

Monitoring wyników operacyjnych branży



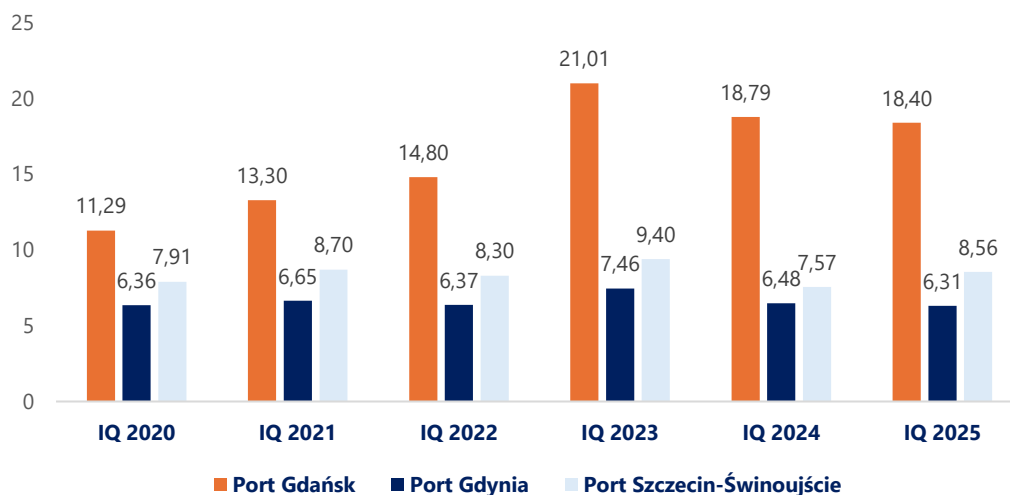
Biuletyn statystyczny Kwartalny monitoring polskich portów I kwartał 2025

Kwiecień 2025



Przeładunki ogółem

Suma przeładunków portów polskich w pierwszym kwartale 2025 roku wyniosła 33 272,8 tys. ton, tj. o 1,29% więcej niż w analogicznym okresie 2024 roku (+425,2 tys. ton).



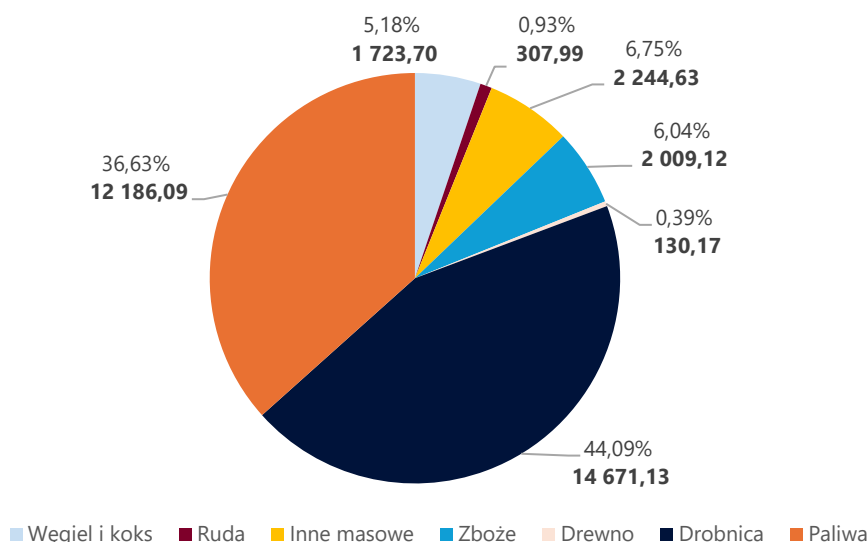
Rysunek 1. Przeładunki w polskich portach od stycznia do marca w latach 2020-2025 [mln ton]

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

W Porcie Gdańsk i Porcie Gdynia w okresie styczeń-marzec 2025 roku nastąpiły spadki przeładunków o kolejno 2,09% i 2,6% w odniesieniu do analogicznego okresu 2024 roku. W Porcie Gdańsk spadek obrotów ładunkowych to przede wszystkim kontynuacja spadkowego trendu w grupie węgla i koksu (-14,88%), ale także zmniejszenie obsługi paliw (-7,48%). W Porcie Gdynia natomiast to zmniejszenie obsługi zbóż (-33,67%). Z kolei w zespole portów Szczecin-Świnoujście odnotowano wzrost o 13,03%, szczególnie istotny wzrost odnotowano w grupie paliw (+36,92%).

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 (44,09%) oraz paliwa (36,62%). Najmniejszy udział odnotowano w przypadku drewna (0,39%) i rudy (0,93%). W porównaniu z analogicznym okresem 2024 roku, węgiel i koks zmniejszył swój udział o 0,71 p.p., a zboże o 2,91 p.p. Również paliwa osłabły, z 37,72% o 1,1 p.p. Zwiększył się udział drobnicy – o 3,65 p.p. w porównaniu z analogicznym okresem 2024 roku.



