

## **POLSKIE PORTY W 2016 ROKU**

Podsumowanie i perspektywy  
na przyszłość

Maciej Matczak

Marzec 2017

## Podsumowanie

- Kolejny rekordowy wynik przeładunków w polskich portach morskich oraz złamana bariera 80 milionów ton rocznych obrotów. Największym polskim portem pozostaje Gdańsk, który obsłużył ponad 37 milionów ton.
- Wszystkie porty z pozytywnymi zmianami obrotów przeładunkowych. Dodatkowo 2 miliony ton w Gdańsku, 1,7 miliona ton w Gdyni oraz 0,7 miliona ton w portach Szczecin i Świnoujście.
- Kluczowe znaczenie dla dobrego wyniku miały przyrosty przeładunków drobnicy (+4,0 mln ton), a także wzrosty w grupach węgiel i koks oraz zboże. Ograniczenia w przeładunkach towarów innych masowych, paliw płynnych oraz rudy.
- Względna równowaga w strukturze kierunkowej obsługi przy znaczących zmianach w grupie paliwa płynne, gdzie zaczął dominować eksport (57%) oraz inne masowe, w której po latach dominacji importu nastąpiło zrównoważenie strumieni ładunkowych.
- Dobry rok na rynku obsługi kontenerów (+9,0%), na którym po raz kolejny przekroczono granicę 2 mln TEU. Blisko 20% wzrost obrotów w Gdańsku pozwolił na osiągnięcie poziomu przeładunków wynoszący 1,3 mln TEU. Port w Gdyni traci 6% obrotów, a Szczecin zyskuje 3,5%.
- Polska zostaje w 2016 roku największym rynkiem kontenerowym na Bałtyku wyprzedzając nieznacznie Rosję!
- W minionym roku porty obsłużyły również blisko 1,75 mln pasażerów (+4,4%) w ramach regularnych serwisów promowych.
- W 2016 roku o 15,7% zwiększyły się przeładunki jednostek frachtowych w technologii ro-ro i osiągnęły poziom 622 tys sztuk. W ruchu promowym obsłużono także 399 tys. samochodów osobowych (4,7%).
- Wzrosty w ruchu wycieczkowym w 2016 roku. Liczba zawińić rośnie z 70 do 85, co przekłada się na przyrost liczby turystów do 95,7 tys. osób (+15,7%).

## Wyniki działalności polskich portów morskich w 2016 roku

Rynek portowy w Polsce przez ostatnie lata notował systematyczny wzrost obrotów przeładunkowych, co miało swoją kontynuację również w 2016 roku. Co więcej, w efekcie blisko 5% pozytywnej zmiany przeładunki po raz pierwszy w historii przekroczyły poziom 80 mln ton (Tabela 1). Co istotne, na dobry wynik złożyły się dodatnie zmiany we wszystkich analizowanych portach morskich.

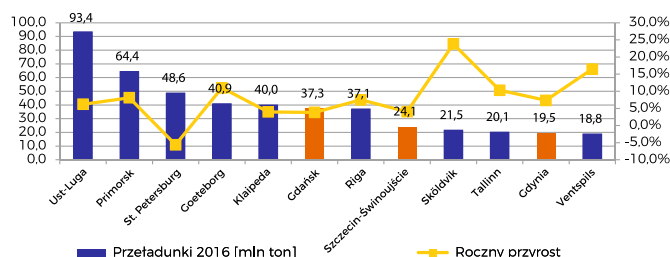
Tabela 1. Przeładunki w największych polskich portach morskich w latach 2012-2016 (tys. ton)

	2012	2013	2014	2015	2016	Zmiana 2016/2015
Gdynia	15 809	17 659	19 405	18 198	19 536	7,35%
Szczecin-Świnoujście	21 267	22 750	23 401	23 174	24 113	4,05%
Gdańsk	26 897	30 259	32 278	35 914	37 289	3,83%
<b>Razem</b>	<b>63 973</b>	<b>70 668</b>	<b>75 084</b>	<b>77 286</b>	<b>80 938</b>	<b>4,73%</b>

Największy wpływ na uzyskane wyniki miały szybko rosnące przeładunki drobnicy, zwłaszcza skonteneryzowanej (+4,0 mln ton) oraz węgla i koksu (+0,5 mln ton) i zboża (+0,37 mln ton). Jednocześnie zanotowano spadek przeładunków towarów innych masowych (-0,65 mln ton), paliw płynnych (-0,41 mln ton) oraz rudy (-0,17 mln ton).

