

Gospodarka morską w województwie pomorskim w latach 2021-2023

Maritime economy in Pomorskie Voivodship in the years 2021-2023



Gospodarka morska w województwie pomorskim w latach 2021-2023

Maritime economy in Pomorskie Voivodship in the years 2021-2023

Opracowanie merytoryczne

Content-related works

Urząd Statystyczny w Gdańsku, Pomorski Ośrodek Badań Regionalnych
Statistical Office in Gdańsk, Pomeranian Centre for Regional Surveys

pod kierunkiem
supervised by

Jerzego Auksztola

Zespół autorski i prace redakcyjne

Editorial team and editorial work

Beata Bojarska, Magdalena Poleszuk, Andrzej Sirocki

Tłumaczenie

Translation

Małgorzata Kruszewska

Skład i opracowanie graficzne

Typesetting and graphics

Małgorzata Kloz

Publikacja dostępna na stronie internetowej

Publication available on website

<http://gdansk.stat.gov.pl/>

Przy publikowaniu danych GUS prosimy o podanie źródła

When publishing Statistics Poland data — please indicate the source

Przedmowa

Urząd Statystyczny w Gdańsku przekazuje Państwu publikację „Gospodarka morska w województwie pomorskim w latach 2021-2023”. Jest to kolejne opracowanie, wydawane w cyklu trzyletnim, w całości poświęcone tej tematyce.

Publikacja zawiera syntezę opisującą stan gospodarki morskiej w województwie pomorskim, część tabelaryczną oraz uwagi ogólne i metodyczne. Tablice statystyczne ujęto w ośmiu działach tematycznych charakteryzujących: podmioty, pracujących i wynagrodzenia w gospodarce morskiej; nakłady inwestycyjne i środki trwałe w gospodarce morskiej; porty morskie; żeglugę morską i przybrzeżną; produkcję statków; gospodarkę rybną; stan środowiska i ochronę wód morskich oraz edukację morską. Uwagi metodyczne wyjaśniają zakres tematyczny prezentowanych danych, zasady grupowań oraz zawierają definicje stosowanych pojęć. Całość opracowania została wzbogacona wykresami.

Przyjęta w opracowaniu terminologia, zestawienia, klasyfikacje i grupowania danych umożliwiają ich wykorzystanie do porównań z danymi ogólnokrajowymi i międzynarodowymi.

Dziękując wszystkim osobom i instytucjom za przekazane informacje, wyrażam nadzieję, że prezentowane opracowanie przyczyni się do wzbogacenia zasobów informacyjnych na temat gospodarki morskiej w województwie pomorskim. Zachęcam Państwa do korzystania także z innych opracowań i baz danych statystyki publicznej dostępnych na stronie stat.gov.pl.

Dyrektor
Urzędu Statystycznego w Gdańsku



Jerzy Auksztol

Gdańsk, grudzień 2024 r.

Preface

The Statistical Office in Gdańsk presents the “Maritime economy in Pomorskie Voivodship in the years 2021–2023”. It is a consecutive publication, issued in a three-year cycle, wholly dedicated to this subject.

The volume consists of executive summary outlining the main features of maritime economy in Pomorskie Voivodship, statistical tables as well as general and methodological notes. The tables have been grouped in eight thematic chapters describing: entities, employed persons and wages and salaries in maritime economy; capital expenditures and fixed assets in maritime economy; seaports; maritime and coastal shipping; production of sea vessels; fishing economy; state of the environment and sea waters protection, as well as maritime education. The methodological notes explain thematic scope of the presented material and principles of grouping. They also include definitions of applied notions. The publication has been enriched with graphs.

The applied terminology, classifications and data grouping allow for both domestic and international comparison of data.

Expressing my gratitude to all persons and institutions for the provided information, I trust that this study will contribute to enriching the overall knowledge of maritime economy in Pomorskie Voivodship. I also recommend other studies and databases of official statistics available at stat.gov.pl.

Director
of the Statistical Office in Gdańsk



Jerzy Auksztol

Gdańsk, December 2024

Spis treści

Contents

Przedmowa	3
Preface	4
Objaśnienia znaków umownych. Ważniejsze skróty	10
Symbols. Major abbreviations	
Synteza	12
Executive summary	14
Uwagi ogólne	21
General notes	24
Uwagi metodyczne	27
Methodological notes	33

Spis wykresów

List of charts

Wykres 1. Podmioty i pracujący w gospodarce morskiej	16
Chart 1. Entities and employed persons of maritime economy	
Wykres 2. Wybrane dane o gospodarce morskiej województwa pomorskiego na tle kraju w 2023 r.	16
Chart 2. Selected data on maritime economy of Pomorskie Voivodship against the background of the country in 2023	
Wykres 3. Obroty ładunkowe według grup ładunków i portów morskich w 2023 r.	17
Chart 3. Cargo traffic by cargo groups and seaports in 2023	
Wykres 4. Obroty ładunkowe w portach morskich według grup ładunków	18
Chart 4. Cargo traffic in seaports by cargo groups	
Wykres 5. Międzynarodowy obrót morski według grup ładunków i relacji przeładunkowych ...	19
Chart 5. International maritime traffic by cargo groups and handling directions	
Wykres 6. Statki wchodzące do portów morskich według wybranych bander	20
Chart 6. Ships arriving at seaports by selected flags	
Wykres 7. Połowy ryb i innych organizmów morskich według obszarów morskich	20
Chart 7. Catching fish and other marine organism by sea regions	

Spis tablic załączonych w formacie .xlsx

List of tables presented in .xlsx format

Tablice przeglądowe

Review tables

1. Ważniejsze dane o gospodarce morskiej
Major data on maritime economy
2. Główne polskie porty morskie na tle kraju w 2023 r.
Major polish seaports against the background of the country in 2023

Dział 1. Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w gospodarce morskiej

Chapter 1. Entities, employed persons and wages and salaries in maritime economy

- 1(3). Podmioty i pracujący w gospodarce morskiej według sektorów i form własności
Entities and employed persons in maritime economy by ownership sectors and forms of ownership
- 2(4). Podmioty i pracujący w gospodarce morskiej według rodzajów działalności
Entities and employed persons in maritime economy by kind of activity
- 3(5). Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto w podmiotach gospodarki morskiej według sektorów i form własności oraz rodzajów działalności
Average monthly gross wages and salaries in entities of maritime economy by sectors and forms of ownership and kind of activity

Dział 2. Nakłady inwestycyjne i środki trwałe w gospodarce morskiej

Chapter 2. Capital expenditures and fixed assets in maritime economy

- 1(6). Nakłady inwestycyjne na środki trwałe poniesione przez podmioty gospodarki morskiej (ceny bieżące)
Capital expenditures on fixed assets incurred by maritime economy entities (current prices)
- 2(7). Nakłady inwestycyjne poniesione przez podmioty gospodarki morskiej według sektorów własności i źródeł finansowania
Capital expenditures incurred by maritime economy entities by ownership sectors and financing sources
- 3(8). Wartość brutto i stopień zużycia środków trwałych w podmiotach gospodarki morskiej według sektorów własności (bieżące ceny ewidencyjne)
Gross value and degree of consumption of fixed assets in maritime economy entities by ownership sectors (current book-keeping prices)
- 4(9). Nakłady inwestycyjne oraz wartość brutto środków trwałych podmiotów gospodarki morskiej według rodzajów działalności
Capital expenditures and gross value of fixed assets of maritime economy entities by kinds of activity

Dział 3. Porty morskie**Chapter 3. Seaports**

- 1(10). Długość nabrzeży w portach morskich
Length of seaport quays
- 2(11). Statki wchodzące i wychodzące z portów morskich
Ships arriving at and departing from seaports
- 3(12). Statki wchodzące do portów morskich według bander
Ships arriving at seaports by flags
- 4(13). Obroty ładunkowe w portach morskich według relacji przeładunkowych oraz portów
Cargo traffic in seaports by directions and seaports
- 5(14). Obroty ładunkowe w portach morskich według grup ładunków
Cargo traffic in seaports by cargo groups
- 6(15). Międzynarodowy obrót morski według grup ładunków i relacji przeładunkowych
International maritime traffic by cargo groups and directions
- 7(16). Obrót ładunków tranzytowych według relacji przeładunkowych i portów
Transit cargo traffic by handling directions and seaports
- 8(17). Obrót ładunków tranzytowych według grup ładunków i relacji przeładunkowych
Transit cargo traffic by cargo groups and handling directions
- 9(18). Obrót ładunków tranzytowych według krajów
Transit cargo traffic by countries
- 10(19). Kontenery duże w międzynarodowym obrocie morskim
Large containers in international maritime traffic
- 11(20). Międzynarodowe obroty ładunkowe ładunków zjednostkowanych w portach morskich według kategorii i grup ładunkowych
International cargo traffic of unit-load cargo in seaports by category and groups of cargo
- 12(21). Wahania sezonowe obrotów ładunkowych w portach morskich według miesięcy
Seasonal fluctuations of cargo traffic in seaports by months
- 13(22). Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich
International passenger traffic in seaports

Dział 4. Żegluga morska i przybrzeżna**Chapter 4. Maritime and coastal shipping**

- 1(23). Morska flota transportowa według wieku statków
Maritime cargo-carrying fleet by age of ships
- 2(24). Morska flota transportowa według wielkości statków
Maritime transport fleet by deadweight tonnage of ships
- 3(25). Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi i zasięgów pływania
Maritime cargo transport by type and range of shipping
- 4(26). Przewozy ładunków morską flotą transportową według relacji
Maritime cargo transport by direction
- 5(27). Przewozy ładunków morską flotą transportową według grup
Maritime cargo transport by groups

- 6(28). Przewozy pasażerów morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej
Maritime passenger transport in international traffic
- 7(29). Morska przybrzeżna flota transportowa według wieku statków
Maritime coastal transport fleet by age of ships
- 8(30). Przewozy pasażerów statkami morskiej przybrzeżnej floty transportowej w komunikacji krajowej
Maritime coastal transport of passenger in domestic traffic

Dział 5. Produkcja statków

Chapter 5. Production of sea vessels

- 1(31). Zamówienia na statki
Orders for sea vessels
- 2(32). Produkcja statków morskich, holowników, łodzi wypoczynkowych i sportowych
Production of sea vessels, tugboats, pleasure or sporting boats