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

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Polskie porty spadki zanotowały w trzech grupach ładunkowych: paliwie (-1,65%), węglu (-10,92%) oraz w zbożu (-31,64%). W pozostałych kategoriach obserwowane były wzrosty: ruda (+71,53%), inne masowe (+10,86%), drewno (+39,07%), drobnica (+10,43%).

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

	Gdańsk			Gdynia			Szczecin-Świnoujście			Razem		
	IQ 2024	IQ 2025	Zmiana	IQ 2024	IQ 2025	Zmiana	IQ 2024	IQ 2025	Zmiana	IQ 2024	IQ 2025	Zmiana
Węgiel i koks	1 351,4	1 150,3	-14,88%	384,8	260,2	-32,38%	198,9	313,2	57,44%	1 935,1	1 723,7	-10,92%
Ruda	3,6	24,0	559,16%	0,0	0,0	-	175,9	284,0	61,45%	179,6	308,0	71,53%
Inne masowe	902,7	1 059,0	17,30%	239,4	198,6	-17,04%	882,6	987,1	11,84%	2 024,7	2 244,6	10,86%
Zboże	754,1	595,7	-21,01%	1 561,1	1 035,4	-33,67%	623,6	378,1	-39,38%	2 938,9	2 009,1	-31,64%
Drewno	7,6	13,2	74,09%	20,4	24,6	20,59%	65,6	92,4	40,75%	93,6	130,2	39,07%
Drobnica	5 713,9	6 250,5	9,39%	3 672,8	4 281,8	16,58%	3 898,8	4 138,9	6,16%	13 285,5	14 671,1	10,43%
Paliwa	10 056,3	9 303,9	-7,48%	603,9	513,3	-15,00%	1 730,2	2 368,9	36,92%	12 390,3	12 186,1	-1,65%
Razem	18 789,6	18 396,5	-2,09%	6 482,4	6 313,9	-2,60%	7 575,6	8 562,4	13,03%	32 847,7	33 272,8	1,29%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Obsługa węgla w polskich portach na początku 2025 roku zmniejszyła się o 10,92%, co oznacza 211,4 tys. ton ładunku mniej niż w analogicznym okresie 2024 roku. Po gwałtownych wzrostach, które nastąpiły krótko po wybuchu wojny na Ukrainie, sytuacja na rynku węgla ulega stabilizacji, a wolumeny obsługiwane w polskich portach zbliżają się do tych sprzed wojny.

W odróżnieniu od 2024 roku, redukcji w tonażu obsługiwanego węgla nie zastąpiły ładunki paliw – pierwsze miesiące 2025 roku przyniosły bowiem spadki rzędu 7,48% (-752,4 tys. ton). Należy jednak podkreślić, że w okresie styczeń-wrzesień 2024 Port Gdańsk notował rekordowe wyniki sięgające ponad 10 000 tys. ton/kwartał. Mimo słabszego kwartału, Naftoport poinformował, że marzec był rekordowym miesiącem dla terminalu – obsłużono 43 zbiornikowce i przeładowano 3 767 tys. ton ropy naftowej oraz paliw.

W przypadku Portu Gdynia zanotowano spadek w obsłudze paliw o 15,00%, z kolei Port Szczecin-Świnoujście zanotował wzrost aż o 36,90%. Należy wskazać, że wraz z rozpoczęciem 2025 roku uruchomiono obsługę na nowopowstałym drugim nabrzeżu w terminalu LNG, które wraz z nowym zbiornikiem paliwowym zwiększają roczną zdolność regazyfikacyjną z 6,2 mld m³ do 8,3 mld m³.

Pierwszy kwartał dla polskich portów oznaczał także spadek w obsłudze zbóż o 31,64%. Największy wpływ na łączny rezultat polskich portów miał Port Gdynia, w którym odnotowano spadek wolumenu o 33,67% (-525,7 tys. ton). Ziarna ubyło jednak także w dwóch pozostałych portach, kolejno o 39,38% (-245,6 tys. ton) w Porcie Szczecin-Świnoujście i 21,01% (-158,5 tys. ton) w Porcie Gdańsk. Warto wskazać, że polski eksport zbóż w pierwszych siedmiu miesiącach sezonu 2024/25 był niższy o 35% w odniesieniu do analogicznego okresu ubiegłego sezonu, a eksport zrealizowany w sezonie 2023/24, był dla polskich rolników rekordowym.

W okresie styczeń-marzec 2025 roku zanotowano wzrost w grupie „inne masowe”. W porównaniu z analogicznym okresem 2024 roku, porty przeładowały o 219,89 tys. ton więcej. Największe wolumeny w tej kategorii notowały Port Gdańsk i Port Szczecin-Świnoujście. W przypadku obu portów odnotowano dwucyfrową zmianę, kolejno +17,30% i +11,84%. W Porcie Gdynia z kolei zanotowano spadek o 17,04%.

