

Monitoring wyników operacyjnych branży



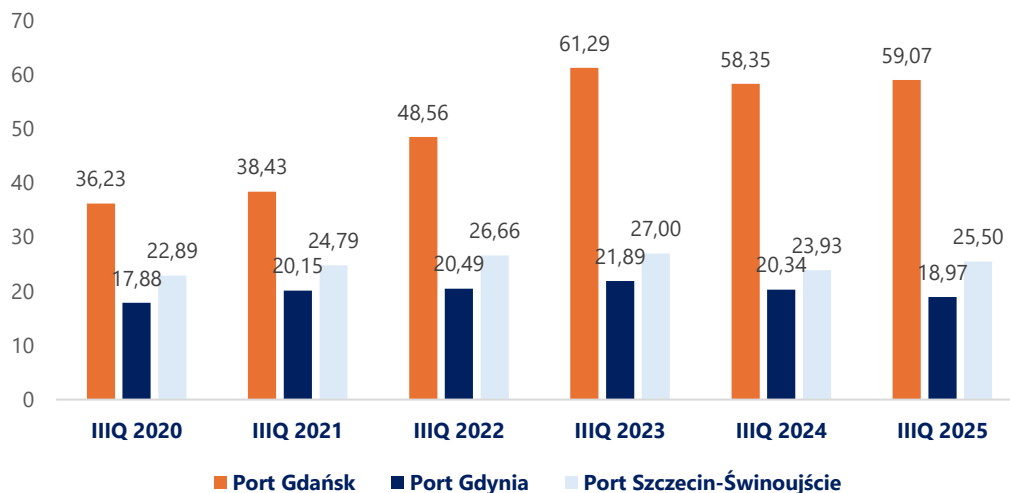
Biuletyn statystyczny Kwartalny monitoring polskich portów III kwartał 2025

Listopad 2025



Przeładunki ogółem

Suma przeładunków portów polskich w okresie 9 miesięcy 2025 roku wyniosła 103 535,78 tys. ton, tj. o 0,89% więcej niż w analogicznym okresie 2024 roku (+918 tys. ton).



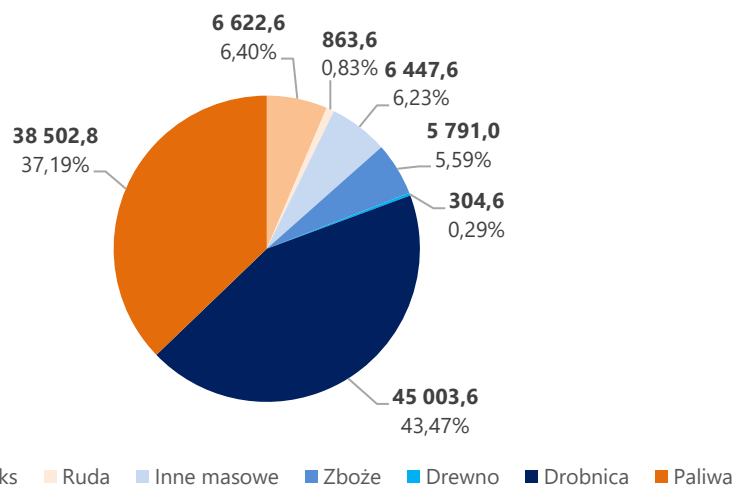
Rysunek 1. Przeładunki w polskich portach od stycznia do września w latach 2020-2025 [mln ton]

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

W Porcie Gdańsk i Porcie Szczecin-Świnoujście w okresie styczeń-wrzesień 2025 roku nastąpiły wzrosty przeładunków o kolejno 1,24% i 6,51% w odniesieniu do analogicznego okresu 2024 roku. W Porcie Gdynia nastąpił spadek obrotów ładunkowych o 6,72%.

Struktura przeładunków

Wykres kołowy przedstawia strukturę przeładunków w polskich portach morskich według różnych grup ładunkowych. Największy udział w przeładunkach z łącznie trzech kwartałów 2025 roku mają kategorie ładunkowe drobnica (43,47%) oraz paliwa (37,19%). Najmniejszy udział odnotowano w przypadku drewna (0,29%) i rudy (0,83%). W porównaniu z analogicznym okresem 2024 roku, węgiel i koks zmniejszył swój udział o 1,10 p.p., zboże o 2,22 p.p. Zwiększył się natomiast udział drobnicy – o 3,10 p.p. w porównaniu z analogicznym okresem 2024 roku.



