

Maciej Matczak

Polskie porty morskie w 2015 roku

Podsumowanie i perspektywy na przyszłość



Port Monitor to cykliczne raporty poświęcone rynkowi portowemu w Regionie Morza Bałtyckiego, w Europie i na świecie. Raporty przygotowane są przez zespół ekspertów firmy Actia Forum z Gdyni.

Raport przygotowany został przez ekspertów działu konsultingowego firmy Actia Forum specjalizującego się w badaniach rynkowych z zakresu transportu, turystyki, środowiska, a także przygotowaniu projektów europejskich i prowadzenia doradztwa biznesowego.

Actia Forum sp. z o.o.
ul. Pułaskiego 8
80-368 Gdynia
+48 58 627 24 67
www.actiaforum.pl

Autor

Dr Maciej Matczak
Szef działu konsultingowego Actia Forum
Adiunkt w Katedrze Logistyki i Systemów Transportowych, AM w Gdyni
+48 604 05 62 80
maciej@actiaforum.pl

Podsumowanie

- Uzyskany w 2015 roku wynik dotyczący całkowitych przeładunków polskich portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu okazał się rekordowym i wyniósł 77,3 mln ton (2,9% rocznego wzrostu). Największym polskim portem pozostaje Gdańsk, którego obroty osiągnęły blisko 36 milionów ton.
- W porcie w Gdańsku odnotowano przyrost przeładunków, natomiast w pozostałych analizowanych przypadkach przeładunki spadły.
- Największy przyrost przeładunków obserwowano w grupach: paliwa płynne (+2,5 mln ton) oraz zboże (+0,73 mln ton). Istotny spadek przeładunków dotyczył zaś grup: węgiel i koks (-0,99 mln ton) oraz ładunki inne masowe (-0,17 mln ton).
- Silny spadek dotknął rynku obsługi kontenerów (-12,9%), na którym osiągnięto obroty wynoszące 1,86 mln TEU. Port w Gdyni stracił 19,4% przeładunków, a port w Gdańsku 10,0%. Nieznaczny wzrost zanotowano jednak w porcie w Szczecinie (+11,9%).
- W minionym roku porty obsłużyły również blisko 1,7 mln pasażerów (+6,3%) w ramach regularnych serwisów promowych oraz blisko 89,9 tys. turystów odwiedzających miasta portowe na statkach wycieczkowych (morskich i rzecznych).
- W 2015 roku o 13,7% zwiększyły się przeładunki jednostek frachtowych w technologii ro-ro i osiągnęły poziom 538 tys. sztuk. W ruchu promowym obsłużono także 381 tys. samochodów osobowych (+5,6%).
- Kolejny rok będzie okresem dużych wyzwań dla polskich portów morskich, bowiem funkcjonować będą one w trudnych warunkach, zarówno ekonomicznych, społecznych, jak i geopolitycznych.
- Szereg kwestii, takich jak: ceny ropy naftowej, kryzys migracyjny, pogarszające się warunki gospodarcze w regionie, czy też napięta sytuacja geopolityczna nie będą sprzyjać znaczącym wzrostom obrotów portowych.
- Stabilne podstawy krajowej gospodarki oraz coraz szersze otwarcie na światowe rynki może sprzyjać intensyfikacji wymiany do państw pozaeuropejskich, których obsługa bezpośrednio jest związana z portami morskimi.

