

POLSKIE PORTY MORSKIE W ROKU 2008

PODSUMOWANIE I PERSPEKTYWY NA PRZYSZŁOŚĆ

1. Wyniki działalności polskich portów morskich w 2008 roku

1.1. Obroty całkowite największych polskich portów

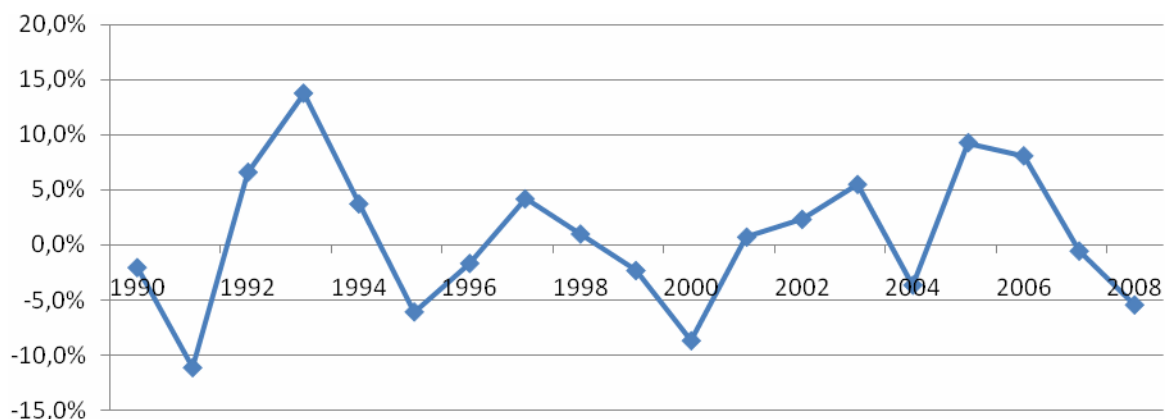
2008 był kolejnym rokiem, w którym zanotowano ograniczenie obrotów przeładunkowych w głównych polskich portach morskich. Przeładunki spadając o 5,5% osiągnęły łączny poziom wysokości 52,5 mln ton. Złożyło się na to ograniczenie obrotów przeładunkowych w gdańskim (2,04 mln ton) oraz gdyńskim (1,56 mln ton) porcie. Z drugiej strony, wzrost przeładunków w portach zachodniego wybrzeża wyniósł jedynie 0,56 mln ton, co oczywiście nie zrekompensowało spadków w Gdyni i Gdańsku. Dzięki osiągniętym wynikom, porty w Szczecinie i Świnoujściu umocniły się na pozycji liderów krajowego rynku portowego.

Tabela 1. Przeładunki w największych polskich portach morskich w latach 2004 – 2008 (tys. ton)

Porty (tys. ton)	2004	2005	2006	2007	2008	Zmiana 2008/2007
Szczecin - Świnoujście	15 570	20 019	19 218	18 652	19 216	3,02%
Gdańsk	23 310	23 341	22 407	19 826	17 788	-10,28%
Gdynia	10 740	12 230	14 199	17 025	15 467	-9,15%
Razem:	49 620	55 590	55 824	55 504	52 471	-5,46%
Roczna zmiana:	6,28%	12,03%	0,42%	-0,57%	-5,46%	

Analizując zmiany jakie zaszły od 2004 roku, wskazać można na trend spadkowy, który trwa od 2006 roku. Jak widać na poniższym wykresie, w okresie 1990 – 2008 mieliśmy do czynienia z pięcioma cyklami, w których na przemian występowały okresy spadków i wzrostów.