Dział 6. Gospodarka rybna

Chapter 6. Fishing economy

- 1(33). Morska flota rybacka
Sea fishing fleet
- 2(34). Kutry według wieku
Cutters by age
- 3(35). Kutry według portów macierzystych
Cutters by home ports
- 4(36). Łodzie rybackie według baz rybackich
Fishing boats by fishing bases
- 5(37). Połowy ryb i innych organizmów morskich według obszarów morskich i sektorów własności
Catching fish and other marine organisms by water bodies and ownership sectors
- 6(38). Połowy ryb morskich według wybranych gatunków
Sea fishing by selected species
- 7(39). Produkcja wytworzona wybranych przetworów rybnych
Production of selected fish products

Dział 7. Stan środowiska i ochrona wód morskich

Chapter 7. State of the environment and sea waters protection

- 1(40). Wydobycie piasku i żwiru z dna morskiego dla potrzeb ochrony brzegów morskich
Sand and gravel excavation from the sea bed for the sake of shore protection
- 2(41). Biologiczna zabudowa brzegów morskich
Biological management of coasts
- 3(42). Hydrotechniczne umocnienia brzegów morskich
Hydrotechnical stabilisation of coasts
- 4(43). Grunty leśne w pasie technicznym według obwodów ochrony wybrzeża
Forest land in technical zone by districts of coast protection

- 5(44). Ścieki komunalne i przemysłowe odprowadzone do wód Morza Bałtyckiego
Municipal and industrial wastewater discharged into the Baltic Sea waters
- 6(45). Rodzaje zanieczyszczeń w ściekach komunalnych i przemysłowych odprowadzonych do wód morza bałtyckiego
Type of impurities in municipal and industrial wastewater discharged into the Baltic Sea waters
- 7(46). Odpływ substancji organicznych i biogennych rzekami do Morza Bałtyckiego w 2022 r.
Outflow of organic and biogenic substances by rivers to the Baltic Sea in 2022
- 8(47). Odpływ metali ciężkich rzekami do Morza Bałtyckiego w 2022 r.
Outflow of heavy metals by rivers to the Baltic Sea in 2022

Dział 8. Edukacja morska

Chapter 8. Maritime education

- 1(48). Studenci i absolwenci wybranych kierunków morskich Uniwersytetu Gdańskiego i Politechniki Gdańskiej
Students and graduates of selected maritime profiles of the University of Gdańsk and Gdańsk University of Technology
- 2(49). Studenci Uniwersytetu Morskiego w Gdyni według kierunków
Students of Gdynia Maritime University by educational profile
- 3(50). Absolwenci Uniwersytetu Morskiego w Gdyni według kierunków
Graduates of Gdynia Maritime University by educational profile
- 4(51). Studenci cywilni Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni według kierunków
Civilian students of Polish Naval Academy in Gdynia by educational profile
- 5(52). Absolwenci cywilni Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni według kierunków
Civilian graduates of Polish Naval Academy in Gdynia by educational profile
- 6(53). Stopnie naukowe nadane na wydziałach wyższych uczelni związanych z gospodarką morską
University degrees conferred at higher education institutions with maritime economy profiles
- 7(54). Dyplomy oficerów statków morskich wydane przez urzędy morskie
Certificates of officers of seagoing vessels issued by maritime offices

Objaśnienia znaków umownych

Symbols

Symbol Symbol	Opis Description
Kreska (-)	zjawisko nie wystąpiło magnitude zero
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
Zero (0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,5 magnitude not zero, but less than 0.5 of a unit
Zero (0,0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,05 magnitude not zero, but less than 0.05 of a unit
„W tym” “Of which”	oznacza, że nie podaje się wszystkich składników sumy indicates that not all elements of the sum are given
Comma (,)	used in figures represents the decimal point

Ważniejsze skróty

Major abbreviations

Skrót Abbreviation	Pełna nazwa Full name
tys.	tysiąc
mln	milion
zł	złoty
PLN	złoty
kW	kilowat kilowatt
mW	megawat megawatt
t	tona
szt.	sztuka
DWT	tona nośności całkowitej ładunku i zapasów statku dead weight ton
GT	pojemność brutto statku gross tonnage
NT	pojemność netto statku net tonnage

Skrót Abbreviation	Pełna nazwa Full name
CGT	skondensowana pojemność brutto statku compensated gross tonnage
r.	rok
y	year
m	metr metre
m ³	metr sześcienny cubic metre
dam ³	dekametr sześcienny cubic decametre
km ²	kilometr kwadratowy square kilometre
ha	hektar hectare
kg	kilogram kilogram
cd.	ciąg dalszy
dok.	dokończenie
cont.	continued
S.A.	spółka akcyjna joint-stock company
i.e.	that is
nr (Nr)	numer
No.	number
e.g.	for example
m.in.	między innymi
twz.	tak zwany
Dz. U.	Dziennik Ustaw
poz.	pozycja
WE	Wspólnota Europejska
EC	European Community
GUS	Główny Urząd Statystyczny Statistics Poland
PKWiU	Polska Klasyfikacja Wyrobów i Usług Polish Classification of Products and Services
ww.	wyżej wymienione

Synteza

Województwo pomorskie jest położone w pasie nadmorskim, który pozostaje tradycyjną lokalizacją wszelkiej działalności związanej z szeroko rozumianą gospodarką morską.

Sektor gospodarki morskiej na koniec grudnia 2023 r. tworzyło 8412 podmiotów, z czego 99,4% należało do sektora prywatnego. W podmiotach tych pracowało 61516 osób, a najwięcej w działalności związanej z produkcją i naprawą statków i łodzi (30,1%). W 2023 r. przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej (w podmiotach o liczbie pracujących powyżej 9 osób) wyniosło 8977,91 zł. Najwyższe wynagrodzenie odnotowano w działalności związanej z morskim i przybrzeżnym transportem wodnym (13698,60 zł), a najniższe w produkcji i naprawie statków i łodzi (9149,57 zł).

W 2023 r. wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych (w cenach bieżących) wyniosła 3495,9 mln zł, a większość nakładów (55,8%) zrealizowana została przez jednostki sektora prywatnego. Głównym źródłem finansowania nakładów inwestycyjnych w gospodarce morskiej były środki własne inwestora – 56,1%. Na koniec 2023 r. wartość brutto środków trwałych (w bieżących cenach ewidencyjnych) wyniosła 22279,6 mln zł, z czego 50,1% środków trwałych była w posiadaniu przedsiębiorstw sektora publicznego.

W 2023 r. obroty ładunkowe w portach morskich województwa pomorskiego wyniosły 105,6 mln t i stanowiły 77,4% obrotów ładunkowych w kraju. Najwięcej przeladowano ładunków z grupy „masowe ciekłe” (42,0 mln t, 39,8% ogólnej wielkości obrotów ładunkowych) oraz „masowe suche” (odpowiednio 31,6 mln t, 29,9%). Natomiast najmniej przeladowano ładunków „tocznych niesamobieżnych” (odpowiednio 1,0 mln t, 0,9%). W ruchu międzynarodowym obroty ładunkowe stanowiły 98,5% obrotów województwa ogółem. W portach morskich województwa największe obroty odnotowano w porcie gdańskim – 79,8 mln t, co stanowiło 75,5% obrotów województwa ogółem (58,5% obrotów w kraju) oraz w porcie gdyńskim – 25,8 mln t, 18,9% obrotów województwa.

Morską i przybrzeżną flotę transportową tworzyło w 2023 r. łącznie 56 statków będące własnością lub współwłasnością polskich armatorów i operatorów. Morska flota transportowa obejmowała 21 statków, których większość pływała pod obcą banderą, a ich łączna nośność (DWT) wyniosła 453,2 tys. t, a średni wiek statku to 21 lat. Przewozy ładunków wykonane statkami morskiej floty transportowej wyniosły 1161,3 tys. t, z czego 94,9% odbyło się w relacji pomiędzy portami obcymi.

Na koniec 2023 r. portfel zamówień wyniósł 5 statków. Pozostała produkcja obejmowała m.in. 876 łodzi żaglowych wycieczkowych lub sportowych; pełnomorskich oraz 18 motorówek wycieczkowych lub sportowych; pełnomorskich.

Według stanu na koniec grudnia 2023 r. flota rybacka województwa pomorskiego składała się z 325 łodzi rybackich, 89 kutrów i 2 trawlerów o łącznej pojemności brutto (GT) 29,6 tys. oraz o mocy 57,4 mW. W 2023 r. połowy ryb i innych organizmów morskich wyniosły 124,6 tys. t, przy czym na Morzu Bałtyckim i zalewach złowiono 59,1 tys. t ryb. Najwięcej złowiono szprot (43,7 tys. t) oraz ostroboków chilijskich (24,3 tys. t).

W województwie pomorskim specjaliści dla gospodarki morskiej kształcą się m.in. na Uniwersytecie Morskim w Gdyni, w Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni oraz na kierunkach związanych z gospodarką morską na Uniwersytecie Gdańskim oraz Politechnice Gdańskiej. W roku akademickim 2023/24 najwięcej osób kształciło się na kierunkach: nawigacja na Uniwersytecie Morskim w Gdyni (664 osoby, w tym 146 kobiet), oceanografia na Uniwersytecie Gdańskim (277 osób, w tym 201 kobiet) oraz oceanotechnika na Politechnice Gdańskiej (194 osoby, w tym 56 kobiet). Natomiast najwięcej absolwentów w roku akademickim 2022/23 ukończyło kierunki: nawigacja na Uniwersytecie Morskim w Gdyni (119 osób, w tym 21 kobiet), oceanotechnika na Politechnice Gdańskiej (93 osoby, w tym 25 kobiet) oraz oceanografia na Uniwersytecie Gdańskim (79 osób, w tym 61 kobiet).

Executive summary

Pomorskie Voivodship lies at the seaside which is the traditional location of all activities related to broadly understood maritime economy.

The maritime economy sector consisted of 8,412 entities at the end of December 2023, 99.4% of which belonged to the private sector. These entities employed a total of 61,516 persons. The biggest employment was recorded in the activity connected with Production and repairs of ships and boats (30.1%). Monthly gross wages and salaries in the maritime economy (in entities employing over 9 persons) averaged PLN 8,977.91 in 2023. The highest remunerations were recorded in Sea and coastal waterborne transport (PLN 13,698.60), while the lowest in Production and repairs of ships and boats (PLN 9,149.57).

Capital expenditures (in current prices) totalled PLN 3,495.9 million in 2023, 55.8% of which were expended in the private sector units. Own funds made up the biggest capital expenditure resources in the maritime economy – 56.1%. The gross value of fixed assets (in book-keeping prices) amounted to PLN 22,279.6 million at the end of 2023, 51.4% of which was owned by the public sector enterprises.