Rysunek 2. Udział poszczególnych grup ładunkowych w łącznych przeładunkach portów polskich w okresie styczeń-wrzesień 2025 [tys. ton]

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Polskie porty zanotowały wzrosty w grupach ładunkowych: drobica (+8,63%), paliwa (+0,34%), inne masowe (+7,48%) oraz ruda (+25,08%). W pozostałych kategoriach obserwowane były spadki: węgiel i koks (-13,93%), zboże (-27,74%), drewno (-28,11%).

Tabela 1. Przeładunki w portach polskich od stycznia do września 2024 i 2025 roku w podziale na grupy ładunkowe [tys. ton]

	Gdańsk			Gdynia			Szczecin-Świnoujście			Razem		
	III Q 2024	III Q 2025	Zmiana	III Q 2024	III Q 2025	Zmiana	III Q 2024	III Q 2025	Zmiana	III Q 2024	III Q 2025	Zmiana
Węgiel i koks	5 716,6	4 923,9	-13,87%	949,3	733,1	-22,77%	1 028,5	965,6	-6,11%	7 694,4	6 622,6	-13,93%
Ruda	100,2	274,9	174,35%	0,0	0,0	0,00%	590,2	588,7	-0,27%	690,4	863,6	25,08%
Inne masowe	2 584,1	2 799,0	8,32%	702,1	790,9	12,65%	2 712,8	2 857,7	5,34%	5 999,0	6 447,6	7,48%
Zboże	2 013,3	1 576,3	-21,71%	4 410,3	3 117,8	-29,31%	1 590,5	1 096,9	-31,03%	8 014,1	5 791,0	-27,74%
Drewno	60,9	29,4	-51,72%	86,8	71,4	-17,74%	276,0	203,8	-26,16%	423,7	304,6	-28,11%
Drobica	17 578,7	19 909,4	13,26%	11 913,5	12 386,8	3,97%	11 934,5	12 707,4	6,48%	41 426,7	45 003,6	8,63%
Paliwa	30 292,4	29 556,7	-2,43%	2 275,6	1 870,5	-17,80%	5 804,2	7 075,6	21,91%	38 372,2	38 502,8	0,34%
Razem	58 346,2	59 069,6	1,24%	20 337,6	18 970,5	-6,72%	23 936,6	25 495,7	6,51%	102 620,4	103 535,8	0,89%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Obsługa węgla w polskich portach w okresie styczeń-wrzesień 2025 roku zmniejszyła się o 13,93%, co oznacza 1 071,8 tys. ton ładunku mniej niż w analogicznym okresie 2024 roku. W przypadku Portu Gdańsk zmniejszenie obrotów oznacza wolumen mniejszy o 792,7 tys. ton, a w Porcie Gdynia o 216,2 tys. ton. Zespół portów Szczecin-Świnoujście odnotował w trzech kwartałach 2025 roku wynik o 6,11% niższy od wyniku za analogiczny okres 2024 roku. Spadek przeładunków węgla w polskich portach w 2025 roku wynika z kilku czynników o charakterze zarówno gospodarczym, jak i strukturalnym. Po pierwsze, zmniejszył się wpływ czynników kryzysowych, takich jak wojna w Ukrainie i związane z nią zagrożenie bezpieczeństwa energetycznego, które w poprzednich latach powodowały wzmożony import surowców energetycznych. Sytuacja na rynku energii uległa częściowej stabilizacji, a łańcuchy dostaw zostały dostosowane do nowych warunków, co ograniczyło potrzebę gromadzenia dużych zapasów węgla. Po drugie, w Polsce obserwuje się systematyczny spadek zapotrzebowania na ten surowiec



w wyniku transformacji energetycznej – rośnie udział odnawialnych źródeł energii w krajowym miesie energetycznym, co prowadzi do zmniejszenia wykorzystania węgla w energetyce zawodowej oraz sektorze komunalnym. W efekcie porty odnotowują niższe wolumeny przeładunków tego towaru w porównaniu z okresem zwiększonego importu w latach 2022–2023.