Dodać także trzeba, że ubiegły rok należał do dobrych dla portów zlokalizowanych w basenie Morza Bałtyckiego, które w większości zanotowały wzrosty przeładunków. Największym rynkiem w regionie pozostaje Rosja, której porty obsłużyły łącznie 236,6 mln ton w 2016 roku (+2,6% y-o-y). Ważnymi graczami byli również: Szwecja (164,2 mln ton; +1%), Finlandia (93,1 mln ton; +1,7%) oraz Dania (84,9 mln ton; +0,3%). Polska znalazła się na piątej pozycji.

Rysunek 1. Top 12 portów morskich Morza Bałtyckiego w 2016 roku

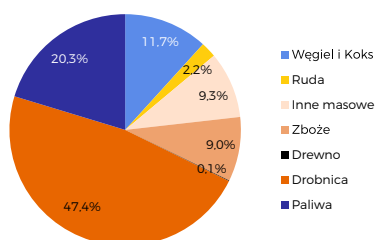


Rozpatrując poszczególne porty działające na Bałtyku wskazać można, że krajowe ośrodki należą do ściślej czołwórki rynku. W 2016 roku, w odniesieniu do przeładunków ogółem wyrażonych w tonach, zajmowały odpowiednio 6, 8 i 11 pozycję (Rysunek 1). Zdecydowanie największym portem Bałtyku jest obecnie Ust-Luga, która wyprzedza dwa kolejne rosyjskie porty – Primorsk i St. Petersburg. Analizując zmiany wielkości przeładunków w największych portach na Bałtyku, można zauważyć wzrost w znakomitej większości przypadków. Jedynie port w St. Petersburgu odnotował 5,6% spadek przeładunków. Najwyższe tempo wzrostu obrotów występowało zaś w fińskim porcie Sköldvik (+23,8%), w łotewskim Ventspils (+16,5%) oraz szwedzkim Goeteborgu (+11%) i estońskim Tallinie (+10,3%).

### 1.1. Struktura przeładunków w 2016 roku

Znaczący wzrost przeładunków drobnicy znacznie umocnił tę grupę ładunkową na pozycji lidera, co w efekcie doprowadziło do sytuacji, w której blisko połowa (47,4%) wszystkich ładunków portowych to właśnie drobnica. Dodać również można, że 53,2% drobnicy obsłużone zostało w kontenerach (20,4 mln ton). Drugą pozycję zachowała grupa – paliwa płynne tracąc nieco na znaczeniu w ogólnej strukturze. W pozostałych przypadkach, zarówno udziały są znacząco mniejsze, jak i zmiany roczne (2016/2015) mniej widoczne.

**Rysunek 2. Struktura przeładunków w głównych portach w Polsce 2016 roku**



Rozpatrując poszczególne grupy ładunkowe w rozbiciu na porty wskazać można, że bezsprzecznym liderem w obsłudze masy ładunkowej jest port w Gdańsku odpowiadający za 38% masy ładunkowej. W odniesieniu do pozostałych portów udziały te kształtują się na poziomie 32,2% dla Szczecina i Świnoujścia oraz 29,9% dla Gdyni. Biorąc pod uwagę kierunki obsługi ładunków drobnicowych wskazać trzeba na względne zrównoważenie relacji eksportowej i importowej, z niewielką przewagą importu (50,9%).

Drugą w kolejności grupą ładunkową są paliwa płynne, których podstawowym miejscem obsługi jest również Gdańsk, choć jego udział w rynku znacząco spadł (-9,4%). Wynika to zarówno z ograniczenia przeładunków w samym Gdańsku (-1,9 mln ton), jak i ze znaczących przyrostów w Gdyni (+0,92 mln ton) oraz Szczecinie i Świnoujściu (+0,56 mln ton). Ciekawą tendencją rynkową była również radykalna zmiana kierunków obsługi. O ile bowiem w 2015 roku dominującym kierunkiem był import (68%), to w ubiegłym roku przewagę zyskał eksport (57%). Kluczowe znaczenie miały tutaj wyniki Gdańska, gdzie import zmalał o 6,1 mln ton, natomiast eksport wzrósł o 4,2 mln ton.