In 2023, cargo in the seaports of Pomorskie Voivodship amounted to 105.6 million tonnes and accounted for 77.4% of the cargo traffic countrywide. "Liquid bulk cargo" (42.0 million tonnes, 39.8% of the total volume of cargo traffic) and "dry bulk cargo" (31.6 million tonnes, 29.9% respectively) were the prevalent categories of the handled cargo. The smallest traffic was recorded in "roll-on non self-propelled cargo" (1.0 million tonnes, 0.9% respectively). In international traffic, cargo traffic accounted for 98.5% of the total Voivodship figure. As concerns the seaports, the biggest traffic was recorded in the Port of Gdańsk – 79.8 million tonnes, i.e. 75.5% of the total traffic in the Voivodship (58.5% of the countrywide traffic) and in the Port of Gdynia – 25.8 million tonnes, 18.9% of the Voivodship traffic.

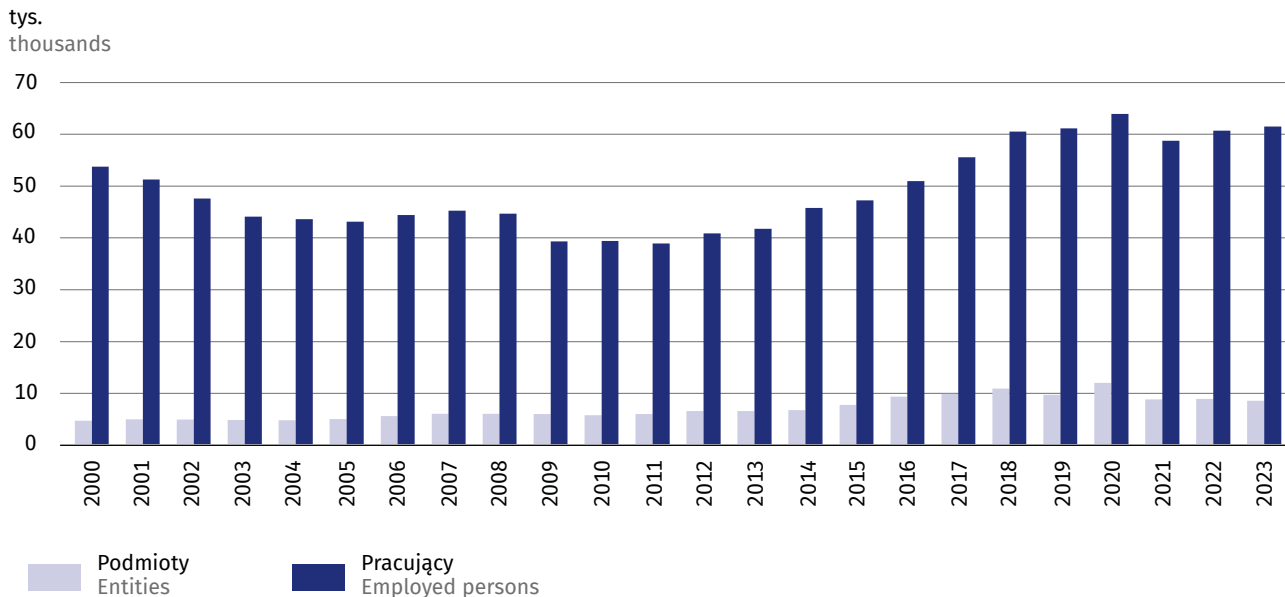
In 2023, a total of 56 ships partly or wholly owned by Polish ship owners and operators formed the maritime and coastal shipping fleet. The maritime transport fleet comprised 21 vessels, the majority of which sailed under foreign flag. Their deadweight tonnage (DWT) totalled 453.2 thousand tonnes and the average age of the ship was 21 years. The freight handled by the maritime transport fleet amounted to 1161.3 thousand tonnes, 94.9% of which were transported between foreign ports.

At the end of 2023, the order book amounted to 5 vessels. The other production comprised 876 recreational or sport sailing boats (seagoing) and 18 speedboat or sport boats (seagoing).

At the end of December 2023, the fishing fleet of Pomorskie Voivodship consisted of 325 fishing boats, 89 cutters and 2 trawlers of 29.6 thousand total gross tonnage (GT) and 57.4 mW capacity. In 2023, a total of 124.6 thousand tonnes of fish and other marine organisms were caught, including 59.1 thousand tonnes of fish in the Baltic Sea and lagoons, mostly sprats (43.7 thousand tonnes) and Chilean horse mackerel (24.3 thousand tonnes).

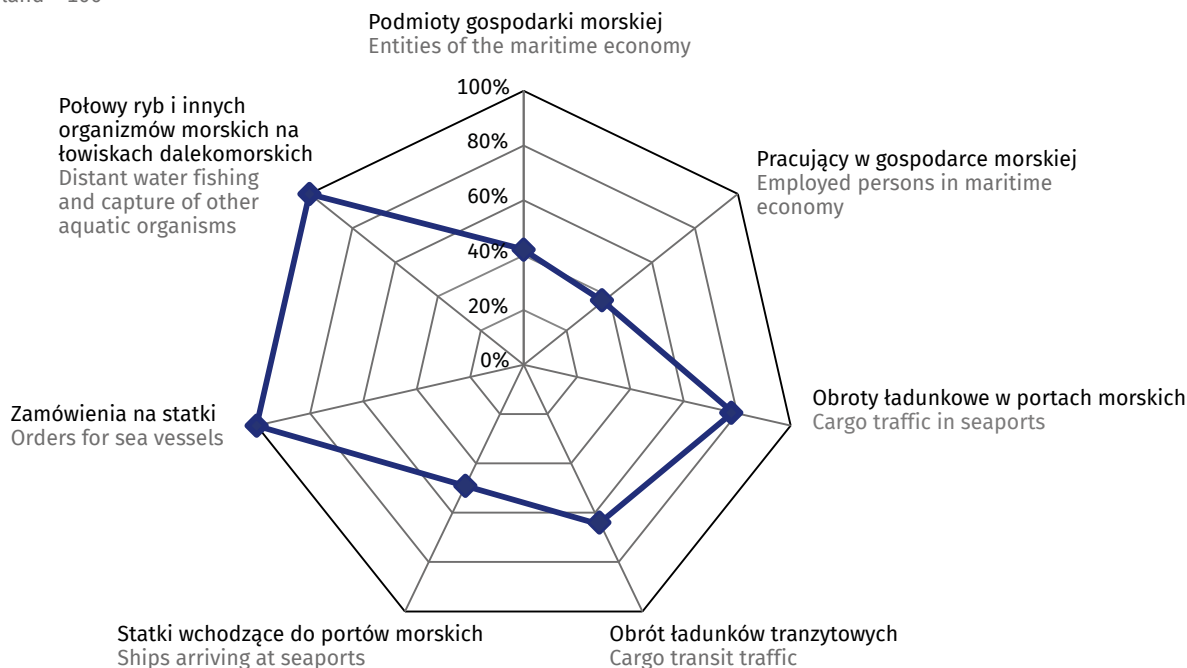
In Pomorskie Voivodship, the specialists for maritime economy are trained, i.a. at the Maritime University in Gdynia, at the Naval Academy in Gdynia and at faculties related to maritime economy at the University of Gdańsk and the Gdańsk University of Technology. In the 2023/24 academic year, the largest number of students were enrolled in the field of navigation (664 persons, including 146 women) at the Maritime University in Gdynia, oceanography (277 persons, including 201 women) at the University of Gdańsk and oceanotechnics (194 persons, including 56 women) at the Gdańsk University of Technology. However, the biggest number of graduates in the academic year 2022/23 completed the following fields: navigation (119 persons, including 21 women) at the Maritime University in Gdynia, oceanotechnics (93 persons, including 25 women) at the Gdańsk University of Technology and oceanography (79 persons, including 61 women) at the University of Gdańsk.

Wykres 1. Podmioty i pracujący w gospodarce morskiej
 Chart 1. Entities and employed persons of maritime economy

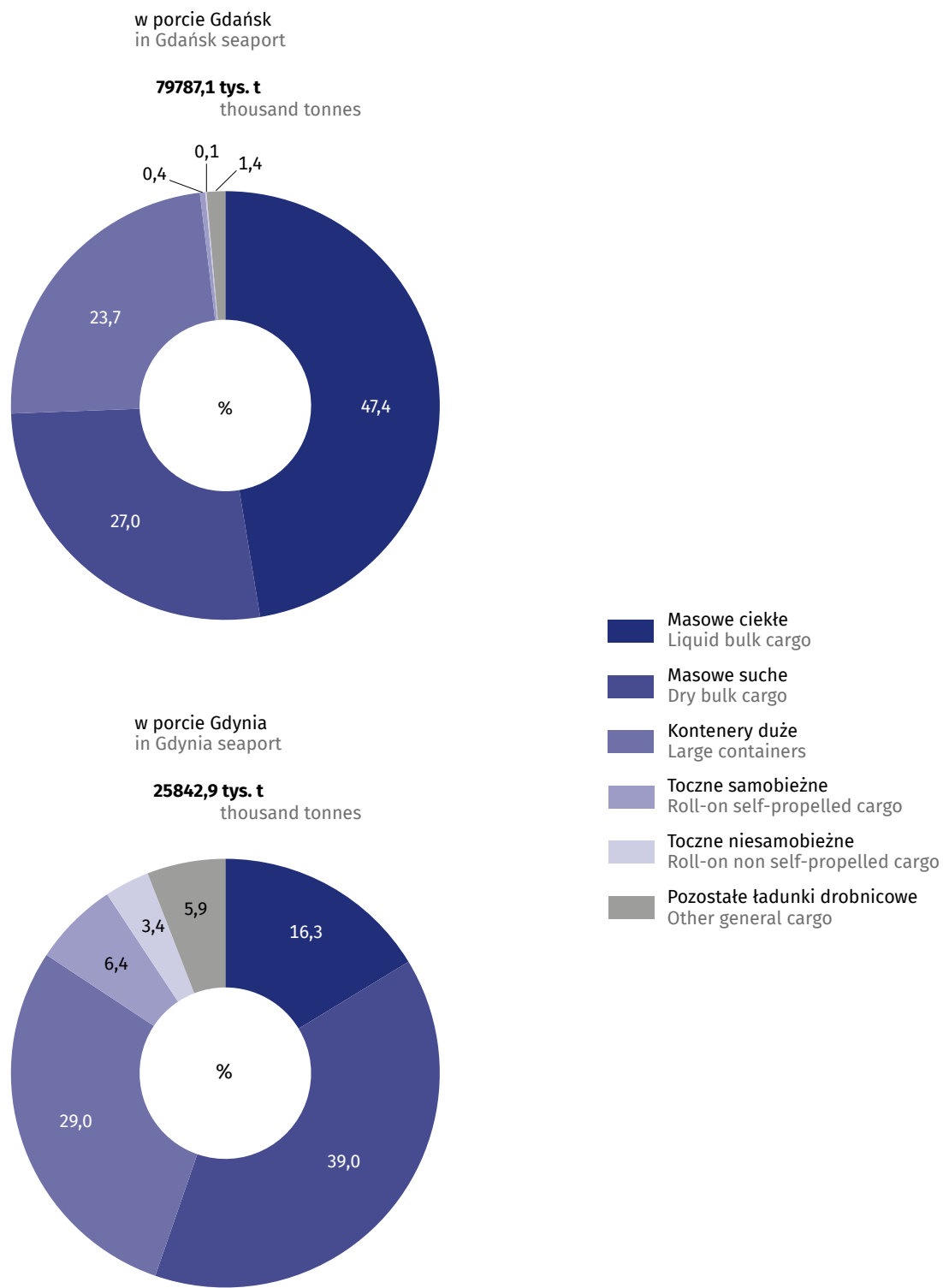


Wykres 2. Wybrane dane o gospodarce morskiej województwa pomorskiego na tle kraju w 2023 r.
 Chart 2. Selected data on maritime economy of Pomorskie Voivodship against the background of the country in 2023

