskie.

In 2019, main Baltic ports in the EU member states reported 11.4 thousand calls by passenger fleet vessels (cruise and other passenger ships), i.e. 4.5% more than in the preceding year but less by 16.9% against 2010. The traffic of all passenger ships accounted for 3.0% of the whole traffic carried out by those ships in the European ports. The average gross tonnage per cruise liner that visited Baltic Sea basin ports was 63.9 thousands in 2019 (23.8% more than the year before and 27.7% more in comparison to 2010), whereas the average gross tonnage per non-cruise passenger ship amounted to 6.4 thousands (16.9% less than in 2018, but 40.6% more than in 2010).

In 2019, non-cruise ship arrivals largely occurred in Sweden (48.0%) and Poland (34.2% of total number of calls by ships of that type at the Baltic ports) while almost every fourth cruise liner (24.8%) visited the ports in Denmark.

Wykres 8 (90). Ruch pasażerów i liczba zawinięć statków pasażerskich i wycieczkowych do głównych portów morskich Europy^a

Chart 8 (90). Passenger traffic and number of passenger and cruise ships at European seaports^a



a Z wyłączeniem Rosji.

Źródło: baza Eurostatu New Cronos.

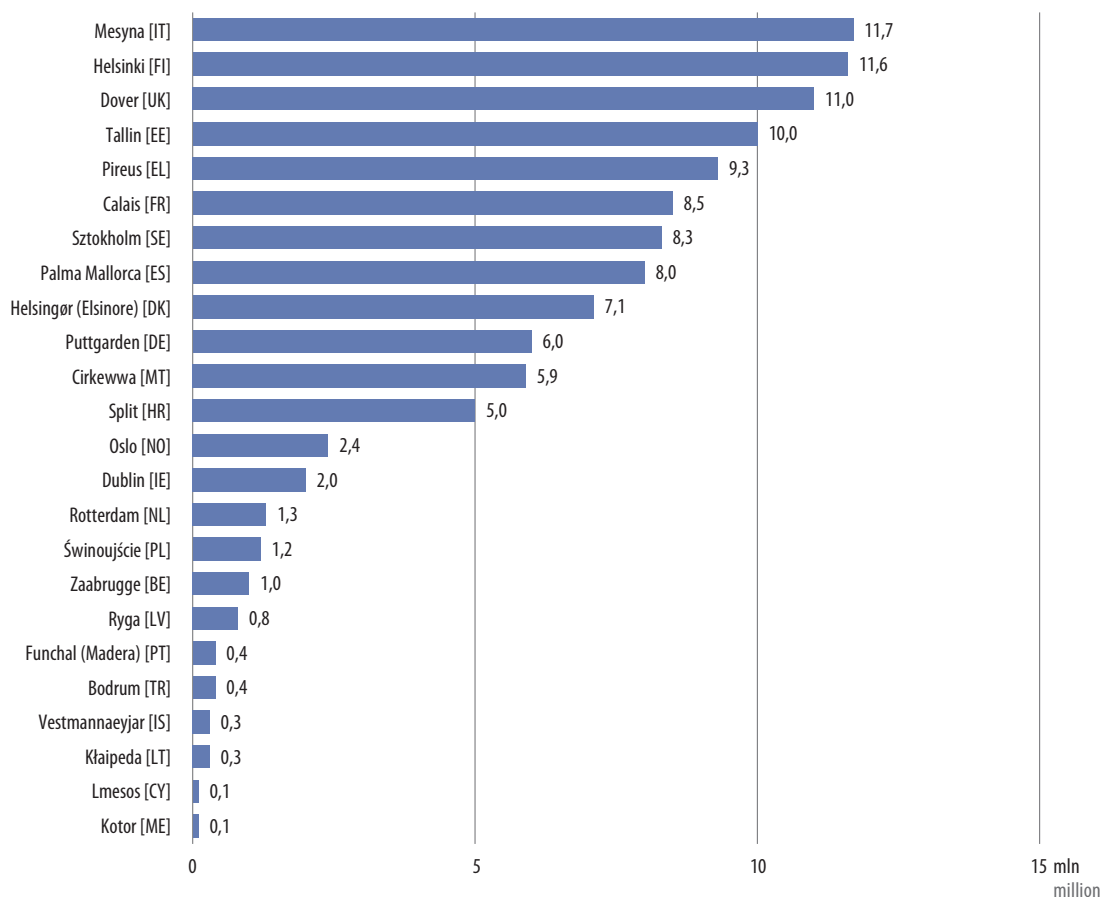
a Excluding Russia.

Source: Eurostat database New Cronos.

Wycieczkowce i pozostałe statki pasażerskie w 2019 r. przewiozły łącznie 120,4 mln pasażerów w obrębie Bałtyku, co stanowiło 26,6% liczby pasażerów podróżujących statkami zawijającymi do portów morskich krajów UE, Czarnogóry, Norwegii i Turcji. W 2019 r. nadbałtyckie porty krajów UE obsłużyły o 1,6% więcej podróżnych niż przed rokiem oraz o 7,9% więcej niż w 2010 r. Spośród osób korzystających z morskiego transportu pasażerskiego na Bałtyku niewielki odsetek stanowili pasażerowie liniowców wycieczkowych – 0,8% (w 2018 r. – 1,7%, w 2010 r. – 1,9%).

Cruise and other passenger ships carried collectively 120.4 million passengers around the Baltic in 2019, which represented 26.6% of the passengers onboard ships that called at seaports of the EU, Montenegro, Norway and Turkey. In 2019 the Baltic ports of the EU members handled 1.6% more travellers than the year before and 7.9% more than in 2010. Among the users of maritime transport means within the Baltic, the cruise passengers constituted a small percentage – 0.8% in 2019, 1.7% in 2018, 1.9% in 2010.

Wykres 9 (91). Ruch pasażerów w wybranych portach europejskich w 2019 r.
 Chart 9 (91). Passenger traffic in selected European seaports in 2019



Źródło: baza Eurostatu New Cronos oraz strona internetowa www.pasp.ru
 Source: Eurostat database New Cronos and the Internet website www.pasp.ru

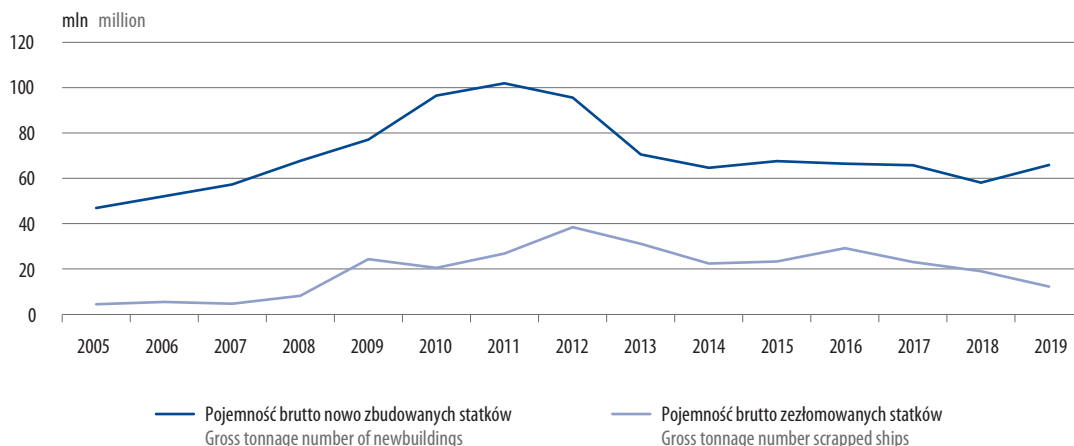
W 2019 r. na świecie eksploatowano 96,7 tys. statków o łącznej pojemności brutto (GT) 1 868,9 mln, tj. o 1,1% więcej jednostek i o 45,8% większym tonażu brutto niż rok wcześniej. W ujęciu globalnym najczęściej statków eksploatowanych w 2019 r. było zarejestrowanych pod banderami: panamską (8,1%), chińską (6,3%) i japońską (5,1% liczby jednostek światowej floty handlowej). Jednostki o największej pojemności brutto pływały pod banderami panamską (11,7%), liberyjską i Wysp Marshalla (po 8,2% łącznej pojemności brutto światowej floty handlowej).

W 2019 r., podobnie jak przed rokiem, 12,6% jednostek floty handlowej świata było własnością podmiotów z Chin; kolejnym krajem z najliczniejszą flotą była Grecja (8,7% ogółu światowej floty handlowej). Statki o największej nośności należały do właścicieli z Grecji (17,6%), Japonii (11,4%) i Chin (10,7% łącznej nośności światowej floty handlowej).

In 2019, the world merchant fleet in service consisted of 96.7 thousand ships with total gross tonnage (GT) 1,868.9 millions, i.e. 1.1% more vessels with by 45.8% larger gross tonnage than in the preceding year. Globally, the largest number of ships in service in 2019 were registered under flags of: Panama (8.1%), China (6.3%) and Japan (5.1% of the number of world merchant vessels). Ships of the largest gross tonnage hoisted flags of: Panama (11.7%), Liberia and Marshall Islands (8.2% of total GT of the world merchant fleet, each).

