

Raport

Polskie porty morskie w 2024 roku.

Podsumowanie i perspektywy na przyszłość

Luty 2025

port 
monitor

Podsumowanie

- W 2024 roku odnotowano spadek wyników przeładunków polskich portów w porównaniu do rekordowych rezultatów z 2023 roku. Porty Gdańsk, Gdynia i Szczecin-Świnoujście przeładowały łącznie ponad 136 milionów ton ładunków, co oznacza spadek o 6,2%, jednak jest to nadal drugi najlepszy wynik w historii.
- Od lutego 2022 roku w strukturze przeładunków w polskich portach zaszły liczne zmiany – zwiększone przeładunki surowców energetycznych wpłynęły na wzrost udziału ładunków masowych w łącznym wolumenie. Jednak w 2024 roku ponownie zaobserwowano wzrost udziału drobnicy.
- W 2024 roku zmniejszyły się przeładunki dwóch kategorii ładunkowych, które w latach 2022-2023 charakteryzowały się największą dynamiką zmian – węgla i zboża. Przeładunki węgla spadły aż o 45% w porównaniu do 2023 roku.
- Wzrosty odnotowano w zakresie przeładunków drobnicy zunifikowanej – szczególnie w przeładunkach kontenerowych, ale również w sektorze ro-ro. Na wyniki wpłynęła przede wszystkim poprawa warunków gospodarczych, które w 2023 roku były dotknięte wysoką inflacją.
- W segmencie ładunków tocznych obserwowano wzrost w każdym z polskich portów. W Porcie Świnoujście zainaugurowana została kolejna regularna linia promowa – od połowy roku port oferował połączenia do Malmö realizowane przez Finnlines. W Porcie Gdynia pojawił się także nowy serwis do szwedzkich portów Södertälje i Västerås, obsługiwany przez Lakeway Link.
- Przeładunki kontenerów wzrosły, osiągając ponownie wolumeny powyżej 3 milionów TEU. Port Gdańsk odnotował kolejny rekord przeładunków – 2 248 764 TEU. Duże wzrosty zanotowano także we wszystkich terminalach kontenerowych Portu Gdynia (+11,5%). W terminalu w Porcie Szczecin wzrost o 12,2% oznaczał przywrócenie wolumenów po dużych spadkach w 2023 roku.
- W ubiegłym roku zanotowano spadki w obsłudze regularnych przewozów promowych. Liczba pasażerów w regularnym ruchu spadła o 4,15%, a największą redukcję odnotowano w Porcie Świnoujście. W 2023 roku wszystkie polskie porty obsłużyły również o 5,26% mniej samochodów osobowych.
- W 2024 roku zaobserwowano wzrost w obsłudze wycieczkowców – liczba zawinięć wzrosła o 25, a wraz z nią także liczba pasażerów (+20,5%). Jeden z pełnomorskich wycieczkowców zawinął także do Portu Szczecin-Świnoujście.

Wyniki działalności polskich portów morskich w 2024 roku

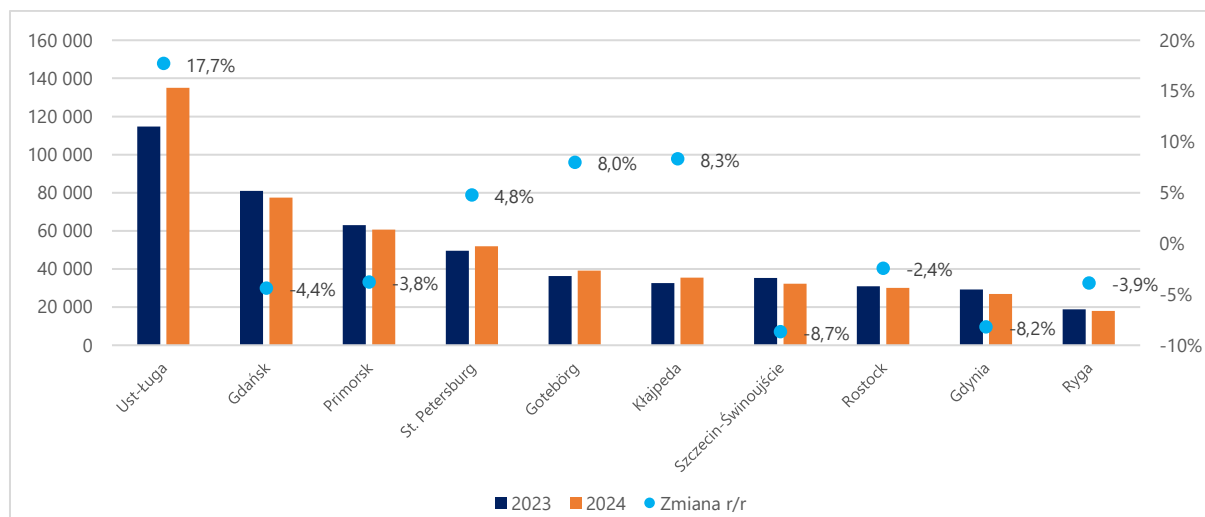
Łączne przeładunki polskich portów w 2024 roku wyniosły 136,65 mln ton ładunków, co stanowi spadek o 6,2% w porównaniu do 2023 roku. We wszystkich analizowanych portach morskich odnotowano spadki przeładunków.