W okresie styczeń-wrzesień 2025 roku polskie porty osiągnęły obroty paliwami na poziomie zbliżonym do ubiegłorocznego – 38 502,8 tys. ton oznaczało bowiem niewielki wzrost o 0,34% w odniesieniu do okresu styczeń-wrzesień 2024. W największym porcie paliwowym, Porcie Gdańsk, obsłużono 29 556,7 tys. ton ropy i produktów naftowych. Rosnące przeładunki są dobrym prognostykiem dla inwestycji w nowe stanowisko rozładunkowe portu. Zgodnie z harmonogramem inwestycji 6. stanowisko w Naftoporcie ma być oddane do użytku w II połowie 2028 roku. W przypadku Portu Gdynia również zanotowano spadek w obsłudze paliw – jednak z wyraźniejszą dynamiką spadkową, oznaczającą 17,80% paliw mniej niż w analogicznym okresie 2024 roku. Wzrost łącznych przeładunków paliw w polskich portach w dużej mierze zapewnił Port Szczecin-Świnoujście, który odnotował dwucyfrowy wzrost (+21,91%). Zgodnie z danymi ENTSOG, w pierwszym półroczu 2025 roku terminal LNG w Świnoujściu stał się kluczowym kierunkiem dostaw gazu do Polski, odbierając większy wolumen niż rurociąg Baltic Pipe.

W obsłudze zbóż odnotowano spadek o 27,74%, tj. o 2 223,1 tys. ton mniej. W głównym porcie zbożowym Polski, którym jest Port Gdynia, zanotowano spadek wolumenu o 29,31%, jednak w pozostałych portach również obserwowano znaczące zmniejszenie obsługi – w Porcie Szczecin-Świnoujście o 31,02%, a w Porcie Gdańsk o 21,71%. Spadek przeładunków zbóż w polskich portach w 2025 roku można wiązać z kilkoma czynnikami m.in. z niskimi cenami zbóż na rynku światowym, spadkiem konkurencyjności polskiego ziarna, poprawy sytuacji logistycznej w ukraińskim eksporcie zboża po otwarciu alternatywnych korytarzy transportowych ograniczających zapotrzebowanie na przeładunku w polskich portach.

W kontraście do węgla, paliw i zbóż, obsługa rudy w polskich portach zwiększyła się o 25,08%. Rudę obsługuje głównie Port Szczecin-Świnoujście, w którym w okresie styczeń-wrzesień odnotowano zmniejszenie obrotów o 0,27%, spowalniając tym samym wysoki trend wzrostowy. Wzrost przeładunków rudy w polskich portach w 2025 roku wynikać może przede wszystkim z większego zapotrzebowania na surowce wykorzystywane w przemyśle stalowym i metalurgicznym – zgodnie ze statystykami GUS, w okresie do sierpnia 2025 roku łącznie produkcja stali surowej w Polsce wzrosła o 7,4% w porównaniu z analogicznym okresem 2024 roku.

Wzrost odnotowano także w grupie „inne masowe” – o 7,48% w porównaniu z wynikiem w analogicznym okresie w roku 2024. W przypadku drewna przeładunki w polskich portach spadły o 28,11%, do poziomu 304,6 tys. ton – należy jednak podkreślić, że jest to bardzo niszowa grupa ładunkowa, której przeładunki w ostatnich latach osiągają bardzo niskie poziomy.

Kontenery

Polskie terminale kontenerowe okres od stycznia do września 2025 roku zakończyły ze wzrostem sięgającym 18,20%. W Porcie Gdańsk odnotowano wzrost o 362 987 TEU (+21,66%), m.in. z uwagi na oddanie do użytku terminala T3. Z kolei w gdyńskich terminalach zanotowano wzrost o 9,50% (+86 307 TEU). W Porcie Szczecin-Świnoujście w dalszym ciągu obserwowano wysoką dynamikę w obsługiwanych ładunkach skonteneryzowanych – o 45,19% niż w analogicznym okresie 2024 roku, co oznacza 24 590 TEU więcej.

Tabela 2. Przeladunki kontenerowe w portach polskich od stycznia do września w latach 2023-2025 [TEU]

	III Q 2023	III Q 2024	III Q 2025	Zmiana 2025/2024
Port Gdańsk	1 504 509	1 675 590	2 038 577	21,66%
Port Gdynia	615 057	722 923	791 596	9,50%
Port Szczecin-Świnoujście	52 631	54 411	79 001	45,19%
Razem	2 172 433	2 454 924	2 909 174	18,50%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Ro-ro

W miesiącach styczeń-wrzesień 2025 roku polskie porty przeładowały łącznie 45 003,6 tys. ton drobnicy (+8,63% r/r). Około 1/3 tonażu stanowią ładunki ro-ro, skoncentrowane w portach Świnoujście i Gdynia.