Wyniki działalności polskich portów morskich w 2015 roku

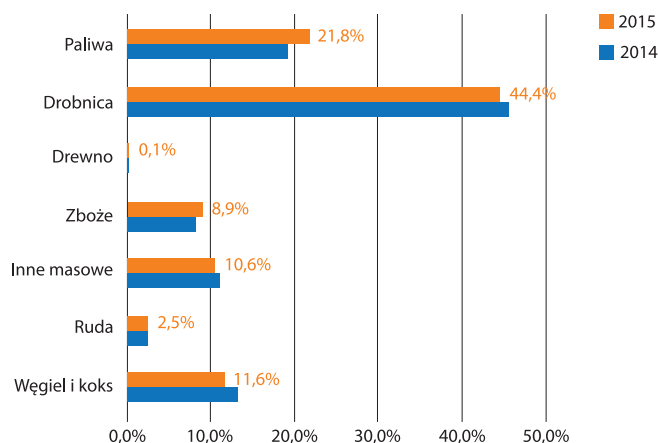
Rok 2015 zakończył się w głównych polskich portach morskich relatywnie dobrym wynikiem, bowiem ogólne przeładunki zwiększyły się o blisko 3% osiągając poziom 77,3 mln ton (Tabela 1). Podkreślić jednak należy w tym przypadku dwie istotne kwestie. Po pierwsze wynik ten osiągnięty został w trudnym otoczeniu rynkowym, czego najlepszym przykładem jest szacowany wstępnie na 0,1% wzrost bałtyckiego rynku, gdzie duże spadki zanotowane były w portach Estonii, Finlandii czy Łotwy. Drugą kwestią jest fakt, że pozytywna zmiana wygenerowana została przez port w Gdańsku, którego obroty zwiększyły się o 11,3%. W pozostałych portach obroty ładunkowe uległy zaś ograniczeniu, odpowiednio o 1% w Szczecinie i Świnoujściu oraz 6% w Gdyni.

Największy wpływ na uzyskane wyniki miały szybko rosnące przeładunki paliw płynnych (+2,47 mln ton) oraz zboża (0,73 mln ton). Jednocześnie zanotowano spadek przeładunków węgla (-0,99 mln ton) oraz innych ładunków masowych (-0,17 mln ton). W pozostałych grupach (ruda, drewno,

drobnica) widoczne były wzrosty, jednakże nie przekroczyły one wartości 90 tys. ton.

Struktura przeładunków w 2015 roku

Ładunki drobnicowe stanowią wciąż najważniejszą grupę obsługiwaną w polskich portach morskich, choć ich udział w ogólnej strukturze zmalał o 1,2 punktu procentowego (do 44,4%). Drugą grupą ładunkową są paliwa płynne z udziałem 21,8% (+2,6 punktu procentowego). Ubiegły rok to również spadki udziału węgla i koku (11,6%) oraz ładunków innych masowych (10,6%) w ogólnej strukturze. Zyskało natomiast zboże zwiększając swój udział do 8,9%.



Rysunek 1. Struktura przeładunków w głównych portach w Polsce w 2014 i 2015 roku.

Rozpatrując poszczególne grupy ładunkowe w rozbiciu na porty wskazać można, że nowym liderem w obsłudze drobnicy jest port w Gdańsku (34,4%), choć dystans dzielący go od pozostałych portów jest relatywnie niewielki, bowiem udziały rozkładają się po równo pomiędzy porty (32,8%). Wynik ten jest spowodowany wzrostami w Szczecinie i Świnoujściu (+0,9 mln ton) i Gdańsku (+0,6 mln ton) oraz spadkiem w Gdyni (-1,4 mln ton). Biorąc pod uwagę kierunki obsługi ładunków drobnicowych wskazać można na względne zrównoważenie relacji eksportowej i importowej, z niewielką przewagą importu (54%).

Drugą wiodącą grupą ładunkową są paliwa płynne, których podstawowym miejscem obsługi jest Gdańsk (87,3%). Gdańsk zanotował też największy przyrost bezwzględny obsługi paliw wynoszący 2,2 mln ton. W pozostałych przypadkach pozytywne zmiany nie przełożyły się na istotne zwiększenia masy ładunkowej. W Gdyni wzrost o 75% to dodatkowe 172 tys. ton paliw. W portach Szczecina i Świnoujścia pozytywna zmiana wyniosła zaś 69 tys. ton. Dominującym kierunkiem obsługi paliw płynnych w portach w Polsce był import, który stanowił 68% całości obrotów.

W grupie ładunkowej węgiel i koks kolejny rok zamknął się spadkiem przeładunków. Zjawisko to szczególnie wyraźnie widoczne było w Szczecinie i Świnoujściu, gdzie ubyło 1,5 mln ton węgla i koku. Również w Gdyni, przeładunki spadły o 0,67 mln ton. Jednocześnie w porcie w Gdańsku pojawiło się dodatkowo 1,2 mln ton węgla i koku, z czego 0,93 mln ton stanowił eksport. Analizując kierunki obsługi tej grupy ładunkowej wskazać można na zwiększającą się przewagę relacji eksportowej (60%).