Jak wskazano, przeładunki w grupie węgiel i koks odnotowały wzrost, co było szczególnie widoczne w Gdańsku. Przyrost na poziomie 593 tys. ton, wzmocniony dodatkowymi 100 tys. ton węgla w Gdyni ukształtował rynek. Pomimo więc spadku obrotów w Szczecinie i Świnoujściu (-189 tys. ton) utrzymano pozytywny rezultat w grupie. Widoczny jest również systematyczny przyrost wielkości strumienia eksportowego węgla, który posiada już 67% udział w całości obrotów.

Kolejny rok spadków zanotowany został zaś w grupie inne masowe. Najwięcej tego typu ładunków obsłużono w Gdańsku (46,5%), gdzie również zanotowano przyrost ich ilości (+139 tys. ton). Zmiana ta nie pozwoliła jednak zrekompensować strat, w których udział posiadały zarówno porty Szczecin i Świnoujście (-532 tys. ton), jak i port w Gdyni (-255 tys. ton). W 2016 roku nastąpiło również wyrównanie kierunkowe wielkości strumienia dla ładunków innych masowych, gdzie jedynie śladową przewagę posiada eksport (50,8%). W poprzednich latach (2009-2015) górowała relacja importowa.

W polskich portach od kilku lat systematycznie rosną przeładunki zboża. Tendencja ta utrzymana została również w 2016 roku. W wyniku 5,4% wzrostu łączna masa przeładowanego zboża osiągnęła poziom 7,3 mln ton. Największy przyrost obserwowano w Gdyni (+379 tys. ton). Obroty zwiększyły się także w Szczecinie i Świnoujściu (+303 tys. ton), natomiast spadły o 307 tys. ton w Gdańsku. W efekcie, Gdynia umacnia swoją pozycję rynkowego lidera odpowiadając już za ponad połowę krajowych przeładunków zboża (56%).

**Tabela 2. Struktura przeładunków w portach Gdańska, Gdyni i Szczecina-Świnoujścia w 2016 roku (tys. ton)**

Ładunek	Gdańsk		Gdynia		Szczecin-Świnoujście	
	Tys. ton	Zmiana 2016/2015	Tys. ton	Zmiana 2016/2015	Tys. ton	Zmiana 2016/2015
Węgiel i Koks	5 080,9	13,21%	1 485,8	7,17%	2 930,9	-6,05%
Ruda	202,4	138,28%	6,3		1 557,1	-15,92%
Inne masowe	3 500,0	4,14%	1 100,9	-18,82%	2 919,5	-15,40%
Zboże	1 148,0	-21,12%	4 090,5	10,22%	2 046,8	17,37%
Drewno	0,0		62,9	-0,38%	7,2	-49,65%
Drobnica	14 549,1	23,15%	11 465,5	1,65%	12 349,3	9,73%
Paliwa	12 808,5	-12,93%	1 324,4	229,55%	2 302,2	32,39%
<b>Razem</b>	<b>37 289,0</b>	<b>3,83%</b>	<b>19 536,2</b>	<b>7,35%</b>	<b>24 113,0</b>	<b>4,05%</b>

Niewielki spadek przeładunków zanotowano w przypadku obsługi rudy, co związane było głównie z ograniczeniem obrotów w portach Szczecina i Świnoujścia. W pozostałych portach przeładunki rudy wzrosły, co oznacza powrót tego typu ładunków do Gdańska i Gdyni. Grupą ładunkową, która wciąż jest wyszczególniana w układzie statystycznym jest drewno. Jego obsługa realizowana jest w Gdyni oraz portach Szczecina i Świnoujścia.

## 1.2. Kontenery

Po roku znaczącego ograniczenia przeładunków kontenerów w polskich portach morskich, co związane było głównie z ograniczeniami w wymianie handlowej z Rosją, rynek kontenerowy znacząco wzrósł. Co ważne, w 2016 roku znów przekroczono barierę 2 mln TEU.

