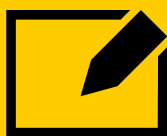



**POLSKIE PORTY
MORSKIE W PIERWSZYM
PÓŁROCZU 2016 ROKU**



Maciej Matczak


Wrzesień 2016

Pierwsze półrocze 2016 roku przyniosło dla największych polskich portów morskich (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście) kolejny przyrost łącznych przeładunków, które wyniosły 39,28 mln ton (+2,3%). Tym samym sektor odnotował rekordowy wynik. Najwyższa procentowo, jak i ilościowo zmiana zanotowana została w porcie w Gdańsku gdzie obsłużono dodatkowe 736 tys. ton ładunków. Również w portach zachodniopomorskich obserwowano wzrost aktywności, co skutkowało wzrostem obrotów o 2,1%. W Gdyni przeładunki uległy zaś niewielkiemu (-0,9%) ograniczeniu.

 **Tabela 1. Przeładunki największych polskich portów morskich w 1H 2013-2016 (tys. ton)**

	1H 2013	1H 2014	1H 2015	1H 2016	2016/2015
Gdańsk	13 990	15 380	17 197	17 934	4,3%
Szczecin Świnoujście	10 518	11 373	11 493	11 735	2,1%
Gdynia	8 344	9 506	9 704	9 615	-0,9%
Razem	32 852	36 260	38 394	39 284	2,3%
Zmiana r/r	16,7%	10,4%	5,9%	2,3%	

Osiągnięcie tak dobrego wyniku ogólnego było efektem różnokierunkowych zmian, które dokonywały się w poszczególnych grupach ładunkowych. Co ciekawe, pozytywne, a zarazem znaczące zmiany odnotowane zostały jedynie w obszarze obsługi ładunków drobnicowych (+13,0%) oraz węgla i koksu (+12,7%). Wynik ten był zasługą portu w Gdańsku, w którym odnotowano wysokie przyrosty w obydwu grupach, odpowiednio +30,9% dla drobnicy oraz +31,9% dla węgla i koksu. W efekcie drobnica umocniła się na pozycji lidera wśród grup ładunkowych osiągając już niemalże połowę całkowitych obrotów (48,7%). Przeładunki drobnicy zwiększyły się także w portach w Szczecinie i Świnoujściu (+12,8%), natomiast uległy ograniczeniu w Gdyni (-3,5%).


 **Tabela 2. Struktura ładunkowa w portach Gdańsk, Gdynia i Szczecin-Świnoujście w 1H 2016 roku (tys. ton, roczna dynamika)**

	Gdańsk		Gdynia		Szczecin-Świnoujście	
Węgiel i Koks	2 530,4	31,9%	876,1	5,4%	1 288,6	-8,9%
Ruda	85,0		0,0		868,7	-11,4%
Inne masowe	1 902,9	11,2%	576,8	-10,2%	1 497,4	-13,9%
Zboże	554,4	-28,9%	1 949,8	-6,4%	951,7	-2,2%
Drewno	0,0		35,5	-13,2%	6,1	-30,7%
Drobnica	7 225,1	30,9%	5 711,7	-3,5%	6 199,0	12,8%
Paliwa	5 635,8	-22,5%	465,1	150,0%	923,6	4,7%
	17 933,6	4,3%	9 615,1	-0,9%	11 735,1	2,1%

Drugą pozycję wśród ładunków, pomimo znaczącego spadku (-15,7%) w pierwszym półroczu, zajmują wciąż paliwa płynne z udziałem 17,9%. Również w tym przypadku głównym czynnikiem sprawczym były spadki w Gdańsku (-1,6 mln ton), które mimo znaczących przyrostów w Gdyni (+150%) oraz Szczecinie i Świnoujściu nie zostały zrekompensovane.

Trzecią pozycję w strukturze przeładunków z 12% udziałem zajmuje węgiel i koks. Przeładunki realizowane były głównie w Gdańsku, gdzie obroty zwiększyły się o blisko +32%. Wzrost przeładunków w tej grupie odnotowany był także w Gdyni (+5,4%). Jednocześnie zmalały obroty węgla i koksu w portach Szczecina i Świnoujścia (-8,9%). Kolejną grupą ładunkową z udziałem 10,1% są ładunki inne masowe. Na spadek wynoszący w pierwszym półroczu 2016 roku -2,8% złożyły się ograniczenia w Szczecinie i Świnoujściu (-13,9%) oraz Gdyni (-10,2%) oraz wzrost w Gdańsku (+11,2%), który stał się tym samym liderem na rynku. Zboże, jako kolejna z ważnych grup ładunkowych, była tą w której straciły wszystkie analizowane porty. Na -10% spadek przeładunków złożyła się sytuacja w Gdańsku (-225 tys. ton), Gdyni (-134 tys. ton) oraz w Szczecinie i Świnoujściu (-22 tys. ton). Ostatnią z analizowanych grup jest ruda, obsługiwana głównie w Szczecinie i Świnoujściu, gdzie w badanym okresie nastąpił spadek obrotów (-11,4%). Jednocześnie ładunek ten pojawił się po dwóch latach w Gdańsku, gdzie obsłużono 85 tys. ton rudy.

