

# Raport

Wyniki przeładunków w polskich portach morskich  
w pierwszej połowie 2024 roku

Sierpień 2024

**port**   
monitor

## Wyniki działalności polskich portów morskich w pierwszej połowie 2024 roku

Łączne przeładunki portów polskich w pierwszym półroczu 2024 roku wyniosły 67,75 mln ton ładunków i były o 8,65% mniejsze niż w analogicznym okresie 2023 roku.

We wszystkich analizowanych portach zaobserwowano zmniejszenie przeładunków. Największym spadkiem charakteryzował się Port Szczecin-Świnoujście, w którym odnotowano o 2,17 mln ton ładunków mniej niż w analogicznym okresie 2023 roku, z czego 1,23 mln ton przypadało na spadek w jednej grupie ładunkowej - węgla i koks. Ta kategoria ładunków miała wpływ również na wyniki pozostałych portów. W Porcie Gdańsk spadek łącznych przeładunków sięgnął 7,68%, a w Porcie Gdynia 7,24%.

**Tabela 1. Przeładunki w największych polskich portach morskich w pierwszych półroczu w latach 2018-2024 [tys. ton]**

	H1 2018	H1 2019	H1 2020	H1 2021	H1 2022	H1 2023	H1 2024	Zmiana 2024/23
<b>Port Gdańsk</b>	25 065	27 318	23 163	25 566	30 339	41 285	38 112	-7,68%
<b>Port Gdynia</b>	11 502	12 116	12 025	13 446	13 704	14 783	13 715	-7,24%
<b>Port Szczecin-Świnoujście</b>	14 014	16 573	15 255	17 006	17 489	18 096	15 923	-12,01%
<b>łącznie</b>	<b>50 581</b>	<b>56 007</b>	<b>50 443</b>	<b>56 018</b>	<b>61 532</b>	<b>74 164</b>	<b>67 751</b>	<b>-8,65%</b>

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

W polskich portach morskich wzrosty przeładunków miały miejsce w następujących grupach ładunkowych: zboże (+2,53%), drobnica (+2,96%) oraz paliwa płynne (+4,99%). Natomiast spadki wystąpiły we wszystkich pozostałych kategoriach: węgiel (-63,46%), rudy (-50,62%), inne masowe (-8,03%) oraz drewno (-19,57%).

Od stycznia do czerwca 2024 roku łącznie porty polskie przeładowały 25 476 tys. ton **paliw płynnych**, co było wynikiem o 4,99% większym niż w pierwszym półroczu 2023 roku. W największym porcie paliwowym w Polsce, Porcie Gdańsk, przeładunki zwiększyły się o 9,64% do 20,12 mln ton. Największe wolumeny paliw obsługiwane są przez terminal Naftoport. Ubiegły rok po raz kolejny zakończono z najwyższym wynikiem w historii terminalu, a pierwsza połowa bieżącego roku pozostaje w pozytywnej tendencji. Wzrost przeładunków przyczynił się do zwiększenia potrzeb inwestycyjnych w terminalu – na początku roku podpisana została umowa na wykonanie dokumentacji projektowej dla projektu rozbudowy terminalu o nowe głębokowodne stanowisko. Dzięki rozbudowie o tzw. stanowisko „W”, zwiększą się możliwości technologiczne terminalu o około 9 mln ton rocznie. Do wzrostu przeładunków w grupie paliw przyczyniło się między innymi wprowadzenie sankcji na import ropy naftowej (5 grudnia 2022 roku) i produktów ropy naftowej (5 lutego 2023 roku) drogą morską z Rosji. Początek 2024 roku oznaczał także wprowadzenie sankcji na LPG oraz LNG. Wprowadzenie sankcji na pierwszy z nich stanowić może wyzwanie logistyczne dla polskich importerów, którzy znaczącą część paliwa pozyskiwali od rosyjskich dostawców. Dotychczas surowiec z Rosji trafiał do Polski koleją – dywersyfikacja kierunków dostaw może być okazją do wzmocnienia roli morskich terminali w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego Polski.

