

# Monitoring wyników operacyjnych branży



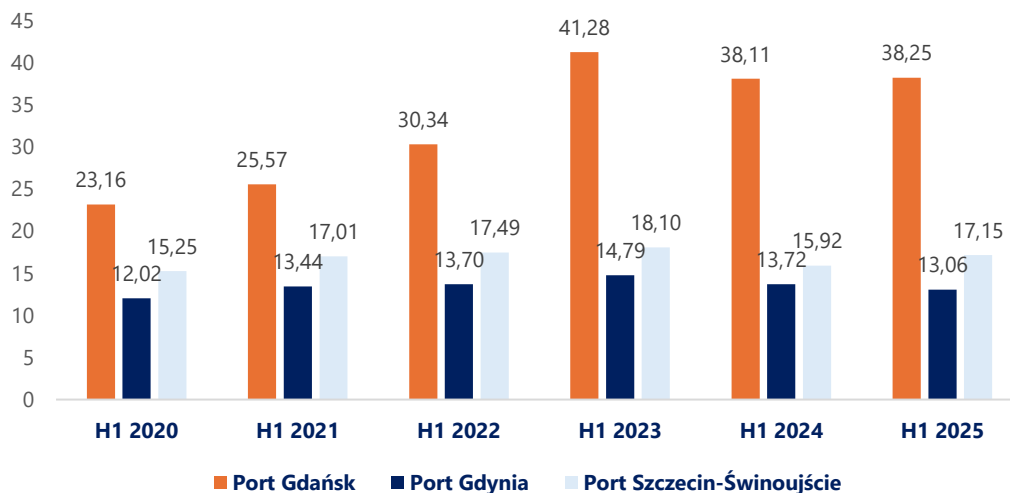
Biuletyn statystyczny  
Kwartalny monitoring polskich portów  
**I półrocze 2025**

Sierpień 2025



## Przeładunki ogółem

Suma przeładunków portów polskich w pierwszym półroczu 2025 roku wyniosła 68 462,7 tys. ton, tj. o 1,05% więcej niż w analogicznym okresie 2024 roku (+708,1 tys. ton).



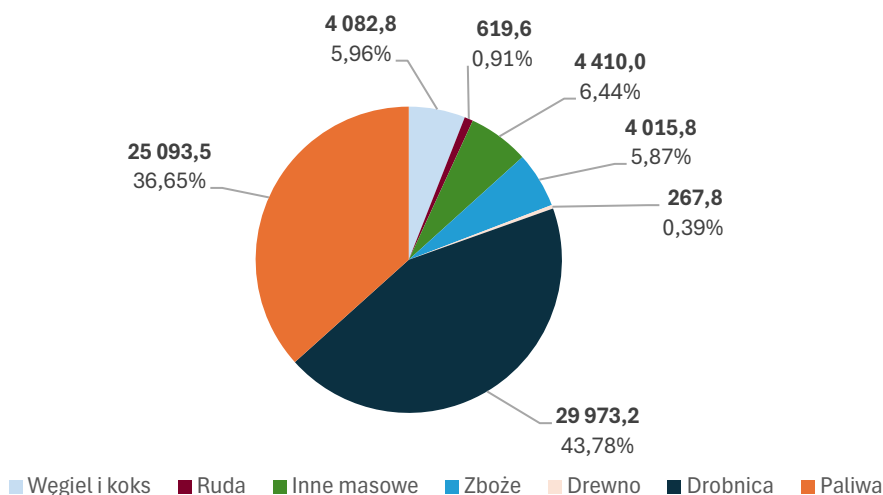
Rysunek 1. Przeładunki w polskich portach od stycznia do czerwca w latach 2020-2025 [mln ton]

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

W Porcie Gdańsk i Porcie Szczecin-Świnoujście w okresie styczeń-czerwiec 2025 roku nastąpiły wzrosty przeładunków o kolejno 0,36% i 7,69% w odniesieniu do analogicznego okresu 2024 roku. W Porcie Gdynia nastąpił spadek obrotów ładunkowych jako konsekwencja szczególnie zmniejszonych obrotów paliw (-19,84%) oraz zboża (-33,47%).