In 2019, similarly to the preceding year, 12.6% of the world merchant fleet was owned by Chinese companies. Another country that owned the second most numerous fleet was Greece (8.7% of world total merchant fleet). The largest ships belonged to owners from Greece (17.6%), Japan (11.4%) and China (10.7% of total gross tonnage of the world merchant fleet).

Wykres 10 (92). Światowa produkcja i złomowanie morskiej floty handlowej
Chart 10 (92). World shipbuilding and scrapping of maritime merchant fleet



Źródło: World Fleet Statistics, Lloyd's Register Fairplay, wyd. 2000–2013, baza UNCTAD – dane od 2014 r.
Source: World Fleet Statistics, Lloyd's Register Fairplay, eds. 2000–2013, UNCTAD database – data from 2014 onwards.

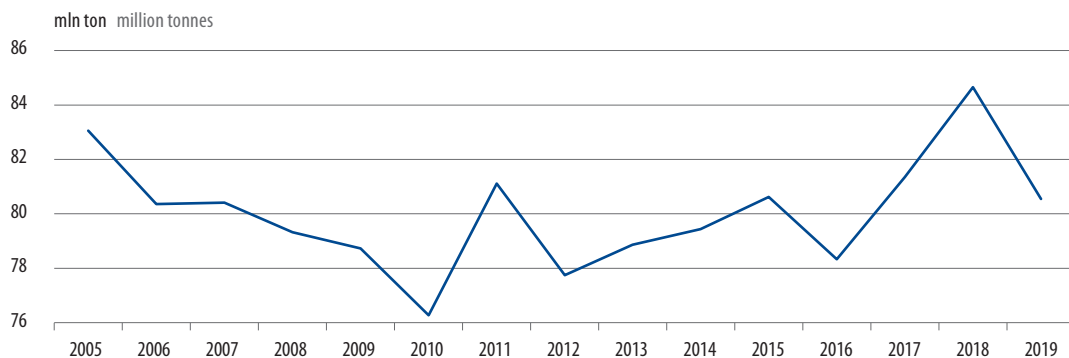
W 2019 r. zbudowano nowe jednostki pływające o łącznej pojemności brutto (GT) 65,9 mln, tj. o 13,6% mniejszej niż w roku poprzednim. Na rynku budowy statków wiodącą rolę odegrały Chiny (35,0%), Korea Południowa (32,9%) i Japonia (24,6% pojemności brutto światowej produkcji stoczniowej w 2019 r.).

In 2019, new ships of total gross tonnage GT 65.9 millions were built, i.e. the tonnage was smaller by 13.6% than in the preceding year. The shipbuilding market leaders were China (35.0%), South Korea (32.9%) and Japan (24.6% of global shipbuilding gross tonnage in 2019).

W tym samym czasie zezłomowano jednostki o łącznej pojemności brutto (GT) 12,2 mln, tj. o 35,7% mniejszej niż w 2018 r. Krajami, w których dokonano większości złomowań statków były Bangladesz (56,0%) i Indie (27,2% światowej łącznej pojemności brutto zezłomowanych jednostek w 2019 r.).

At the same time, the global gross tonnage of scrapped ships amounted to GT 12.2 millions, i.e. 35.7% less than in 2018. The top ship scrapping countries were Bangladesh (56.0%) and India (27.2% of the global scrapped gross tonnage in 2019).

Wykres 11 (93). Połowy morskie na świecie
Chart 11 (93). World marine capture production



Źródło: FAO FishstatJ.
Source: FishstatJ FAO databases.

W 2019 r. połowy światowe ryb i innych organizmów morskich (bez ssaków morskich, innych kręgowców niebędących rybami, roślin wodnych, koralowców) wyniosły 80 409,4 tys. ton i były mniejsze o 5,0% niż w 2018 r., lecz większe o 5,4% w porównaniu z 2010 r. W strukturze światowych połowów dominowały ryby morskie, które w 2019 r. stanowiły 82,7% połowów na świecie. Kolejnymi co do znaczenia grupami poławianych organizmów morskich były mięczaki (7,6%) i skorupiaki (7,0%).

Większość pozyskanych w 2019 r. organizmów morskich pochodziła z północno-zachodnich (24,1%) i środkowo-zachodnich (17,3%) rejonów Oceanu Spokojnego.

Największy udział w połowach prowadzonych w rejonie północno-zachodnim miały Chiny (59,5%), a następnie Rosja (17,6%) i Japonia (14,8%). Wśród gatunków pozyskanych na tym obszarze połowowym przez Chiny największy udział miał pałasz (7,9%), połowy Rosji były zdominowane przez mintaja (50,5%), natomiast najważniejszymi gatunkami pozyskiwanymi przez japońską flotę rybacką były sardynka pacyficzna (18,6%) oraz makreła kolias (15,5%).

Największy udział w 2019 r. w połowach prowadzonych w rejonie środkowo-zachodniego Pacyfiku miały: Indonezja (35,5%), Wietnam (23,6%) i Filipiny (13,6%). Wśród gatunków poławianych przez flotę indonezyjską przeważały ryby ostrobokowate (7,3%) i tuńczyk bonito (6,7%). Istotną część połowów Wietnamu w 2019 r. stanowiły mięczaki – głowonogi (11,3% połowów tego kraju), a Filipin – tuńczyk bonito (14,0%).

Floty rybackie krajów europejskich (z wyłączeniem Turcji) w 2019 r. złowiły łącznie 13 346,5 tys. ton organizmów morskich (mniej o 8,7% niż przed rokiem oraz o 1,1% niż w 2010 r.), co stanowiło 16,6% połowów światowych. W łącznej masie połowów morskich zrealizowanych przez floty krajów europejskich połowy Rosji stanowiły 35,4%, a Norwegii – 17,3%. Dla porównania polska flota zrealizowała 1,4% światowych połowów.

Państwa europejskie w 2019 r. najwięcej ryb i innych organizmów morskich pozyskały na łowiskach w północno-wschodnim rejonie Oceanu Atlantyckiego (60,2%) i północno-zachodnim Pacyfiku (25,6%). Na łowiskach północno-wschodniego Atlantyku pozyskano głównie błękitka (18,5%), śledzia atlantyckiego (18,3%) i dorsza atlantyckiego (13,1% łącznej masy organizmów morskich złowionych na tym akwenie), natomiast na łowiskach w północno-zachodnim rejonie Pacyfiku poławiano przede wszystkim mintaja (50,5%), a także śledzia pacyficznego (11,1% połowów uzyskanych z tego łowiska).

W 2019 r. największe udziały w połowach morskich na łowiskach w północno-wschodnim rejonie Oceanu Atlantyckiego miała flota norweska (25,8%), natomiast połowy na północno-zachodnim Pacyfiku prowadzone były wyłącznie przez Rosję.

In 2019 global marine catches of fish and other aquatic organisms (excluding sea mammals, other vertebrates except for fish, aquatic plants, corals, etc.) amounted to 80,409.4 thousand tonnes and were lower by 5.0% than in 2018, but larger by 5.4% in comparison with 2010. In the breakdown of those catches prevailed marine fishes which represented 82.7% of the global catches in 2019. Other important groups of the caught aquatic organisms were molluscs (7.6%) and crustaceans (7.0%).

The majority of catches in 2019 came from the North-West (24.1%) and West-Central areas (17.3%) of the Pacific Ocean.

The largest shares in the catches in the North-West Pacific reported China (59.5%) followed by Russia (17.6%) and Japan (14.8%). Among the catches by China in the North-West Pacific the largest share had large-head hairtails (7.9%), while the catches by Russia were dominated by Alaska pollocks (50.5%). The most important species caught by the Japanese fleet were Japanese pilchards (18.6%) and Pacific chub mackerels (15.5%).

Regarding the Central-West Pacific the leaders in catches in 2019 were: Indonesia (35.5%), Vietnam (23.6%) and Philippines (13.6%). Among the species caught by the Indonesian fleet prevailed Carangidae fishes (7.3%) and Skipjack tunas (6.7%). An important part of the catches by Vietnam in 2019 were molluscs – cephalopods (11.3% of catches by that country), while the dominant species in the catches by Philippines were skipjack tunas (14.0%).

In 2019, fishing fleets of European countries (excluding Turkey) caught collectively 13,346.5 thousand tonnes marine organisms in total (8.7% less than in the preceding year and 1.1% less than in 2010) which represented 16.6% of the global catches. Regarding the total weight of catches by the European fleets, the catches by Russia represented 35.4%, Norway – 17.3%. As a comparison Poland contributed to 1.4% of that.

In 2019, the European countries caught the largest weight of fish and other aquatic organism in the North-East Atlantic (60.2%) and North-West Pacific (25.6%). The species harvested in the North-East Atlantic were mainly blue whittings (18.5%), Atlantic herrings (18.3%), and Atlantic cod (13.1% of the total weight of aquatic organisms fished in that region), whereas the dominant species caught in the North-West Pacific were Alaska pollocks (50.5%) and Pacific herrings (11.1% of catches in that fishing area).