Rysunek 1. Dynamika zmian przeładunków w głównych portach Polski w latach 1990 - 2008

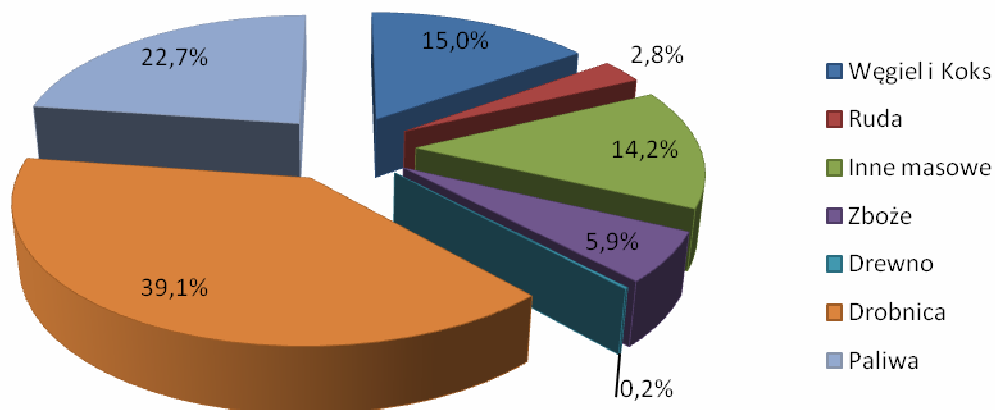


Oczywiście, czynniki wpływające na pojawienie się poszczególnych tendencji były odmienne, lecz rysują dosyć stałą tendencję. Odnosząc obecną sytuację do minionych okresów można mieć nadzieję na odwrócenie się aktualnej tendencji spadkowej. Jako elementy potwierdzające tą tezę wskazać można pojawienie się pozytywnych zmian w przeładunkach węgla w relacji importowej, nieoczekiwany w 2008 roku spadek przeładunków ładunków innych masowych, który powinien ulec odwróceniu oraz wciąż stabilny wzrost drobnicy.

1.2. Struktura przeładunków w 2008 roku

Dokładna analiza przyczyn negatywnych zjawisk dotyczących obrotów przeładunkowych polskich portów wymaga odniesienia się do struktury przeładunków i zmian zachodzących w każdej z grup ładunkowych. Najważniejszą grupą pozostają towary drobnicowe, zajmując 39,1% rynku. Kolejne grupy to paliwa, węgiel i koks, ładunki inne masowe oraz zboże. Mimo stosunkowo dużych zmian w poszczególnych grupach struktura ta nie ulega zbyt istotnym zmianom od kilku lat.

Rysunek 2. Struktura przeładunków w głównych portach w Polsce w 2008 roku.



Odnośnie do poszczególnych grup ładunkowych wskazać można, że największy wzrost tonażu odnotowano w grupie węgiel i koks (1 005,7 tys. ton) oraz ruda (350,0 tys. ton), natomiast spadki w paliwach (1 961,6 tys. ton), towarach innych masowych (1 860,3 tys. ton) i zbożu (636,5 tys. ton). Zaskoczeniem jest niska dynamika wzrostu w ładunkach drobnicowych, mimo że zanotowano blisko 12% wzrost obrotów kontenerowych w polskich portach (liczony w TEU).

Tabela 2. Struktura przeładunków w portach Gdańsk, Gdynia i Szczecin – Świnoujście w 2008 roku (tys. ton).

Ładunek	Gdańsk	Gdynia	Szczecin - Świnoujście	Razem	2007/2006
Węgiel i Koks	1 088,2	1 342,8	5 463,7	7 894,7	14,60%
Ruda	30,3	-	1 456,6	1 486,9	30,79%
Inne masowe	2 602,6	2 366,2	2 506,4	7 475,2	-19,93%
Zboże	646,9	1 300,4	1 129,1	3 076,4	-17,14%
Drewno	-	39,5	45,2	84,7	-12,59%
Drobnica	3 060,0	9 614,6	7 859,4	20 534,0	0,40%
Paliwa	10 360,0	803,9	755,5	11 919,4	-14,13%
	17 788,0	15 467,4	19 215,9	52 471,3	-5,46%