Tabela 1. Przeładunki w największych polskich portach morskich w latach 2019-2024 [tys. ton]

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Zmiana 2024/23
Port Gdańsk	52 154	48 038	53 213	68 220	80 957	77 390	-4,40%
Port Gdynia	23 957	24 662	26 692	28 197	29 399	26 896	-8,52%
Port Szczecin-Świnoujście	32 175	31 178	33 220	36 810	35 323	32 362	-8,38%
Łącznie	108 286	103 878	113 125	133 227	145 678	136 649	-6,20%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Port Gdańsk, z przeładunkami na poziomie ponad 77,4 mln ton, niezmiennie utrzymuje drugą pozycję w zestawieniu największych portów na Bałtyku, zaraz po Ust-Łudze, w której zanotowano wzrost obrotów o 17,7%. Pierwszą trójkę zamyka rosyjski port paliwowy, Port Primorsk, z wynikiem wynoszącym 60,7 mln ton. Kolejny rekordowy wynik Portu Gdańsk to głównie zasługa utrzymujących się wysokich przeładunków płynnych paliw, ale także poprawy w kategorii drobnicy. Z kolei spadek przeładunków w porcie Szczecin-Świnoujście spowodował spadek z 6. na 7. miejsce, ustępując miejsca litewskiemu Portowi Kłajpeda. Port Gdynia, także bez zmian, utrzymał 9. pozycję.



Wykres 1. Wielkość przeładunków w największych portach na Bałtyku w 2023 i 2024 roku [tys. ton]

Źródło: Actia Forum na podstawie danych publikowanych przez porty morskie

Polskie porty łącznie zanotowały wzrost w trzech grupach ładunkowych: paliwach (+1,6%), drobnicy (+2,56%) oraz drewnie (+19,94%). W pozostałych kategoriach odnotowano spadki: w węglu o 45,01%, w rudzie o 17,1% oraz w pozostałych ładunkach masowych o 5,99%.

W Porcie Gdynia rok 2024 przyniósł spadek przeładunków o 2,5 mln ton (-8,52%), co było efektem głównie zmniejszenia obrotów węglem, którego przeładowano o 1,68 mln ton mniej (-59,57%). Znaczną redukcję łącznego wolumenu zanotowano także w obrocie zbożami – największy port na Bałtyku w tej kategorii ładunkowej odnotował spadek o 17,24%, obsługując 5,59 mln ton ziarna, o 1,16 mln ton mniej niż w 2023 roku. Jediną grupą, która wzrosła, była drobnica, w której przeładunki wzrosły o 6,29%.

Port Szczecin-Świnoujście odnotował drugi największy procentowy spadek obrotów (-8,38%). Jediną grupą, która zanotowała wzrost, było drewno (+135,78%), a obroty w grupie drobnicy pozostały na poziomie zbliżonym do wyniku z 2023 roku (+0,03%). Największy wpływ na wynik miały zmniejszone przeładunki ładunków masowych – największe spadki odnotowano w obsłudze węgla (-48,06%) oraz rudy (-22,98%).