**Tabela 3. Przeładunki kontenerów w największych polskich portach morskich w latach 2012-2016 (TEU)**


	2012	2013	2014	2015	2016	Zmiana 2016/2015
Gdańsk	928 399	1 177 626	1 212 054	1 091 202	1 299 373	19,1%
Gdynia	676 349	729 518	849 123	684 796	642 195	-6,2%
Szczecin-Świnoujście	52 179	62 307	78 439	87 784	90 869	3,5%
<b>Razem</b>	<b>1 656 927</b>	<b>1 969 451</b>	<b>2 139 616</b>	<b>1 863 782</b>	<b>2 032 437</b>	<b>9,0%</b>

Motorem napędowym rynku jest niewątpliwie port w Gdańsku z terminalem DCT. Rozbudowa terminala (DCT II) oraz pojawienie się nowego połączenia oceanicznego obsługiwane przez statki armatora MSC przełożyły się na imponujący, ponad 19% przyrost obrotów. Jednocześnie odnotować należy, że w 2016 roku zawieszono zostały połączenia żeglugowe do terminala GTK w Gdańsku. Zmiany struktury połączeń żeglugowych do portów Trójmiasta odbiły się niestety negatywnie na porcie w Gdyni, który stracił część kontenerów. Z drugiej strony, w porcie w Szczecinie przeładunki kontenerów kolejny rok rosły, co pozwoliło mu osiągnąć rekordowy wynik na poziomie 91 tys. TEU.

Dobre wyniki w obszarze obsługi kontenerów były notowane również w innych portach bałtyckich. Na podstawie wstępnych szacunków przyjąć można, że rynek w 2016 roku zbliżył się do poziomu 9 mln TEU, co oznacza 5,3% przyrost w stosunku do 2015 roku. Podkreślenia wymaga jednocześnie fakt, że Polska stała się liderem w tym sektorze rynku, wyprzedzając nieznacznie Rosję (2,02 mln TEU). Silną pozycję z wynikiem oscylującym wokół 1,5 mln TEU zajmuje również Szwecja i Finlandia. Dodać można, że spadek przeładunków kontenerów zanotowano jedynie w Estonii. Polskie porty należą także do ścisłej czołówki ośrodków obsługujących kontenery, Gdańsk to druga pozycja (za st. Petersburgiem), natomiast Gdynia plasuje się na czwartym miejscu (za Goeteborgiem).

### 1.3. Obsługa ładunków w technologii ro-ro

Szczególnie ciekawym rynkiem usług portowych, którego obroty dynamicznie rosną jest obsługa statków w technologii ro-ro. W 2016 roku znów zwiększeniu uległy przewozy jednostek frachtowych, jak i samochodów osobowych. W pierwszym przypadku wzrost wynoszący średnio 15,7% pozwolił na uzyskanie rekordowego wyniku (622 tys. sztuk). Największym beneficjentem wzrostów był port w Świnoujściu, którego obroty zwiększyły się o blisko 50 tys. jednostek frachtowych. Równie wysokie, dodatnie zmiany obserwowano w Gdyni, w której przybyło ponad 31 tys. jednostek (Tabela 4). Także port w Gdańsku zyskał, obsługując dodatkowe 3,1 tys. jednostek frachtowych na linii do Nynäshamn.

 Tabela 4. Przewozy promowe ro-ro w największych polskich portach w latach 2015 i 2016


ładunek	Samochody osobowe			Jednostki frachtowe		
	2015	2016	2016/2015	2015	2016	2016/2015
Gdańsk	37 090	37 335	0,7%	12 963	16 082	24,1%
Gdynia	100 421	101 332	0,9%	148 648	180 474	21,4%
Świnoujście	243 149	259 896	6,9%	376 353	425 850	13,2%
<b>Razem</b>	<b>380 660</b>	<b>398 563</b>	<b>4,7%</b>	<b>537 964</b>	<b>622 406</b>	<b>15,7%</b>

Drugim obszarem aktywności przewozów promowych jest obsługa samochodów osobowych. Tutaj także widoczny był blisko 5% wzrost przetadunków. Centrum przyrostów było również Świnoujście, w którym obsłużono łącznie 260 tys. aut. Niewielkie pozytywne zmiany widoczne były także w Gdyni i w Gdańsku.