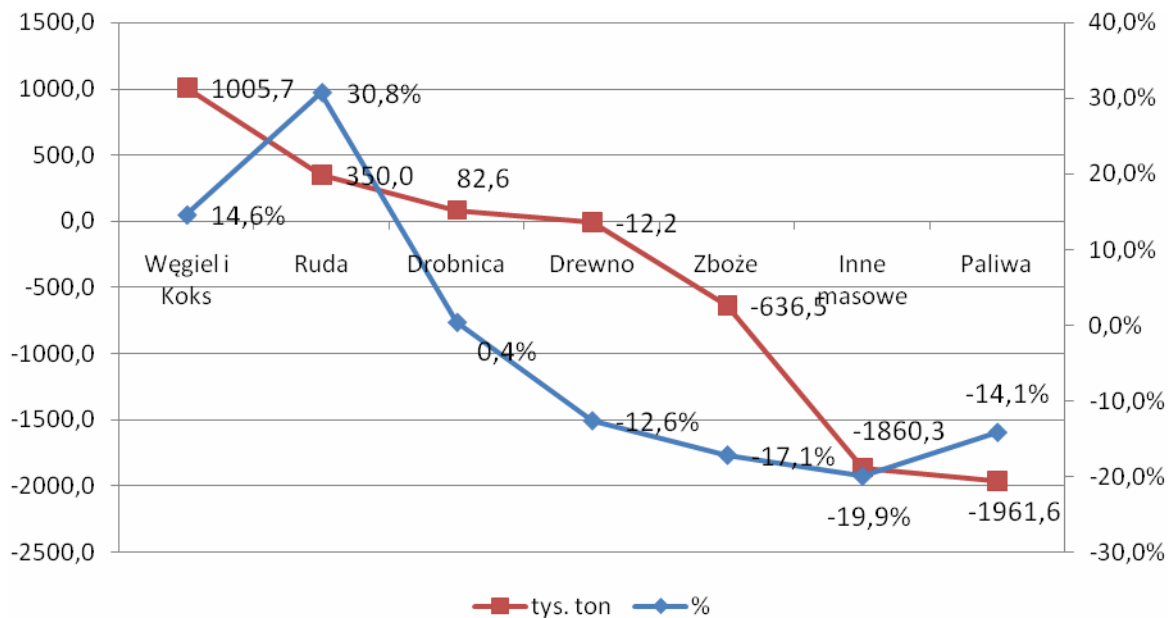
Jak nadmieniono wcześniej, sporym zaskoczeniem jest istotny wzrost przeładunków w grupie **węgiel i koks**. Okazuje się, że główną przyczyną odwrócenia się negatywnej tendencji, z jaką porty borykały się od ponad dwóch lat, był wzrost przeładunków w relacji importowej, głównie w Szczecinie – Świnoujściu. W porcie tym w 2008 roku import stanowił aż 62,2% całkowitych obrotów w grupie węgiel. Dla porównania, jeszcze w 2007 r. import stanowił jedynie 21% obrotów węgla i koksu w polskich portach.

Największy względny wzrost przeładunków węgla zanotowano w Gdyni. Uzyskano tam podwojenie przeładunków (wzrost o 100,5%), co jednak związane jest z dość niskim poziomem wyjściowym. W Gdańsku natomiast, podobnie jak w poprzednich latach obserwowane były spadki (-42,5%) notowane w relacji eksportowej.

W przypadku przeładunku **rudny**, dodatni wzrost związany jest jedynie z portami Szczecina – Świnoujścia, gdzie obsługuje się 98% tego ładunku.

Ostatnią grupą ładunkową, w odniesieniu do której zanotowano pozytywną zmianę była **drobnica**. W tym przypadku, spadek zanotowany w Gdyni (-734,4 tys. ton) zrekompensowany został przez wzrost obrotów, zarówno w Gdańsku (721,5 tys. ton), jak i w Szczecinie – Świnoujściu (95,5 tys. ton). Czynnikiem, który okazał się kluczowym był w tym wypadku wzrost przeładunków kontenerów w nowym gdańskim terminalu.

Rysunek 3. Zmiany procentowe oraz ilościowe w obsłudze poszczególnych grup ładunkowych w głównych polskich portach w 2008 roku.