Tabela 2. Przeładunki w największych polskich portach morskich w 2024 roku [tys. ton]

	Port Gdańsk		Port Gdynia		Port Szczecin-Świnoujście		Łącznie	
	2024	Zmiana 2024/23	2024	Zmiana 2024/23	2024	Zmiana 2024/23	2024	Zmiana 2024/23
Węgiel i koks	7 848,8	-41,26%	1 142,3	-59,57%	1 525,7	-48,06%	10 516,8	-45,01%
Ruda	291,8	10,75%	0,0	-100,00%	874,6	-22,98%	1 166,4	-17,10%
Inne masowe	3 455,2	-1,83%	990,7	-3,31%	3 578,1	-10,35%	8 024,0	-5,99%
Zboże	2 887,0	-6,63%	5 594,4	-17,24%	2 050,6	-22,08%	10 532,0	-15,63%
Drewno	71,8	-54,12%	118,9	-33,35%	429,6	135,78%	620,3	19,94%
Drobnica	23 347,8	1,88%	16 009,4	6,29%	15 887,7	0,03%	55 244,9	2,56%
Paliwa	39 488,5	4,89%	3 040,2	-14,15%	8 015,9	-6,36%	50 544,6	1,60%
Razem	77 390,9	-4,40%	26 895,9	-8,52%	32 362,2	-8,38%	136 649,0	-6,20%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Na przestrzeni ostatniego roku zmienił się udział poszczególnych grup ładunkowych w przeładunkach polskich portów. O 3,4 p.p. wzrósł udział drobnicy (do 40,4%), a o 2,9 p.p. udział paliw płynnych. Z drugiej strony, o 0,9 p.p. zmniejszył się udział zbóż (do 7,7%), a o 0,1 p.p. udział rudy, która stanowiła mniej niż 1% łącznych przeładunków portowych.

Łączne przeładunki paliw płynnych w 2024 roku wzrosły o 1,6% r/r, co oznaczało przekroczenie bariery 50 mln ton (+796 tys. ton). Za wzrost przeładunków odpowiadał przede wszystkim Port Gdańsk – w ubiegłym roku gdański Naftoport przeładował 36,65 mln ton ropy naftowej oraz 2,16 mln ton paliw płynnych, dostarczonych przez 489 zbiornikowców (+18 zawinięć w porównaniu do 2023 roku).

W 2024 roku przeładunki paliw płynnych w Porcie Gdynia spadły o 14,15%. Należy jednak zaznaczyć, że wynik z 2023 roku był rekordowo wysoki – obrót w tej grupie ładunkowej wzrósł wówczas o 57,3% w porównaniu do 2022 roku. Z kolei w Portach Szczecin-Świnoujście zanotowano spadek obsługi paliw o 6,36% r/r. Największą część obrotów w Porcie Szczecin-Świnoujście stanowią przeładunki LNG – w 2024 roku świnoujski terminal przyjął 61 dostaw, a większość gazu pochodziła z USA i Kataru. Koniec roku oznaczał zakończenie inwestycji w rozbudowę terminalu gazowego, dzięki czemu zwiększono jego przepustowość do 8,3 mld m³.

Po rekordowym okresie 2022-2023 przeładunki węgla w polskich portach uległy redukcji. W 2024 roku porty polskie przeładowały łącznie 10,5 mln ton, co oznacza spadek o połowę w porównaniu do 20,9 mln ton w 2022 roku i 19,1 mln ton w 2023 roku. W każdym z polskich portów wolumen spadł o 40-60% – największy procentowy spadek odnotowano w Porcie Gdynia (-59,57% r/r), natomiast w wolumenie największej ładunku ubyło w Porcie Gdańsk (-5,51 mln ton). W ubiegłym roku węgiel i koks stanowiły 7,7% łącznych przeładunków w polskich portach, w porównaniu do 13,1% w 2023 roku.