## Struktura przeładunków

Wykres kołowy przedstawia strukturę przeładunków w polskich portach morskich według różnych grup ładunkowych. Największy udział w przeładunkach w pierwszym półroczu 2025 roku mają kategorie ładunkowe drobnica (43,78%) oraz paliwa (36,65%). Najmniejszy udział odnotowano w przypadku drewna (0,39%) i rudy (0,91%). W porównaniu z analogicznym okresem 2024 roku, węgiel i koks zmniejszył swój udział o 0,61 p.p., a zboże o 2,99 p.p. Zwiększył się natomiast udział drobnicy – o 3,42 p.p. w porównaniu z analogicznym okresem 2024 roku.



Rysunek 2. Udział poszczególnych grup ładunkowych w łącznych przeładunkach portów polskich w I H 2025 [tys. ton]

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Polskie porty spadki zanotowały w czterech grupach ładunkowych: drewno (-0,09%), paliwa (-1,50%), węgiel (-8,22%) oraz w zbożu (-33,09%). W pozostałych kategoriach obserwowane były wzrosty: ruda (+45,66%), inne masowe (+16,42%), drobnica (+9,60%).

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

	Gdańsk			Gdynia			Szczecin-Świnoujście			Razem		
	I H 2024	I H 2025	Zmiana	I H 2024	I H 2025	Zmiana	I H 2024	I H 2025	Zmiana	I H 2024	I H 2025	Zmiana
<b>Węgiel i koks</b>	3 277,0	2 871,3	<b>-12,38%</b>	553,4	585,0	<b>5,71%</b>	618,1	626,5	<b>1,36%</b>	4 448,5	4 082,8	<b>-8,22%</b>
<b>Ruda</b>	52,6	161,1	<b>206,19%</b>	-	-	-	372,8	458,6	<b>23,01%</b>	425,4	619,6	<b>45,66%</b>
<b>Inne masowe</b>	1 527,9	1 911,1	<b>25,08%</b>	493,2	476,2	<b>-3,45%</b>	1 766,8	2 022,7	<b>14,48%</b>	3 787,9	4 410,0	<b>16,42%</b>
<b>Zboże</b>	1 510,6	1 111,7	<b>-26,41%</b>	3 311,4	2 203,0	<b>-33,47%</b>	1 179,4	701,0	<b>-40,56%</b>	6 001,5	4 015,8	<b>-33,09%</b>
<b>Drewno</b>	39,3	29,4	<b>-25,24%</b>	57,6	47,9	<b>-16,84%</b>	171,2	190,6	<b>11,32%</b>	268,1	267,8	<b>-0,09%</b>
<b>Drobnica</b>	11 587,1	13 004,0	<b>12,23%</b>	7 706,6	8 470,2	<b>9,91%</b>	8 053,6	8 499,0	<b>5,53%</b>	27 347,3	29 973,2	<b>9,60%</b>
<b>Paliwa</b>	20 117,7	19 162,4	<b>-4,75%</b>	1 593,1	1 277,0	<b>-19,84%</b>	3 765,2	4 654,1	<b>23,61%</b>	25 476,0	25 093,5	<b>-1,50%</b>
<b>Razem</b>	38 112,3	38 250,9	<b>0,36%</b>	13 715,3	13 059,3	<b>-4,78%</b>	15 927,1	17 152,5	<b>7,69%</b>	67 754,6	68 462,7	<b>1,05%</b>

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Obsługa węgla w polskich portach w okresie styczeń-czerwiec 2025 roku zmniejszyła się o 8,22%, co oznacza 365 tys. ton ładunku mniej niż w analogicznym okresie 2024 roku. Wolumeny obsługiwane w polskich portach zbliżyły się do poziomu sprzed wojny. W przypadku Portu Gdańsk zmniejszenie obrotów oznaczało 405,7 tys. ton mniej niż I półroczu 2024 roku, a zespół portów Szczecin-Świnoujście odnotował wynik o 1,36% lepszy niż w okresie styczeń-czerwiec 2024. W Porcie Gdynia natomiast w pierwszym półroczu obsłużono więcej ładunków w tej grupie – o 31,6 tys. ton względem analogicznego okresu 2024 roku.