W największym porcie promowym, Porcie Szczecin-Świnoujście, zwiększyła się liczba jednostek frachtowych o 11,36%, a liczba obsługiwanych samochodów osobowych o 7,52%. W Porcie Gdynia okres dziewięciu miesięcy zakończono ze spadkiem 4,65% w obsłudze prywatnych samochodów osobowych, a także o 3,70% w przeladunkach jednostek frachtowych. Spadki odnotowano również w Porcie Gdańsk – o kolejno 3,22% i 15,87% w porównaniu z analogicznym okresem 2024 roku.

Tabela 3. Przeladunki ro-ro w portach polskich w okresie od stycznia do września w 2024 i 2025 roku [sztuki]

	Samochody osobowe			Jednostki frachtowe		
	I H 2024	I H 2025	Zmiana	I H 2024	I H 2025	Zmiana
Gdańsk	37 475	36 269	-3,22%	16 709	14 058	-15,87%
Gdynia	95 990	91 531	-4,65%	150 971	145 388	-3,70%
Port Szczecin-Świnoujście	186 707	200 743	7,52%	316 015	351 906	11,36%
Razem	320 172,0	328 543,0	2,61%	483 695,0	511 352,0	5,72%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Pasażerowie

W polskich portach morskich zmniejszył się regularny ruch pasażerski. Choć w Porcie Szczecin-Świnoujście w analizowanym okresie 2025 roku obsłużono o 1,18% więcej, a w Porcie Gdańsk o 5,75% osób więcej niż w analogicznym okresie 2024 roku, to spadek o 17,03% w Porcie Gdynia, oznaczający 94 211 pasażerów mniej wpłynął na zakończenie trzech kwartałów z łącznym spadkiem na poziomie 5,45% w polskich portach.



Tabela 4. Liczba pasażerów w portach polskich od stycznia do września w 2024 i 2025 roku

	I H 2024	I H 2025	Zmiana
Port Gdańsk	114 770	121 370	5,75%
Port Gdynia	553 239	459 028	-17,03%
Port Szczecin-Świnoujście	773 377	782 498	1,18%
Razem	1 441 386	1 362 896	-5,45%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów



Kwartalny biuletyn statystyczny *Monitoring wyników operacyjnych branży – polskie porty w III kwartale 2025* jest częścią przedmiotu Umowy na wykonanie badania naukowego oraz sporządzenie analizy oddziaływań branż gospodarki morskiej na system społeczny i ekonomiczny województwa pomorskiego wraz z cyklicznym monitoringiem rynku portowego i Morskiej Energetyki Wiatrowej, zawartej pomiędzy Pomorskim Urzędem Marszałkowskim a firmą Actia Forum.

Zakres Umowy obok analizy oddziaływań branż gospodarki morskiej na system społeczny i ekonomiczny województwa pomorskiego obejmuje niniejszy kwartalny biuletyn statystyczny – monitoring wyników operacyjnych branży obejmujący polskie porty w III kwartale 2025 roku, w szczególności przeładunki (statystyki i trendy) z podziałem na kategorie, ruch wycieczkowy i promowy oraz perspektywy dla rynku portowego – dodatkowo dwutygodniowy monitoring wydarzeń oraz działań rozwojowych sektora gospodarki morskiej, półroczny monitoring statystyczny danych makroekonomicznych oraz roczny monitoring strategiczny.

Celem całego projektu jest stworzenie modelu zależności funkcjonalnych wraz ze strukturami powiązań opartymi na obserwacji funkcjonowania rynku portowego, MEW oraz stoczniowego. Projekt zakłada 2 letni (26 miesięcy) okres aktualizacji danych w ramach cyklicznego monitoringu rynku i będzie realizowany w ramach naboru o objęcie wsparciem z Planu Rozwojowego dotyczącego realizacji projektu w ramach naboru Inwestycji A.3.1.1 pt. „Zbudowanie systemu koordynacji i monitorowania regionalnych działań na rzecz kształcenia zawodowego, szkolnictwa wyższego oraz uczenia się przez całe życie, w tym uczenia się dorosłych”, nr wniosku o objęcie wsparciem KPO/22/LLL/W/0013.



Autorzy:

- Ewelina Synak-Miłosz, Project Manager

Actia Forum sp. z o.o.

ul. Pułaskiego 8, 81-368 Gdynia

+48 58 627 24 67

office@actiaforum.pl

www.actiaforum.pl