W grupie ładunkowej **drewno** zanotowano niewielki spadek (12,2 tys. ton). Nie miało to jednak większego znaczenia dla ogólnej sytuacji, a także dla portów w Gdyni i Szczecinie – Świnoujściu, gdzie przeładunki drewna są notowane.

Dużo większe znaczenie dla wyniku polskich portów w 2008 roku miało ograniczenie przeładunku **zbóż**. Spadek wyniósł bowiem 636,5 tys. ton co stanowi o 17,1% mniej towaru niż w roku 2007. Co więcej, negatywna tendencja zanotowana była we wszystkich omawianych portach i wynosiła od 24% (-357,4 tys. ton) w Szczecinie – Świnoujściu, poprzez 16% (-123,5 tys. ton) w Gdańsku, aż do 10,7% (-155,6 tys. ton) w Gdyni.

Grupa, w której spadek był już wskazywany są ładunki **inne masowe**. Również w tym wypadku negatywny trend dotyczy wszystkich z prezentowanych portów. Największy udział w ogólnym spadku wynoszącym 1,86 mln ton miały porty Szczecina – Świnoujścia (47%), następnie Gdańska (32%) oraz Gdyni (21%).

Ostatnią omawianą grupą ładunkową, w której odnotowano największe bezwzględne spadki były **paliwa płynne**. Ograniczenie tonażu o blisko 2 mln ton związane było głównie ze zmniejszeniem

transzytu rosyjskiego surowca przez port północny w Gdańsku (-1,2 mln ton). Spadek przeładunku paliw obserwowany był również w pozostałych portach, co pogłębiło negatywną tendencję.

1.3. Kontenery

Obsługa kontenerów była jednym z niewielu obszarów funkcjonowania portów w Polsce, gdzie notowano bardzo dynamiczny wzrost w ostatnich kilku latach. Również rok 2008 można uznać za dobry, ponieważ łączne obroty wzrosły o 11,9%. Tym samym potwierdzona została, po raz kolejny, silna pozycja polskiego rynku w obszarze bałtyckim, gdzie wzrost obrotu kontenerów wyniósł jedynie 6,7%.

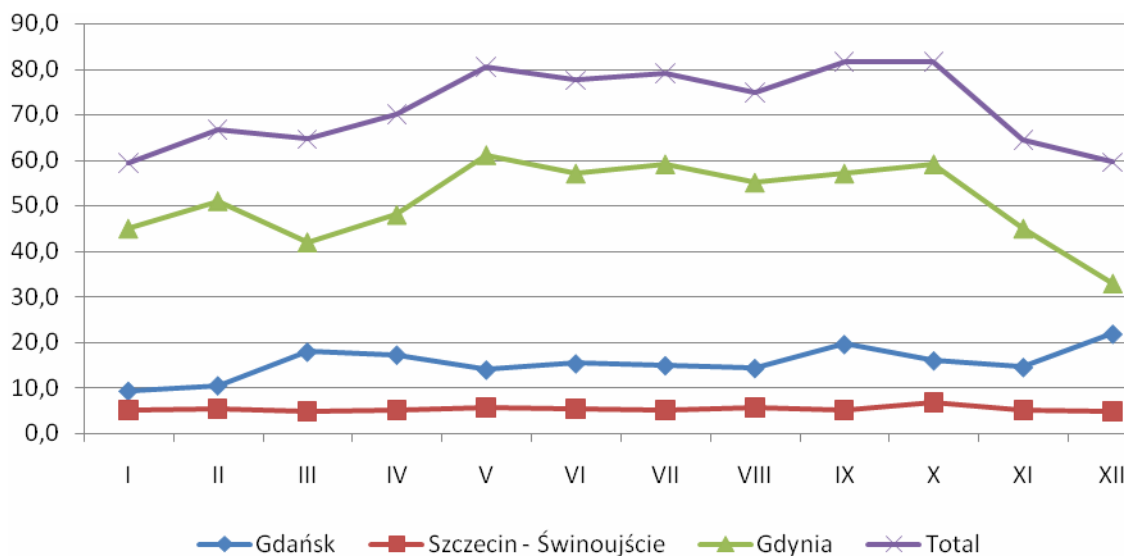
Tabela 3. Przeładunki kontenerów w największych polskich portach morskich w latach 2004 - 2008

