

Monitoring wyników operacyjnych branży



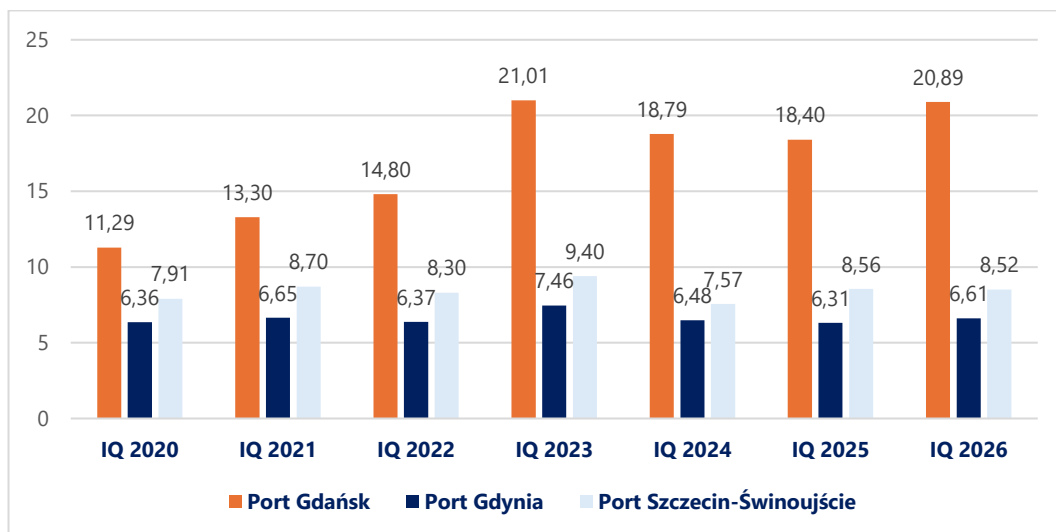
Biuletyn statystyczny
Kwartalny monitoring polskich portów
I kwartał 2026

Maj 2026



Przeładunki ogółem

Suma przeładunków portów polskich w pierwszym kwartale 2026 roku wyniosła 36 017,9 tys. ton, tj. o 8,25% więcej niż w analogicznym okresie 2025 roku (+2,75 mln ton).



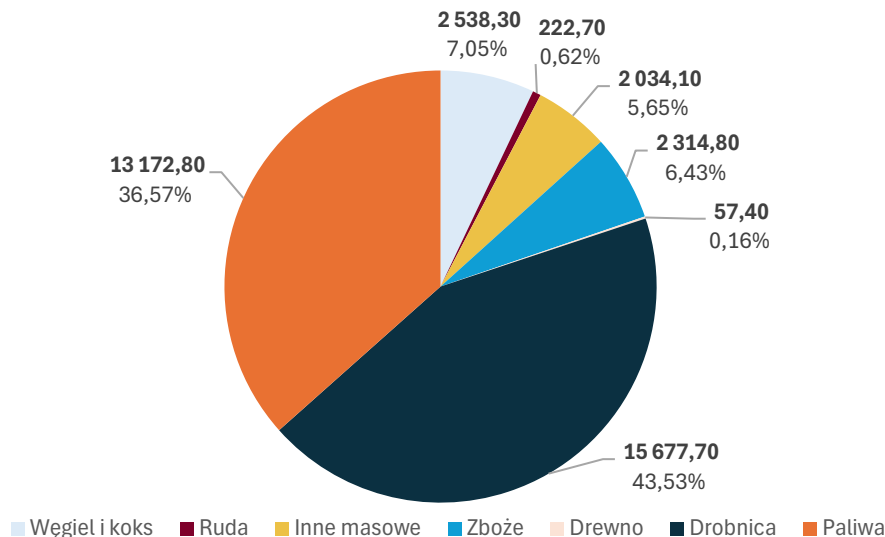
Rysunek 1. Przeładunki w polskich portach od stycznia do marca w latach 2020-2026 [mln ton]

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

W Porcie Gdańsk i Porcie Gdynia w okresie styczeń-marzec 2026 roku nastąpiły wzrosty przeładunków o kolejno 13,55% i 4,73% w odniesieniu do analogicznego okresu 2025 roku. W Porcie Gdańsk wzrost obrotów ładunkowych wynikał przede wszystkim ze zwiększenia przeładunków drobnicy (+15,66%), ale także węgla i koks (+70,81%) oraz paliw (+7,02%). W Porcie Gdynia dodatnia dynamika była natomiast związana przede wszystkim ze wzrostem obsługi paliw (+35,75%), zbóż (+20,15%) oraz ładunków z grupy „inne masowe” (+66,37%), przy jednoczesnym spadku przeładunków drobnicy (-5,60%). Z kolei w zespole portów Szczecin-Świnoujście odnotowano nieznaczny spadek o 0,55%, wynikający przede wszystkim ze zmniejszenia obrotów w grupie „inne masowe” (-22,66%) oraz rudy (-39,43%), mimo wzrostów w grupie drobnicy (+6,47%) i paliw (+6,32%).

