

# Monitoring wyników operacyjnych branży



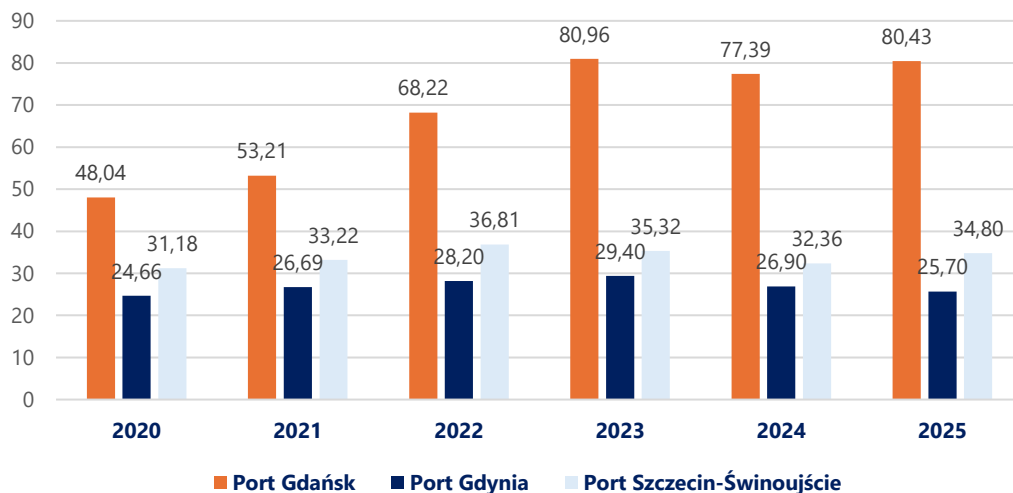
## Biuletyn statystyczny Monitoring polskich portów 2025 rok

Luty 2026



## Przeładunki ogółem

Suma przeładunków portów polskich w 2025 roku wyniosła 140 928,4 tys. ton, tj. o 3,12% więcej niż w 2024 roku (+4,3 mln ton).



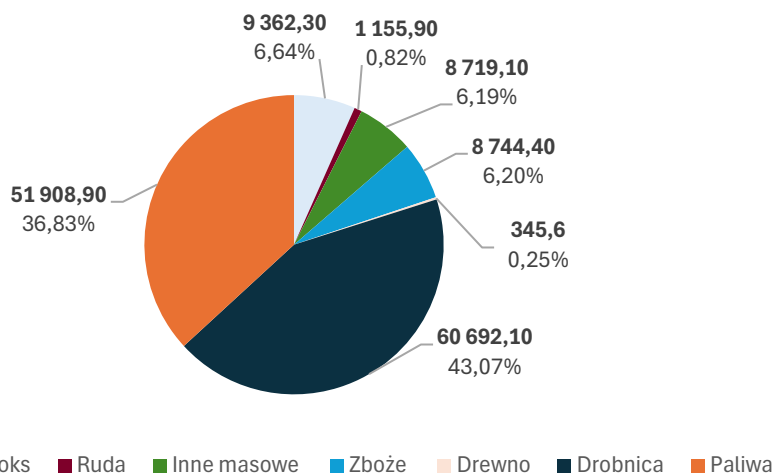
Rysunek 1. Przeładunki w polskich portach w latach 2020-2025 [mln ton]

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

W Porcie Gdańsk i Porcie Szczecin-Świnoujście nastąpiły wzrosty przeładunków o kolejno 3,93% i 7,53%. Port Gdynia zakończył rok ze spadkiem obrotów ładunkowych o 4,43%.

## Struktura przeładunków

Wykres kołowy przedstawia strukturę przeładunków w polskich portach morskich według różnych grup ładunkowych. Największy udział w przeładunkach w 2025 roku miały kategorie ładunkowe drobnica (43,07%) oraz paliwa (36,83%). Najmniejszy udział odnotowano w przypadku drewna (0,35%) i rudy (0,82%). W porównaniu z wynikami z 2024 roku, węgiel i koks zmniejszył swój udział o 1,06 p.p., a zboże o 1,51 p.p. Zwiększył się natomiast udział drobnicy – o 2,64 p.p. w porównaniu z udziałem tej grupy w 2024 roku.



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

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Polskie porty spadki zanotowały w czterech grupach ładunkowych: drewno (-44,27%), ruda (-0,90%), węgiel (-10,98%) oraz zboże (-16,97%). W pozostałych kategoriach obserwowane były wzrosty: paliwa (+2,70%), inne masowe (+8,73%), drobnica (+9,85%).