Porty morskie obsługują także przewozy nowych samochodów osobowych. W 2016 roku w Gdańsku obsłużono 14 295 pojazdów, z czego większość stanowił strumień importowy. Nowe auta obsługiwane były także w Gdyni, gdzie przetadowano 13 288 pojazdów motorowych w imporcie i eksporcie.

### 1.4. Pasażerowie linii promowych

Wysoki przyrost na rynku obsługi ruchu promowego ro-ro pociągnął za sobą również zwiększenie się ruchu pasażerskiego w portach. W 2016 roku obsłużono bowiem o 4,4% więcej osób, co przełożyło się na poziom 1,75 mln pasażerów. Niewątpliwie największym portem w tym zakresie jest Świnoujście, które przekroczyło symboliczny poziom miliona pasażerów.

 Tabela 5. Regularny ruch pasażerski w głównych portach Polski w latach 2012-2016 (osób)


	2012	2013	2014	2015	2016	2016/2015
Świnoujście	798 897	789 110	897 870	974 717	1 040 779	6,8%
Gdynia	469 516	509 335	560 040	598 207	608 928 <sup>1</sup>	1,8%
Gdańsk	141 835	125 897	122 810	107 540	104 672	-2,7%
	<b>1 410 248</b>	<b>1 424 342</b>	<b>1 580 720</b>	<b>1 680 464</b>	<b>1 754 379</b>	<b>4,4%</b>

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 ponad 600 tys. osób. Spadek ruchu pasażerskiego zanotowano zaś na połączeniu Gdańsk-Nynäshamn

(Polferries). Podkreślić należy, że pasażerowie linii promowych to zarówno kierowcy przewożonych statkami pojazdów, jak i turyści korzystający z oferty wycieczkowej.

### 1.5. Obsługa statków wycieczkowych

Segmentem rynku portowego który traktowany powinien być jako prestiżowy jest obsługa pasażerów w ruchu turystycznym. Po słabym roku 2015 nastąpiło ożywienie, które przełożyło się na wzrost częstotliwości zawinięć do portów (+15), a co za tym idzie również na liczbę turystów odwiedzających Polskę. W 2016 roku statkami wycieczkowymi przybyło bowiem do Polski 95,7 tys. osób. Głównym miejscem obsługi turystów była Gdynia, w której odprawiono 85% ruchu. Gdynia jest również portem gdzie zawiązują największe statki, co potwierdza duży wzrost liczby turystów (+9,9 tys.) przy ograniczonej liczbie dodatkowych zawinięć (+5). Inaczej sytuacja wygląda w Gdańsku, gdzie siedem dodatkowych zawinięć przełożyło się na 1,7 tys. pasażerów. Ważnym wydarzeniem był także powrót wycieczkowców do Szczecina.

 Tabela 6. Morski ruch wycieczkowy w polskich portach w 2015 i 2016 roku

	Turyści			Liczba zawinięć		
	2015	2016	2016/2015	2015	2016	2016/2015
Gdańsk	10 814	12 566	16,2%	25	32	7
Gdynia	71 923	81 833	13,8%	45	50	5
Szczecin - Świnoujście	0	1 343	100,0%	0	3	3
	<b>82 737</b>	<b>95 742</b>	<b>15,7%</b>	<b>70</b>	<b>85</b>	<b>15</b>

Podkreślenia wymaga fakt, że w portach Szczecina i Świnoujścia obsługiwany jest dodatkowo ruch turystyczny rzeczny. W 2016 roku port w Szczecinie odwiedziło 3,5 tys. osób. Wynik ten oznacza niestety wysoki, 52% spadek liczby podróżnych w stosunku do roku ubiegłego.