Struktura przeładunków

Wykres kołowy przedstawia strukturę przeładunków w polskich portach morskich według różnych grup ładunkowych. Największy udział w przeładunkach w pierwszych miesiącach 2025 roku mają kategorie ładunkowe drobnica (43,53%) oraz paliwa (36,57%). Najmniejszy udział odnotowano w przypadku drewna (0,16%) i rudy (0,62%). W porównaniu z analogicznym okresem 2025 roku, grupa ładunkowa „węgiel i koks” zwiększyła swój udział o 18,7 p.p., a zboże o 0,39 p.p. Zmniejszył się udział „innych masowych”, z 6,75% o 1,1 p.p.



Rysunek 2. Udział poszczególnych grup ładunkowych w łącznych przeładunkach portów polskich w IQ 2026 [tys. ton]

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Polskie porty zanotowały wzrosty w grupach ładunkowych: drobnica (+6,86%), paliwa (+8,10%), zboże (+15,21%), a także węgiel i koks (+42,27%), które znacznie przewyższyły spadki odnotowane w grupach: inne masowe (-9,38%), ruda (-27,69%) i drewno (-55,93%).

Tabela 1. Przeładunki w portach polskich od stycznia do marca 2025 i 2026 roku w podziale na grupy ładunkowe [tys. ton]

	Gdańsk			Gdynia			Szczecin-Świnoujście			Razem		
	IQ 2025	IQ 2026	Zmiana	IQ 2025	IQ 2026	Zmiana	IQ 2025	IQ 2026	Zmiana	IQ 2025	IQ 2026	Zmiana
Węgiel i koks	1 150,3	1 964,9	70,81%	260,1	273,3	5,07%	313,2	300,1	-4,16%	1 723,6	2 538,3	47,27%
Ruda	24	50,7	111,33%	0,0	0,0	-	284,0	172,0	-39,43%	308,0	222,7	-27,69%
Inne masowe	1 059,0	940,3	-11,20%	198,6	330,4	66,37%	987,1	763,4	-22,66%	2 244,6	2 034,1	-9,38%
Zboże	595,7	722,3	21,26%	1 035,5	1 244,2	20,15%	378,0	348,2	-7,88%	2 009,2	2 314,8	15,21%
Drewno	13,2	25,1	89,54%	24,7	26,0	5,26%	92,3	6,3	-93,14%	130,3	57,4	-55,93%
Drobnica	6 250,5	7 229,3	15,66%	4 281,6	4 041,8	-5,60%	4 138,9	4 406,7	6,47%	14 670,9	15 677,7	6,86%
Paliwa	9 303,9	9 957,4	7,02%	513,3	696,8	35,75%	2 368,9	2 518,6	6,32%	12 186,1	13 172,8	8,10%
Razem	18 396,5	20 890,0	13,55%	6 313,8	6 612,5	4,73%	8 562,4	8 515,4	-0,55%	33 272,7	36 017,9	8,25%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Obsługa węgla i koksu w polskich portach na początku 2026 roku zwiększyła się o 42,27%, co oznacza 814,7 tys. ton ładunku więcej niż w analogicznym okresie 2025 roku. Liderem w tej kategorii pozostaje Port Gdańsk, w którym obsłużono 1 964 tys. ton węgla i koksu, tj. o 70,81% więcej niż rok wcześniej. Wzrost, choć o znacznie niższej dynamice, odnotowano także w Porcie Gdynia (+5,07%), natomiast w zespole portów Szczecin-Świnoujście przeładunki były niższe o 4,16% (-13,1 tys. ton). W przypadku Portu Gdańsk istotne znaczenie dla dalszej obsługi tej grupy ładunkowej będzie miała modernizacja infrastruktury. W lutym 2026 roku Zarząd Morskiego Portu Gdańsk podpisał z PORR S.A. umowę o wartości 114,6 mln zł na przebudowę Nabrzeża Węglowego oraz Nabrzeża Administracyjnego. Inwestycja ma umożliwić obsługę większych jednostek, do ok. 100 tys. DWT oraz wykorzystanie nowoczesnego sprzętu przeładunkowego. Zakres prac obejmuje również rozbudowę infrastruktury kolejowej i drogowej, budowę placów operacyjnych oraz rozwój zaplecza energetycznego i telekomunikacyjnego.