Polska=100
 Poland = 100



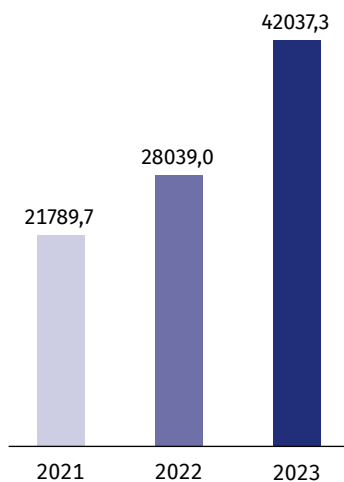
Wykres 3. Obroty ładunkowe według grup ładunków i portów morskich w 2023 r.
 Chart 3. Cargo traffic by cargo groups and seaports in 2023



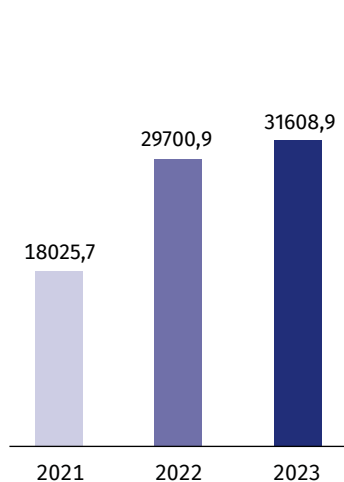
Wykres 4. Obroty ładunkowe w portach morskich według grup ładunków

Chart 4. Cargo traffic in seaports by cargo groups

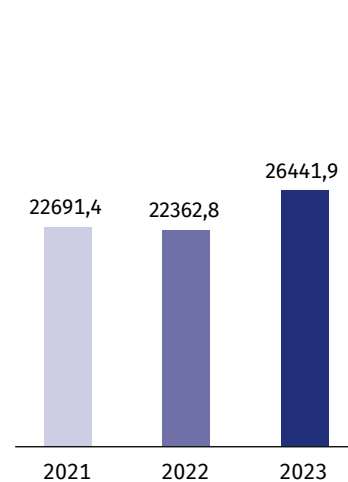
Masowe ciekłe w tys. t
Liquid bulk cargo in thousand tonnes



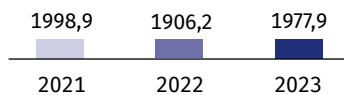
Masowe suche w tys. t
Dry bulk cargo in thousand tonnes



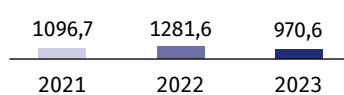
Kontenery duże w tys. t
Large containers in thousand tonnes



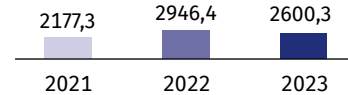
Toczne samobieżne w tys. t
Roll-on self-propelled cargo
in thousand tonnes



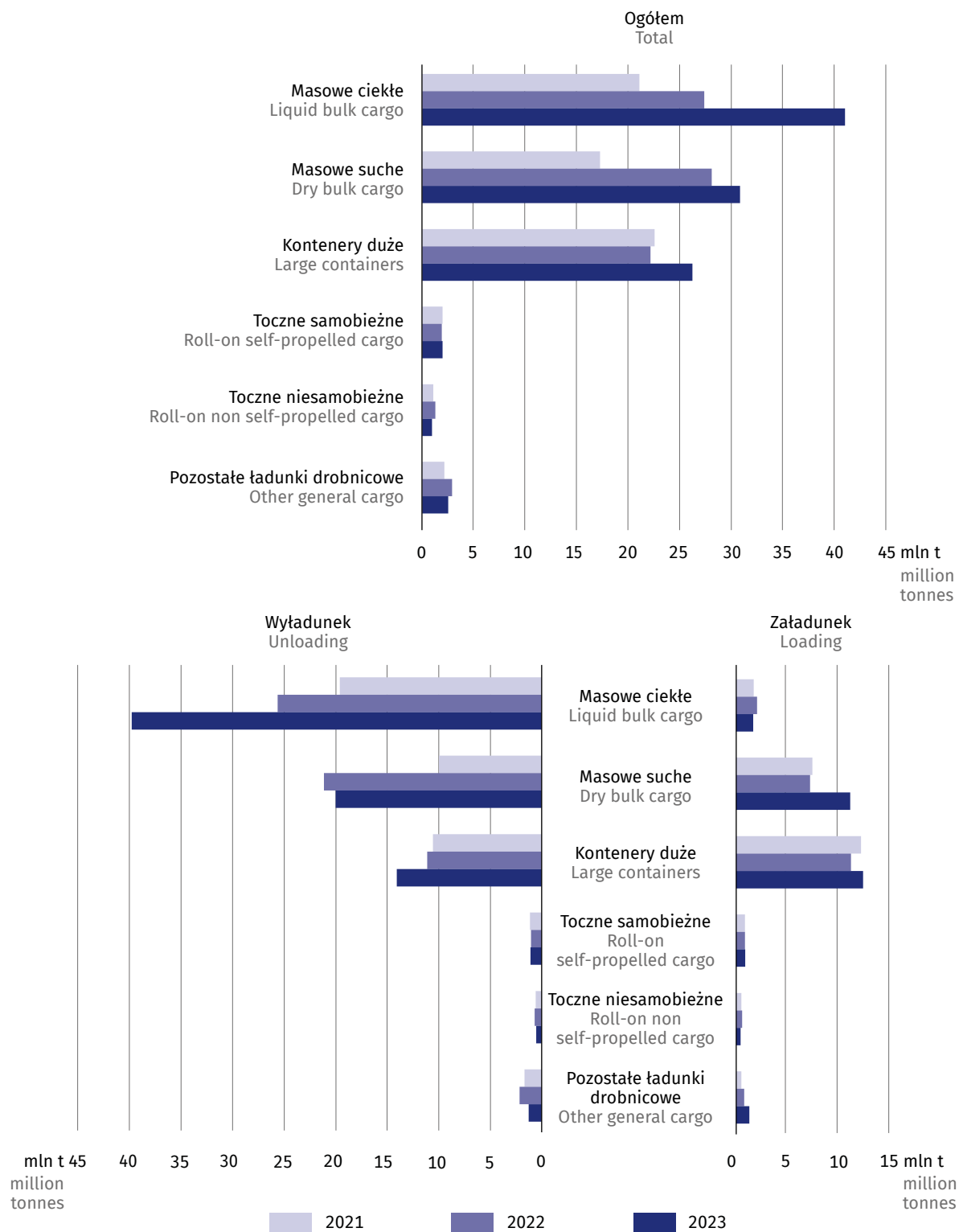
Toczne niesamobieżne w tys. t
Roll-on non self-propelled cargo
in thousand tonnes



Pozostałe ładunki drobnicowe w tys. t
Other general cargo
in thousand tonnes

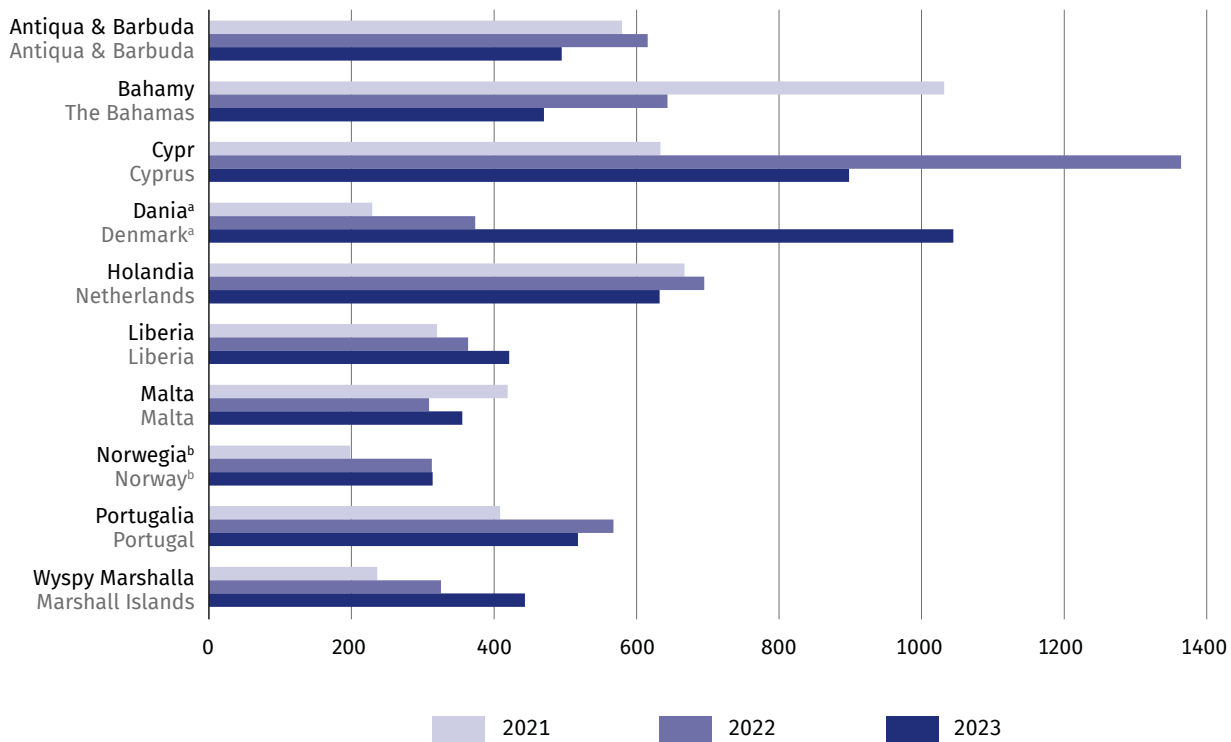


Wykres 5. Międzynarodowy obrót morski według grup ładunków i relacji przładunkowych
 Chart 5. International maritime traffic by cargo groups and handling directions