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

	Gdańsk			Gdynia			Szczecin-Świnoujście			Razem		
	2024	2025	Zmiana	2024	2025	Zmiana	2024	2025	Zmiana	2024	2025	Zmiana
Węgiel i koks	7 848,8	6 999,4	-10,82%	1 142,2	1 011,2	-11,47%	1 525,7	1 351,7	-11,40%	10 516,7	9 362,3	-10,98%
Ruda	291,8	326,7	11,97%	-	-	-	874,6	829,2	-5,19%	1 166,4	1 155,9	-0,90%
Inne masowe	3 455,2	3 749,0	8,51%	990,5	1 168,8	18,00%	3 573,6	3 801,3	6,37%	8 019,3	8 719,1	8,73%
Zboże	2 887,0	2 459,6	-14,80%	5 594,5	4 637,5	-17,11%	2 050,6	1 647,3	-19,67%	10 532,1	8 744,4	-16,97%
Drewno	71,8	31,2	-56,53%	118,8	100,6	-15,32%	429,6	213,8	-50,23%	620,2	345,6	-44,27%
Drobnica	23 347,8	27 219,1	16,58%	16 009,4	16 356,0	2,16%	15 891,4	17 117,0	7,71%	55 248,6	60 692,1	9,85%
Paliwa	39 488,5	39 643,9	0,39%	3 040,2	2 428,7	-20,11%	8 015,9	9 836,3	22,71%	50 544,6	51 908,9	2,70%
Razem	77 390,9	80 429,0	3,93%	26 895,6	25 702,8	-4,43%	32 361,3	34 796,6	7,53%	136 647,8	140 928,4	3,13%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Obsługa węgla w polskich portach w 2025 roku zmniejszyła się o 10,98%, co oznacza 1 154,4 tys. ton ładunku mniej niż w 2024 roku. W przypadku Portu Gdańsk zmniejszenie obrotów oznaczało 849,4 tys. ton mniej, w zespole portów Szczecin-Świnoujście o 174,0 tys. ton mniej, a w Porcie Gdynia różnica wyniosła 131 tys. ton. Po rekordowych latach 2022–2023 nastąpił proces normalizacji rynku, w ramach którego przeładunki węgla ulegały systematycznej redukcji.

W Porcie Gdańsk obsłużono 39 643,9 tys. ton przeładunku ropy i produktów naftowych (+0,39%). W przypadku Portu Gdynia zanotowano spadek o 20,11% w odniesieniu do 2024 roku. Największe przyrosty odnotował Port Szczecin-Świnoujście – wynik na poziomie niemal 10 mln ton oznaczał wzrost o 22,71%. Wynik ten możliwy był dzięki oddaniu do eksploatacji na początku 2025 roku drugiego nabrzeża oraz trzeciego zbiornika LNG.

W obsłudze zbóż odnotowano spadek o 16,97%, tj. o 1 787,7 tys. ton mniej. Największy wpływ na łączny rezultat polskich portów miał największy port zbożowy Polski, Port Gdynia, który zanotował spadek wolumenu o 17,11%, tj. o 957 tys. ton mniej. Jednakże ziarna ubyło również w Porcie Gdańsk i Porcie Szczecin-Świnoujście – o kolejno 14,80% i 19,67%.

W 2025 roku obsługa rudy w polskich portach zmniejszyła się o 0,90%. W ostatnich latach ograniczenie przeładunków rudy było związane przede wszystkim z osłabieniem popytu ze strony krajowego przemysłu hutniczego, wynikającym ze spowolnienia w sektorach budownictwa oraz produkcji przemysłowej. W kontraście do spadków w obsłudze rudy, rok 2025 oznaczał wzrost w grupie „inne masowe” – o 8,73%.

Obsługa drewna w polskich portach zmniejszyła się nieznacznie o 44,27% i wyniosła jedynie 345,6 tys. ton. Spadek miał miejsce we wszystkich w portach, jednak pod względem wolumenu najbardziej znaczący spadek obserwowane w Porcie Szczecin-Świnoujście (-50,23%).

## Kontenery

Polskie terminale kontenerowe rok 2025 zakończyły ze wzrostem sięgającym 18,33%. Najwięcej jednostek TEU przybyło w Porcie Gdańsk, w którym odnotowano wzrost o 23,22% (+519 854 TEU). W Porcie Gdynia również przybyło kontenerów (+51 341 TEU, +5,27%), dzięki czemu pierwszy raz w historii portu przekroczono barierę 1 mln TEU. Port Szczecin-Świnoujście zwiększył obroty kontenerowe aż o 44,09%, również przełomowo osiągając wynik ponad 100 tys. TEU.