In 2019, the fishing fleet of Norway the largest contribution to the marine captures in the North-East Atlantic Ocean (25.8%), whereas the captures in the North-West Pacific were run exclusively by the Russian fleet.

Uwagi metodologiczne

Methodological notes

1. Za podmioty gospodarki narodowej przyjmuje się jednostki prawne, tj. osoby prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą.
2. Dane o podmiotach według wybranych rodzajów działalności dotyczą podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w systemie REGON (na koniec danego roku), których wyboru dokonano na podstawie przeważającego rodzaju działalności zgodnego z Polską Klasyfikacją Działalności 2007. W niektórych przypadkach, dla lepszego zobrazowania rodzajów działalności występujących w gospodarce morskiej, wprowadzono bardziej szczegółowy podział. Do poszczególnych grupowań według rodzajów działalności przyjęto:

Nazwa rodzaju działalności Kind of activity	Nazwa grupy, klasy lub podklasy PKD 2007 Group, class or subclass of PKD 2007
Przeładunek, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich – usługowe przedsiębiorstwa przeładunkowo-składowe, których podstawową działalnością jest przeładunek ładunków w portach morskich Cargo handling and storage in seaports – cargo handling and storage businesses whose basic activity is cargo handling in seaports	Przeładunek towarów (52.24); Magazynowanie i przechowywanie towarów (52.10) Cargo handling (52.24); Storage and warehousing (52.10)
Pozostała działalność wspomagająca transport morski – nawigacja, pilotaż, ratownictwo, roboty czerpalne i podwodne, usługi portowe i morskie, holowanie, cumowanie i inne Other activities that support sea transportation – navigation, piloting, rescue, dredging and underwater work, port and sea services, towage, moorage etc	Działalność usługowa wspomagająca transport morski (52.22) Other service activities incidental to sea transportation (52.22)
Działalność morskich agencji transportowych – agencje celne, morskie agencje, maklerstwo, doradztwo morskie, ekspertyzy morskie, ekspertyzy dotyczące rozmieszczania i zabezpieczania ładunku na statku, kontrola ładunku, spedycja morska i inne Activities of sea transportation agencies – customs, maritime service, ship brokerage, maritime consulting, expertise, expert reports on stowage or cargo arrangement on board, checks on cargo, sea forwarding etc	Działalność morskich agencji transportowych (52.29) Sea transportation agencies activities (52.29)
Zarządy portów morskich Seaports authorities	Działalność usługowa wspomagająca transport morski (52.22); Wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi (68.20); Zarządzanie nieruchomościami wykonywane na zlecenie (68.32) Service activities incidental to sea transportation (52.22); Rental and operating of own or leased real estate (68.20); Management of real estate on a fee or contract basis (68.32)
Morski i przybrzeżny transport wodny Sea and coastal waterborne transportation	Transport morski i przybrzeżny pasażerski (50.10); Transport morski i przybrzeżny towarów (50.20) Sea and coastal passenger water transport (50.10); Sea and coastal freight water transport (50.20)
Produkcja i naprawa statków i łodzi – budowa i naprawy jednostek pływających, które spełniają warunki pozwalające na pływanie po pełnym morzu i wodach z nim połączonych Production and repair of ships and boats – building and repair of floating structures which fulfil the conditions to navigate on the high sea and its adjacent waters	Produkcja statków i konstrukcji pływających (30.11); Produkcja łodzi wycieczkowych i sportowych (30.12); Naprawa i konserwacja statków i łodzi (33.15) Building of ships and floating structures (30.11); Building of pleasure and sporting boats (30.12); Repair and maintenance of ships and boats (33.15)

Nazwa rodzaju działalności (dok.) Kind of activity (cont.)	Nazwa grupy, klasy lub podklasy PKD 2007 (dok.) Group, class or subclass of PKD 2007 (cont.)
Rybołówstwo w wodach morskich Marine fishing	Rybołówstwo w wodach morskich (03.11); Chów i hodowla ryb oraz pozostałych organizmów wodnych w wodach morskich (03.21 Z) Marine fishing (03.11); Marine aquaculture (03.21 Z)
Przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa Processing and preserving of fish and fish products	Przetwarzanie i konserwowanie ryb, skorupiaków i mięczaków (10.20); Wytwarzanie gotowych posiłków i dań (10.85) Processing and preserving of fish, crustaceans and molluscs (10.20); Manufacture of prepared meals and dishes (10.85)
Sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków – podmioty, które zajmują się głównie sprzedażą ryb Retail and wholesale of fish, crustaceans and molluscs – entities involved mainly in sale of fish	Sprzedaż hurtowa pozostałej żywności włączając ryby, skorupiaki i mięczaki (46.38); Sprzedaż hurtowa niewyspecjalizowana żywności, napojów i wyrobów tytoniowych (46.39); Sprzedaż detaliczna w niewyspecjalizowanych sklepach z przewagą żywności, napojów i wyrobów tytoniowych (47.11); Sprzedaż detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków prowadzona w wyspecjalizowanych sklepach (47.23) Wholesale of other food including fish, crustaceans and molluscs (46.38); Non-specialised wholesale of food, beverages and tobacco (46.39); Retail sale in non-specialised stores with food, beverages or tobacco predominating (47.11); Retail sale of fish, crustaceans and molluscs in specialised stores (47.23)
Prace badawczo-rozwojowe i edukacja morska, jednostki naukowo-badawcze, które pracują głównie na rzecz gospodarki morskiej (Morski Instytut Rybacki w Gdyni, Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej w Gdyni, Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku, Polska Akademia Nauk Instytut Oceanologii w Sopotcie, Instytut Morski w Gdańsku, Polska Akademia Nauk Instytut Budownictwa Wodnego w Gdańsku) oraz szkoły i zespoły szkół, które szkolą głównie na potrzeby gospodarki morskiej Maritime and marine research, development and educations – scientific and research units that work mainly for maritime economy purposes (National Marine Fisheries Research Institute, R&D Department of CTM Centre in Gdynia, Ship Design and Research Centre in Gdańsk, Institute of Oceanology at Polish Academy of Sciences in Sopot, Maritime Institute in Gdańsk, Institute of Water Construction at Polish Academy of Sciences in Gdańsk), as well as educational units and complexes of schools dedicated mainly for the needs of maritime economy	Badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie pozostałych nauk przyrodniczych i technicznych (72.19); Badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk społecznych i humanistycznych (72.20); Gimnazja i szkoły ponadgimnazjalne, z wyłączeniem szkół policealnych (85.3); Szkoły policealne oraz wyższe (85.4); Pozaszkolne formy edukacji, gdzie indziej niesklasyfikowane (85.59); Działalność wspomagająca edukację (85.60) Research and experimental development in natural sciences and engineering (72.19); Research and experimental development in social studies and humanities (72.20); Lower secondary schools and secondary schools excluding post-secondary schools (85.3); Post-secondary schools and higher education institutions (85.4); Out-of-school forms of education, not elsewhere classified (85.59); Educational support activities (85.60)
Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi (turystyka nadmorska, morska i przybrzeżna) Accommodation and food service activities (maritime and coastal tourism)	Hotele i podobne obiekty zakwaterowania (55.1); Obiekty noclegowe i miejsca krótkotrwałego zakwaterowania (55.2); Pola kempingowe (włączając pola dla pojazdów kempingowych) (55.3) Hotels and similar accommodation (55.1); Accommodation facilities and places for short-term accommodation (55.2); Camping sites (including fields for motorhomes) (55.3)
Urzędy morskie Maritime administration offices	Kierowanie w zakresie efektywności gospodarowania (84.13) Regulation of and contribution to more efficient operation of businesses (84.13)
Pozostałe rodzaje działalności – wydobywanie ropy naftowej z morza, budowa obiektów inżynierii wodnej dla gospodarki morskiej, działalność w zakresie architektury, inżynierii dla gospodarki morskiej, wynajem środków transportu wodnego, doradztwo, badania i analizy techniczne, rekrutacja pracowników i inne rodzaje działalności na rzecz gospodarki morskiej Other kinds of activities – seabed mining of crude oil, construction of water engineering structures for maritime economy purposes, architectural and engineering activities for maritime economy purposes, renting of waterborne transport equipment, consultancy, technical research and analysis, recruitment of employees, and other kinds of activities for the benefit of maritime economy	Różne klasy PKD Various PKD classes