Tabela 1. Przeładunki w największych polskich portach morskich w latach 2011-2015 (tys. ton)

Port	2011	2012	2013	2014	2015	Zmiana 2015/2014
Gdańsk	25 305	26 897	30 259	32 278	35 914	11,27%
Szczecin-Świnoujście	21 354	21 267	22 750	23 401	23 174	-0,97%
Gdynia	15 911	15 809	17 659	19 409	18 198	-6,24%
Razem	62 571	63 973	70 668	75 088	77 286	2,93%

Tabela 2. Struktura przeładunków w portach Gdańska, Gdyni i Szczecina-Świnoujścia w 2015 roku (tys. ton)

Ładunek	Gdańsk		Gdynia		Szczecin-Świnoujście	
	Tys. ton	Zmiana 2015/2014	Tys. ton	Zmiana 2015/2014	Tys. ton	Zmiana 2015/2014
Węgiel i koks	4 487,9	35,08%	1 386,4	-32,72%	3 119,8	-32,20%
Ruda	84,9	1535,05%			1 851,9	-1,52%
Inne masowe	3 360,8	-6,85%	1 356,2	-8,23%	3 451,0	6,18%
Zboże	1 455,3	-10,67%	3 711,1	27,88%	1 743,9	6,06%
Drewno	0,0		63,1	36,03%	14,3	-17,82%
Drobnica	11 814,2	5,20%	11 279,1	-11,14%	11 254,6	8,87%
Paliwa	14 710,5	17,84%	401,9	75,16%	1 738,9	4,11%
Razem	35 913,6	11,27%	18 197,9	-6,24%	23 174,4	-0,97%

Zmiana trendu widoczna jest także w grupie „inne masowe”. W tym wypadku jednak, po lepszym 2014 roku (+16,5%) odnotowano nieznaczne ograniczenie (-2,0%). Zmiana ta jest wynikiem przyrostu ilości ładunków w Szczecinie i Świnoujściu (+201 tys. ton) oraz spadków w Gdyni (-122 tys. ton) i Gdańsku (-247 tys. ton). W 70% ładunki inne masowe obsługiwane były w relacji importowej.

W polskich portach od kilku lat systematycznie rosną także przeładunki zboża. W 2015 roku obsłużono łącznie 6,9 mln ton tego ładunku, co oznacza 11,9% wzrostu. Największy przyrost obserwowano w Gdyni (+809 tys. ton). Obroty zwiększyły się także w Szczecinie i Świnoujściu (+100 tys. ton), natomiast spadły o 174 tys. ton w Gdańsku. W efekcie, Gdynia umacnia swoją pozycję rynkowego lidera odpowiadając już za ponad połowę krajowych przeładunków zboża (54%).

Niewielki wzrost przeładunków zanotowano w przypadku obsługi rudy, co związane było z pojawieniem się tego ładunku ponownie w porcie w Gdańsku, przy jednoczesnym niewielkim spadku w Szczecinie i Świnoujściu. Grupą ładunkową, która wciąż jest wyszczególniana w układzie statystycznym jest drewno, którego łączne obroty w ostatnim roku wzrosły.

Kontenery

Rynek kontenerowy po latach systematycznych wzrostów przeszedł niestety w tendencję spadkową, co obserwowane jest nie tylko w Polsce ale także na całym bałtyckim rynku portowym. Uwzględniając łączne wyniki bałtyckich portów wskazać można na spadek wynoszący 12,6%, co oznacza że przeładunki kontenerów zmniejszyły się do poziomu 8,5 mln TEU w 2015 roku. Szczególnie istotne ograniczenie przeładunków zanotowano w Rosji (-29,3%) oraz Estonii (-19,8%). Około 13% spadki dotknęły zaś rynków Litwy, Polski oraz bałtyckiej części Niemiec (Lubeka).