Okres sześciu miesięcy 2025 roku dla Portu Gdańsk oznaczał 19 162,4 tys. ton przeładunku ropy i produktów naftowych (-4,75%). W przypadku Portu Gdynia również zanotowano spadek w obsłudze paliw

o 19,84% w odniesieniu do analogicznego okresu 2024 roku, jednak w samym drugim kwartale nastąpiło odbicie względem wyniku z I kw. 2025 (+48,78%). W kontraście do portów w Gdańsku i Gdyni, Port Szczecin-Świnoujście zanotował wzrost o 23,61%.

W obsłudze zbóż odnotowano spadek o 33,09%, tj. o 1 985,7 tys. ton mniej. Największy wpływ na łączny rezultat polskich portów miał największy port zbożowy Polski, Port Gdynia, który zanotował spadek wolumenu o 33,47%. Jednakże ziarna ubyło również w Porcie Gdańsk i Porcie Szczecin-Świnoujście – o kolejno 26,41% i 40,56%.

W kontraście do węgla, paliw i zbóż, obsługa rudy w polskich portach zwiększyła się o 45,66%, choć należy podkreślić, że wzrost ten wynika ze stosunkowo niskiej bazy z I półrocza 2024 roku. W pierwszych sześciu miesiącach 2025 roku wzrost odnotowano także w grupie „inne masowe” – o 16,42% w porównaniu z wynikiem w analogicznym okresie w roku 2024.

W ciągu pierwszych sześciu miesięcy 2025 roku przeładunek drewna w polskich portach zmniejszył się nieznacznie o 0,09% i wyniósł 267,8 tys. ton. Przyrost miał miejsce we wszystkich w portach, jednak pod względem wolumenu najbardziej znaczący wynik wygenerował zespół portów Szczecin-Świnoujście (190,6 tys. ton). W odniesieniu do pierwszego półrocza 2024 roku obsługa drewna zmniejszyła się w Porcie Gdynia (-16,84%), oraz w Porcie Gdańsk (-25,24%).

## Kontenery

Polskie terminale kontenerowe pierwsze półrocze 2025 roku zakończyły ze wzrostem sięgającym 20,72%. Najwięcej jednostek TEU przybyło w Porcie Gdańsk, w którym odnotowano wzrost o 20,56% (+220 685 TEU).

W gdyńskich terminalach również obserwowano wysoki przyrost w obu największych terminalach, BCT i GCT, o łącznie 19,18% (+86 307 TEU). Ważnym krokiem dla poprawy jakości obsługi ładunków skonteneryzowanych w Porcie Gdynia było ukończenie w kwietniu pierwszego etapu przebudowy Nabrzeża Helskiego, przy którym obsługę prowadzi terminal BCT.

Port Szczecin-Świnoujście zwiększył obroty kontenerowe aż o 46,11%. Na zwiększenie obrotów wpłynęło m.in. uruchomienie linii Eimskip, które zawija do nabrzeży obsługiwanych przez OT Port Świnoujście.

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

	I H 2023	I H 2024	I H 2025	Zmiana 2025/2024
<b>Port Gdańsk</b>	992 714	1 073 464	1 294 150	<b>20,56%</b>
<b>Port Gdynia</b>	409 033	449 891	536 198	<b>19,18%</b>
<b>Port Szczecin-Świnoujście</b>	36 775	34 248	50 038	<b>46,11%</b>
<b>Razem</b>	1 438 522	1 557 603	1 880 386	<b>20,72%</b>

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Nie bez znaczenia dla wyników polskich portów mają zawinięcia na nowy terminal T3, którego oficjalne otwarcie nastąpiło na początku czerwca. Wzrosty osiągnęte są pomimo zmian na rynku aliansów arma-

torów kontenerowych. Z kolei dla Portu Gdynia poprawa jakości obsługi ładunków skonteneryzowanych umożliwiła ukończona w kwietniu inwestycja – pierwszy etapu przebudowy Nabrzeża Helskiego, przy którym obsługę prowadzi terminal BCT.