3. Dane o pracujących dotyczą osób wykonujących pracę przynoszącą im zarobek (w formie wynagrodzenia za pracę) lub dochód. Do pracujących zaliczono osoby wykonujące pracę w Polsce lub za granicą na rzecz jednostek, w których zostały zatrudnione, niezależnie od czasu trwania tego zatrudnienia. Nie zaliczono osób skreślonych tymczasowo z ewidencji, z którymi nie rozwiązano umowy o pracę, tj. korzystających z urlopów bezpłatnych lub wychowawczych powyżej 3 miesięcy, pracujących na umowę zlecenie oraz osób zatrudnionych na umowę o pracę w celu przygotowania zawodowego.
4. Do pracujących zaliczono:
- osoby zatrudnione na podstawie stosunku pracy (umowy o pracę, powołania, mianowania, wyboru lub stosunku służbowego),
 - pracodawców i pracujących na własny rachunek, a mianowicie właścicieli i współwłaścicieli (łącznie z pomagającymi członkami ich rodzin; z wyłączeniem wspólników spółek, którzy nie pracują w spółce) podmiotów prowadzących działalność gospodarczą,
 - osoby wykonujące pracę nakładczą,
 - agentów pracujących na podstawie umów agencyjnych i umów na warunkach zlecenia (łącznie z pomagającymi członkami ich rodzin oraz osobami zatrudnionymi przez agentów).
5. Dane o pracujących obejmują osoby pełnozatrudnione i niepełnozatrudnione w głównym miejscu pracy. Pracownicy pełnozatrudnieni są to osoby, które pracują w pełnym wymiarze czasu pracy obowiązującym w danym zakładzie pracy lub na stanowisku pracy, w tym również osoby, które zgodnie z obowiązującymi przepisami pracują w skróconym czasie pracy, np. z tytułu warunków szkodliwych dla zdrowia lub w przedłużonym czasie pracy (np. dozorca mienia). Pracownicy niepełnozatrudnieni są to osoby, które zgodnie z zawartą umową, pracują stale w niepełnym wymiarze czasu pracy obowiązującym w danym zakładzie lub na danym stanowisku pracy. Niepełnozatrudnieni w głównym miejscu pracy są to osoby, które złożyły w zakładzie pracy oświadczenia stwierdzające, że dany zakład jest ich głównym miejscem pracy.
6. Informacje o pracujących według stanu w dniu 31 grudnia dotyczą pracowników pełnozatrudnionych (łącznie z sezonowymi i zatrudnionymi dorywczo) oraz pracowników niepełnozatrudnionych w głównym miejscu pracy, bez przeliczenia na pełnozatrudnionych.
3. Data regarding employment concern persons who perform work providing earnings (remuneration for work done) or an income. The employed are considered persons who work either in Poland or abroad for entities that provided employment for them, regardless of length of employment. Persons with valid contract and temporarily removed from the employees register (e.g. those on unpaid leave or parental leave longer than 3 months, the employees working on the basis of mandatory contracts or regular employment contracts to obtain vocational training).
4. The employees include:
- persons hired on the basis of an employment relationship (i.e. regular employment contract, appointment, election or service relationship),
 - employers and the self-employed, i.e. owners and co-owners of commercial entities (including helping family members; excluding partners who do not work for their partnership/company),
 - outworkers,
 - agents employed on the basis of agency agreements and mandatory contracts (including helping family members and persons employed by the agents).
5. Data regarding employment include persons employed on the full-time or part-time basis in the main workplace. Full-time paid employees are persons employed on a full-time basis as their employer defined for their workplace; or employees who work a reduced work-time period, e.g. due to hazardous conditions or an extended work-time period (e.g. a property caretaker). Part-time paid employees are persons who regularly work on a part-time basis as their employer defined for their workplace. The part-time employees in their main workplace are those who declared a particular workplace as their principal workplace.
6. Information on employment as of 31 December refers to full-time employees (including employment on a seasonal or casual basis), and part-time employees in their principal workplace, without conversion to the full-time ones (FTE).

7. Informacje o przeciętnym zatrudnieniu w gospodarce morskiej dotyczą pracowników pełnozatrudnionych oraz niepełnozatrudnionych w przeliczeniu na pełne etaty, bez osób zatrudnionych poza granicami kraju.
8. Dane o wynagrodzeniach zaprezentowano w ujęciu brutto, tj. łącznie z zaliczkami na poczet podatku dochodowego od osób fizycznych i łącznie ze składkami na ubezpieczenie emerytalne, rentowe i chorobowe opłacanymi przez ubezpieczonych pracowników.
9. Dane o przeciętnym wynagrodzeniu miesięcznym dotyczą pracowników najemnych, tj. osób zatrudnionych na podstawie stosunku pracy (umowa o pracę, powołanie, mianowanie lub wybór) i obejmują pracowników pełnozatrudnionych oraz niepełnozatrudnionych w przeliczeniu na pełne etaty.
10. Nakłady inwestycyjne są to nakłady finansowe lub rzeczowe, których celem jest stworzenie nowych środków trwałych lub ulepszenie (przebudowa, rozbudowa, rekonstrukcja lub modernizacja) istniejących obiektów majątku trwałego, a także nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji. Nakłady inwestycyjne dzielą się na nakłady na środki trwałe oraz pozostałe nakłady.
- Nakłady na środki trwałe są to nakłady na:
- budynki i budowle (obejmują budynki i lokale oraz obiekty inżynierii lądowej i wodnej), w tym m.in. roboty budowlano-montażowe, dokumentacje projektowo-kosztorysowe,
 - maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia (łącznie z przyrządami, ruchomościami i wyposażeniem),
 - środki transportu,
 - inne, tj.: melioracje szczegółowe, koszty ponoszone przy nabyciu gruntów i używanych środków trwałych, inwentarz żywy (stado podstawowe) i zasadzenia wieloletnie, a ponadto odsetki od kredytów i pożyczek inwestycyjnych za okres realizacji inwestycji (z wyjątkiem odsetek nieuwzględnionych w wartości nakładów na środki trwałe przez podmioty stosujące Międzynarodowe Standardy Rachunkowości – MSR, wprowadzone od 1 stycznia 2005 r.).
- Pozostałe nakłady są to nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji oraz inne koszty związane z realizacją inwestycji. Nakłady te nie zwiększają wartości środków trwałych.
7. Data on average employment in maritime economy refer to the number full- and part-time employees converted to full-time equivalents, excluding persons employed abroad.
8. Data on remuneration are presented on a gross basis, i.e. including deductions for personal income taxes and premiums for pension, disability and sickness insurance, paid by the insured employees.
9. Data on the average monthly remuneration refer to the hired, i.e. persons employed on the basis of employment relationship (regular employment contract, appointment or election) and include the full- and part-time employees per full-time employment (FTE).
10. Investment outlays are financial or tangible outlays, the purpose of which is the creation of new fixed assets or the improvement (rebuilding, enlargement, reconstruction or modernization) of existing capital asset items, as well as outlays on so-called initial investments. Investment outlays are divided into outlays on fixed assets and other outlays.
- Outlays on fixed assets include outlays on:
- buildings and structures (include buildings and places as well as civil engineering works), including construction and assembly works, design and cost estimate documentations,
 - machinery, technical equipment and tools (including instruments, movables and endowments),
 - transport equipment,
 - others, i.e., detailed meliorations, costs incurred for purchasing land and second-hand fixed assets as well as livestock (basic herd), long-term plantings, interests on investment credits and investment loans for the period of investment realization (included exclusively in data expressed at current prices), except for interests not included in outlays on fixed assets by units that use International Accounting Standards (IAS) implemented since 1 January 2005.
- Other outlays are expenditures on so-called initial investments as well as other costs connected with that investment. These outlays do not contribute to the value of fixed assets.