## Perspektywy na 2017 rok

Poszukując głównych determinant zmian na krajowym rynku portowym w 2017 roku sięgnąć należy do zjawisk obserwowanych zarówno w wymiarze globalnym, europejskim, jak i krajowym. Odnosząc się do pierwszej skali obserwacji, widoczne są niestety niepokojące tendencje w światowym handlu, którego przyrost w 2016 roku wyniósł, według Banku Światowego, jedynie 2,5%. Oznacza to, że był to piąty rok z rzędu kiedy dynamika wzrostu obrotów handlowych spada. Co istotne, szacunki Banku Światowego wydają się być najbardziej optymistyczne, bowiem Międzynarodowy Fundusz Walutowy mówi o wzroście na poziomie 1,9%, a World Trade Monitor wskazuje na 1,1% przyrostu (dane za pierwsze 11 miesięcy)<sup>2</sup>. Wśród przyczyn takiego stanu wymienia się m.in.: słaby wzrost gospodarczy, spadek cen surowców, polityka „równowagi ekonomicznej” w Chinach, czy też wzrost protekcjonizmu.

W przypadku Europy dużą niewiadomą są przyszłe wydarzenia związane z funkcjonowaniem Unii Europejskiej jako ugrupowania integracyjnego. Kluczowe znaczenie będą tutaj mieć efekty realizacji Brexit'u, czy zbliżające się wybory we Francji, Niemczech czy Włoszech, gdzie silną pozycję zajmują ugrupowania eurosceptyczne. W rezultacie zachwiana może zostać stabilność ugrupowania oraz wolności, które są

<sup>1</sup> Shipax, Cruise & Ferry info, Jan 2017.

<sup>2</sup> R. Richter. Coś złego dzieje się w światowym handlu. Wynik najgorszy od 2009 r. [www.businessinsider.com](http://www.businessinsider.com)

dorobkiem wielu lat rozwoju Unii. Na tym tle dobrą wiadomością jest odrzucenie populistycznych ugrupowań w marcowych wyborach w Holandii. Kwestią otwartą pozostają jednocześnie stosunki państw unijnych oraz świata zachodniego z Rosją, których rezultatem są wciąż obowiązujące ograniczenia w wymianie handlowej. Jest to czynnik szczególnie ważny w wymiarze Morza Bałtyckiego, gdzie znacząca część handlu przechodzi przez porty morskie.

Spoglądając w kierunku krajowej gospodarki, wskazać można na duże rozbieżności co do oczekiwań w stosunku do podstawowych parametrów ekonomicznych. Zgodnie z prognozami Forbes dynamika PKB może wynieść od 2,5% do 3,6%, inflacja od 0,5% do 1,9%, a bezrobocie od 6,8% do 8,7%<sup>3</sup>. Realizacja pozytywnego scenariusza powinna skutkować utrzymaniem trendu wzrostowego w przetadunkach portowych napędzanych krajową produkcją i konsumpcją. Ważnym czynnikiem są tutaj wzmożone transfery publiczne, zwiększające siłę nabywczą obywateli. W długim okresie może mieć to jednak swoje negatywne konsekwencje, co potwierdza systematycznie rosnący dług publiczny (zadłużenie Skarbu Państwa), który na koniec grudnia 2016 roku wyniósł 928,7 mld zł (+11,3% w stosunku do grudnia 2015)<sup>4</sup>.

Należy pamiętać, że polskie porty morskie są centrami obsługi wielu rodzajów ładunków i technologii, a także różnicowanej kierunkowo wymiany handlowej, dlatego też będą w stanie dywersyfikować ryzyka związane z zawirowaniami rynkowymi. Tym samym oczekiwać można stabilizacji przetadunków przy określonych zmianach ich struktury.

3 <http://www.forbes.pl/prognozy-gospodarcze-na-2017-pkb-wig20-kurs-chf-inflacja.artykuly,209486.1.1.html>

4 [http://www.finanse.mf.gov.pl/pl/zadluzenie-skarbu-panstwa/-/document\\_library\\_display/a7KU/view/5567107](http://www.finanse.mf.gov.pl/pl/zadluzenie-skarbu-panstwa/-/document_library_display/a7KU/view/5567107)

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](http://www.actiaforum.pl)

**Autor**

Dr hab. Maciej Matczak  
Akademia Morska w Gdyni  
+48 604 056 280  
[maciej@actiaforum.pl](mailto:maciej@actiaforum.pl)