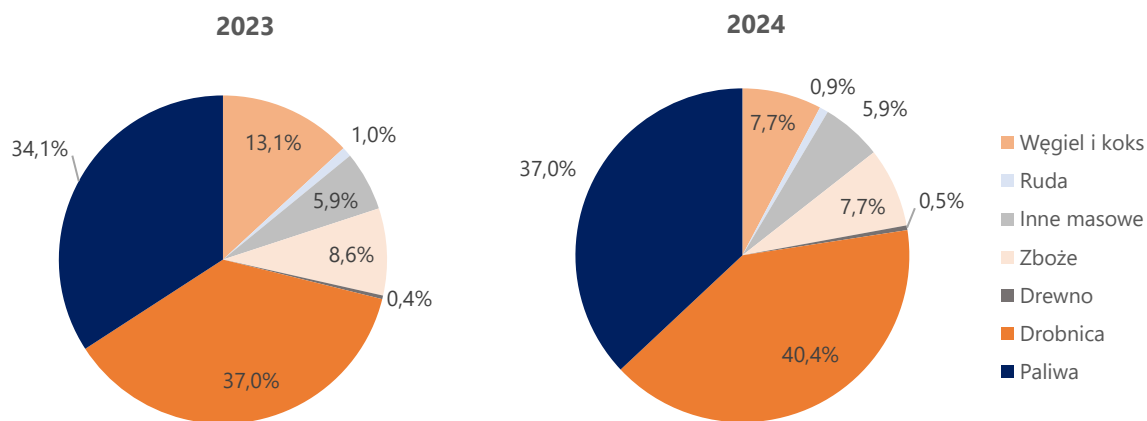
W minionym roku porty nadal odnotowały wysokie wolumeny przeładunków zbóż, ale były one mniejsze niż rekordowe wyniki osiągnięte w 2023 roku, kiedy polskie porty obsłużyły 12,48 mln ton ziarna, co stanowiło wzrost o 50% w stosunku do 2022 roku. W 2024 roku obroty produktami rolnymi zmniejszyły się do poziomu 10,53 mln ton, z czego Port Gdynia pozostaje liderem, odpowiadając za ponad połowę obsługi, mimo spadku o 1,16 mln ton (-17,24%). W Porcie Gdańsk obsłużono o 205 tys. ton mniej ziarna, a w zespole portów Szczecin-Świnoujście – o 581 tys. ton. Największe spowolnienie w tej kategorii odnotowano w trzecim kwartale.

W 2024 roku łączne przeładunki portów polskich w grupie „inne masowe” zmniejszyły się w porównaniu do wyniku z 2023 roku. Porty przeładowały łącznie 8 024 tys. ton (-5,99%). Żaden z polskich portów nie zanotował wzrostu w tej kategorii, jednak najmniejsza zmiana dotyczyła Portu Gdańsk (-1,83%, -64,5 tys. ton). Największy spadek wystąpił w zespole portowym Szczecin-Świnoujście (-10,35%, -413,2 tys. ton). Spadek w ładunkach masowych dotyczył także kategorii rud, która w 2024 roku odnotowała 17-procentowy spadek.

W ubiegłym roku polskie porty przeładowały łącznie 55 245 tys. ton drobnicy (+2,56% r/r). Wynik ten został wygenerowany przede wszystkim przez Port Gdynia (+947 tys. ton, +6,29%) oraz Port Gdańsk (+430 tys. ton, +1,88%), natomiast w Porcie Szczecin-Świnoujście wzrost wyniósł zaledwie 4 tys. ton (+0,03% r/r). W przypadku Portu Gdańsk, zdecydowana większość tonażu dotyczyła przeładunku kontenerów (>90%). W Porcie Gdynia struktura grupy jest bardziej zdywersyfikowana – oprócz ładunków skonteneryzowanych obsługiwane są także ładunki toczne oraz inne formy drobnicy. Ładunki ro-ro w Porcie Gdynia stanowiły w ubiegłym roku 34,3% drobnicy i zanotowały wzrost o 5,8% w tonażu w porównaniu do 2023 roku. W Porcie Szczecin-Świnoujście około 80% przeładunku drobnicy stanowiła obsługa jednostek ro-ro na Terminalu Promowym Świnoujście.

Coraz większe znaczenie w grupie ładunków drobnicowych mają ładunki na rzecz morskich farm wiatrowych (MFW). Obecnie obsługa elementów wież w znacznej mierze odbywa się w Porcie Gdynia, a w niedługim czasie zostanie uruchomiony terminal spółki Orlen Neptun – pierwszy wyspecjalizowany terminal instalacyjny i przeładunkowy w Polsce. Ponadto w Porcie Gdańsk planowana jest inwestycja w terminal T5, który ma stanowić bazę dla procesu instalacji morskich elektrowni wiatrowych.