W efekcie łączne przeładunki kontenerów w polskich portach morskich wyniosły 1,86 mln TEU w 2015 roku, co oznacza wynik gorszy niż rok wcześniej o ponad 275 tys. TEU (-12,9%).

Największe straty poniósł port w Gdyni, gdzie przeładunki spadły o 19,4% (-164 tys. TEU). W Gdańsku spadek wynoszący równe 10% przełożył się na 121 tys. TEU. Z drugiej strony, w porcie w Szczecinie przeładunki kontenerów rosły, co pozwoliło mu osiągnąć kolejny rekordowy wynik na poziomie 88 tys. TEU.

Tabela 3. Przeładunki kontenerów w największych polskich portach morskich w latach 2011-2015 (TEU)

Port	2011	2012	2013	2014	2015	Zmiana 2015/2014
Gdańsk	685 643	928 399	1 177 626	1 212 054	1 091 202	-10,0%
Gdynia	616 441	676 349	729 518	849 123	684 796	-19,4%
Szczecin-Świnoujście	55 098	52 179	62 307	78 439	87 784	11,9%
Razem	1 357 182	1 656 927	1 969 451	2 139 616	1 863 782	-12,9%

Liderem rynkowym pozostaje terminal DCT w Gdańsku, który w 2015 roku przeładował 1,07 mln TEU, zmniejszając swoje obroty o 9,5%. Drugim

ośrodkiem obsługi kontenerów jest terminal BCT w Gdyni. W ubiegłym roku zanotował on 25,3% spadek obrotów uzyskując wynik 355 tys. TEU. Ponad jedenastoprocentowy spadek był udziałem terminala GCT w Gdyni, którego przeładunki oscylowały wokół poziomu 328 tys. TEU. W przypadku terminala GTK w Gdańsku, zanotowano 30% obniżenie obrotów przeładunkowych.

Obsługa ładunków w technologii ro-ro

Znacząco lepsze informacje dotyczą funkcjonowania przewozów promowych ro-ro w polskich portach w 2015 roku. Zwiększyły się bowiem przewozy, zarówno jednostek frachtowych, jak i samochodów osobowych. W pierwszym przypadku wzrost wynoszący średnio 13,7% pozwolił na uzyskanie kolejnego, rekordowego wyniku (538 tys. sztuk). Największym beneficjentem wzrostów był port w Gdyni, którego obroty zwiększyły się o blisko 31,8 tys. jednostek frachtowych. Równie wysokie, dodatnie zmiany obserwowano również w Świnoujściu, w którym przybyło ponad 29,5 tys. jednostek (Tabela 4). Także port w Gdańsku zyskał, obsługując dodatkowe 3,4 tys. jednostek frachtowych na linii do Nynäshamn.

Tabela 4. Przewozy promowe ro-ro w największych polskich portach w latach 2014 i 2015

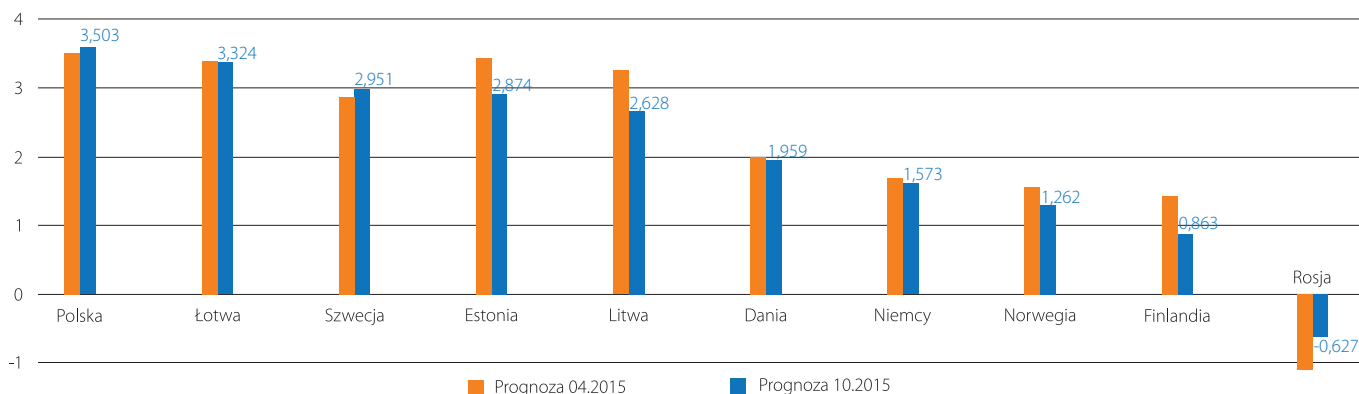
	Samochody osobowe			Jednostki frachtowe		
	2014	2015	2015/2014	2014	2015	2015/2014
Gdańsk	40 768	37 090	-9,0%	9 571	12 963	35,4%
Gdynia	95 915	100 421	4,7%	116 828	148 648	27,2%
Świnoujście	223 787	243 149	8,7%	346 823	376 353	8,5%
Razem	360 470	380 660	5,6%	473 222	537 964	13,7%