Wykres 6. Statki wchodzące do portów morskich według wybranych bander

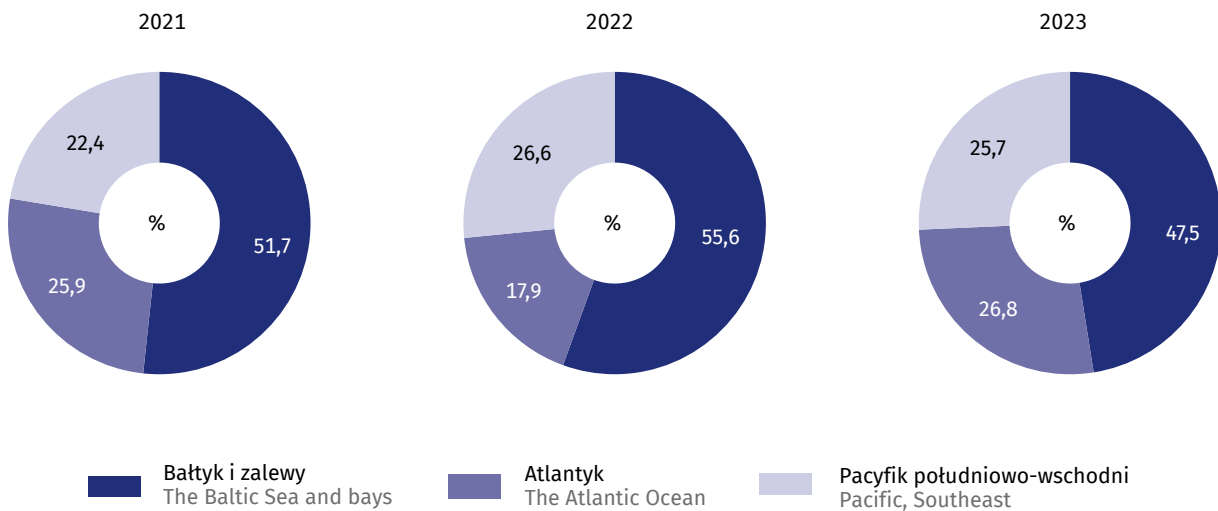
Chart 6. Ships arriving at seaports by selected flags



a łącznie ze statkami zarejestrowanymi w rejestrze otwartym DIS.
 b łącznie ze statkami zarejestrowanymi w rejestrze otwartym NIS.
 a Including ships registered in the DIS open registry.
 b Including ships registered in the NIS open registry.

Wykres 7. Połowy ryb i innych organizmów morskich według obszarów morskich

Chart 7. Catching fish and other marine organism by sea regions



Uwagi ogólne

1. Dane prezentuje się:

1) w układzie Polskiej Klasyfikacji Działalności – PKD 2007, opracowanej na podstawie Statystycznej Klasyfikacji Działalności Gospodarczej we Wspólnocie Europejskiej – Statistical Classification of Economic Activities in the European Community – NACE Rev. 2. PKD 2007 wprowadzona została z dniem 1 stycznia 2008 r. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24 grudnia 2007 r. (Dz. U. Nr 251, poz. 1885, z późn. zm.);

2) według **sektorów własności**:

- **sektor publiczny** – grupujący własność państwową (Skarbu Państwa i państwowych osób prawnych), własność jednostek samorządu terytorialnego oraz „własność mieszaną” z przewagą kapitału (mienia) podmiotów sektora publicznego,
- **sektor prywatny** – grupujący własność prywatną krajową (osób fizycznych i pozostałych jednostek prywatnych), własność zagraniczną (osób zagranicznych) oraz „własność mieszaną” z przewagą kapitału (mienia) podmiotów sektora prywatnego i brakiem przewagi sektorowej w kapitale (mieniu) podmiotu.

„Własność mieszaną” określana jest głównie dla spółek i wyznaczana na podstawie struktury kapitału (mienia) deklarowanego we wniosku rejestracyjnym spółki.

2. Do podstawowego zakresu gospodarki morskiej w ujęciu statystycznym przyjęto, określone poniżej w nawiasach i prezentowane w tablicach, rodzaje działalności wybrane z następujących sekcji PKD 2007:

- **sekcja A:** Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo (rybołówstwo w wodach morskich),
- **sekcja C:** Przetwórstwo przemysłowe (produkcja statków i konstrukcji pływających, produkcja łodzi wycieczkowych i sportowych, naprawa i konserwacja statków i łodzi, przetwarzanie i konserwowanie ryb, skorupiaków i mięczaków),
- **sekcja G:** Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle (sprzedaż hurtowa pozostałej żywności włączając ryby, skorupiaki i mięczaki; sprzedaż detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków prowadzona w wyspecjalizowanych sklepach),
- **sekcja H:** Transport i gospodarka magazynowa (transport morski i przybrzeżny pasażerski i towarów, przładunek towarów w portach morskich, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich, działalność usługowa wspomagająca transport morski, działalność morskich agencji transportowych),
- **sekcja I:** Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi (turystyka nadmorska),
- **sekcja L:** Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości (zarządy portów morskich),
- **sekcja M:** Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna (badania naukowe i prace rozwojowe dla gospodarki morskiej),
- **sekcja N:** Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca (wynajem i dzierżawa środków transportu wodnego),
- **sekcja O:** Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne (kierowanie w zakresie efektywności gospodarowania – urzędy morskie),
- **sekcja P:** Edukacja (morska).

3. Grupowania danych według rodzajów działalności dokonano uwzględniając podstawowy rodzaj działalności podmiotu zgodnie z PKD 2007. W niektórych przypadkach – dla lepszego zobrazowania rodzajów działalności występujących w gospodarce morskiej – wprowadzono bardziej szczegółowy podział. Do poszczególnych grupowań według rodzaju działalności przyjęto:

Nazwa rodzaju działalności przyjęta w tablicach i wyjaśnienia

Pełna nazwa grupy, klasy lub podklasy PKD 2007

Przeładunek, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich – usługowe przedsiębiorstwa przeładunkowo-składowe, których podstawową działalnością jest przeładunek ładunków w portach morskich:

52.24 – Przeładunek towarów,

52.10 – Magazynowanie i przechowywanie towarów.

Pozostała działalność wspomagająca transport morski – nawigacja, pilotaż, ratownictwo, roboty czerpalne i podwodne, usługi portowe i morskie, holowanie, cumowanie i inne:

52.22 – Działalność usługowa wspomagająca transport morski.

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:

52.29 – Działalność morskich agencji transportowych.

Zarządy portów morskich:

52.22 – Działalność usługowa wspomagająca transport morski,

68.20 – Wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi,

68.32 – Zarządzanie nieruchomościami wykonane na zlecenie.

Morski i przybrzeżny transport wodny:

50.10 – Transport morski i przybrzeżny pasażerski,

50.20 – Transport morski i przybrzeżny towarów.

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:

30.11 – Produkcja statków i konstrukcji pływających,

30.12 – Produkcja łodzi wycieczkowych i sportowych,

33.15 – Naprawa i konserwacja statków i łodzi.

Rybołówstwo w wodach morskich:

03.11 – Rybołówstwo w wodach morskich,

03.21 – Chów i hodowla ryb oraz pozostałych organizmów wodnych w wodach morskich.

Przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa:

10.20 – Przetwarzanie i konserwowanie ryb, skorupiaków i mięczaków,

10.85 – Wytwarzanie gotowych posiłków i dań.

Sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków – podmioty, które zajmują się głównie sprzedażą ryb:

46.38 – Sprzedaż hurtowa pozostałej żywności włączając ryby, skorupiaki i mięczaki,

46.39 – Sprzedaż hurtowa niewyspecjalizowana żywności, napojów i wyrobów tytoniowych,

47.11 – Sprzedaż detaliczna w niewyspecjalizowanych sklepach z przewagą żywności, napojów i wyrobów tytoniowych,

47.23 – Sprzedaż detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków prowadzona w wyspecjalizowanych sklepach.

Prace badawczo-rozwojowe i edukacja morska – jednostki naukowo-badawcze, które pracują głównie na rzecz gospodarki morskiej (Morski Instytut Rybacki w Gdyni, Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej w Gdyni, Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku, Polska Akademia Nauk Instytut Oceanologii w Sopocie, Instytut Morski w Gdańsku, Polska Akademia Nauk Instytut Budownictwa Wodnego w Gdańsku), uczelnie oraz szkoły (i zespoły szkół), które szkolą głównie na potrzeby gospodarki morskiej:

72.19 – Badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie pozostałych nauk przyrodniczych i technicznych,

72.20 – Badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk społecznych i humanistycznych,

85.3 – Gimnazja i szkoły ponadgimnazjalne, z wyłączeniem szkół policealnych,

85.4 – Szkoły policealne oraz uczelnie,

85.59 – Pozaszkolne formy edukacji, gdzie indziej niesklasyfikowane,

85.60 – Działalność wspomagająca edukację.

Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi (turystyka nadmorska i przybrzeżna):

55.1 – Hotele i podobne obiekty zakwaterowania,

55.2 – Obiekty noclegowe i miejsca krótkotrwałego zakwaterowania,

55.3 – Pola kempingowe (włączając pola dla pojazdów kempingowych).

Urzędy morskie:

84.13 – Kierowanie w zakresie efektywności gospodarowania.

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 – różne klasy PKD 2007.

4. Dane prezentowane w publikacji nie dotyczą stowarzyszeń, organizacji i fundacji.

5. Informacje statystyczne pochodzące ze źródeł poza statystyki publicznej opatrzone odpowiednimi notami.

6. Ze względu na zaokrąglenia danych, w niektórych przypadkach sumy składników mogą się nieznacznie różnić od podanych wielkości „ogółem”.