W odróżnieniu od wyniku z pierwszego kwartału 2025 roku, wzrostom w grupie węgla i koks towarzyszyła także dodatnia dynamika w obsłudze paliw płynnych. Pierwsze trzy miesiące 2026 roku polskie porty zakończyły ze wzrostem w tej grupie ładunkowej na poziomie 8,10%, osiągając wynik 13 172,8 tys. ton. Największy wolumen tradycyjnie odnotowano w Porcie Gdańsk, gdzie obsłużono 9 957,4 tys. ton paliw, tj. o 7,02% więcej niż w analogicznym okresie 2025 roku. W Porcie Gdynia przeładunki paliw wzrosły o 35,75% (+183,5 tys. ton), choć wysoka dynamika wynikała w dużej mierze z niskiej bazy odniesienia. W zespole portów Szczecin-Świnoujście utrzymał się stabilny trend wzrostowy – przeładunki wyniosły 2 518,6 tys. ton, co oznacza wzrost o 6,32%. Rynek paliw w pierwszym kwartale pozostawał relatywnie stabilny, natomiast wpływ napięć geopolitycznych na Bliskim Wschodzie, w tym zakłóceń w rejonie Cieśniny Ormuz, może być bardziej widoczny dopiero w wynikach za kolejne kwartały.

Pierwszy kwartał 2026 roku przyniósł także wzrost obsługi zbóż w polskich portach. Łącznie przeładowano o 305,5 tys. ton więcej niż w analogicznym okresie 2025 roku, mimo spadku odnotowanego w zespole portów Szczecin-Świnoujście (-7,88%). Największy wpływ na dodatni wynik miała Gdynia, pozostająca głównym portem zbożowym w Polsce. W Porcie Gdynia obsłużono 1 244,2 tys. ton zbóż, co oznacza wzrost o 20,15% rok do roku. Podobną dynamikę odnotowano w Porcie Gdańsk, gdzie przeładunki zbóż wzrosły o 21,26%, do poziomu 722,3 tys. ton.

W okresie styczeń-marzec 2026 roku zanotowano natomiast spadek w grupie „inne masowe”. W porównaniu z analogicznym okresem 2025 roku łączne przeładunki polskich portów w tej kategorii były niższe o 9,38%. Największe wolumeny odnotowały Port Gdańsk, gdzie obsłużono 940,3 tys. ton (-11,20%), oraz zespół portów Szczecin-Świnoujście z wynikiem 763,4 tys. ton (-22,66%). Odmianą sytuację zaobserwowano w Porcie Gdynia, gdzie obroty w tej grupie wzrosły aż o 66,37%, do poziomu 330,4 tys. ton.

Przeładunki drewna w polskich portach w pierwszym kwartale 2026 roku spadły o 55,93%, do poziomu 57,4 tys. ton. Segment ten ma relatywnie ograniczone znaczenie w strukturze obrotów portowych i nie generuje wysokich wymagań infrastrukturalnych. Również obsługa rudy w I kwartale 2026 roku w polskich portach zmniejszyła się o 27,69%. Największe wolumeny w tej grupie tradycyjnie obsługiwane są w zespole portów Szczecin-Świnoujście, gdzie przeładunki spadły o 39,43%.

W I kwartale 2026 roku polskie porty przeładowały łącznie 15 677,7 tys. ton drobnicy, tj. o 6,86% więcej niż w analogicznym okresie 2025 roku. Największy przyrost odnotowano w Porcie Gdańsk, gdzie obroty zwiększyły się o 15,66% (+978,8 tys. ton). W zespole portów Szczecin-Świnoujście przeładunki drobnicy wzrosły o 6,47%, do poziomu 4 406,7 tys. ton. Odmianą sytuację zaobserwowano w Porcie Gdynia, gdzie obsłużono 4 041,8 tys. ton drobnicy, co oznacza spadek o 5,60% rok do roku.

Kontenery

Polskie terminale kontenerowe pierwszy kwartał 2026 roku zakończyły ze wzrostem sięgającym 11,81%. Najwięcej jednostek TEU przybyło w Porcie Gdańsk, w którym odnotowano wzrost o 22,00%. W gdyńskich terminalach rok 2026 rozpoczął się ze spadkiem o 11,71%. Z kolei Port Szczecin-Świnoujście zwiększył obroty kontenerowe o 19,45%.