Drugim obszarem aktywności przewozów promowych jest obsługa samochodów osobowych. Tutaj także widoczny był blisko 6% wzrost przeładunków. Centrum przyrostów było w tym wypadku Świnoujście, w którym obsłużono 243 tys. aut. Pozytywne zmiany widoczne były w również Gdyni (+4,5 tys. aut). W Gdańsku zanotowano zaś spadki w efekcie których liczba obsługiwanych aut ograniczona została o 3,7 tys. sztuk.

Porty morskie obsługują także przewozy nowych samochodów osobowych. W 2015 roku w Gdańsku obsłużono 13 567 pojazdów, z czego większość (96%) stanowił strumień importowy. Nowe auta obsługiwane były także w Gdyni, gdzie przeładowano 12 325 pojazdów motorowych w imporcie i eksporcie.

Pasażerowie linii promowych

Wysoki przyrost na rynku obsługi ruchu promowego ro-ro pociągnął za sobą również zwiększenie się ruchu pasażerskiego w portach. W 2015 roku obsłużono bowiem o 6,3% więcej osób, co przełożyło się na poziom



Rysunek 2. Prognozy wzrostu PKB w 2016 roku w krajach regionu Bałtyckiego oraz sąsiednich (%)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie World Economic Outlook Database, April 2015/October 2015. (www.imf.org).

1,68 mln pasażerów. Niewątpliwie największym portem w tym zakresie jest Świnoujście z obrotami bliskimi już miliona osób rocznie.

Tabela 5. Regularny ruch pasażerski w głównych portach Polski w latach 2012-2015 (osób)

Port	2012	2013	2014	2015	2015/2014
Świnoujście	798 897	789 110	897 870	974 717	8,6%
Gdynia	469 516	509 335	560 040	598 207	6,8%
Gdańsk	141 835	125 897	122 810	107 540	-12,4%
Razem	1 410 248	1 424 342	1 580 720	1 680 464	6,3%

Wynika to głównie z wysokiej częstotliwości rejsów oferowanych przez trzech armatorów (Unity Line, Polferries, TT-Line), jak i relatywnie krótkiej trasy rejsu (Świnoujście-Trelleborg/Ystad). Drugą pozycję zajmuje Gdynia, w której na jednej linii promowej do Karlskrony, obsługiwanej przez armatora Stena Line przewieziono blisko 600 tys. osób. Spadek ruchu pasażerskiego zanotowano zaś na połączeniu Gdańsk-Nynäshamn (Polferries), co wynika głównie z dokonanych na linii zmian tonażowych. Podkreślić należy, że pasażerowie linii promowych to zarówno kierowcy przewożonych statkiem pojazdów, jak i turyści korzystający z oferty wycieczkowej.