W 2024 roku przeładunek drewna wzrósł o 19,94%, osiągając 620,3 tys. ton. Największy przyrost odnotowano w Porcie Szczecin-Świnoujście, gdzie wzrost wyniósł 135,78%. Zmniejszyła się obsługa drewna w pozostałych dwóch portach – w Porcie Gdańsk o ponad połowę (71,8 tys. ton), a w Gdyni o jedną trzecią (118,9 tys. ton). Spadki w grupie drewna mogą wynikać m.in. ze zmiany kierunku eksportu polskiego surowca, w wyniku zwiększonej sprzedaży gotowych wyrobów kosztem zmniejszonego eksportu nieprzetworzonego drewna, zgodnie z założeniami „Pakietu dla przemysłu drzewnego”, ogłoszonego w marcu 2024 roku.



Wykres 2. Struktura przeładunków w głównych portach w Polsce w 2023 i 2024 roku

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Kontenery

Polskie terminale kontenerowe zakończyły rok 2024 z wynikiem wzrostu sięgającym 10,28% r/r, co oznaczało przekroczenie bariery 3 mln TEU oraz osiągnięcie rekordowego wyniku w historii obsługi ładunków skonteneryzowanych w Polsce.

Największy wzrost liczby jednostek TEU odnotowano w Porcie Gdańsk, gdzie wzrosły o 198,5 tys. TEU (+9,68% r/r). Z wynikiem 2 248 764 TEU, Port Gdańsk pozostaje liderem zarówno w Polsce, jak i w regionie Bałtyku. Rosnące wolumeny potwierdzają zasadność inwestycji w budowę terminalu T3, który pozwoli na zwiększenie zdolności przeładunkowych do 4,5 mln TEU rocznie. W 2025 roku planowane jest zakończenie budowy na 36-hektarowym obszarze oraz włączenie go do operacji przeładunkowych.

W Porcie Gdynia rok 2024 zakończono ze wzrostem o 11,52% (+100 694 TEU). Największy wzrost odnotował terminal GCT (+16,2%), co może być wynikiem uruchomienia nowej linii Poland Express Service (Iplex) do Wielkiej Brytanii przez armatora Ellerman City Liners. W sąsiednim terminalu BCT również odnotowano znaczną zmianę na plus (+8,5%).

Tabela 3. Przeładunki kontenerów w największych polskich portach morskich w latach 2019-2024 [TEU]

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Zmiana 2024/23
Port Gdańsk	2 073 215	1 923 785	2 117 829	2 072 122	2 050 287	2 248 764	9,68%
Port Gdynia	896 968	905 121	985 950	914 488	873 892	974 586	11,52%
Port Szczecin-Świnoujście	76 143	86 816	82 140	75 381	67 592	75 856	12,23%
łącznie	3 046 326	2 915 722	3 185 919	3 061 991	2 991 771	3 299 206	10,28%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Obsługa ładunków w technologii ro-ro

W 2024 roku polskie porty przeładowały łącznie 698 tys. jednostek frachtowych (+2,99%). W Porcie Gdańsk obsłużono o niemal 15% więcej ładunków, a w Gdyni – o 4,55%. Port Gdańsk obsługuje regularny ruch promowy na linii do Nynäshamn (Polferries), a także pozostały ruch ro-ro. W Gdyni, oprócz regularnych linii ro-ro do Karlskrony i Hango, w maju do oferty dołączył serwis od Lakeway Link (joint-venture Wallenius i Greencarrier) do szwedzkich portów Södertälje i Västerås.

Najmniejszy wzrost zanotował Port Świnoujście, głównie z powodu zmniejszonego ruchu promowego. W drugim kwartale 2024 roku Finnlines uruchomiło połączenie do Malmö, które obsługiwane jest na nabrzeżach Euro Terminalu. W lipcu 2024 roku Polferries wzbogacił flotę o nową jednostkę Varsovia, obsługującą linię do Ystad. Ważnym wydarzeniem było także uruchomienie serwisu intermodalnego na promie Polonia (Unity Line), umożliwiającego obsługę wagonów kolejowych, co było możliwe dzięki modernizacji infrastruktury w terminalu promowym.