Kontenery	2004	2005	2006	2007	2008	2008/2007
Gdynia	377 236	400 165	461 170	614 373	610 502	-0,6%
Gdańsk	43 739	70 014	78 364	96 873	185 651	91,6%
Szczecin - Świnoujście	27 680	36 453	42 424	56 276	62 913	11,8%
	448 655	506 632	581 958	767 522	859 066	11,9%

Miniony rok był okresem dużych zmian na krajowym rynku kontenerowym. Najważniejszymi wydarzeniami w branży było zamknięcie w sierpniu terminalu VGN w Świnoujściu i przeniesienie całości obsługi kontenerów do Szczecina oraz przejście jednego z największych przewoźników funkcjonujących w polskich portach, Maersk Line, z terminalu BCT w Gdyni do DCT w Gdańsku w grudniu 2008 roku.

W całym roku obsłużono w Polsce łącznie 859 066 TEU, co oznacza dodatkowe 91 tys. TEU. Największe znaczenie w obrotach posiada oczywiście port w Gdyni, niemniej jednak jego udział spadł w ostatnim roku do 71%.

Rysunek 4. Przeładunki kontenerów w głównych portach w ujęciu miesięcznym w 2008 roku



Analiza danych dotyczących poszczególnych miesięcy 2008 roku wskazuje na ograniczenie przeładunków w ostatnich miesiącach roku. Łączne obroty w październiku osiągnęły poziom 82 tys.

TEU, żeby spaść w grudniu do 60 tys. TEU. Jest to oczywiście wpływ globalnego kryzysu finansowego na działalność portów, co ma szczególnie znaczenie w obsłudze kontenerów przewożących dobra konsumpcyjne w większości na trasach pozaeuropejskich.

1.4. Przewozy ro-ro

W odróżnieniu do kontenerów, ruch promowy ro-ro jest głównie związany z bałtyckimi przewozami wewnętrznymi. Można więc mówić, że bezpośrednio odpowiada rzeczywistości gospodarczej regionu. Niestety, analizując zmiany, jakie zaszły w 2008 roku, obraz ten nie przedstawia się zbyt optymistycznie. Ruch samochodów osobowych spadł o 2,7%, a przewozy frachtowe wzrosły jedynie o 1,1%. Najbardziej spadek ten odczuwalny był w gdyńskim porcie, gdzie obsłużono o 9,6 tys. aut oraz 7 tys. jednostek frachtowych mniej niż przed rokiem. Największą dynamiką charakteryzowały się natomiast obroty frachtowe obsługiwane promami ro-ro w Gdańsku, gdzie wzrost osiągnął aż 35,5%¹. Co więcej, na Wolnym Obszarze Celnym w Gdańsku obsłużono także 203 685 nowych samochodów osobowych.

Tabela 4. Przewozy promowe ro-ro w największych polskich portach w latach 2007 - 2008

	Samochody osobowe			Jednostki frachtowe		
	2007	2008	2008/2007	2007	2008	2008/2007
Gdańsk	47 639	47 949	0,7%	19 317	26 179	35,5%
Gdynia	80 182	70 588	-12,0%	93 860	86 820	-7,5%
Świnoujście	167 043	168 311	0,8%	203 816	207 394	1,8%
Total	294 864	286 848	-2,7%	316 993	320 393	1,1%

Zasadniczym czynnikiem warunkującym przyszły rozwój przewozów promowych ro-ro obsługiwanych przez polskie porty będzie wartość oraz ilość dóbr podlegających wymianie w układzie Polska – Skandynawia. Jako szansę dla rodzimych portów wskazuje się jednocześnie podwyższenie opłat za przewozy drogowe w Niemczech (MAUT), co może zniechęcić załadowców z Europy centralnej do korzystania portów tego kraju.