11. Do środków trwałych zalicza się kompletne i nadające się do użytku składniki majątkowe o przewidywanym okresie używania dłuższym niż rok, w tym również drogi publiczne, ulice i place łącznie z pobocznymi i podbudową, uzbrojenie terenu, zasadzenia wieloletnie, melioracje, budowle wodne, grunty, inwentarz żywy (stado podstawowe) oraz od 1 stycznia 2002 r. spółdzielcze własnościowe prawo do lokalu mieszkalnego i spółdzielcze prawo do lokalu niemieszkalnego (użytkowego).
Dane o środkach trwałych nie obejmują wartości gruntów, uznanych od 1 stycznia 1991 r. za środki trwałe zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 12 grudnia 1990 r. (Dz. U. Nr 90, poz. 529) oraz prawa użytkowania wieczystego gruntu, uznanego od 1 stycznia 2002 r. za środki trwałe zgodnie z ustawą o rachunkowości z dnia 29 września 1994 r. (jednolity tekst Dz. U. z 2019 r., poz. 351, z późn. zm.).
12. Wartość brutto środków trwałych jest to wartość równa nakładom poniesionym na ich zakup lub wytworzenie, bez potrącenia wartości zużycia (umorzenia).
13. Wartość zużycia środków trwałych odpowiada wielkości odpisów amortyzacyjnych (umorzeniowych) dokonanych od chwili oddania środków trwałych do eksploatacji.
14. Stopień zużycia określa stosunek procentowy wartości zużycia środków trwałych do wartości brutto środków trwałych.
15. Dane o nakładach inwestycyjnych oraz środkach trwałych dotyczą podmiotów gospodarki morskiej prowadzących działalność gospodarczą, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
16. Wyniki finansowe podmiotów gospodarki morskiej prezentuje się zgodnie z nowelizacją ustawy o rachunkowości z dnia 29 września 1994 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r., poz. 351, z późn. zm.). Dane na temat finansów przedsiębiorstw dotyczą podmiotów gospodarczych prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
Wybrane wskaźniki finansowe oznaczają:
- wskaźnik poziomu kosztów jest to relacja kosztów uzyskania przychodów z całości kształtu działalności do przychodów z całości kształtu działalności, wyrażona w procentach,
 - wskaźnik rentowności obrotu brutto jest to relacja wyniku finansowego brutto do przychodów z całości kształtu działalności, wyrażona w procentach,
11. Fixed assets include asset components and other objects completed and ready for use with an expected period of utility exceeding 1 year, of which also: public roads, streets and squares, together with shoulders and foundations, development of tracts of land, long-term plantings, irrigation and drainage, water structures, land, livestock (basic herd) as well as since 1 January 2002 cooperative ownership right to residential premises and cooperative right to non-residential (of utility character) premises.
Data regarding fixed assets do not include the value of lands recognised since 1 January 1991, as fixed assets, in accordance with the decree of the Council of Ministers, dated 12 December 1990 (Journal of Laws No. 90, item 529) nor the right perpetual usufruct of land, regarded as fixed assets since 1 January 2002, in accordance with the Accounting Act dated 29 September 1994 (uniform text Journal of Laws 2019, item 351, with later amendments).
12. A gross value of fixed assets is the value equal to the purchase or manufacture expenses incurred thereon, including the amount of depreciation (amortization).
13. A depreciation corresponds to the value of amortization (depreciation) write-offs commencing at the moment of commission of the fixed assets.
14. The degree of fixed assets consumption is understood as the relation of the consumption value to the gross value of fixed assets, in percent.
15. Data on investment outlays and fixed assets refer to commercial maritime economy entities that employ more than 9 persons.
16. Financial results of maritime economy entities are presented according to the amended Accounting Act of 29 September 1994 (uniform text, Journal of Laws 2019 item 351, with later amendments). Data on financial management in enterprises refer to entities that keep accounting ledgers and employ more than 9 persons.
The selected rates and ratios are the following:
- cost level indicator as the relation of the costs of obtaining revenues from total activity to revenues from total activity, in percent,
 - gross turnover profitability rate as the relation of the gross financial result to revenues from total activity, in percent,

- wskaźnik rentowności obrotu netto jest to relacja wyniku finansowego netto do przychodów z całości kształtu działalności, wyrażona w procentach,
 - wskaźnik płynności finansowej I stopnia jest to relacja inwestycji krótkoterminowych do zobowiązań krótkoterminowych (bez funduszy specjalnych), wyrażona w procentach,
 - wskaźnik płynności finansowej II stopnia jest to relacja inwestycji krótkoterminowych i należności krótkoterminowych do zobowiązań krótkoterminowych (bez funduszy specjalnych), wyrażona w procentach.
17. Aktywa obrotowe obejmują: zapasy, należności krótkoterminowe, inwestycje krótkoterminowe (środki pieniężne i krótkoterminowe papiery wartościowe) i krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe.
- Należności z tytułu dostaw i usług są zaliczane do należności krótkoterminowych (bez względu na termin wymagalności zapłaty).
18. Obroty ładunkowe w portach morskich jest to łączna ilość masy ładunkowej przemieszczonej przez porty w danym okresie czasu. Tablice przedstawiające obroty ładunkowe w portach morskich obejmują dane o obrotach ładunkowych będących wynikiem działalności zarówno portowych usługowych przedsiębiorstw przeładunkowo-składowych, jak i firm przemysłowo-handlowych zlokalizowanych na terenie portu i przeładowujących głównie własne produkty lub zakupione przez siebie towary.
19. Informacje o obrotach ładunkowych w latach 2000–2004 zostały opracowane w oparciu o dane zarządów portów morskich oraz podmiotów gospodarczych dokonujących przeładunków w portach morskich i obejmują międzynarodowy obrót morski oraz obrót wewnątrz-krajowy. Zgodnie ze stosowaną dla tych lat metodologią badań, waga towarów wykazana jest razem z wagą opakowań i jednostek transportujących (kontenerów i jednostek tocznych).
- Przez międzynarodowy obrót morski rozumie się łączną ilość ładunków, będących przedmiotem międzynarodowej wymiany handlowej, przemieszczonych przez port. Są to ładunki wyładowane ze statków oraz załadowane na statki zarówno w związku z polskim handlem zagranicznym, jak i tranzytem. Do międzynarodowego obrotu morskiego zaliczono również bunkier (paliwo) dostarczony na statki transportowe, obsługujące międzynarodową wymianę handlową.
- net turnover profitability rate as the relation of the net financial result to revenues from total activity, in percent,
 - first degree financial liquidity indicator as the relation of short-term investments to short-term liabilities (excluding special funds), in percent,
 - second degree financial liquidity indicator as the relation of short-term investments and short-term receivables to short-term liabilities (excluding special funds), in percent.
17. Current assets include: inventory, short-term receivables, short-term investments (cash equivalents, short-term securities), short-term prepayments and accruals. Trade receivables are included in short-term receivables (irrespective of their due date).
18. Cargo traffic in seaports means the total weight of freight moved through the seaports in a certain period of time. The tables on cargo traffic in seaports present data on cargo traffic as a result of activities by port storage and warehousing enterprises as well as industrial and commercial entities located in the port, handling mainly their own products or commodities they purchased.
19. Information on cargo traffic in 2000–2004 are compiled out of seaport authorities data and cargo handling companies operating in the seaports. Both international and national cargo traffic is included. According to the methodology in force during those years, the weight of packaging and carriage units (i.e. containers, ro-ro units) is included in the weight of goods.
- International cargo traffic is understood as the total volume of cargo subject to international trade, moved through a seaport. Both international and national cargo traffic is included. This comprises cargo discharged from or laden on ships, as part of Polish foreign trade and transit freight. International cargo traffic includes bunkering (i.e. fuel) delivered on transport ships operating within international trade.

Obrót wewnątrz krajowy obejmuje:

- krajowy obrót morski (kabotaż) – ładunki przewożone drogą morską w obrocie pomiędzy polskimi portami morskimi,
- krajowy obrót lądowy – ładunki pochodzące od krajowego nadawcy i przeznaczone dla krajowego odbiorcy, np. węgiel ze Śląska przeładowany w porcie Szczecin, przeznaczony dla odbiorcy w Gryfinie,
- ryby złowione przez podmioty rybołówstwa morskiego (jeżeli w momencie wyładowywania w porcie ryby te nie są przedmiotem międzynarodowej wymiany handlowej),
- bunkier załadowany na statki inne niż obsługujące międzynarodowy obrót morski (np. bunkier dla polskich statków rybackich lub statków kursujących w ruchu kabotażowym).

National cargo traffic comprises:

- domestic maritime cargo traffic (cabotage) – freight by sea as part of traffic among Polish sea-ports,
- domestic land transport of cargo – freight from a domestic consignor to a domestic consignee, for example: coal from Silesia handled in Szczecin seaports 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. Dane dotyczące obrotów ładunkowych, ruchu pasażerów i statków w latach 2005–2020 pochodzą od przedstawicieli statków zawijających do portów morskich i są pozyskiwane za pośrednictwem urzędów morskich – kapitanatów i bosmanatów portów morskich w zakresie zgodnym z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/42/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską, Dz. U. WE L 141 z 6 czerwca 2009 r. (wcześniej – Dyrektywa 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r.). Metodologia tego badania (wprowadzonego wraz z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej i odpowiadającego wymogom Eurostatu) różni się od metodologii badań wcześniejszych.

21. Informacje o obrotach ładunkowych w latach 2005–2020 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).

20. Data on cargo, passenger and ship traffic in 2005–2020 are obtained via maritime (harbours or ports) offices from representatives of ships calling at the ports, in accordance with Directive 2009/42/EU of the European Parliament and of the Council of 6 May 2009 on statistical returns in respect of carriage of goods and passengers by sea, Journal of Laws EC L 141 of 6 June 2009 (preceded by Directive 95/64/EC of 8 December 1995). Methodology of that survey introduced in the time of Poland's accession to the European Union meets the Eurostat's requirements and is different from the previous ones.

21. Information on cargo traffic in 2005–2020 comprises both international and national 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, dowieszone do polskiego portu morskiego i przeznaczone dla odbiorcy zagranicznego. Obrót ładunków tranzytowych jest częścią międzynarodowego obrotu morskiego.
Tranzyt morsko-ładowy obejmuje ładunki tranzytowe, które zostały dowieszone do portu drogą morską z przeznaczeniem do dalszego transportu drogą lądową. Tranzyt lądowo-morski obejmuje ładunki tranzytowe, które zostały dowieszone do portu drogą lądową z przeznaczeniem do dalszego transportu drogą morską. Tranzyt morski obejmuje ładunki tranzytowe, które zostały dowieszone do portu drogą morską i w sposób pośredni lub bezpośredni przeładowane na inny statek z przeznaczeniem do dalszego transportu również drogą morską.
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 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 forwarded by sea. Seaborne transit refers to cargo delivered to a port by sea to be reloaded (directly or indirectly) to another ship for further transportation by sea.
29. 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.
Poland’s foreign trade data do not cover complete information on modes of transport. Only entities with the largest cargo turnover are obliged to report on modes of transport, as part of statistics of cargo traffic to/from the EU members. The obligation refers to not only domestic entities but also a large group of foreign companies included in the foreign trade of Poland. It is assumed that the type of means of transport available at the border determines 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.