Tabela 4. Obsługa ładunków ro-ro w największych polskich portach w 2024 roku [sztuki]

	Jednostki frachtowe		
	2023	2024	Zmiana 2024/23
Port Gdańsk*	24 556	28 212	14,89%
Port Gdynia**	192 790	201 566	4,55%
Port Szczecin-Świnoujście	460 456	468 346	1,71%
Razem	677 802	698 124	2,99%

*W przypadku Portu Gdańsk dane obejmują zarówno regularny ruch promowy jak i pozostały ruch ro-ro (ale bez aut handlowych)

**dane dot. jednostek frachtowych dla Portu Gdynia nie są porównywalne z danymi prezentowanymi w poprzednich wydaniach Port Monitorów z uwagi na inny sposób zliczania i podawania danych przez Port Gdynia w ubiegłych latach. Obecnie dane obejmują samochody ciężarowe i ich przyczepy, naczepy, pół-przyczepy, przyczepy w regularnym ruchu do Karlskrony, Hango i Södertälje.

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Regularny ruch pasażerski

W polskich portach morskich, oprócz zmniejszonych wolumenów przeładunków, zaobserwowano także spadek w obsłudze regularnego ruchu pasażerskiego. W polskich portach morskich w 2024 roku obsłużono o 4,15% mniej osób niż w analogicznym okresie 2023 roku. Największy spadek odnotował Port Szczecin-Świnoujście, w którym zmniejszenie ruchu sięgnęło 5,76%.

Tabela 5. Regularny ruch pasażerski w głównych portach polskich w 2024 roku [liczba pasażerów i samochody osobowe w sztukach]

	Pasażerowie			Prywatne samochody osobowe		
	2023	2024	Zmiana 2024/23	2023	2024	Zmiana 2024/23
Port Gdańsk	142 628	138 774	-2,70%	49 577	45 412	-8,40%
Port Gdynia	572 187	563 159	-1,58%	115 747	110 397	-4,62%
Port Szczecin-Świnoujście	1 040 455	980 501	-5,76%	262 156	249 180	-4,95%
Razem	1 755 270	1 682 434	-4,15%	416 454	395 853	-5,26%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Obsługa statków wycieczkowych

W 2024 roku zaobserwowano utrzymanie pozytywnego trendu w obsłudze statków wycieczkowych – liczba turystów odwiedzających polskie porty wzrosła aż o 20,54%. Do Portu Gdynia zawinęły 42 jednostki, na których znajdowało się niemal 100 tys. turystów, co stanowi wzrost o 11,28% w porównaniu z wynikiem z 2023 roku. W Porcie Gdańsk obsłużono aż 60 wycieczkowców z łącznie 27,4 tys. pasażerów. Port Szczecin-Świnoujście, który w 2023 roku nie obsługiwał statków pełnomorskich, w 2024 roku gościł statek wycieczkowy m/v Sirena z 612 pasażerami na pokładzie.

Tabela 6. Ruch wycieczkowy w polskich portach w 2023 i 2024 roku [liczba turystów i zawinięć]

	Turycy			Zawinięcia		
	2023	2024	Zmiana 2024/23	2023	2024	Zmiana 2024/23
Port Gdańsk	16 381	27 436	67,49%	42	60	+18
Port Gdynia	89 645	99 754	11,28%	36	42	+6
Port Szczecin-Świnoujście	0	612	100,00%	0	1	+1
Razem	106 026	127 802	20,54%	78	103	+25