1.5. Pasażerowie

Ciekawym zjawiskiem, notowanym na rynku portowym w 2008 roku był wysoki wzrost ilości obsłużonych pasażerów. Przekroczono bowiem granicę 1,3 mln osób, co oznaczało rozwój o niemalże 10%. Biegunem wzrostu był oczywiście Terminal Promowy w Świnoujściu, który odprawił prawie o 1/3 pasażerów więcej niż przed rokiem. Pozytywna tendencja i ponad 10% wzrost były zanotowane także na połączeniu Gdańsk – Nynashamn. Z drugiej strony, połączenie Gdynia – Karlskrona straciło w ciągu roku 57,3 tys. pasażerów.

Tabela 5. Regularny ruch pasażerski w głównych portach Polski w latach 2004 - 2008

PAX	2004	2005	2006	2007	2008	2007/2006
<i>Szczecin - Świnoujście</i>	695 000	532 389	767 015	584 925	742 589	27,0%
<i>Gdynia</i>	496 000	448 515	506 961	432 158	374 889	-13,3%
<i>Gdańsk</i>	165 477	182 819	165 649	170 782	188 392	10,3%
	1 356 477	1 163 723	1 439 625	1 187 865	1 305 870	9,9%

¹ H. Kałużny: *Promowe rozszady na Bałtyku*. „Namiary na Morze i Handel”. Nr 02/09, s. 10-11.

Segmentem rynku pasażerskiego, który wzrósł w ostatnim roku aż o 35,8% były przewozy turystyczne. W 2008 roku na statkach wycieczkowych przyłynęło do Polski 138 812 osób, z czego większość (123 512 osób) obsłużonych zostało w Gdyni. Pozostałe porty to odpowiednio 13 276 turystów w Gdańsku oraz 2 015 osób w Szczecinie. Należy jednocześnie dodać, że port w Szczecinie stanowi przystanek dla rzecznych rejsów wycieczkowych, z których skorzystało w ostatnim roku 6 650 pasażerów. Istotnym zjawiskiem obserwowanym w morskich rejsach wycieczkowych jest rosnąca przeciętna liczba pasażerów przybywających jednym statkiem. W 2007 roku było to 783 osoby, a w kolejnym już 1 068. Z tego też względu, ilość zawinięć zwiększyła się zaledwie o 0,8%.

2. Perspektywy na 2009 rok

Aktualna sytuacja ekonomiczna na świecie, w której problemy przeżywają niemalże wszystkie sektory gospodarki, powoduje konieczność bardzo ostrożnego podchodzenia do wszelkich prognoz, również dotyczących rynku portowego. Niemniej jednak wskazać można kilka istotnych faktów, które wpłynąć będą na sytuację portów morskich w Polsce.

Drobnica i kontenery

Ładunki drobnicowe stanowią grupą ładunkową, w której najszybciej zaobserwować można wszelkiego rodzaju zmiany w poziomie obrotów handlu zagranicznego państwa, bowiem w odróżnieniu od surowców ważnych np. dla bezpieczeństwa energetycznego kraju i uzależnionych od decyzji politycznych rządu są najbardziej zależne od mechanizmów wolnorynkowych. Niestety, regularnie obniżanie prognoz wzrostu polskiego PKB nie napawa optymizmem. Jednocześnie powolnemu ograniczeniu ulegają zarówno rodzima konsumpcja, jak i poziom inwestycji zagranicznych, które wg PAIIZ mają osiągnąć ok. 8-10 mld euro w 2009 roku (12 mld euro w 2008 roku). Czynnikiem sprzyjającymi będą natomiast wciąż obserwowane zmiany w strukturze technologicznej transportu. Jest to w dużej mierze efekt podjętych inwestycji w rozbudowę potencjału przeładunkowego głównie dla kontenerów, a także inwestycji dostępowych (oddanie do eksploatacji kolejnego odcinka A1 czy też III części Estakady Kwiatkowskiego). Dlatego też można mieć nadzieję na zachowanie pozytywnego, lecz umiarkowanego trendu również w kolejnych latach.