General notes

1. Data are presented:

1) according to the Polish Classification of Activities – PKD 2007, compiled on the basis of the Statistical Classification of Economic Activities in the European Community – NACE Rev. 2. PKD 2007 was introduced on 1 January 2008 by the Regulation of the Council of Ministers of 24 December 2007 (Journal of Laws No. 251, item 1885, as amended);

2) according to **ownership sectors**:

- **public sector** – classifies state ownership (of the State Treasury and state legal persons), the ownership of local government units as well as “mixed ownership” with a predominance of capital (property) of public sector entities,
- **private sector** – classifies private domestic ownership (of natural persons and other private entities), foreign ownership (of foreign persons) as well as “mixed ownership” with a predominance of capital (property) of private sector entities and lack of predominance of public or private sector in the capital (property) of the entity.

“Mixed ownership” is defined mainly for companies and determined on the basis of the capital (property) structure as declared in a company’s registration application.

2. Statistically, the basic scope of maritime economy includes kinds of activity specified below in brackets and presented in tables, selected from the following sections of the PKD 2007:

- **section A:** Agriculture, forestry and fishing (sea fishing),
- **section C:** Manufacturing (building of ships and floating structures; building of pleasure and sporting boats, repair and maintenance of ships and boats, processing and preserving fish, crustaceans and molluscs),
- **section G:** Wholesale and retail trade; repair of motor vehicles and motorcycles (wholesale of other food, including fish, crustaceans and molluscs; retail sale of fish, crustaceans and molluscs in specialised stores),
- **section H:** Transportation and storage (sea and coastal passenger and freight water transport, cargo handling, storage of goods in seaports, services supporting maritime transport, activity of sea transport agencies),
- **section I:** Accommodation and food service activities (tourism and coastal area),
- **section L:** Real estate, renting and business activities (seaport’s authorities),
- **section M:** Professional, scientific and technical activities (research and development for maritime economy purposes),
- **section N:** Administrative and support service activities (waterborne transport equipment renting),
- **section O:** Public administration and defence; compulsory social security (management to increase the effectiveness – maritime offices),
- **section P:** Education (maritime education).

3. The grouping of data according to kinds of activity has been done using the basic kind of an entity's activity according to PKD. In some cases a more detailed division was used in order to gain an improved picture of the maritime sector activities. The data are arranged using the following:

Name of kind of activity used in tables and interpretations

Full name of PKD 2007 group, class and subclass:

Cargo handling and storage in seaports – cargo handling and storage service enterprises whose principal activity is cargo handling in seaports:

52.24 – Cargo handling,

52.10 – Warehousing and storage.

Other activities supporting sea transportation – navigation, pilotage, life-saving, dredging and underwater work, port and sea services, towage, mooring and others:

52.22 – Service activities incidental to sea transportation.

Activity of maritime transport agencies – customs agencies, marine agencies, shipbroking agencies, maritime consulting, maritime expert reports, expert reports on stowage and cargo arrangement on board, cargo inspection, sea forwarding and others:

52.29 – Activity of maritime transport agencies.

Seaports authorities:

52.22 – Service activities incidental to sea transportation,

68.20 – Rental and operating of own or leased real estate,

68.32 – Real estate management at request.

Sea and coastal waterborne transport:

50.10 – Sea and coastal passenger water transport,

50.20 – Sea and coastal freight water transport.

Production and repairs of ships and boats – building and repairs of floating units able to navigate on the open sea and other adjacent waters:

30.11 – Building of ships and floating structures,

30.12 – Building of pleasure and sport boats,

33.15 – Repair and maintenance of ships and boats.

Sea fishing:

03.11 – Marine fishing,

03.21 – Marine aquaculture.

Processing and preserving of fish and fishery products:

10.20 – Processing and preserving of fish, crustaceans and molluscs,

10.85 – Manufacture of prepared meals and dishes.

Retail and wholesale of fish, crustaceans and molluscs – entities involved mainly in sale of fish:

46.38 – Wholesale of other food, including fish, crustaceans and molluscs,

46.39 – Non-specialised wholesale of food, beverages and tobacco,

47.11 – Retail sale in non-specialised stores with food, beverages or tobacco predominating,

47.23 – Retail sale of fish, crustaceans and molluscs in specialised stores.

Research and development activity and maritime education – scientific and research units working mainly for the needs of maritime economy (Sea Fisheries Institute in Gdynia, Research and Development Centre of Maritime Technology in Gdańsk, Centre of Naval Engineering in Gdynia, Polish Academy of Sciences Institute of Oceanology in Sopot, Maritime Institute in Gdańsk, Polish Academy of Sciences Institute of Water Construction in Gdańsk), higher education institutions as well as schools (and schools complexes) educating mainly for the needs of maritime economy:

72.19 – Other research and experimental development on natural sciences and engineering,

72.20 – Research and experimental development on social sciences and humanities,

85.3 – Lower and upper secondary education, excluding post-secondary schools,

85.4 – Post-secondary schools and higher education institutions,

85.59 – Other education, not elsewhere classified,

85.60 – Educational support activities.

Accommodation and food service activities (maritime and coastal tourism):

55.1 – Hotels and similar accommodation,

55.2 – Accommodation facilities and places for short-term accommodation,

55.3 – Camping sites (including fields for motorhomes).

Maritime offices:

84.13 – Regulation of and contribution to more efficient operation of business.

Other kinds of activity – extraction of crude oil from sea, construction of water engineering structures for maritime economy, architectural and engineering activities for maritime economy, renting of water transport means, consultancy, technical research and analysis, recruitment of employees and other kinds of activities for the benefit of maritime economy – various PKD 2007 classes.

4. Data presented in the publication do not concern associations, organisations and foundations.

5. Statistical information originating from sources other than the Official Statistics is provided with appropriate notes.

6. Due to data rounding, in some cases the sums of components may slightly differ from the amounts given in the item “total”.

Uwagi metodyczne

1. Dane o podmiotach gospodarki morskiej dotyczą podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w systemie REGON mających siedzibę na terenie województwa pomorskiego, bez względu na miejsce prowadzonej działalności, których podstawowa działalność związana jest z szeroko rozumianą gospodarką morską. Podstawową działalność określono przy wykorzystaniu takich informacji, jak: wartość dodana, przychody ze sprzedaży, zatrudnienie, działalność przewidziana w statucie jako podstawowa.

Za podmioty gospodarki narodowej przyjmuje się jednostki prawne, tj. osoby prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą.

Dane o podmiotach zostały zaprezentowane **według rodzajów ich podstawowej działalności, sektorów, form własności oraz formy prawnej i liczby pracujących**. Grupowania dokonano na podstawie siedziby podmiotu gospodarki morskiej, a nie lokalizacji jego działalności.

W związku z wprowadzonymi od 1 grudnia 2014 r. zmianami przepisów prawnych, regulujących sposób zasilania rejestru REGON informacjami o podmiotach podlegających wpisowi do Krajowego Rejestru Sądowego, istnieje możliwość wystąpienia w rejestrze REGON niewypełnionych pozycji odnośnie przewidywanej liczby pracujących, danych adresowych, rodzaju przeważającej działalności oraz formy własności. W związku z powyższym dane naliczone według ww. informacji mogą nie sumować się na liczbę ogółem.

2. Dane dotyczące pracujących opracowano na podstawie sprawozdawczości rocznej i szacunków, a od 2022 r. – na podstawie administracyjnych źródeł danych.

Dane o pracujących obejmują osoby pełnozatrudnione i niepełnozatrudnione w głównym miejscu pracy.

Dane o pracujących według stanu na 31 grudnia podano bez przeliczenia niepełnozatrudnionych na pełnozatrudnionych przy przyjęciu zasady jednorazowego ujmowania tych osób w głównym miejscu pracy.

3. Dane o nakładach inwestycyjnych i środkach trwałych dotyczą podmiotów gospodarki morskiej prowadzących działalność gospodarczą, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.

4. 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.

Nakłady inwestycyjne zaprezentowano według rodzajów działalności inwestora (podmiotu gospodarki morskiej) zgodnie z zaklasyfikowaniem podstawowej działalności danego inwestora.

5. 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. (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 120).

Wartość brutto środków trwałych jest to wartość równa nakładom poniesionym na ich zakup lub wytworzenie, bez potrącenia wartości zużycia (umorzenia).

Wartość zużycia środków trwałych odpowiada wielkości odpisów amortyzacyjnych (umorzeniowych) dokonanych od chwili oddania środków trwałych do eksploatacji.

Stopień zużycia określa stosunek procentowy wartości zużycia środków trwałych do wartości brutto środków trwałych.

Dane opracowano metodą przedsiębiorstw, co oznacza, że wszystkie środki trwałe danego podmiotu gospodarki morskiej zalicza się do tego poziomu klasyfikacyjnego, do którego zaliczono podmiot na podstawie przeważającego rodzaju działalności.

6. Dane dotyczące portów morskich obejmują porty: Gdańsk, Gdynia, Ustka i Władysławowo oraz od 2007 r. Sopot, Hel i Krynica Morska.

Dane o **długości nabrzeży** w portach morskich dotyczą nabrzeży figurujących w ewidencji inwentarzowej przedsiębiorstw dokonujących przeladunków w portach morskich.

Obroty ładunkowe w portach morskich jest to łączna ilość masy ładunkowej przemieszczonej przez porty w danym okresie czasu.

Prezentowana jest masa brutto, tj. łącznie z opakowaniami, ale z wyłączeniem masy własnej jednostki transportującej (kontenerów i jednostek tocznych).

Informacje zawarte w tablicach dotyczą międzynarodowego i krajowego obrotu morskiego (kabotażu).

Informacje o obrotach ładunkowych, ruchu pasażerów i statków pochodzą od przedstawicieli statków zawijających do portów morskich i są pozyskiwane za pośrednictwem urzędów morskich – kapitanatów, bosmanatów w zakresie wymaganym 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.).

Dane te nie uwzględniają:

- statków o pojemności brutto (GT) mniejszej niż 100, jednak w przypadkach uzasadnionych względami statystycznymi (np. duża częstotliwość ruchu lub znaczna waga ładunku transportowanego) są ujmowane w badaniu,
- załadunku bunkru (tj. paliwa dla statków), wykazywany jest tylko wtedy, gdy statki dokonują jego przewozu pomiędzy portami lub z portu do statku zacumowanego na otwartym morzu,
- obrotu wewnątrz krajowego, z wyjątkiem kabotażu, tj. ładunków przewożonych drogą morską pomiędzy polskimi portami morskimi,
- wagi własnej załadowanych i wyładowanych kontenerów i jednostek ro-ro służących do transportu towarów.

