

Raport

Wpływ sytuacji geopolitycznej
na przeładunki kontenerowe.

Wyniki największych portów europejskich w 2022 r.

Marzec 2023

port 
monitor

Wpływ sytuacji geopolitycznej na przeładunki kontenerowe – wyniki największych portów europejskich w 2022 roku

Miniony rok przebiegał pod znakiem wojny. Po inwazji Federacji Rosyjskiej na niepodległą Ukrainę w lutym 2022 roku, sytuacja geopolityczna diametralnie się zmieniła. Nałożone na Rosję sankcje wraz ze wstrzymaniem bookingów największych operatorów kontenerowych, takich jak MSC, Maersk, CMA CGM, Hapag Lloyd spowodowały, że przeładunki kontenerowe w większości europejskich portów uległy zmniejszeniu. W marcu do Chin powróciła fala zachorowań na Covid-19, a restrykcyjna polityka związana z wprowadzaniem bezwzględnego lockdownu doprowadziła do zatrzymania operacji w największym porcie kontenerowym na świecie - w Szanghaju. Niosło to z sobą perturbacje na rynku kontenerowym spowodowane dużą zajętością placów składowych oraz opóźnieniami kontenerowców. Kolejnym aspektem wpływającym na wolumen kontenerów w portach jest zmniejszenie popytu spowodowane wysoką inflacją, co można było zaobserwować szczególnie w czwartym kwartale 2022 roku.

Łącznie, w 2022 roku dziesięć największych europejskich portów kontenerowych przeładowało ponad **66 mln TEU**, co stanowi spadek o **4,5% (-3,2 mln TEU)** w stosunku do 2021 roku oraz wzrost o **1,5% (+955 tys. TEU)** w porównaniu z 2020 rokiem.

Największym portem kontenerowym w Europie pozostaje **Port Rotterdam** z przeładunkami na poziomie 14,5 mln TEU (-5,5% w odniesieniu do 2021 roku). Jednak spadek przeładunków w ujęciu tonażowym wyniósł niemal 10%. Dysproporcja między przeładunkami w odpowiednikach kontenera 20-stopowego (TEU) oraz w ujęciu tonażowym podyktowana jest zwiększeniem importu z Azji i jednoczesnym zmniejszeniem eksportu, co zwiększyło liczbę obsłużonych pustych kontenerów. Zmniejszenie wolumenów związane jest bezpośrednio z konsekwencjami trwającej wojny w Ukrainie. Przed wojną ponad 8% łącznego wolumenu kontenerów obsłużanych w porcie dotyczyło ruchu z/do rynku rosyjskiego.

Drugim pod względem przeładunków jest zespół portowy **Antwerpia-Brugia**, który operuje od kwietnia 2022 roku. Opóźnienia kontenerowców, kongestia, a także trwająca w Ukrainie wojna sprawiły, że wolumen kontenerów zmniejszył się o 5,2% w porównaniu z 2021 rokiem. Pomimo stabilizującej się sytuacji związanej z przerwanyimi łańcuchami dostaw oraz wyzwaniem związanym ze zwiększonym popytem, od trzeciego kwartału można zauważyć, że wysokie ceny energii oraz inflacja spowodowały zmniejszenie obrotów kontenerowych w porcie. Warto również nadmienić, że ruch w Porcie Antwerpia-Brugia w relacjach z Rosją spadł o 59% po wybuchu wojny.

Trzecim największym portem jest **Port Hamburg**, w którym również odnotowano zmniejszenie przeładunków o 5,1% w porównaniu z 2021 rokiem. Pierwsze półrocze było dla portu bardzo korzystne, jednak w drugiej połowie roku, z uwagi na wysoki poziom utrzymywanych w przemyśle zapasów, a także osłabienie nastrojów gospodarczych, import kontenerów osiągnął poziom 4,2 mln TEU, co stanowi spadek o 6,7%, natomiast eksport spadł do poziomu 4,1 mln TEU (-4,7% w porównaniu do 2021 roku). Dotychczas, wśród krajów partnerskich Portu Hamburg, czwartą lokatę zajmowała Rosja. Obecnie jej udział w przeładunkach kontenerowych portu znacząco spadł, osiągając poziom około 80 tys. TEU. Wiodącym partnerem pozostają Chiny (2,46 mln TEU), Stany Zjednoczone (605 tys. TEU) oraz Singapur (423 tys.

Port Monitor. Wpływ sytuacji geopolitycznej na przeładunki kontenerowe – wyniki największych portów europejskich w 2022 roku.

TEU). Z kolei na czwartym miejscu znajdują się relacje z Polską – w 2022 roku nastąpił wzrost przeładunków na trasach z polskimi portami o 25%, osiągając poziom 294 tys. TEU.