W pierwszej połowie 2024 roku zauważalny jest duży spadek w przeładunkach **węgla**. Łączna ilość węgla i koks obsłużona w polskich portach w pierwszej połowie bieżącego roku wyniosła 4 448,4 tys. ton czyli o 63,46% mniej niż w pierwszym półroczu ubiegłego roku. W Porcie Gdańsk przeładunki w tej grupie spadły o 61,1%, w Porcie Szczecin-Świnoujście o 66,51%, a w Gdyni o 70,95% w porównaniu z pierwszym półroczem 2023 roku. Taki wynik polskich portów stanowi powrót do wartości notowanych w latach 2020-2021, przed wybuchem wojny w Ukrainie w lutym 2022 roku, kiedy przeładunki węgla w pierwszym półroczu wynosiły kolejno 4,5 mln ton i 5,0 mln. Zwiększone dostawy węgla w latach 2022-2023 związane były z obroną polityką dywersyfikacji kierunków importu węgla i wprowadzonymi sankcjami. Jednakże z uwagi na problemy z rozporządzeniem nadwyżek importowanego węgla na początku kwietnia 2024 roku nowoutworzone Ministerstwo Przemysłu wydało zakaz importu węgla z zagranicy przez spółki z udziałem Skarbu Państwa. Dodatkową, współistniejącą przyczyną blokady importu była również chęć wsparcia polskiego górnictwa, mierzącego się z problemem zalegania krajowego surowca przy kopalniach. Z uwagi na rosnące koszty wynagrodzeń oraz niską wydajność produkcji (również z uwagi na warunki geologiczne), polski surowiec staje się niekonkurencyjny względem tańszego węgla z importu.

**Tabela 2. Struktura przeładunków w Porcie Gdańsk, Porcie Gdynia i Porcie Szczecin-Świnoujście w pierwszej połowie 2024 roku [tys. ton]**

	Port Gdańsk		Port Gdynia		Port Szczecin-Świnoujście		łącznie	
	1H 2024	Zmiana	1H 2024	Zmiana	1H 2024	Zmiana	1H 2024	Zmiana
<b>Węgiel i koks</b>	3 277,0	-61,10%	553,3	-70,95%	618,1	-66,51%	4 448,4	-63,46%
<b>Ruda</b>	52,6	-75,06%	0,0	-	372,8	-42,70%	425,4	-50,62%
<b>Inne masowe</b>	1 527,9	-10,87%	493,1	-3,90%	1 766,8	-6,57%	3 787,8	-8,03%
<b>Zboże</b>	1 510,6	10,33%	3 311,4	0,80%	1 179,4	-1,66%	6 001,5	2,53%
<b>Drewno</b>	39,3	-68,46%	57,5	-49,20%	171,3	79,22%	268,1	-19,57%
<b>Drobnica</b>	11 587,1	4,46%	7 706,6	6,57%	8 049,9	-2,24%	27 343,6	2,96%
<b>Paliwa</b>	20 117,7	9,64%	1 593,1	-8,34%	3 765,2	-9,91%	25 476,0	4,99%
<b>Razem</b>	<b>38 112,3</b>	<b>-7,68%</b>	<b>13 715,0</b>	<b>-7,24%</b>	<b>15 923,5</b>	<b>-12,01%</b>	<b>67 750,7</b>	<b>-8,65%</b>

W kategorii **zboża** zauważalne jest utrzymanie wysokich wolumenów (+2,53%), które były notowane w analogicznym okresie roku ubiegłego. Choć największe przyrosty w porównaniu z ubiegłorocznym pierwszym półroczem odnotował Port Gdańsk (+10,33%), to niezmiennie głównym portem zbożowym Polski jest Port Gdynia, będący także liderem spośród portów bałtyckich. Pierwsze sześć miesięcy w gdyńskich terminalach w kategorii zboże zakończono z wynikiem 3,3 mln ton. Jedynym portem ze zmniejszonymi wolumenami w tej grupie ładunkowej jest Port Szczecin-Świnoujście, w którym spadek wyniósł -1,66% (-19,9 tys. ton).

Spadek obrotów odnotowany został w grupie **inne masowe**. Przeładunki w analizowanej grupie ładunkowej wyniosły 3 787,8 tys. ton (-8,03%). Żaden z portów nie zanotował wzrostu przeładunków. Najmniejszy spadek obserwowano w Porcie Gdynia, i wyniósł on -3,9% w stosunku do analogicznego okresu 2023 roku.