The reported weight is reduced by the weight of packaging and weight of transport units. Data on cargo turnover in PLN million are specified 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 (passengers who did not started/finished their voyage) onboard a ship mooring in a particular port are excluded.

31. Od 2010 r. badanie portów morskich zostało rozszerzone o informacje dotyczące pasażerów wycieczkowców, tj. osób schodzących z wycieczkowca w celu zobaczenia atrakcji w porcie morskim lub okolicy (przy zachowaniu miejsca na statku) i następnie wracających na ten statek oraz o dane o obrotach ładunkowych w portach morskich według grup towarowych.

31. Beginning from 2010 the maritime port survey is extended to include cruise passengers, i.e. passengers who leave a cruise ship to pay a short visit to a tourist attraction associated with a port while retaining a cabin on board to return to the ship; as well as cargo traffic by commodity groups and ports.

32. Dane o ruchu statków w portach morskich obejmują:

- transportowe statki towarowe, do których zalicza się również barki pełnomorskie,
- transportowe statki pasażerskie;

nie uwzględniają natomiast:

- statków nie spełniających funkcji transportowych (np. statków szkolnych, holowników, lodołamaczy, statków nowo zbudowanych wychodzących w morze na próby),
- statków, dla których transport ładunków nie jest świadczeniem odpłatnej usługi przewozowej (np. statków rybackich, zaopatrzeniowych).

Dane o ruchu statków dla lat 2000–2004 obejmują tylko międzynarodowy ruch statków. Dla 2000 r. Police i Stepnica ujęto łącznie z danymi dotyczącymi portu Szczecin.

Dane o ruchu statków dla lat 2005–2020 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 2000–2004 include international traffic only. In 2000, ports of Szczecin, Police and Stepnica were reported collectively as a sum thereof.

Data on ship traffic in 2005–2020 refer to cargo-carrying ships or ships used for transport purposes. In principle ships of gross tonnage (GT) below 100 are excluded. Such data do not comprise cargo or passengers on board those ships.

33. Pojemność brutto (GT – ang. gross tonnage) – jest to miara całkowitej pojemności zamkniętych pomieszczeń statku wewnątrz kadłuba i nadbudówek.

33. Gross tonnage (GT) is a measure of total capacity of closed spaces on board, inside the hull and super-structures.

34. Pojemność netto (NT – ang. net tonnage) – jest to miara pojemności użytkowej statku, tj. zamkniętych pomieszczeń przystosowanych do przewozu ładunków (w tym pasażerów), które zostały włączone do pojemności brutto.

34. Net tonnage (NT) is a measure of the useful capacity of a ship, i.e. closed spaces designed for cargo and passenger transport, included into gross tonnage.

35. Nośność (DWT – ang. deadweight tonnage) – to ciężar, jaki może statek przyjąć zanurzając się do letniej linii ładunkowej w wodzie morskiej. Oznacza różnicę w tonach pomiędzy wypornością statku do linii ładunkowej letniej w wodzie o ciężarze właściwym 1,025 oraz całkowitą wagą statku, tj. wypornością statku w tonach bez ładunku, paliwa, oleju do smarowania, balastu, świeżej wody i wody pitnej w zbiornikach, przedmiotów użytkowych, jak również pasażerów, załogi i ich dobytku.
36. Dane o morskiej flocie transportowej dotyczą statków o polskiej własności i współwłasności bez względu na podnoszoną banderę.
37. Dane o flocie transportowej dotyczą statków floty morskiej i przybrzeżnej, z wyłączeniem statków szkoleniowych, naukowo-badawczych, kutrów rybackich, holowników, pchaczy, jednostek służby państwowej, Marynarki Wojennej oraz Straży Granicznej.
38. Dane o przewozach żeglugą morską obejmują przewozy ładunków i pasażerów wykonane w rejsach żeglugą międzynarodową, zakończonych w roku sprawozdawczym, statkami własnymi i statkami dzierżawionymi pływającymi pod banderą polską lub obcą armatorów lub operatorów polskich. Nie obejmuje przewoźników, którzy przenieśli siedzibę za granicę.
39. Do przewozów wykonanych w żegludze regularnej zalicza się przewozy statkami liniowymi kursującymi według ustalonego i ogłoszonego rozkładu podróży na określonej z góry trasie i zawijającymi do portów określonych w rozkładzie podróży.
40. Do przewozów wykonanych w żegludze nieregularnej zalicza się przewozy wykonane statkami towarowymi żeglugi nieregularnej, tj. statkami kursującymi bez ogłoszonego rozkładu podróży i kierowanymi zgodnie z aktualnymi potrzebami przewozowymi.
41. Żegluga bliskiego zasięgu obejmuje przewozy w zasięgu bałtyckim i europejskim, natomiast żegluga dalekiego zasięgu obejmuje przewozy w zasięgu oceanicznym;
- do przewozów w zasięgu bałtyckim zaliczono przewozy wykonane statkami kursującymi na trasach obejmujących porty Morza Bałtyckiego aż do linii Kristiansand (Norwegia) – Skagen (Dania),
 - do przewozów w zasięgu europejskim zaliczono przewozy wykonane statkami kursującymi na trasach obejmujących porty europejskie (z wyjątkiem portów leżących w zasięgu bałtyckim), azjatyckie porty Morza Czarnego i Morza Śródziemnego oraz porty Afryki Północnej do szerokości portu Casablanca włącznie),
35. Deadweight tonnage (DWT) refers to a load of ship when loaded down to its summer load line in sea water. DWT means the difference in tonnes between the displacement of a ship on summer load – line in water with a specific gravity of 1.025 and the total weight of the ship, i.e. the displacement in tonnes of a ship without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and drinking water in the tanks, usable supplies as well as passengers, crew and their possessions.
36. Data on sea cargo-carrying fleet refer to ships of Polish sole or joint property, whatever flag they hoist.
37. Data on cargo-carrying fleet concern maritime and coastal fleet ships excluding: training and research/survey vessels, fishing boats, tug and pusher boats, public service units, the Navy and Border Patrol.
38. Data on maritime transport with sea fleet include cargo and passengers carried as part of international shipping, finished in the reporting year, with the own or chartered ships under Polish or foreign flags, operated by Polish ship-owners or operators. No information on operators who moved their head offices abroad is included.
39. Liner shipping refers to transport performed by liner ships navigating within a fixed and official schedule, on fixed itineraries, and calling at ports advertised in the schedules.
40. Tramping refers to voyages by cargo-carrying ships navigating without any schedule, and according to the current transportation needs.
41. Short sea shipping refers to the Baltic and European service, while deep sea shipping refers to oceanic service;
- Baltic service refers to seaborne transport on the routes among Baltic ports, up to the Kristiansund (Norway) – Skagen (Denmark),
 - European service refers to seaborne transport on the routes among European seaports (with the exception of the Baltic Sea Region), Asian ports of the Black Sea and the Mediterranean Sea, as well as North Africa seaports up to and including Casablanca,