Od stycznia do września 2024 roku przeładunek drewna zwiększył się o 39,07%, i wyniósł 130,2 tys. ton. Pod względem wolumenu najbardziej znaczący wynik wygenerował zespół portów Szczecin-Świnoujście (+26,7 tys. ton). Pomimo wyników na plus, zauważalne jest utrzymanie trendu spadkowego w tej grupie ładunkowej, które ma miejsce od drugiej połowy 2022 roku. Z uwagi na notowany spadek w przeładunkach drewnem w polskich portach pomimo wzrostu eksportu z Polski ogółem, wywóz najprawdopodobniej odbywa się innymi gałęziami transportu, na bliższe kierunki. Według danych Eurostat, jednymi z głównych odbiorców polskiego drewna, do którego Polska znacząco zwiększyła sprzedaż były Czechy i Litwa.

Obsługa rudy w I kwartale 2025 roku w polskich portach zwiększyła się o 71,53% – taka dynamika wynika z niskiej bazy, ponieważ w I kw. 2024 obrót w tej grupie wyniósł zaledwie 179,6 tys. ton. Rudę obsługuje głównie Port Szczecin-Świnoujście, który odpowiadał za przeładunek 284,0 tys. ton, zbliżony do rezultatu za IV kw. 2024.

Kontenery

Polskie terminale kontenerowe pierwszy kwartał 2025 roku zakończyły ze wzrostem sięgającym 19,99%. Najwięcej jednostek TEU przybyło w Porcie Gdańsk, w którym odnotowano wzrost o 16,61%. W gdyńskich terminalach rok 2025 rozpoczął się ze wzrostem o 26,53% - obserwowany w obu największych terminalach, BCT i GCT. W przypadku GCT taki przyrost wolumenu oznaczał przekroczenie bariery 100 tys. TEU/kwartał. Z kolei Port Szczecin-Świnoujście zwiększył obroty kontenerowe o 41,22%.

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

	IQ 2023	IQ 2024	IQ 2025	Zmiana 2025/2024
Port Gdańsk	462 580	535 547	624 511	16,61%
Port Gdynia	217 982	220 055	278 432	26,53%
Port Szczecin-Świnoujście	20 017	17 432	24 618	41,22%
Razem	700 579	773 034	927 561	19,99%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Pierwsze miesiące bieżącego roku wiązało się z inauguracyjnymi zawinięciami testowymi na terminal T3 – pod koniec lutego na nowym nabrzeżu zacumowała jednostka CMA CGM Tivoli. Pełne uruchomienie T3 jest zaplanowane na koniec września, a do tego czasu prowadzone są przeładunki testowe. Z kolei w zachodniopomorskich portach w połowie lutego uruchomiona została regularna linia kontenerowa islandzkiego armatora Eimskip do terminala OT Port Świnoujście. Zaplanowane połączenie będzie realizowane raz na dwa tygodnie, a przeładunki będą miały miejsce na nabrzeżu Hutników.

Początek 2025 roku to przede wszystkim zmiany związane z zawinięciami armatorów w ramach nowych aliansów. Nowopowstałe Gemini Cooperation (Maersk i Hapag-Lloyd) zainauguowało nowe trasy kontenerowe do/z Portu Gdańsk oraz Portu Gdynia, które łączą polskie terminale z hubami w Wilhelmshaven i Bremerhaven. Pierwsza jednostka na liniach Gemini została przyjęta w terminalu Baltic Hub pod koniec marca. Z kolei w przypadku drugiej z umów pomiędzy armatorami typu VSA (ang. vessel sharing agreement), Premier Alliance (MSC, ONE, HMM, Yang Ming), utworzono dwa połączenia Azja-Europa: Britannia i Albatros. Zawinięcia pierwszych kontenerowców do Polski, MSC Rose i MSC Maura, planowane są na kwiecień.

Ro-ro

W miesiącach styczeń-marzec 2025 roku polskie porty przeładowały 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 obsługiwanych 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 przeładunkach jednostek frachtowych.

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

	Samochody osobowe			Jednostki frachtowe		
	IQ 2024	IQ 2025	Zmiana	IQ 2024	IQ 2025	Zmiana
Gdańsk	7 090	6 266	-11,62%	4 801	4 121	-14,16%
Gdynia	17 382	15 467	-11,02%	37 591	38 340	1,99%
Port Szczecin-Świnoujście	46 240	42 349	-8,41%	112 166	115 694	3,15%
Razem	70 712	64 082	-9,38%	154 558	158 155	2,33%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Pasażerowie

W polskich portach morskich, oprócz zmniejszonych wolumenów przeładunków, zmniejszył się także regularny ruch pasażerski. W Porcie Szczecin-Świnoujście w pierwszym kwartale 2025 roku obsłużono o 25,7 tysięcy (-13,01%) mniej osób niż w analogicznym okresie 2024 roku. W Porcie Gdynia spadek wynosił 5,15%, co oznaczało 4,8 tysięcy pasażerów mniej. Port Gdańsk zakończył trzymiesięczny okres ze spadkiem o 0,79%, to jest mniejszym o 152 pasażerów.

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

	IQ 2024	IQ 2025	Zmiana
Port Gdańsk	19 205	19 053	-0,79%
Port Gdynia	92 942	88 154	-5,15%
Port Szczecin-Świnoujście	197 694	171 980	-13,01%
Razem	309 841	279 187	-9,89%

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