Pierwsze półrocze 2024 to także ponowne osłabienie przeładunków **rudy**. W ciągu sześciu miesięcy polskie porty przeładowały 425,4 tys. ton rud, co stanowi wynik o 50,62% niższy od wyniku z 2023 roku. Obsługą tej grupy ładunkowej zajmuje się głównie Port Szczecin-Świnoujście. Poprawę wyników w grupie ładunków masowych suchych, w tym rudy, może wróżyć zakończona w maju modernizacja Nabrzeża Chorzowskiego w Porcie Szczecin. Nabrzeże z nową głębokością techniczną 12,5 m umożliwi obsługę większych masowców przywożących jednorazowo nawet 55 tys. ton ładunku.

Przeładunki **drewna** w pierwszym półroczu 2024 roku w porównaniu do analogicznego okresu ubiegłego roku spadły o 19,57% do poziomu 268,1 tys. ton. W 2023 roku przeładunek wynosił 333,1 tys. ton, a w 2022 – 796,5 tys. ton. Pierwsze półrocze 2022 stanowi jednak bardzo wysoką bazę, ponieważ przeładowano wówczas rekordowe wolumeny drewna.

W okresie styczeń-czerwiec 2024 roku porty polskie przeładowały łącznie 27 343,6 tys. ton **drobnicy**, co stanowi wzrost o 2,96% w stosunku do pierwszego półrocza 2023 roku. Poprawy wyniku nie odnotował jednak Port Szczecin-Świnoujście, w którym w dalszym ciągu obserwowane są spadki w przypadku drobnicy promowej i ro-ro (-5,0%). Spadków w przeładunkach w tej grupie nie poprawiło nawet otwarte na początku kwietnia nowe połączenie promowe do Malmö, oferowane przez Finnlines, obsługiwane na nabrzeżach Euro Terminalu w Świnoujściu.

## Kontenery

W ubiegłym półroczu wszystkie porty polskie przeładowały łącznie 1 557 603 TEU (+8,28%), czyli o niemal 120 tys. TEU więcej w porównaniu z okresem styczeń-czerwiec 2023 roku. Jedynym portem ze zmniejszonym obrotem w obsłudze kontenerów w pierwszym półroczu 2024 był Port Szczecin-Świnoujście. Wynik o 6,87% niższy od ubiegłorocznego oznaczał 2,5 tys. TEU mniej. W tej kategorii prym niezmiennie wiodzie Port Gdańsk i terminal Baltic Hub – w okresie pierwszych sześciu miesięcy obsłużono tam ponad 1 mln TEU, co w historii portu stanowi drugi z kolei rekordowy wynik za pierwsze półrocze. Bardzo dobry wynik terminalu Baltic Hub wskazuje na zasadność obecnie prowadzonej inwestycji – na terenie terminalu Baltic Hub postępują prace budowlane związane z utworzeniem nowego, trzeciego terminalu kontenerowego.

W Porcie Gdynia największy wzrost procentowy odnotował OT Port Gdynia (+26,2% r/r), jednak wciąż wolumeny terminalu stanowią mniej niż 1% łącznego obrotu ładunkami skonteneryzowanymi w Porcie Gdynia. Drugi dwucyfrowy przyrost odnotował terminal GCT (+18,5%). Wzrost w tym terminalu może być związany z uruchomieniem regularnych połączeń w ramach Poland Express Service (Iplex) do Wielkiej Brytanii przez armatora Ellerman City Liners.

**Tabela 3. Przeładunki kontenerów w największych polskich portach morskich w pierwszym półroczu w latach 2018-2024 [TEU]**

	H1 2018	H1 2019	H1 2020	H1 2021	H1 2022	H1 2023	H1 2024	Zmiana 2024/2023
<b>Port Gdańsk</b>	968 261	1 016 632	950 413	1 049 054	1 073 902	992 714	1 073 464	8,13%
<b>Port Gdynia</b>	389 227	457 677	417 864	478 311	477 687	409 033	449 891	9,99%
<b>Port Szczecin-Świnoujście</b>	42 052	32 406	38 855	41 793	35 075	36 775	34 248	-6,87%
<b>łącznie</b>	<b>1 399 540</b>	<b>1 506 715</b>	<b>1 407 132</b>	<b>1 569 125</b>	<b>1 586 664</b>	<b>1 438 522</b>	<b>1 557 603</b>	<b>8,28%</b>