W Porcie Szczecin-Świnoujście nastąpił kolejny etap przygotowań do budowy terminala głębokowodnego w Świnoujściu – na początku maja Zarząd Portów Szczecin i Świnoujście podpisał umowę z Biurem Projektów Pirs na opracowanie programu funkcjonalno-użytkowego dla dostępu morskiego, co obejmuje także badania dna morskiego.

## Ro-ro

W miesiącach styczeń-czerwiec 2025 roku polskie porty przeladowały łącznie 14 671,1 tys. ton drobnicy (+10,43% r/r). Około 1/3 tonażu stanowią ładunki ro-ro, skoncentrowany w portach Świnoujście i Gdynia. W największym porcie promowym, Porcie Szczecin-Świnoujście, zwiększyła się liczba jednostek frachtowych o 3,15%, a spadła liczba obsłużonych samochodów osobowych o 8,14%. Należy podkreślić, że w porcie od wiosny 2024 roku uruchomiono połączenie Finnlines – jednostki na liniach do Malmö obsługiwane są na Euro Terminalu, które jest skoncentrowane na ruchu ładunków bardziej niż pasażerskim, co może wpływać na pozytywny wynik portu w tej kategorii. W Porcie Gdynia pierwszy kwartał 2025 roku zakończono ze spadkiem o 11,02% w obsłudze prywatnych samochodów osobowych, ale ze wzrostem o 1,99% w przeladunkach jednostek frachtowych.

Tabela 3. Przeladunki ro-ro w portach polskich w pierwszym półroczu w 2024 i 2025 roku [sztuki]

	Samochody osobowe			Jednostki frachtowe		
	I H 2024	I H 2025	Zmiana	I H 2024	I H 2025	Zmiana
<b>Gdańsk</b>	19 289	18 515	<b>-4,01%</b>	11 113	9 152	<b>-17,65%</b>
<b>Gdynia</b>	43 418	42 455	<b>-2,22%</b>	97 826	106 119	<b>8,48%</b>
<b>Port Szczecin-Świnoujście</b>	102 202	105 137	<b>2,87%</b>	220 542	238 380	<b>8,09%</b>
<b>Razem</b>	164 909	166 107	<b>0,73%</b>	329 481,0	353 651,0	<b>7,34%</b>

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

## Pasażerowie

W polskich portach morskich zmniejszył się także regularny ruch pasażerski. W Porcie Szczecin-Świnoujście w pierwszym półroczu 2025 roku obsłużono o 7,9 tysięcy (-1,77%) mniej osób niż w analogicznym okresie 2024 roku. W Porcie Gdynia spadek wynosił 1,1%, co oznaczało 2,7 tysięcy pasażerów mniej. Port Gdańsk, jako jedyny, zakończył pierwsze półrocze ze wzrostem o 2,43%, tzn. 1,4 tys. pasażerów więcej.

Tabela 4. Liczba pasażerów w portach polskich w pierwszym półroczu w 2024 i 2025 roku

	I H 2024	I H 2025	Zmiana
<b>Port Gdańsk</b>	57 756	59 159	<b>2,43%</b>
<b>Port Gdynia</b>	243 487	240 805	<b>-1,10%</b>
<b>Port Szczecin-Świnoujście</b>	446 631	438 747	<b>-1,77%</b>
<b>Razem</b>	747 874	738 711	<b>-1,23%</b>

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów



Kwartalny biuletyn statystyczny *Monitoring wyników operacyjnych branży – polskie porty w I półroczu 2024* 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