Dane o obrotach ładunków tranzytowych w portach morskich uzyskiwane są na podstawie informacji przekazywanych przez zarządy morskich portów oraz podmioty gospodarcze dokonujące przeladunku ładunków w portach morskich.

Obroty ładunkowe w portach morskich zrealizowane w ramach żeglugi bliskiego zasięgu (SSS) dotyczą obrotów polskich portów morskich z portami europejskimi i portami nie usytuowanymi w Europie, ale które mają linię brzegową na morzach zamkniętych graniczących z Europą. W tych obrotach uwzględniono obroty między polskimi portami morskimi (kabotaż).

7. Dane o ruchu statków w portach morskich obejmują statki transportowe, do których zalicza się również barki morskie oraz statki nietransportowe pełniące funkcje transportowe.

8. Do statków wchodzących z ładunkiem zalicza się:

- statki przywożące ładunki do wyładowania w porcie, do którego zawijają,
- statki przywożące do portu pasażerów, dla których portem docelowym jest port wejścia statku.

9. Do statków wchodzących pod balastem zalicza się statki bez ładunku lub z ładunkiem nie przeznaczonym do wyładowania w porcie wejścia statku oraz statki z pasażerami, dla których port wejścia statku nie jest portem docelowym.

10. Statki wychodzące z ładunkiem to statki, na które w danym porcie załadowano ładunki lub na które wsiedli pasażerowie rozpoczynający w tym porcie podróż. Statek, który w porcie pobierał tylko paliwo albo wodę lub statek, który wychodzi z portu z ładunkiem załadowanym w innym porcie – traktuje się jak statek bez ładunku.

11. Dane o międzynarodowym transporcie morskim ładunków w relacji z polskimi portami obejmują ładunki przywiezione i wywiezione do/z portów morskich wszystkimi statkami (polskimi i obcymi) w ramach międzynarodowego obrotu morskiego (w relacji z portami zagranicznymi).

12. Krajowy obrót morski (kabotaż) – ładunki przewożone drogą morską w obrocie pomiędzy polskimi portami morskimi.

13. 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.

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).

14. Ładunki tranzytowe są to ładunki pochodzące od nadawcy zagranicznego, dowieszone do polskiego portu morskiego i przeznaczone dla odbiorcy zagranicznego.

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.

15. Dane o morskiej i przybrzeżnej flocie transportowej dotyczą statków o polskiej własności i współwłasności bez względu na podnoszoną banderę.

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.

Pojemność brutto statku (GT) zgodnie z Międzynarodową Konwencją o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r. jest to miara całkowitej pojemności zamkniętych pomieszczeń statku wewnątrz kadłuba i nadbudówek.

Nośność (DWT) to ciężar, jaki statek może przyjąć zanurzając się do letniej linii ładunkowej w wodzie morskiej.

16. 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 i obcą, armatorów lub operatorów polskich. Nie obejmują przewoźników, którzy przenieśli siedzibę za granicę.

Dane o **przewozach żeglugą morską przybrzeżną** dotyczą przewozów pasażerów wykonanych w rejsach żeglugą krajową i przybrzeżną, zakończonych w roku sprawozdawczym statkami własnymi i statkami dzierżawionymi pływającymi pod banderą polską i obcą armatorów lub operatorów polskich.

17. Do przewozów wykonanych w żegludze regularnej zaliczono przewozy wykonane statkami liniowymi kursującymi według ustalonego i ogłoszonego rozkładu podróży na określonej z góry trasie i zawijającymi do portów określonych w rozkładzie podróży. Do **przewozów wykonanych w żegludze nieregularnej** zaliczono przewozy wykonane statkami towarowymi żeglugi nieregularnej, tj. statkami kursującymi bez ogłoszonego rozkładu podróży i kierowanymi zgodnie z aktualnymi potrzebami przewozowymi.

18. 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.

Do **przewozów w zasięgu oceanicznym** zaliczono przewozy wykonane statkami kursującymi na trasach wykraczających poza zasięg bałtycki i europejski.

19. Żegluga przybrzeżna oznacza żeglugę w odległości nie większej niż 20 mil morskich od brzegu w rejonie Morza Bałtyckiego lub innego morza zamkniętego o podobnych warunkach żeglugowych.

20. Dział 5 zawiera **informacje o produkcji i stanie portfela zamówień na morskie statki handlowe** oraz dane o produkcji kadłubów statków pełnomorskich i jachtów pełnomorskich w polskich stocznicach.

Dane o **produkcji i portfelu zamówień na statki** dotyczą morskich statków handlowych o pojemności brutto (GT) 100 i więcej.

21. Dane o **flocie rybackiej** zaprezentowano w podziale na trawlerzy dalekomorskie, kutry i łodzie rybackie. Dane o trawlerach dalekomorskich dotyczą statków będących własnością polskich podmiotów, łącznie ze statkami przekazanymi w czarter, użytkowanymi i zarządzanymi przez obcych armatorów.

22. Informacje o biologicznej zabudowie brzegów morskich dotyczą danych z zakresu regulacji wałów wydmych. Do formowania nowych wydym lub podwyższenia i uzupełnienia istniejących stosuje się **płotki wydmytawcze** wykonane z prętów drewnianych faszyny lub trzciny. W celu utrwalenia wydmy prowadzi się prace polegające na **wykładaniu chrustu** (pozyskanego z lasów w pasie technicznym, wykładanego u podnóża wydmy w miejscu połączenia wydmy z plażą, chrustu iglastego i liściastego), **zatrawianiu** (sadzenie piaskownicy zwyczajnej, wydmuchrzycy nadmorskiej) i **zakrzewianiu** (wierzba kaspijską, rokitnikiem, oliwnikiem srebrnolistnym).

23. Informacje o hydrotechnicznym umacnianiu brzegów morskich przedstawiają nowopowstałe umocnienia, bez rozbudowy, remontów i zabezpieczeń już istniejących.

Opaska brzegowa jest to budowa usytuowana równolegle do linii brzegowej, w postaci wałów, gładów lub bloków betonowych, murów oporowych, ścianek szczelnych, okładziny, pojemników z tworzyw sztucznych wypełnionych piaskiem, palisad umacnianych faszyną i kamieniami.

Rzędna korony jest to wysokość morskich budowli hydrotechnicznych mierzona od średniego poziomu morza.

Sztuczne zasilanie plaży jest to działalność mająca na celu uzupełnianie strat w materiale budującym brzeg morski. Polega na dostarczaniu refulatu (piasku z dna morskiego lub toru wejściowego do portu) na wybrane odcinki brzegu.

24. Informacje o odpływie zanieczyszczeń rzekami do Morza Bałtyckiego pochodzą z badań realizowanych w ramach międzynarodowego programu monitoringu Bałtyku, wynikającego z Konwencji Helsińskiej. Nadzór merytoryczny nad badaniami w Polsce sprawuje Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej.

Ładunki zanieczyszczeń wprowadzone do Morza Bałtyckiego rzekami podano w latach hydrologicznych na podstawie badań monitoringowych powierzchniowych wód płynących. Rok hydrologiczny obejmuje okres od 1 listopada do 31 października roku kalendarzowego.

Biochemiczne zapotrzebowanie na tlen (BZT_5) jest to ilość tlenu zużyta w ciągu 5 dni w procesie biochemicznego utleniania substancji (głównie organicznych) zawartych w ściekach, przy użyciu żywych bakterii i enzymów pozakomórkowych.

Chemiczne zapotrzebowanie na tlen ($ChZTCR$) jest to ilość tlenu pobrana w procesie chemicznego utleniania ścieków.

Azot azotanowy to zawartość azotu w postaci jonów azotanowych.

Azot organiczny to azot związany we wszystkich typach związków organicznych, obejmuje aminokwasy, związki białkowe, polipeptydy, moczniki i inne związki organiczne.

Azot ogólny to sumaryczna zawartość azotu amonowego, azotanowego, azotynowego i organicznego.

Fosfor fosforanowy to nieorganiczny ortofosforan, który występuje w rozpuszczalnych fosforach.

Fosfor ogólny jest to fosfor, w którego skład wchodzi rozpuszczalne i nierozpuszczalne ortofosforany i skondensowane fosforany oraz związki organiczne i nieorganiczne fosforu.

25. Dane o studentach i absolwentach uczelni dotyczą magisterskich i zawodowych studiów stacjonarnych i niestacjonarnych wybranych uczelni, których nazwa wskazuje na morski profil kształcenia, lub w których można zdobyć zawód związany z gospodarką morską. W liczbie studentów i absolwentów ujęto cudzoziemców studiujących w Polsce. Dane nie obejmują Polaków studiujących za granicą.

Informacje o stopniach naukowych dotyczą stopni nadanych na następujących uczelniach: Uniwersytet Morski w Gdyni, wybrane wydziały i kierunki Uniwersytetu Gdańskiego i Politechniki Gdańskiej, a także Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni.

Dyplomy oficerskie są wydawane przez urzędy morskie na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wykszolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich z dnia 23 kwietnia 2018 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 1383).

Methodological notes

1. Data on entities of the maritime economy concern entities of the national economy registered in the REGON register based in Pomorskie Voivodship, irrespective of the place of conducting activity, whose principal activity is connected with the broadly defined maritime economy. The principal activity is defined using such measures as: added value, sales revenues, number of employed persons or the activity specified in the statute as the core activity.

Entities of the national economy are legal entities, i.e. legal persons, organisational entities without legal personality and natural persons conducting economic activity.

Data concerning the entities are presented by **type of their principal activity, sectors, form of ownership, legal form or the number of persons employed**. The maritime economy entities have been grouped according to the registered address, irrespective of the location of their business activity.

The changes in legislation, introduced on 1 December 2014, regulate the method of supplying the REGON register with information on entities entered into National Court Register. Due to these changes, some information may be missing from the REGON register, e.g. the projected number of employed persons, address, the principal kind of activity and form of ownership. Hence, data calculated according to the aforementioned method may not add up to the correct total.

2. Data concerning employment have been compiled based on annual reporting and estimates, and since 2022, on administrative data sources.

Data regarding persons employed cover both full-time and part-time employees in their main job.

Data concerning employment as of 31 December are presented without converting part-time paid employees into full-time equivalents, each person being listed once according to the main job.

3. Data on capital expenditures and fixed assets concern maritime economy entities conducting economic activity, employing more than 9 persons.