## Obsługa ładunków w technologii ro-ro

W minionym półroczu łącznie porty polskie obsłużyły 390 tys. jednostek frachtowych, co oznacza 3,03% mniej niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. Niewielkie wzrosty odnotował Port Gdynia, który obsługuje zarówno ruch promowy na linii do Karlskrony oraz ruch ro-ro do Portu Hanko oraz od niedawna także połączenie ro-ro do szwedzkiego portu Sodertalje. Niewielki wzrost miał miejsce także w Porcie Gdańsk, obsługującym ruch na linii do Nynashamn. W przypadku Portu Szczecin-Świnoujście nastąpił spadek przewozów ro-ro o 5,28% w stosunku do pierwszego półrocza 2023 roku. Należy wspomnieć, że od 10 kwietnia br. port w Świnoujściu zyskał nowe połączenie promowe do Szwecji, jest to serwis armatora Finnlines do Malmo.

Łącznie, porty odnotowały spadek także w obsłudze aut osobowych, o 6,39% w porównaniu z okresem styczeń-czerwiec 2023 roku. Największy, niemal 10-procentowy spadek nastąpił w Porcie Szczecin-Świnoujście (-9,97%). Na plusie wyłącznie wolumen obsługiwanych samochodów osobowych w Porcie Gdańsk – należy jednak zauważyć, że w przypadku Portu Gdańsk statystyki obejmują zarówno auta osobowe w ruchu promowym (niehandlowej) jak i auta handlowe, w przypadku pozostałych portów w statystykach ujęte są tylko auta osobowe w ruchu promowym (niehandlowe).

**Tabela 4. Obsługa ładunków ro-ro i samochodów osobowych w największych polskich portach w pierwszej połowie 2023 i 2024 roku [szt.]**

	Samochody osobowe			Jednostki frachtowe		
	H1 2023	H1 2024	Zmiana H1 2024/H1 2023	H1 2022	H1 2023	Zmiana H1 2023/H1 2022
<b>Port Gdańsk</b>	48 911*	50 249*	2,74%	12 970	13 006	0,28%
<b>Port Gdynia</b>	46 736**	43 418**	-7,10%	151 434	151 781	0,23%
<b>Port Szczecin-Świnoujście</b>	115 310**	103 818**	-9,97%	237 652	225 103	-5,28%
<b>Razem</b>	<b>210 957</b>	<b>197 485</b>	<b>-6,39%</b>	<b>402 056</b>	<b>389 890</b>	<b>-3,03%</b>

\*łącznie auta osobowe w ruchu promowym oraz auta handlowe

\*\*auta osobowe w ruchu promowym

## Pasażerowie linii promowych

W polskich portach morskich, oprócz zmniejszonych wolumenów przeładunków, zaobserwowano także spadek w obsłudze regularnego ruchu pasażerskiego. W Porcie Szczecin-Świnoujście w pierwszych sześciu miesiącach 2024 roku obsłużono o 8,83% (-42,2 tys.) mniej osób niż w analogicznym okresie 2023 roku. W Porcie Gdynia spadek wynosił 3,2%, co oznaczało o 8 tys. pasażerów mniej. Z kolei Port Gdańsk odnotował zmniejszenie ruchu o niemal 3 tys. pasażerów (-4,83%).

**Tabela 5. Regularny ruch pasażerski w głównych portach polskich w pierwszej połowie 2022-2024 roku [pasażerowie]**

	H1 2022	H1 2023	H1 2024	Zmiana H1 2024/H1 2023
<b>Port Gdańsk</b>	77 550	60 688	57 756	-4,83%
<b>Port Gdynia</b>	221 379	251 510	243 487	-3,19%
<b>Port Szczecin-Świnoujście</b>	507 382	478 336	436 098	-8,83%
<b>Razem</b>	<b>806 311</b>	<b>790 534</b>	<b>737 341</b>	<b>-6,73%</b>

## Obsługa statków wycieczkowych

W pierwszych dwóch kwartałach 2024 roku zaobserwowano utrzymanie pozytywnej tendencji w obsłudze statków wycieczkowych. Pomimo obsłużenia jednej jednostki mniej, wzrosła liczba turystów odwiedzających polskie porty. W Porcie Gdynia w pierwszym półroczu 2024 roku obsłużono 15 jednostek, na których znajdowało się ponad 37 tys. turystów, co stanowi wzrost o 13,5% w porównaniu z pierwszym półroczem 2023 roku. W Porcie Gdańsk z kolei obsłużono 14 wycieczkowców (o 2 mniej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku) i 7 tys. turystów. Natomiast, w Porcie Szczecin-Świnoujście, który zajmuje się głównie obsługą ruchu rzeczno-jezdnego, w okresie styczeń-czerwiec 2023 roku nie obsłużono żadnego pasażerskiego statku pełnomorskiego.