Tabela 2. Przeładunki kontenerowe w portach polskich od stycznia do września w latach 2023-2026 [TEU]

	IQ 2023	IQ 2024	IQ 2025	IQ 2026	Zmiana 2025/2024
Port Gdańsk	462 580	535 547	624 511	761 896	22,00%
Port Gdynia	217 982	220 055	278 432	245 834	-11,71%
Port Szczecin-Świnoujście	20 017	17 432	24 618	29 407	19,45%
Razem	700 579	773 034	927 561	1 037 137	11,81%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

W lutym w Porcie Gdynia zakończono remont Nabrzeża Helskiego, prowadzony od września 2023 roku. Inwestycja obejmowała przebudowę konstrukcji nabrzeża, w tym wzmocnienie fundamentów, budowę dodatkowej szyny podsuwnicowej umożliwiającej pracę większych suwnic kontenerowych, a także przebudowę infrastruktury technicznej i drogowej. W tym samym miesiącu armator Viasea Shipping ogłosił, że po kilkunastu miesiącach przerwy przenosi obsługę swoich serwisów z terminalu BCT z powrotem do sąsiedniego terminalu GCT, gdzie jego statki będą znów zawijać raz w tygodniu w ramach regularnego połączenia z Litwą, Norwegią, Holandią i Wielką Brytanią. Zmiana terminalu jest efektem przejścia Viasea przez Ellerman City Liners. Z kolei Eimskip ogłosił wznowienie serwisu kontenerowego do terminala DB Port Szczecin, co oznacza inaugurację nowego, regularnego połączenia w ramach linii Yellow Line.

Ro-ro

W miesiącach styczeń-marzec 2026 roku polskie porty przeładowały łącznie 158 155 jednostek frachtowych i 59 307 samochodów osobowych, z czego w Porcie Szczecin-Świnoujście kolejno – 119 167 jednostek frachtowych, tj. o 2,87% więcej niż w analogicznym okresie 2025 roku, i 40 247 samochodów, tj. -4,97%. W Porcie Gdynia pierwszy kwartał 2026 roku zakończono ze wzrostem o 3,33% w obsłudze jednostek frachtowych oraz ze spadkiem o 9,65% w obsłudze prywatnych samochodów osobowych. W Porcie Gdańsk w obu kategoriach odnotowano spadki rzędu kolejno 18,85% i 18,81%.

W analizowanym okresie jednym z istotniejszych wydarzeń w segmencie drobnicy i ruchu promowego była inauguracja promu Jantar Unity na linii Świnoujście-Trelleborg, która miała miejsce 20 stycznia 2026 roku. W styczniu ogłoszono również konsolidację aktywów promowych poprzez objęcie akcji w spółce POLSCA S.A. – w ramach nowej struktury zintegrowano działalność Unity Line, Polferries oraz EuroAfrica. Równolegle zapowiedziano uruchomienie nowego połączenia promowego z Portu Gdańsk do Karlshamn w Szwecji, które ma być obsługiwane przez dwie jednostki – cargo oraz ro-pax.

Tabela 3. Przeładunki ro-ro w portach polskich w pierwszym kwartale w 2025 i 2026 roku [sztuki]

	Samochody osobowe			Jednostki frachtowe		
	IQ 2025	IQ 2026	Zmiana	IQ 2025	IQ 2026	Zmiana
Gdańsk	6 266	5 085	-18,85%	4 121	3 346	-18,81%
Gdynia	15 467	13 975	-9,65%	38 340	54 362	3,33%
Port Szczecin-Świnoujście	42 349	40 247	-4,97%	115 694	119 167	2,87%
Razem	64 087	59 307	7,46%	158 155	176 875	2,49%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów



Pasażerowie

W polskich portach morskich, oprócz zmniejszonych wolumenów przeladunków, zmniejszył się także regularny ruch pasażerski. W Porcie Szczecin-Świnoujście w pierwszym kwartale 2026 roku obsłużono o 569 pasażerów (+0,33%) więcej osób niż w analogicznym okresie 2025 roku. W Porcie Gdynia wzrost wynosił 9,73%, co oznaczało 8,5 tysięcy pasażerów więcej. Port Gdańsk zakończył trzymiesięczny okres ze spadkiem o 20,83%, to jest mniejszym o niemal 4 tys. pasażerów. Spadki obserwowano także w obsłudze prywatnych samochodów osobowych – w Gdańsku sięgał aż 18,85%.

Tabela 4. Liczba pasażerów w portach polskich w pierwszym kwartale w 2025 i 2026 roku

	IQ 2025	IQ 2026	Zmiana
Port Gdańsk	19 053	15 085	-20,83%
Port Gdynia	88 154	96 728	9,73%
Port Szczecin-Świnoujście	171 980	172 549	0,33%
Razem	279 187	284 362	1,85%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów



Kwartalny biuletyn statystyczny *Monitoring wyników operacyjnych branży – polskie porty w I kwartale 2026 roku* 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 I kwartale 2024 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