Tabela 2. Przeładunki kontenerowe w portach polskich w latach 2023-2025 [TEU]

	2023	2024	2025	Zmiana 2025/2024
<b>Port Gdańsk</b>	2 050 287	2 248 764	2 768 618	<b>23,12%</b>
<b>Port Gdynia</b>	873 892	974 586	1 025 927	<b>5,27%</b>
<b>Port Szczecin-Świnoujście</b>	67 592	75 856	109 302	<b>44,09%</b>
<b>Razem</b>	2 991 771	3 299 206	3 903 847	<b>18,33%</b>

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Do poprawy zdolności przeładunkowych oraz zwiększenia elastyczności operacyjnej portów istotnie przyczyniły się inwestycje infrastrukturalne: uruchomienie w czerwcu 2025 roku terminalu T3 przez Baltic Hub w Porcie Gdańsk, oddanie do użytkowania nowej obrotnicy oraz zmodernizowanych odcinków Nabrzeża Helskiego w Porcie Gdynia, oddanie do eksploatacji nowego Nabrzeża Norweskie w Porcie Szczecin umożliwiające obsługę kontenerowców o większych parametrach.

Rok 2025 przyniósł także istotne zmiany po stronie rynkowej, związane z wejściem w życie nowych aliansów armatorów kontenerowych i modyfikacją siatek połączeń żeglugowych. Utworzenie sojuszy Gemini Cooperation (Maersk, Hapag-Lloyd) oraz Premier Alliance (ONE, Yang Ming, HMM) wpłynęło na reorganizację serwisów kontenerowych, co sprzyjało koncentracji wolumenów w portach dysponujących odpowiednią infrastrukturą i zdolnościami operacyjnymi.

## Ro-ro

W 2025 roku polskie porty przeładowały łącznie 60 692,10 tys. ton drobnicy (+9,85% 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 5,47%, a liczba obsługiwanych samochodów osobowych o 0,87%. W Porcie Gdynia rok zakończono ze spadkiem o 1,19% w obsłudze prywatnych samochodów osobowych, ale ze wzrostem o 7,23% w przeładunkach jednostek frachtowych. Z kolei w Porcie Gdańsk spadki w obu kategoriach, o kolejno 5,19% w obsłudze samochodów osobowych i o 16,95% w obsłudze jednostek frachtowych.

Tabela 3. Przeładunki ro-ro w portach polskich w 2024 i 2025 roku [sztuki]

	Samochody osobowe			Jednostki frachtowe		
	2024	2025	Zmiana	2024	2025	Zmiana
<b>Gdańsk</b>	45 412	43 055	<b>-5,19%</b>	22 260	18 486	<b>-16,95%</b>
<b>Gdynia</b>	110 397	109 080	<b>-1,19%</b>	196 385	210 578	<b>7,23%</b>
<b>Port Szczecin-Świnoujście</b>	249 982	252 161	<b>0,87%</b>	481 475	507 818	<b>5,47%</b>
<b>Razem</b>	405 791	404 296	<b>-0,37%</b>	700 120	736 882	<b>5,25%</b>

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

## Pasażerowie

W polskich portach morskich regularny ruch pasażerski pozostał na zbliżonym poziomie do odnotowanego w 2024 roku i wyniósł 1,7 mln pasażerów (+0,95%). W Porcie Szczecin-Świnoujście obsłużono o 1,36% więcej osób, w Porcie Gdańsk o 3,86%, z kolei w Porcie Gdynia obserwowano spadek o 0,47%.

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

	2024	2025	Zmiana
<b>Port Gdańsk</b>	138 774	144 132	<b>3,86%</b>
<b>Port Gdynia</b>	563 159	560 484	<b>-0,47%</b>
<b>Port Szczecin-Świnoujście</b>	984 938	998 284	<b>1,36%</b>
<b>Razem</b>	1 686 871	1 702 900	<b>0,95%</b>

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

## Statki wycieczkowe

W polskich portach morskich obsłużono łącznie 110 wycieczkowców. Port Gdańsk zanotował 57 zawięć z łącznie 27 267 pasażerami na pokładzie, z kolei Port Gdynia – 52 zawięć z 131 088 pasażerami. Do zespołu portów Szczecin-Świnoujście zawięła – podobnie jak w 2024 roku – jedna jednostka pełnomorska.

Tabela 5. Obsługa statków wycieczkowych w polskich portach w 2024 i 2025 roku

	Turyści			Zawięcia		
	2024	2025	Zmiana	2024	2025	Zmiana
<b>Port Gdańsk</b>	27 436	27 267	<b>-0,62%</b>	60	57	<b>-3</b>
<b>Port Gdynia</b>	99 754	131 088	<b>31,41%</b>	43	52	<b>+9</b>
<b>Port Szczecin-Świnoujście</b>	612	640	<b>4,58%</b>	1	1	<b>-</b>
<b>Razem</b>	127 802	158 995	<b>24,41%</b>	104	110	<b>+6</b>

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów



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