**Tabela 6. Ruch wycieczkowy w polskich portach w pierwszej połowie 2023 oraz 2024 roku [pasażerowie oraz liczba zawinięć]**

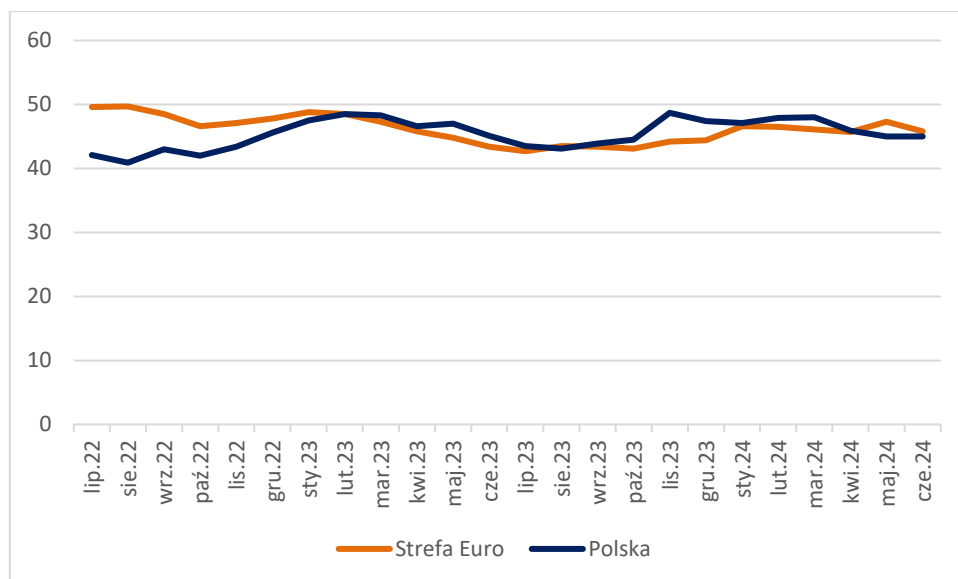
	Turzyści			Zawinięcia		
	H1 2023	H1 2024	Zmiana H1 2024/H1 2023 [%]	H1 2023	H1 2024	Zmiana H1 2024/H1 2023 [szt.]
<b>Port Gdańsk</b>	8 429	7 034	-16,6%	16	14	-2
<b>Port Gdynia</b>	32 869	37 322	13,5%	14	15	+1
<b>Port Szczecin-Świnoujście</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Razem</b>	<b>41 298</b>	<b>44 356</b>	<b>7,4%</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>-1</b>