Obsługa statków wycieczkowych

Drugim segmentem rynku portowego w którym obsługuje się pasażerów jest ruch turystyczny. W ubiegłym roku zanotowano jednak spadek częstotliwości zawinięć wycieczkowców do polskich portów morskich, co przełożyło się na ograniczenie liczby turystów tam obsłużonych. W 2015 roku było bowiem 70 zawinięć (o 21 zawinięć mniej niż przed rokiem), w ramach których porty odwiedziło 82,7 tys. osób (-23,3%). Głównym portem wycieczkowym w Polsce jest Gdynia, która obsłużyła 71,9 tys. turystów. W Gdańsku było ich w tym czasie 10,8 tysiąca. W 2015 roku morskie statki wycieczkowe nie związały do portów w Szczecinie i Świnoujściu.

Tabela 6. Morski ruch wycieczkowy w polskich portach w 2014 i 2015 roku

Port	Turyści			Liczba zawinięć		
	2014	2015	2015/2014	2014	2015	2015/2014
Gdańsk	14 974	10 814	-27,8%	38	25	-13
Gdynia	91 971	71 923	-21,8%	50	45	-5
Szczecin-Świnoujście	878	0	-100,0%	3	0	-3
Razem	107 823	82 737	-23,3%	91	70	-21

Jednocześnie w zachodniopomorskich portach obsługiwany jest ruch turystyczny rzeczny. W 2015 roku port w Szczecinie odwiedziło 109 jednostek rzecznych, na których przyplętnęło 7,2 tys. osób. Wynik ten oznacza wysoki, 45% wzrost liczby podróży oraz dodatkowe 38 zawinięć.

Perspektywy na 2016 rok

Rok 2016 wydaje się być kolejnym, w którym silne oddziaływanie na funkcjonowanie portów morskich Morza Bałtyckiego będą miały zarówno czynniki ekonomiczne, społeczne jak i geopolityczne. Wśród podstawowych czynników ekonomicznych wymienić można tempo rozwoju gospodarczego oraz związaną z nim wymianę handlową. Biorąc pod uwagę zmiany prognoz sporządzanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy, odpowiednio w kwietniu i październiku 2015 roku widoczne jest znaczące pogorszenie się perspektyw gospodarczych dla takich państw, jak: Estonia, Litwa Norwegia czy Finlandia. Negatywna zmiana odnosi się również do Niemiec oraz Danii. Z drugiej strony, prognoza wzrostu PKB została podwyższona w przypadku Polski oraz Szwecji. Co ważne, również w odniesieniu do Rosji przewiduje się ograniczenie spadków PKB (Rysunek 2).

W efekcie spodziewać się można dalszej intensyfikacji wymiany handlowej pomiędzy Polską, a krajami Skandynawii, szczególnie Szwecją, co powinno mieć bezpośredni wpływ na rozwój przewozów promowych ro-ro, a także wzmożony ruch pasażerski.

Istotnym elementem determinującym aktywność armatorów na Bałtyku są także ceny ropy naftowej, która w ostatnim roku notowała wyjątkowo niskie wartości. Uwzględniając konieczność wykorzystywania na Bałtyku paliwa niskosiarkowego (strefa SECA) wszelki ruch cen w górę będzie zagrażał żegludze, a tym samym może doprowadzić do spadku aktywności transportowej drogą morską.

Wyzwaniem, które ma zarówno znaczenie społeczne, jak i ekonomiczne jest tzw. kryzys migracyjny i związane z nim kolejne obostrzenia w ruchu międzynarodowym, z zawieszeniem Strefy Schengen włącznie. Realizacja takiego scenariusza może oznaczać istotne przeszkody w prowadzeniu wymiany handlowej, co może doprowadzić do negatywnych skutków w portach morskich. Z drugiej strony, można by wskazać, że porty morskie jako punkty przygotowane do obsługi ruchu międzynarodowego (towarowego czy pasażerskiego) mogą się okazać dobrą alternatywą dla odtwarzanych granic lądowych.

Odnosząc się zaś do ostatniego z elementów – sytuacji geopolitycznej – kluczową kwestią jawią się stosunki na linii Rosja-Zachód. Brak znaczących zmian w napiętych stosunkach politycznych będzie niewątpliwie negatywnie oddziaływać na porty w regionie. Dotyczy to szczególnie obsługi ruchu tranzytowego do/z Rosji, który stanowi ważną część rynku portowego w państwach bałtyckich, Finlandii czy Polski.