- do przewozów w zasięgu oceanicznym zaliczono przewozy wykonane statkami kursującymi na trasach wykraczających poza zasięg bałtycki i europejski.
- Ocean service refers to seaborne transport on the routes beyond the Baltic and Europe.
42. Przewozy ładunków promami wykonane morską i przybrzeżną flotą transportową obejmują ciężar przewożonych samochodów oraz innych środków transportu nieprzewożących ładunków tzn. uwzględniony jest ciężar ładunku oraz ciężar środków transportu, na którym znajduje się ładunek.
 42. The weight of cargo transported by maritime and coastal ferries include the weight of vehicles and other means of transport i.e. without cargo inside, i.e. both the weight of cargo and the weight of means of transport with cargo are included.
 43. Za ładunki polskiego handlu zagranicznego w gestii własnej uważa się ładunki będące w gestii przewozowej polskich eksporterów względnie importerów, w gestii obcej uważa się ładunki będące w gestii przewozowej obcych eksporterów względnie importerów.
 43. Polish foreign trade cargo under an entity's own management refers to cargo being under Polish exporters' or importers' management. Cargo under foreign management refers to cargo managed by foreign exporters or importers.
 44. Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego nie obejmują wagi kontenerów i jednostek tocznych (samobieżnych i nie samobieżnych).
 44. The carriages of Polish foreign trade goods do not include the weight of containers and ro-ro units (self-propelled and non-self-propelled).
 45. Dane o przewozach żegluga morską przybrzeżną dotyczą przewozów pasażerów wykonanych w rejsach żegluga krajową i przybrzeżną, zakończonych w roku sprawozdawczym, statkami własnymi i statkami dzierżawionymi pływającymi pod banderą polską lub obcą armatorów lub operatorów polskich.
 45. Data on maritime coastal shipping refer to passenger transport as part of national and coastal sea voyages, finished in the reporting year, performed with own or chartered ships under Polish or foreign flags, operated by Polish ship-owners or operators.
 46. Dane o produkcji i portfelu zamówień na statki dotyczą morskich statków handlowych o pojemności brutto (GT) 100 i więcej.
 46. Data on ship completions and order books refer to maritime merchant ships of gross tonnage (GT) 100 or larger.
 47. Dane o produkcji i stanie portfela zamówień na statki oraz dane o remontach i stanie portfela zamówień na remonty statków (zgodnie z metodologią OECD) nie obejmują okrętów wojennych.
 47. Data on shipbuilding and order books as well as data on ship repairs and repair order books (under the OECD methodology) do not refer to warships.
 48. Dane o produkcji statków, o stanie portfela zamówień oraz dane o remontach statków i o stanie portfela na remonty statków uzyskano z Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku oraz Ministerstwa Gospodarki Morskiej
 48. Data on shipbuilding, order books as well as data on ship repairs and repair order books are obtained from Ship Design and Research Centre, Gdańsk and the Ministry of Maritime Economy.
 49. Dane o produkcji statków uzupełniono o informacje od Związku Pracodawców Forum Okrętowego w Gdańsku oraz Ministerstwa Gospodarki Morskiej.
 49. Data on shipbuilding are supplemented with information provided by Association of Polish Maritime Industries Forum Okrętowe and the Ministry of Maritime Economy.
 50. Morskim statkiem handlowym jest statek przeznaczony lub używany do prowadzenia działalności gospodarczej, a w szczególności do: przewozu ładunków lub pasażerów, rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza, holowania, ratownictwa morskiego, wydobywania mienia zatopionego w morzu, pozyskiwania zasobów mineralnych z dna morza oraz zasobów znajdujących się pod nim.
 50. Sea merchant ship is a vessel designed or used for a business activity, and in particular for the carriage of goods, transport of passengers, marine fisheries or acquisition of other sea resources, exploration of minerals from the sea bed and other deposits under the sea bed.

51. Zgodnie z obowiązującą ustawą z 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz.U. z 2015 r., poz. 222), pod pojęciem rybołówstwa morskiego rozumie się rybołówstwo komercyjne, rekreacyjne, połów w celu badań naukowych lub prac rozwojowych albo kształcenia, a także zarybianie oraz chów, hodowlę organizmów morskich oraz wprowadzanie lub przenoszenie gatunków obcych na morskich obszarach Rzeczypospolitej Polskiej. Ustawa ta reguluje kompleksowo problemy akwakultury, wymogi dla statków rybackich i armatorów, wykonując w ten sposób zalecenia rozporządzeń unijnych.
52. Dane dotyczące floty rybackiej, połowów ryb i innych organizmów morskich uzyskano z Morskiego Instytutu Rybackiego z Gdyni – Państwowego Instytutu Badawczego.
53. Trawlerem dalekomorskim jest statek rybacki przystosowany do połowu ryb dennych za pomocą włoków dennych i pelagicznych ciągniętych za statkiem.
54. Kutrem rybackim jest statek rybacki posiadający pokład ciągły, którego długość całkowita wynosi ponad 15 m i nie więcej niż 30 m, a moc napędu głównego nie przekracza 611 kW.
55. Łodzią rybacką jest statek rybacki o długości do 15 m.
56. Stan floty dalekomorskiej, kutrowej i łodziowej zaprezentowany jest zgodnie z aktualnie obowiązującą klasyfikacją stosowaną w opracowaniach Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni – Państwowego Instytutu Badawczego.
57. Ryby słodkowodne spędzają całe życie w wodach słodkich płynących lub zbiornikach stojących. Do ryb słodkowodnych poławianych na Morzu Bałtyckim i jego zatokach (Zalew Wiślany, Zalew Szczeciński) zaliczono: certy, ciosy, karasie, krąpie, leszcze, liny, miętusy, okonie, płocie, rozpióry, sandacze, sumy, stynki, szczupaki, węgorzyce. Ryby dwuśrodowiskowe w ciągu życia zmieniają jeden raz lub wielokrotnie swoje środowisko; najczęściej jest to zmiana wód morskich na śródlądowe lub odwrotnie. Do ryb dwuśrodowiskowych zaliczono: łosose, 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.
51. According to the current Sea Fisheries Act of 19 December (Journal of Laws 2015, item 222), marine fisheries shall be understood as the commercial, recreational fisheries, fishing for research and development purposes, educational fishing, fish restocking, farming of marine organisms, the introduction of alien species and translocation of locally absent species in sea areas of the Republic of Poland. This Act shall comprehensively regulate the issues of aquaculture, requirements for fishing ships and their owners, satisfying the EU recommendations.
52. Data on fishing fleet, the volume of caught fish and other marine species, are compiled out of information from National Marine Fisheries Institute.
53. Deep-sea trawler is a fishing ship adopted for catching of demersal fishes using bottom or pelagic nets pulled by the ship.
54. Fishing cutter is a fishing ship with a continuous deck of a total length of over 15 m and no more than 30 m, while the power of the main propeller does not exceed 611 kW.
55. Fishing boat is a fishing ship of a length not exceeding 15 m.
56. The condition of the deep-sea, cutter and boat fleet is presented according to the current classification used by National Marine Fisheries Institute.
57. Freshwater fishes live their whole life in running or standing fresh waters. The category of freshwater fishes caught in the Baltic Sea including its coastal waters (i.e. Vistula Lagoon, Pomeranian Bay) covers: vimba fishes, sabrefishes, white breams, breams, 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 inland waters or vice versa. The category of diadromous fishes covers: salmon, 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.