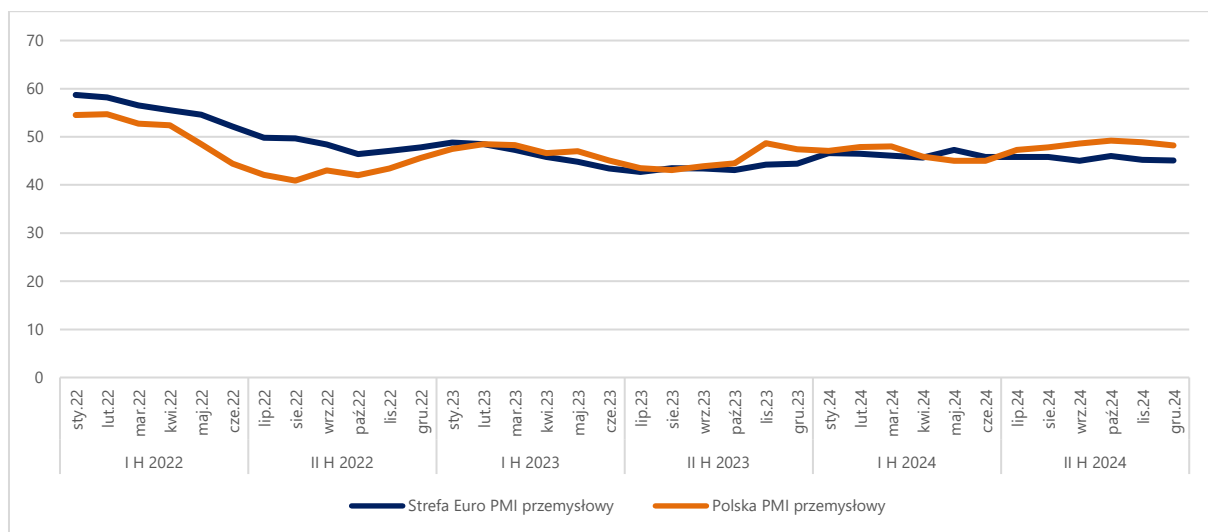
Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Perspektywy na 2025 rok

W celu określenia perspektyw na 2024 rok, pomocny może być wskaźnik PMI (Purchasing Managers' Index™)¹ opracowywany przez IHS Markit. PMI to oparty na ankietach wskaźnik aktywności gospodarczej, często uważany za wskaźnik wyprzedzający koniunktury. Pierwotnym wskaźnikiem jest PMI dla przemysłu, jednak obecnie istnieje także wskaźnik dla usług i oraz wskaźnik złożony (średnia ważona wskaźników PMI dla przemysłu i sektora usług dla danego regionu geograficznego lub gospodarki). PMI dla przemysłu może zwiastować zmiany w handlu, a zmiany w handlu mogą wpłynąć na wolumeny przeładowanych ładunków w portach. Na poziom wskaźnika PMI składają się „wskaźniki podrzędne”: produkcji, nowych zamówień, zatrudnienia, kosztów, cen sprzedaży, eksportu, aktywności zakupowej, wydajności dostawców, zaległości w zamówieniach i zapasów.

Wyraźne odbicie post-pandemiczne gwałtownie zahamowało wraz z wybuchem wojny w Ukrainie w 2022 roku. Efektem zmian na rynku energetyki był wysoki wskaźnik inflacji co przyczyniło się do stagnacji gospodarczej zarówno w Polsce, jak i w Europie. Odczyt PMI dla Polski w styczniu 2024 roku osiągnął 47,1 pkt, a na koniec roku, w grudniu – 48,2 pkt, co daje 32 miesiące po ostatnim wyniku powyżej optymalnego poziomu 50 pkt. Strefa Euro notuje podobne spadki, jednak w przypadku Polski, w kontraście do strefy Euro, nastąpiło odbicie z końcem 2024 roku.