Wśród portów niemieckich, które uplasowały się w rankingu znalazł się także **Port Bremerhaven**, w którym również nastąpił spadek przeładunków (-8,1% r/r).

Piątą lokatę wśród największych kontenerowych portów europejskich zajmuje należący do COSCO **Port Pireus**, z szacunkowym wynikiem przeładunków na poziomie 4,9 mln TEU, co wskazuje na spadek o 7% w stosunku do 2021 roku. W porównaniu z pierwszym półroczem 2022 roku skala spadków uległa zmniejszeniu.

Wśród hiszpańskich portów, które znajdują się w rankingu wyróżniamy **Walencję**, **Algeciras** oraz **Barcelonę**. Wszystkie wymienione porty odnotowały spadek przeładunków. Łączne obroty kontenerowe analizowanych portów stanowiły ponad 20% całkowitych przeładunków topowej 10-tki portów europejskich. Najbardziej dotkliwy spadek przeładunków odnotował Port Walencja (-552 tys. TEU, -9,9% w odniesieniu do 2021 roku). Spadek w Porcie Algeciras oraz w Porcie Barcelona wyniósł poniżej 1%, odpowiednio -0,8% oraz -0,3% w 2022 roku. Na zmniejszenie przeładunków w hiszpańskich portach wpływ miał spadek wolumenu kontenerów w tranzycie. Z kolei import oraz eksport pozostawały bez zmian.

Port Gioia Tauro jest jedynym portem, który w 2022 roku odnotował zwiększenie przeładunków. Port odnotowuje stały wzrost, w którym terminal kontenerowy, na mocy koncesji na rzecz MedCenter Container Terminal, osiągnął 3,4 mln TEU przy wzroście o ponad 8,1% r/r.

Port Felixstowe nie udostępnia danych. Na potrzeby analizy autorzy przyjęli poziom przeładunków z 2021 roku. Warto zaznaczyć, że w Porcie Felixstowe, po raz pierwszy od 30 lat doszło do strajku. Na koniec grudnia dokerzy zaakceptowali propozycję portu dotyczącą 8,5-procentowej podwyżki płac od stycznia 2023 roku.

Tabela 1. Przeładunki w największych europejskich portach kontenerowych w 2020, 2021 i 2022 roku w TEU.

	2020	2021	2022	Zmiana 2022/2021
Rotterdam	14 349 000	15 300 000	14 458 500	-5,5%
Antwerpia-Brugia	12 031 467	14 240 506	13 500 000	-5,2%
Hamburg	8 510 000	8 700 000	8 256 300	-5,1%
Walencja	5 428 307	5 604 478	5 052 272	-9,9%
Pireus*	5 437 477	5 311 810	4 939 983	-7,0%
Algeciras	5 107 873	4 799 497	4 762 808	-0,8%
Bremerhaven	4 800 000	5 018 900	4 614 000	-8,1%
Felixstowe**	3 435 000	3 700 000	3 700 000	0,0%
Barcelona	2 959 751	3 532 351	3 522 944	-0,3%
Gioia Tauro	3 193 000	3 146 533	3 400 000	8,1%

Łącznie	65 251 875	69 354 075	66 206 807	-4,5%
----------------	------------	------------	------------	--------------