Pierwsze półrocze 2016 było również okresem wzmożonej aktywności na rynku obsługi kontenerów. W rezultacie łączne przeładunki wzrosły o 10,2%, co było główną zasługą dużej zmiany jaka zaszła w Gdańsku (+27,3%). Tym samym udało się po raz drugi przełamać barierę 1 mln TEU. Podkreślić należy, że w Gdańsku (terminal DCT) od początku czerwca uruchomione zostało kolejne, cotygodniowe, oceaniczne połączenia kontenerowe obsługiwane przez armatora MSC. Zwiększenie liczby obsługiwanych kontenerów, jednakże na dużo niższym poziomie zanotowano zaś w Szczecinie i Świnoujściu.

 **Tabela 3. Przeładunki kontenerów w największych polskich portach morskich w pierwszym półroczu w latach 2013-2016 (TEU)**

	1H 2013	1H 2014	1H 2015	1H 2016	2016/2015
Gdańsk	579 368	621 966	507 523	645 849	27,3%
Gdynia	344 433	419 763	362 704	316 226	-12,8%
Szczecin-Świnoujście	27 918	33 569	38 905	40 017	2,9%
Razem	951 719	1 075 298	909 132	1 002 092	10,2%
Zmiana r/r	23,7%	13,0%	-15,5%	10,2%	

W tym samym okresie przeładunki w porcie w Gdyni uległy ograniczeniu o -12,8%, co oznaczało ok. 46 tys. TEU mniej niż w pierwszym półroczu roku ubiegłego.

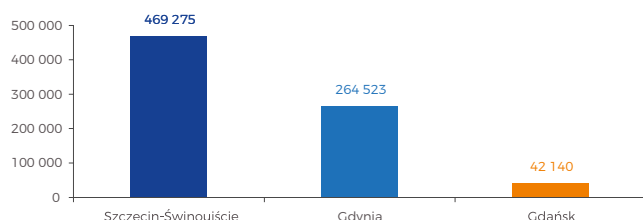
Kolejny dobry okres odnotowały również przeładunki w technologii ro-ro. W przypadku jednostek ładunkowych obrót we wszystkich polskich portach wyniósł 307 237 sztuk, co oznacza wzrost o 11,5% względem pierwszego półrocza 2015. Rynkowym liderem jest port w Świnoujściu, który przetładował blisko 212 tys. jednostek ro-ro (+11,5%). Kolejną pozycję zajmuje Gdynia, gdzie przeładunki zwiększyły się o 9%. Znaczący przyrost ruchu zanotowano również w Gdańsku, gdzie obsługa dodatkowych 2,5 tys. jednostek oznaczała wzrost o 47,6%.

Również liczba samochodów osobowych obsługiwanych przez terminale ro-ro uległa zwiększeniu do poziomu 169 004 sztuk (+5,3%). Podobnie jak w przypadku ładunków, wiodącą pozycję zajmuje w zestawieniu Świnoujście przed Gdynią i Gdańskiem. Dodać należy, że jedynie w Gdańsku liczba samochodów osobowych uległa ograniczeniu (-6,3%). W przypadku pozostałych portów zanotowane zostały wzrosty, odpowiednio +6,7% w Świnoujściu oraz +6,2% w Gdyni.

W portach obsługiwano także nowe samochody osobowe, w Gdańsku było to 7,6 tys. sztuk, natomiast w Gdyni 5,7 tys. sztuk. Specyficznym ładunkiem ro-ro przetwarzowanym tylko w porcie w Świnoujściu są wagony kolejowe. W pierwszym półroczu 2016 roku było to 4712 sztuk, co oznacza 10% spadek względem ubiegłego roku.

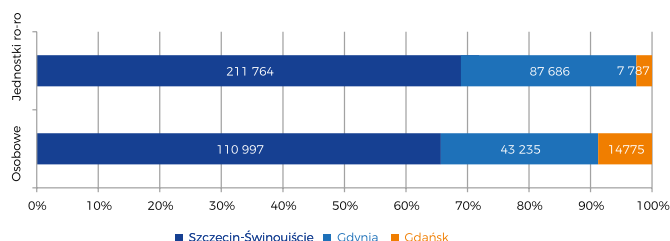
Pierwsza połowa roku przyniosła także przyrost liczby pasażerów korzystających z regularnych połączeń promowych w polskich portach. Łącznie obsłużono bowiem 775,9 tys. osób, co oznacza przyrost o 1,8%. Największy udział w ruchu posiada port w Świnoujściu, który w badanym okresie obsłużył 469,3 tys. pasażerów (+6,9%), co oznacza 60% udział w rynku. Spadek ruchu zanotowano zaś w Gdyni, gdzie liczba osób zmniejszyła się o -4,8%, jak również i w Gdańsku o -7,8%.

Rysunek 1. Obsługa jednostek ro-ro i samochodów osobowych w polskich portach morskich w 1H 2016 [szt.]



Oprócz tego typu pasażerów porty obsługiwały również turystów przybywających do Polski na statkach wycieczkowych. Z uwagi jednak na fakt trwania sezonu turystycznego, ostateczną liczbę pasażerów będzie można przedstawić dopiero jesienią.

Rysunek 2. Pasażerowie regularnych linii żeglugowych w największych portach morskich w Polsce w 1H 2016 [osób]



W podsumowaniu podkreślić należy dwie istotne kwestie. Z jednej strony widoczna jest kontynuacja pozytywnego trendu na ogólnym poziomie oraz osiągnięcie kolejnego rekordowego wyniku przeładunków. Z drugiej, ważnym sygnałem jest odbicie na rynku kontenerowym, które po uwzględnieniu planowanych inwestycji i zamierzeń rozwojowych terminali powinno przekształcić się w stały trend.



actia
FORUM

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
+48 604 056 280
maciej@actiaforum.pl