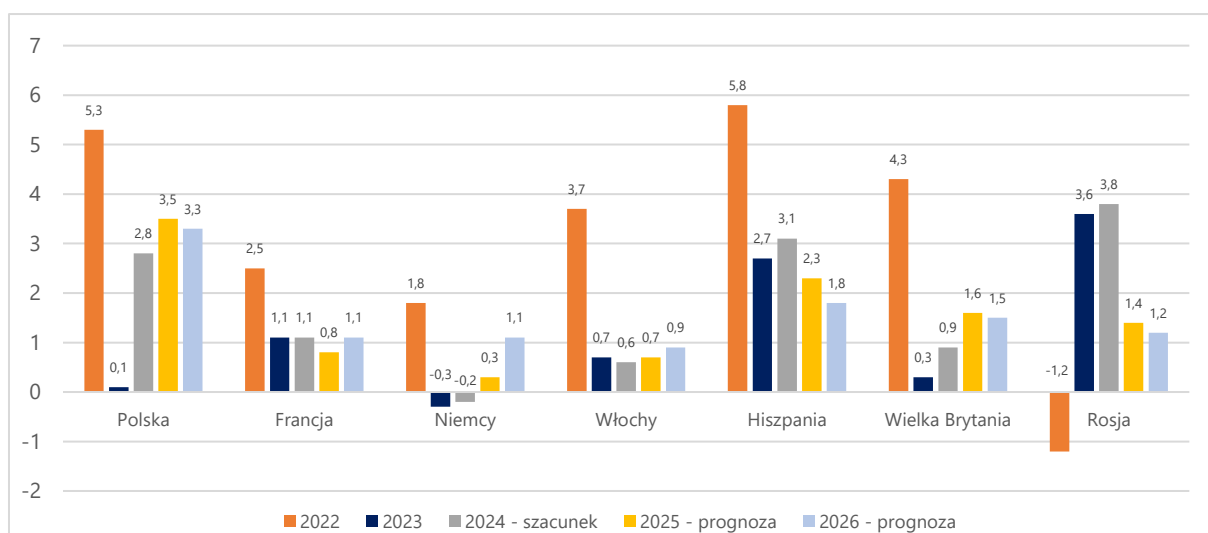
¹The Purchasing Managers' Index™ (PMI™) to oparty na ankietach wskaźnik aktywności gospodarczej, który obejmuje wskaźniki podrzędne: produkcji, nowych zamówień, zatrudnienia, kosztów, cen sprzedaży, eksportu, aktywności zakupowej, wydajności dostawców, zaległości w zamówieniach i zapasów. W ankietach 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 3. Wielkość przemysłowego wskaźnika PMI w Polsce i w strefie Euro w okresie styczeń 2022-grudzień 2024

Źródło: Actia Forum na podstawie danych IHS Markit.

Szacuje się, że wzrost PKB Polski w 2024 roku wyniosło 2,8%, w roku 2025 przewiduje się wzrost o 3,5%, a w 2026 r. wzrost o 3,3%. W porównaniu z największymi gospodarkami Europy oraz Rosją, polska gospodarka utrzymuje stabilny poziom wzrostu. Prognozy dla Francji i Hiszpanii wskazują na ryzyko spowolnienia. Z kolei Niemcy, po okresie regresu ekonomicznego, stopniowo odnotowują poprawę, choć ich wzrost pozostaje umiarkowany. Rosja w 2022 roku odnotowała spadek PKB o -1,2%, co było spowodowane głównie sankcjami nałożonymi przez społeczność międzynarodową w odpowiedzi na konflikt z Ukrainą. Jednak w latach 2023-2024 gospodarka rosyjska wykazała pewną odporność, odnotowując wzrost PKB na poziomie kolejno 3,6% i 3,8%. W kolejnych latach (2025-2026) prognozowane jest spowolnienie, które ma wynikać z długoterminowych skutków nałożonych na Rosję sankcji.



Wykres 4. Prognozy wzrostu PKB w 2025 i 2026 roku w Polsce, w wybranych krajach strefy Euro, Wielkiej Brytanii oraz Rosji

Źródło: Actia Forum na podstawie World Economic Outlook, styczeń 2025.

Rok 2025 zapowiada się jako kolejny okres silnego wpływu czynników geopolitycznych na polską gospodarkę, w tym na rynek transportowy. Kontynuacja wojny w Ukrainie oraz związane z nią embarga na surowce, takie jak węgiel, ropa naftowa, jej produkty oraz pełne sankcje na LPG od grudnia 2024 roku, będą prawdopodobnie napędzać wzrost przeładunków ładunków masowych w portach. Wpływ niestabilności na Bliskim Wschodzie oraz zakłóceń na rynku energetycznym i transportowym nadal będzie odczuwalny, co może prowadzić do dalszych wyzwań w zarządzaniu łańcuchami dostaw. Jednakże, polski rynek transportowy może skorzystać na zwiększonym popycie na usługi logistyczne związane z alternatywnymi trasami transportowymi i dywersyfikacją źródeł surowców. Pomimo wielu wyzwań, lekka poprawa nastrojów konsumenckich pod koniec 2024 roku oraz prognozy wzrostu PKB Polski na 2025 rok dają nadzieję na delikatne ożywienie w segmencie przeładunków drobnicy zunifikowanej.

Authors:

Ewelina Synak-Miłosz

Project Manager

ewelina.synak@actiaforum.pl

Tel. + 48 516 800 559

Monika Rozmarynowska-Mrozek

Head of Consulting

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