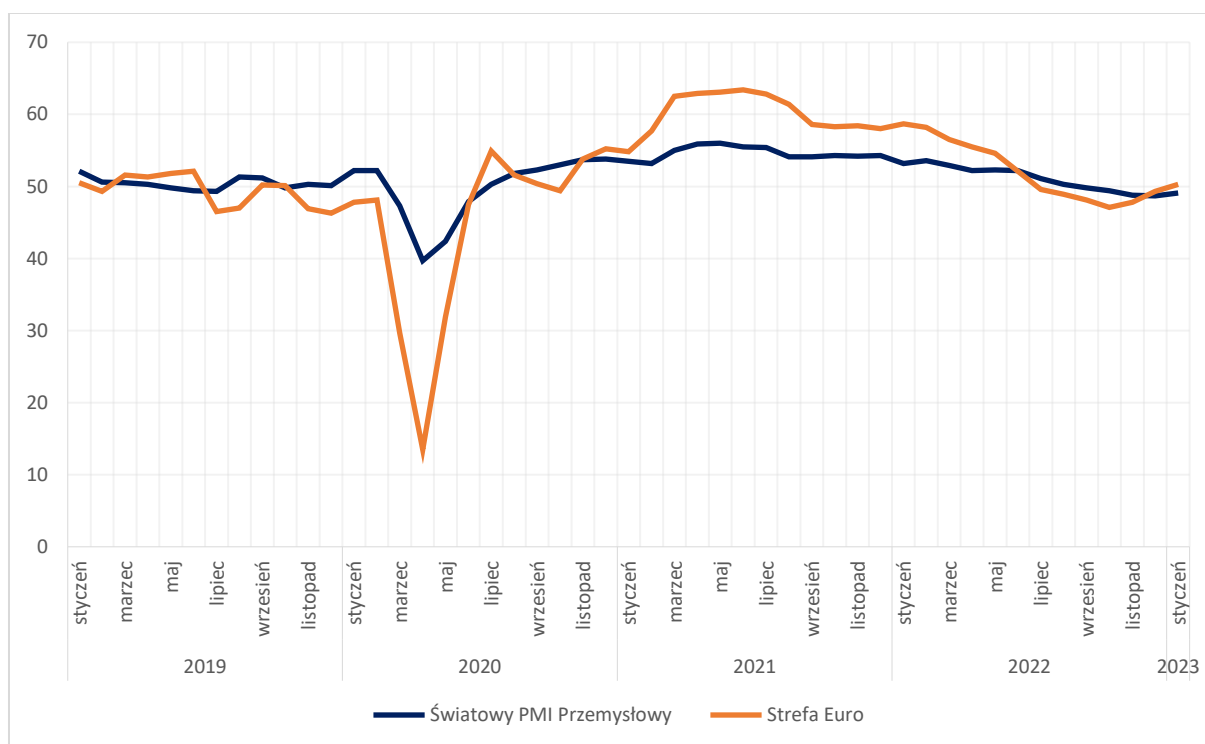
*dane szacunkowe na podstawie przeładunków w terminalu COSCO

**brak danych za 2022 rok, na potrzeby analizy dane przyjęte za rok 2021

Źródło: Actia Forum na podstawie danych portów morskich

Obecnie, trudno jest prognozować jak będzie wyglądał 2023 rok pod kątem przeładunków kontenerowych w europejskich portach. Działania wojenne związane z agresją Federacji Rosyjskiej na Ukrainę w lutym 2022 roku oraz nałożone na Rosję sankcje mają wpływ na zmiany w strukturze obsługi ładunków w portach europejskich. Wiele europejskich portów zawiesiło obsługę rosyjskich statków handlowych oraz wstrzymało obsługę ładunków kierowanych z/do Rosji, najwięksi światowi armatorzy kontenerowi zawiesili możliwość bookowania ładunków z oraz do Rosji. Wpłynęło to na wielkość przeładunków kontenerowych w największych europejskich portach w 2022 roku. Rosnąca inflacja oraz wysokie koszty życia mogą ograniczyć popyt na dobra konsumpcyjne, co może przełożyć się na zmniejszenie przeładunków drobnych, zwłaszcza skonteneryzowanej.

Wykres 1. Wielkość wskaźnika PMI na świecie oraz w strefie Euro w latach 2019-2023.



Analizując wskaźnik PMI¹ dla strefy Euro możemy zauważyć pesymistyczne nastroje (49,1 pkt w styczniu 2023), jednakże warto zaznaczyć, że tempo spadku produkcji oraz nowych zamówień spowolniło, szczególnie w porównaniu do danych z listopada i grudnia 2022 roku. Optymizm wspomaga również fakt, że

¹ 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 pytaniom 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.

współczynnik nowych zamówień do zapasów wyrobów gotowych również zwiększył się, uzyskując najwyższy wynik w ostatnich siedmiu miesiącach. Warto jednak mieć na względzie, że rosnąca inflacja nie napawa optymizmem przedsiębiorców – koszty nakładów zwiększają się.

W większości państw, w których zlokalizowane są największe porty kontenerowe wskaźnik PMI jest poniżej neutralnego poziomu 50 pkt. Najniższy wskaźnik został odnotowany w Wielkiej Brytanii, z uwagi na niedobór surowców oraz personelu, które zaważyły na zmniejszeniu produkcji. Brexit oraz strajki w portach zaowocowały zmniejszeniem eksportu przy jednoczesnym spadku importu z Chin. Jedynym państwem, w którym nastroje gospodarcze w styczniu 2023 roku były optymistyczne są Włochy. Odczyt wskaźnika PMI dla Włoch wyniósł ponad 50 pkt. (50,4 pkt). Nadzieje na ożywienie gospodarcze były podyktowane zwolnionym tempem inflacji.

Autorzy:

Ewelina Ziajka
Senior Project Manager
ewelina@actiaforum.pl
Telefon: +48 505 925 436

Agata Chmielecka
Junior Project Manager
agata@actiaforum.pl
Telefon: +48 516 870 707

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.

ul. Pułaskiego 8, 81-368 Gdynia, +48 58 627 24 67, www.actiaforum.pl

port 
monitor

actia
FORUM