58. Informacje dotyczące importu i eksportu ryb uzyskano na podstawie deklaracji INTRASTAT zgodnie ze Scaloną Nomenklaturą Towarową Handlu Zagranicznego CN. Od 1 stycznia 2006 r. dane te są uzupełniane o informacje dotyczące kupna/sprzedaży „ryb z burty”, zbierane przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Departament Rybołówstwa – Centrum Monitorowania Rybołówstwa.
58. Information on imports and exports volume was compiled out of INTRASTAT declaration according to the Combined Nomenclature (CN). From 1 January 2006 onwards this is provided with complementary data on fish purchased/sold directly “from the ship”, collected by Fisheries Monitoring Centre at the Department of Fisheries, Ministry of Agriculture and Rural Development.
59. Działalność badawcza i rozwojowa (badania naukowe i prace rozwojowe, w skrócie B+R) są to systematycznie prowadzone prace twórcze, podjęte dla zwiększenia zasobu wiedzy, w tym wiedzy o człowieku, kulturze i społeczeństwie, jak również dla znalezienia nowych zastosowań dla tej wiedzy.
59. Research and development (scientific research and experimental development – R&D) refers to systematically conducted creative work, undertaken in order to increase knowledge including the knowledge of human-kind, culture and society, as well as to find how to utilize that knowledge.
60. Nakłady na działalność badawczą i rozwojową obejmują:
- nakłady wewnętrzne, ujmujące wartość prac badawczych i rozwojowych danej jednostki wykonanych przez własne zaplecze badawcze, niezależnie od źródeł ich finansowania; do nakładów wewnętrznych zalicza się nakłady bieżące poniesione na badania podstawowe, stosowane, przemysłowe i prace rozwojowe oraz nakłady inwestycyjne na środki trwałe związane z działalnością B+R,
 - nakłady zewnętrzne, ujmujące wartość prac badawczych i rozwojowych w danej jednostce nabytych od innych jednostek (krajowych i zagranicznych).
60. Expenditures on research and development include:
- internal expenditures, including the value of research and development works of a given entity, carried out by their own research facilities regardless of their financial resources. Internal expenditures include current expenditures borne on basic research, applied scientific, industrial research and development as well as capital expenditures on fixed assets connected with R&D,
 - external expenditures, including the value of research and development works of a given entity, purchased from other (national or foreign) entities.
61. W statystyce Unii Europejskiej w dziedzinie turystyki obszar nadmorski to lokalne jednostki (gminy), które posiadają morską granicę lub więcej niż 50% powierzchni leży w odległości 10 km od morza. Dodatkowo gminy wiejskie: Słupsk, Główny, Gniewino, Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie oraz Koszalin (gmina miejska) i Sianów (gmina miejsko-wiejska) zostały w uzgodnieniu z Eurostatem uznane za nadmorskie. Szczecin pomimo, iż nie został włączony do listy regionów nadmorskich Unii Europejskiej, został również zaprezentowany w opracowaniu ze względu na położenie nad morskimi wodami wewnętrznymi i ściśle powiązania z morzem.
- Cedry Wielkie (gmina miejska w województwie pomorskim), Braniewo (gmina wiejska w województwie warmińsko-mazurskim) oraz Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska w województwie zachodniopomorskim) nie zostały ujęte w tablicach ze względu na brak obiektów noclegowych w analizowanym okresie.
61. In the EU tourism statistics, a coastal area is a local area units (gminas) that has a sea border or more than 50% of its area is located at the distance of 10 km from the sea. In addition rural gminas of Słupsk, Główny, Gniewino, Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie, the urban gmina of Koszalin and a mixed urban-rural gmina of Sianów are regarded as seaside ones as agreed with Eurostat. Despite Szczecin is not mentioned in the EU list of coastal regions, it has been added to this publication owing to its location at internal marine waters and its close linkages to the sea.
- The rural gminas of Cedry Wielkie in the Pomorskie Voivodeship, Braniewo in the Warmińsko-Mazurskie Voivodeship and Nowe Warpno in the 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 (kwatery prywatna), kwatera agroturystyczna, pozostałe obiekty niesklasyfikowane (obiekty, które w czasie niepełnego wykorzystania zgodnie z ich przeznaczeniem lub w części, pełnią funkcję obiektu noclegowego dla turystów; są to m.in. internaty, domy studenckie, ośrodki rekreacyjno-sportowe itp.).
62. The survey on tourist accommodation establishments single out the following types of establishments surveyed by Statistics Poland: hotel, motel, boarding house (for example an uncategorized establishment functioning as a hotel, motel or boarding house) similar establishment, excursion hostel, shelter, youth hostel, school youth hostel, holiday centre, holiday youth centre, training-recreational centre, creative arts centre, of tourist cottages, camping site, tent camp site, hostel, health resort, rooms for guests, agrotourism lodging, other not classified establishments (establishments, which function as tourist accommodation establishments, in the period of not being fully used according to their own purpose, these include among others dormitories, boarding schools, sport and recreational centres, etc.).
63. Dane dotyczące liczby obiektów i miejsc noclegowych obejmują wszystkie obiekty czynne w dniu 31 lipca oraz obiekty nieczynne w tym dniu, ale czynne w innych dniach badanego miesiąca; przyjęto dla nich maksymalną liczbę miejsc. Do liczby dni działalności obiektu nie wlicza się przerw międzyturnusowych, z powodu remontu, dezynfekcji itp. Przez obiekt czynny rozumie się obiekt, którego co najmniej część była dostępna dla turystów (niezależnie od tego czy był on faktycznie wykorzystywany) w badanym okresie.
63. Data concerning the number of accommodation places and establishments cover all establishments open on 31 July and establishments closed on 31 July, but open on other days of the surveyed month. The maximum number of places has been assumed for them; the number of days of establishment activity does not include breaks between batches of tourists caused by repairs, disinfection, etc. An active establishment is understood as an establishment which was accessible to tourists, at least in part (regardless of its actual occupancy), during the surveyed period.
64. Turyści korzystający z noclegów to liczba osób (turyistów), które rozpoczęły pobyt w obiekcie w danym miesiącu, tj. zostały zameldowane. Osoby przebywające na przełomie dwóch miesięcy powinny być liczone jeden raz (w chwili zameldowania).
64. The number of tourists accommodated is the number of persons (tourists), who began their stay in an establishment in a given month (i.e. who checked in). The persons staying in the establishment at the turn of two months will only be included in the survey once, (i.e. at the time of their registration).
65. Badanie bazy noclegowej jest prowadzone w cyklu miesięcznym z wykorzystaniem formularzy statystycznych KT-1. Badanie to dostarcza informacji o stanie i wykorzystaniu turystycznych obiektów noclegowych. Prezentowane informacje dotyczą obiektów noclegowych posiadających 10 lub więcej miejsc noclegowych.
65. Accommodation surveys are conducted monthly using KT-1 statistical report. This study provides information on the condition and use of tourist accommodation. Presented information concern accommodation facilities with 10 or more beds.
66. W przypadku informacji dotyczących UE korzystano z bazy danych Eurostatu New Cronos. Dane o portach nadbałtyckich Rosji pozyskiwane były ze stron internetowych (www.pasp.ru) i obejmowały one lata 2000–2005 oraz 2014–2019. W zakresie danych o portach basenu Morza Bałtyckiego (BSR), w przypadku Niemiec i Szwecji (które publikują dane w rozbięciu na odpowiednie dla akwenu MCA) uwzględniono wyłącznie porty zlokalizowane na linii brzegowej Bałtyku.
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.

67. W niniejszej publikacji uwzględniono również zagadnienie żeglugi bliskiego zasięgu, która odgrywa istotną rolę w polityce morskiej Unii Europejskiej. Żegluga bliskiego zasięgu (SSS) to transport morski ładunków na względnie krótką odległość, w odróżnieniu od międzykontynentalnej żeglugi dalekomorskiej. W kontekście statystyki transportu Unii Europejskiej żegluga bliskiego zasięgu definiowana jest jako przewóz ładunków drogą morską pomiędzy portami krajów członkowskich UE (niekiedy włącznie z krajami kandydującymi i EFTA) a portami zlokalizowanymi w geograficznych granicach Europy, na Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym, tzn. portami krajów:
- członkowskich UE,
 - EOG (Islandia i Norwegia),
 - krajów kandydujących do UE, zgodnie ze stanem na koniec 2019 r. (Albania, Czarnogóra, Turcja),
 - rejonu Morza Bałtyckiego (Rosja),
 - rejonu Morza Śródziemnego (Algieria, Bośnia i Hercegowina, Egipt, Izrael, Liban, Libia, Maroko, Okupowane Terytorium Palestyny, Syria, Tunezja),
 - rejonu Morza Czarnego (Gruzja, Mołdowa, Rosja i Ukraina).
- Definicja ta oparta jest na Komunikacie COM (1999) 317, wersja ostateczna czerwiec 1999 r., o rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu w Europie.
68. Zakres informacji dotyczących światowej gospodarki morskiej wynika z dostępności międzynarodowych danych statystycznych o gospodarce morskiej, gdzie korzystano z publikacji Lloyd's Register of Shipping (dane do 2016 r.), FAO i UNCTAD. Źródła danych podano pod tablicami.
69. Według definicji Eurostatu i Komisji Europejskiej¹ port główny to port statystyczny, który osiągnął poziom ruchu pasażerskiego nie mniej niż 200 tys. pasażerów rocznie albo odnotował obroty powyżej 1 mln ton ładunków.
70. Dane o światowej morskiej flocie handlowej obejmują statki transportowe (towarowe i pasażerskie) i pozatransportowe (m.in. pomocnicze, rybackie). W tablicach dotyczących floty oraz złomowania i utraty statków ujęte są statki z własnym napędem o pojemności brutto (GT) powyżej 100. Dane dotyczące światowej produkcji statków obejmują wszystkie rodzaje statków handlowych o napędzie własnym i pojemności brutto (GT) 100 i więcej.
67. This paper refers also to short-sea shipping as the crucial factor in the marine policy of the European Union. Short sea shipping (SSS) is the maritime transport of goods over relatively short distances, as opposed to the intercontinental cross-ocean deep sea shipping. In the context of European Union (EU) transport statistics it is defined as maritime transport of goods between ports in the EU member states (sometimes also including candidate countries and EFTA countries) on one hand, and ports situated in geographical Europe, on the Mediterranean and Black Seas on the other hand, i.e. ports in:
- EU member states,
 - EEA countries (Iceland and Norway),
 - candidate countries as of the end of 2019 (Albania, Montenegro and Turkey),
 - the Baltic Sea area (Russia),
 - the Mediterranean Sea area (Algeria, Bosnia and Herzegovina, Egypt, Israel, Lebanon, Libya, Morocco, Occupied Palestinian territory, Syria, and Tunisia),
 - the Black Sea area (Georgia, Moldova, Russia and Ukraine).
- This definition is derived from Commission Communication COM (1999) 317 final of June 1999 on the development of SSS in Europe.
68. The scope of information on the world maritime economy results from availability of international maritime statistics such as Lloyd's Register of Shipping (data until 2016), FAO and UNCTAD. Sources are mentioned under respective tables.
69. Eurostat and the European Commission¹ define a main ports as a statistical port that recorded no less than 200,000 passenger movements during a year, or handled more than one million tonnes of goods.
70. Data on world merchant fleet refer to ships for transportation purposes (freight or passenger carriers) as well as ships of miscellaneous activities (i.e. offshore, fishing). Statistics on fleets, ships disposals and losses comprise self-propelled vessels of gross tonnage (GT) not less than 100. World shipbuilding statistics cover all types of merchant fleet vessels of gross tonnage (GT) 100 or larger.

- | | |
|---|---|
| <p>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.</p> | <p>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.</p> |
| <p>72. Prezentacja szeregów czasowych jest uwarunkowana dostępnością i spójnością danych.</p> | <p>72. Time series are presented according to the availability of particular data.</p> |
| <p>73. Ze względu na zaokrąglenia danych, w niektórych przypadkach sumy składników mogą się nieznacznie różnić od podanych wielkości „ogółem”.</p> | <p>73. Due to the rounding of data, in some cases sums of components may slightly differ from the amount given in the item "total".</p> |

1 Reference Manual on Maritime Transport Statistics, lipiec 2016, Eurostat.

1 Reference Manual on Maritime Transport Statistics, July 2016, Eurostat.