4. Capital expenditures are divided into outlays on fixed assets and other outlays.

Outlays on fixed assets include expenditures on:

- buildings and structures (buildings, premises and civil engineering structures) including construction and assembly works, design and cost estimate documentations,
- machinery, technical equipment and tools (including instruments, movables and fittings),
- means of transport,
- others, i.e. land drainage, cost incurred on purchase of land and used fixed assets, livestock (basic herd), long-term plantings, interests on investment credits and loans for the period of investment implementation, (except for interests not included in outlays on fixed assets by units applying 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 the investment. These outlays do not increase the value of fixed assets.

Capital expenditures are presented by kinds of the investor's activity (entity of the maritime economy), in accordance with the classification of his/her core activity.

5. Fixed assets include assets and other objects completed and ready for usage of estimated useful life exceeding 1 year, including public roads, streets and squares together with shoulders and foundations, infrastructure, long-term plantings, land drainage and irrigation, 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 (business) premises.

Data regarding fixed assets do not include the value of land recognised since 1 January 1991 as fixed assets in accordance with the Regulation of the Council of Ministers of 12 December 1990 (Journal of Laws No. 90, item 529) as well as the right of perpetual usufruct of land, regarded as fixed assets since 1 January 2002 in accordance with the Accounting Act of 29 September 1994 (consolidated text, Journal of Laws 2023, item 120).

Gross value of fixed assets is the value equal to the outlays incurred on their purchase or production, without deducting the consumption value (depreciation).

Value of depreciation of fixed assets corresponds to the value of depreciation write-offs since the commissioning of fixed assets.

Degree of consumption of fixed assets is understood as the ratio of the value of consumption to the gross value of fixed assets.

Data were compiled using the enterprise method, i.e. all fixed assets of a given entity of the maritime economy are included in the classification level in which the entity was included on the basis of the principal kind of activity.

6. Data concerning **seaports** include the ports: Gdańsk, Gdynia, Ustka and Władysławowo, as well as (since 2007) Sopot, Hel and Krynica Morska.

Data on the **length of quays** in seaports refer to wharves reported in inventory records of cargo handling enterprises operating within the seaports.

Cargo traffic in seaports is the total volume of commodity weight moved through ports over a certain period of time.

The data are presented in terms of gross weight, i.e. together with the immediate packaging, but excluding the tare weight of freight units (containers and ro-ro units).

The data presented in tables concern both international and domestic seaborne traffic (cabotage trade).

Information on cargo, passenger and ship traffic is obtained from representatives of ships calling at seaports and provided via maritime offices – harbour boards and boatswain offices, as required under the Directive of the European Parliament and Council 2009/42/EC of 6 May 2009 on statistical returns in respect of carriage of goods and passengers by sea (Journal of the European Communities No. L 141 of 6 June 2009).

The following data are excluded:

- ships of gross tonnage (GT) less than 100, however when statistically justified (due to a high traffic, or a considerable weight of carried cargo etc.), they are included in the survey,
- bunkering (fuel for ships) reported only when the fuel is carried between seaports or from a port to a ship mooring at the open sea,

- internal domestic traffic, except for cabotage, e.g. goods carried by sea between Polish ports,
- tare weight of laden and discharged containers and ro-ro units used to transport goods.

Information on cargo transit traffic at seaports is compiled out of data submitted by seaports' authorities or cargo handling entities operating within the seaports.

Short sea shipping (SSS) concerns cargo traffic between Polish ports and ports situated in Europe as well as ports situated in non-European countries having a coastline on the enclosed seas bordering Europe. This traffic includes freight between Polish ports (cabotage).

7. Data on ship traffic through seaports comprise both cargo ships including seaborne barges and non-cargo-carrying ships performing transport activities.

8. Ships with cargo that arrive at ports include:

- ships with cargo on board, entering a port to discharge that cargo,
- ships entering a port with passengers on board, for whom the port of entry of the ship is the port of their destination.

9. Ships in ballast arriving at ports include ships without cargo or ships with cargo that is not to be unloaded at the port of arrival, or ships with passengers on board for whom the port of entry of the ship is not the port of their destination.

10. Ships departing to sea with freight include ships loaded in the port or ships with passengers who embarked in the port. The ship which bunkered in the port or a ship with cargo loaded in another port – is treated as unloaded ship.

11. Data on international maritime cargo traffic directed to/from Polish ports include cargo imported or exported to/from seaports by all ships (both Polish and foreign), within the international maritime traffic (to/from ports abroad).

12. Domestic maritime traffic (cabotage) – refers to seaborne cargo traffic between Polish seaports.

13. General cargo – various types of countable cargo, packed or without packaging, in different shapes, transported in smaller batches or as a single shipments, both finished and semi-finished products.

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 standardised size – most commonly: 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 Organisation for Standardisation, ISO).

14. Transit cargo is a cargo of foreign shipper, carried to a Polish seaport destined for a foreign consignee.

Sea-to-land transit includes seaborne transit freight delivered to a port by sea for further transport by land.

Land-sea transit includes transit freight that reached a seaport by land, to continue its travel by sea.

Seaborne transit includes transit freight delivered to a seaport by sea, reloaded indirectly or directly to another ship for further transport by sea.

15. Data on sea and coastal cargo-carrying fleet concern ships of Polish property, joint or share ownership, whatever flag they hoist.

Data on the cargo-carrying fleet concern maritime and coastal ships excluding: training and research/survey vessels, fishing boats, tug and pusher boats, public service units, the Navy and Border Patrol vessels.

Gross tonnage (GT) – according to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, it is a measure of the total capacity of enclosed compartments inside the hull and superstructures of the ship.

Deadweight (DWT) is a tonnage a ship can strike immersing to the summer load – line in sea water.

16. Data on maritime transport include cargo and passenger transport in voyages completed by ships owned by a shipping company or chartered from foreign ship owners, either under Polish or foreign flag, belonging to Polish ship owners or operators, during the reporting year. No information on operators who moved their head offices abroad is included.

Data on **maritime coastal transport** concern passenger transport in domestic and coastal voyages completed by ships owned by a shipping company or chartered from foreign ship owners, either under Polish or foreign flag, belonging to Polish ship owners or operators, completed in a reference year.

17. Liner shipping refers to transport by liners ships navigated according to fixed and published schedules, on fixed itineraries, calling at ports defined in their schedules. **Tramp shipping carriages** include transports with cargo carrying ships as part of tramp shipping, i.e. ships operating without any time table, and managed according to the current transport needs.

18. Short-sea shipping refers to the transport on the Baltic Sea and European routes, whereas **deep-sea shipping** refers to the transport on the ocean routes.

Baltic Sea transport refers to the transport on the routes covering ports of the Baltic Sea up to Kristiansand (Norway) – Skagen (Denmark).

European shipping service refers to the routes among European ports (excluding those situated in the Baltic region), Asian ports of the Black and Mediterranean Sea, as well as ports of North Africa up to and including the latitude of the port of Casablanca.

Ocean shipping service refers to the transport on the routes outside the Baltic Sea and Europe.

19. Coastal shipping means the shipping up to a distance of 20 nautical miles from the coast in the Baltic Sea or any other closed sea with similar navigational conditions.

20. Chapter 5 contains **information on the completions and order books for seagoing merchant fleets** and productions of hulls for seagoing ships and yachts.

Data on **vessel completions and order book** concern the vessels of gross tonnage (GT) 100 and more.

21. Data regarding **fishing fleet** are presented in division into deep-sea trawlers, cutters and fishing boats. Data regarding deep-sea trawlers concern ships being a property of Polish ship owners, including ships in charter, used and managed by foreign ship owners.

22. Information regarding biological management of the coast concern data on dune dykes shaping. Either fascine or read **sand-drift fences** are used to form new dunes or complement the existing ones. Strengthening of the dunes involves **laying coniferous and deciduous brush-wood** (from forests in technical zone at the dunes' bottom where the dunes join the beach), **sowing grass** (beach grass, seaside lyme-grass) and **planting shrubs** (Caspian willow, sea-buck-thorn, silver-leafed oleaster).

23. Information regarding hydrotechnical coast reinforcements presents new-made reinforcing structures without extensions, repairs and strengthening the already existing ones.

Seawall is a structure parallel to the shore line, in the form of dikes, stone or concrete blocks walls, revetments, tight partitions, facings, plastic containers filled with sand, fascine and stone strengthened palisades.

Coping ordinate is the height of maritime hydrotechnical structures measured from the average sea level.

Artificial beach nourishment is an activity aiming at reducing losses in coast building material. Sand from the sea bottom or from the port entrance fairway is delivered to some parts of the shore.

24. Information concerning the outflow of pollutants by rivers into the Baltic Sea is a result of tests conducted within the framework of the Baltic monitoring international programme under the Helsinki Convention. The survey conducted in Poland is supervised by the Institute of Meteorology and Water Management.

The pollutant loads discharged into the Baltic Sea via rivers are presented on the basis of monitoring surveys of flowing surface waters in hydrological years. The hydrological year covers the period from 1 November to 31 October of the calendar year.

Biochemical oxygen demand (BOD₅) is the volume of oxygen consumed within 5 days in biochemical oxidising process of substances (mainly organic ones) included in waste water, using living bacteria and extracellular enzymes.

Chemical oxygen demand (COD) refers to the quantity of oxygen used in chemical oxidation of waste water.

Nitrate nitrogen is the contents of nitrogen in the form of nitrate ions.

Organic nitrogen is nitrogen bounded in all types of organic compounds, includes amino acids, protein compounds, polypeptides, ureas and other organic compounds.

Amount of nitrogen by Kjeldahl is a total content of ammonia, nitrate, nitrite and organic nitrogen.

Phosphate phosphorus is inorganic orthophosphate, existing in soluble phosphorus.

General phosphorus amount is phosphorus consisting soluble and insoluble orthophosphates and condensed phosphates as well as organic compounds and inorganic phosphorus.

25. Data regarding students and graduates of the higher education institutions refer to Master's and vocational full-time and part-time programmes of selected higher education institutions whose names indicate maritime education profile or which prepare for professions connected with maritime economy. Students and graduates include foreigners studying in Poland. Data do not include Polish students studying abroad.

Information on academic degrees refers to degrees granted in the following higher education institutions: Maritime University in Gdynia, selected faculties and profiles at the University of Gdańsk and the University of Technology in Gdańsk as well as the Naval Academy in Gdynia.

Officer certificates are issued by maritime offices based on the Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy on training and qualifications of the crew members of seagoing vessels of 23 April 2018 (consolidated text, Journal of Laws 2023, item 1383).