## Perspektywy na drugie półrocze 2024 roku

- Przyszłe przeładunki **zboża** w polskich portach będą zależne od zmieniającej się sytuacji związanej z obsługą ukraińskiego ziarna, przede wszystkim w tranzycie, a także cen rynkowych. Wobec zwiększonego zapotrzebowania na obsługę ładunków agro w polskich portach podejmowane są inwestycje. W Porcie Gdynia, terminal HES Gdynia Bulk Terminal rozpoczął prace inwestycyjne przy nabrzeżu Śląskim. W pierwszym kwartale 2024 roku Port Gdańsk ogłosił przetarg na oddanie w najem nieruchomości o powierzchni ok. 24 ha, w której skład wchodzi tzw. pirs rudowy. Zapisy przetargu wskazują na obligatoryjne prowadzenie przez najemcę przeładunków zboża. W Porcie Świnoujście także planowana jest rozbudowa terminalu agro – w tym celu jesienią 2023 roku operator OT Port Świnoujście podpisał umowę z POL Invest Projects w celu realizacji inwestycji na Nabrzeżu Chemików. Z kolei Zarząd Morskiego Portu Gdynia pod koniec maja br. ogłosił nowy przetarg na terminal zbożowy. Oferty złożyło pięć podmiotów, w tym dotychczasowy dzierżawca oraz Krajowa Grupa Spożywcza.
- Zakaz zakupu **węgla** przez spółki z udziałem Skarbu Państwa i konieczność rozporządzenia zalegającymi nadwyżkami na terenach portowych może oznaczać dalsze osłabienie w tej kategorii ładunkowej w kolejnych miesiącach bieżącego roku. Dalsze perspektywy rynku wydają się powracać na dawny tor związany z odejściem UE od węgla jako źródła energii na korzyść gaz ziemny czy OZE, co może wskazywać na dalszy spadkowy trend w tej kategorii ładunkowej.
- W pierwszym półroczu 2024 roku Unia Europejska nałożyła na Rosję kolejne pakiety sankcji, które obejmują **LPG** oraz **LNG**. Dywersyfikacja dostaw na rynku paliw, która rozpoczęła się jeszcze przed wybuchem wojny jest obecnie bardzo wyraźnie zauważalna. Przewiduje się wzrost znaczenia terminali morskich LPG od końca roku, w związku z wejściem w życie embarga na import LPG. Dotychczas rosyjski gaz stanowił znaczącą część importowanego LPG do Polski.
- Poprawa wyników w **przeładunkach kontenerowych** wynikać może z ogólnej poprawy warunków rynku europejskiego. Spadek inflacji z pewnością przyczynił się do poprawy popytu na dobra konsumpcyjne, który w kolejnych kwartałach wpłynie na wielkość przewozów kontenerowych.
- Analizując wskaźnik PMI<sup>1</sup> dla polskiego sektora przemysłowego można zauważyć, że od wybuchu wojny wskaźnik nie przekroczył bariery 50 pkt. Najniższy odczyt miał miejsce w drugiej połowie 2023 roku. Po chwilowej poprawie nastrojów gospodarczych, nastąpiło tąpnięcie związane z inflacją, która wpływała na rynek polski i europejski przez znaczącą część 2023 roku. Początek 2024 roku oznaczał dla przemysłu poprawę, jednak w drugim kwartale wskaźnik PMI zaczął ponownie maleć.

---

<sup>1</sup> <sup>1</sup>The Purchasing Managers 'Index™ (PMI™) to oparty na ankietach wskaźnik aktywności gospodarczej, który obejmuje wskaźniki podrzędne: produkcji, nowych zamówień, zatrudnienia, kosztów, cen sprzedaży, eksportu, aktywności zakupowej, wydajności dostawców, zaległości w zamówieniach i zapasów. W ankietach respondenci są proszeni o zgłaszanie zmian w każdej zmiennej w porównaniu z poprzednim miesiącem, odnotowując, czy każda z nich wzrosła/poprawiła się, spadła/pogorszyła się lub pozostała niezmienną. Tym obiektywnym pytaniem towarzyszy jedno subiektywne pytanie dotyczące „nastrojów”, polegające na pytaniu firm, czy prognozują wyższą, taką samą lub niższą produkcję w ciągu roku. PMI jest szeroko stosowany do przewidywania zmieniających się trendów gospodarczych. PMI jest opracowywany globalnie przez IHS Markit, chociaż niewielka liczba stowarzyszeń branżowych opracowuje również lokalne indeksy PMI na niektórych rynkach, takich jak ISM w Stanach Zjednoczonych. Wskaźnik pierwotnie opracowany był dla produkcji, ale IHS Markit był pionierem rozszerzenia zasięgu na inne sektory w latach 90., w tym usługi, budownictwo i handel detaliczny.



**Wykres 1. Wielkość przemysłowego wskaźnika PMI w Polsce i w strefie Euro od lipca 2022 do czerwca 2024**

Źródło: Actia Forum na podstawie danych IHS Markit



**Authors:**

**Ewelina Synak-Miłosz**

Project Manager

[ewelina.synak@actiaforum.pl](mailto:ewelina.synak@actiaforum.pl)

Tel. + 48 516 800 559

**Monika Rozmarynowska-Mrozek**

Head of Consulting

[monika@actiaforum.pl](mailto:monika@actiaforum.pl)

Tel. +48 798 645 201

**Port Monitor** to cykliczne raporty poświęcone rynkowi portowemu i handlowi międzynarodowemu w Polsce, Regionie Morza Bałtyckiego oraz w Europie. Raporty przygotowane są przez zespół ekspertów działu konsultingowego firmy Actia Forum.

**Actia Forum sp. z o.o.**

**Mamy nowy adres!**

Al. Zwycięstwa 96/98, 81-451 Gdynia, Pomorski Park Naukowo-Technologiczny, Budynek IV, Piętro 0 Lokal F0.22

**port**   
monitor

**actia**  
**FORUM**