Węgiel

W 2008 roku nastąpiło odwrócenie negatywnego trendu dotyczącego obsługi węgla w polskich portach morskich. Zasadniczym czynnikiem był tutaj rosnący strumień importowanego surowca, który trafił do Świnoujścia i Gdyni. Rosnące potrzeby energetyczne kraju oraz pogarszająca się sytuacja polskich kopalni będzie zapewne powodować regularny wzrost zapotrzebowania na importowany węgiel. Ważnym wydarzeniem ostatniego roku było przejęcie większościowego pakietu akcji przedsiębiorstwa Port Północny przez belgijską firmę Sea-Invest, która zamierza utworzyć w Gdańsku centrum dystrybucyjne węgla dla całego obszaru Morza Bałtyckiego. Realizacja tak ambitnego planu może przynieść znaczący wzrost ilości obsługiwanego węgla w polskich portach.

Paliwa

Większość ropy naftowej obsługiwanej przez polskie porty morskie, głównie Port Północny w Gdańsku to tranzyt rosyjskiego surowca w relacji eksportowej. Dlatego w tym wypadku istnieje duże uzależnienie wielkości obrotów od czynnika politycznego. Analizując dane z 2008 roku można zauważyć wysoki spadek obrotów w ostatnich miesiącach roku. Przyszłość przeładunku będzie więc uzależniona od sytuacji na rynkach międzynarodowych, w tym szczególnie od cen surowca oraz popytu w okresie kryzysowym.

Ważnym elementem rynku paliw jest także obsługa LNG. Planowana budowa terminalu gazowego w Świnoujściu natrafia na coraz to nowe problemy, zarówno ze strony publicznej (wykreślenie projektu z

listy priorytetowej POliŚ 2007-2013), jak i ekologów oraz okolicznych mieszkańców protestujących przeciw inwestycji. Jednocześnie porty Trójmiasta coraz śmielej próbują włączyć się do walki o terminal. Czynnikiem sprzyjającym jest w tym wypadku istnienie naturalnych możliwości magazynowania gazu. Jako ważny krok naprzód wskazać można wydanie decyzji o budowie systemu rurociągów służących do usuwania solanki z podziemnych kawern.

Ładunki inne masowe

Pomimo dobrych perspektyw przewidywanych na 2008 rok, przeładunki towarów innych masowych zanotowały bardzo istotny spadek. Prognozowany wzmożony popyt na surowce budowlane związane z programem inwestycyjnym, zwłaszcza rozwojem infrastruktury transportowej okazał się zbyt optymistyczny. Istotnym czynnikiem był w tym wypadku czas przejściowy pomiędzy kolejnymi okresami budżetowymi UE, kiedy to zakończono realizację budów współfinansowanych w ramach SPO-T, a jeszcze nie zdołano wystartować z inwestycjami POliŚ. Z tego powodu, można się spodziewać, że przeładunki ładunków innych masowych będzie rósł w kolejnych latach.

3. Inwestycje portowe

Pomimo trudnej sytuacji na rynkach, porty nie rezygnują z zaplanowanego programu inwestycyjnego. Większość projektów realizowana ma być bowiem w ramach Programu Operacyjnego – Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013, co wymusza rygor czasowy na beneficjentach. W odniesieniu do niektórych projektów przewiduje się natomiast zmianę harmonogramu realizacji inwestycji (Terminal Promowy w Gdyni) lub ograniczenie zakresu rzeczowego (tzw. Trasa Sucharskiego - Słowackiego). Zgodnie z listą projektów kluczowych, przedstawioną 31 lipca 2008 roku, w ramach grupy *Działanie 7.2. Rozwój transportu morskiego* wskazuje się 33 projekty, z czego 12 określanych jest jako rezerwowe. Łączny koszt realizacji projektów to 5 935,1 mln zł, w tym 21 projektów z listy priorytetowej to 4 541,5 mln zł.

Czynnikiem aktywizującym porty morskie będzie ponadto realizacja szeregu inwestycji dostępowych, finansowanych z pozostałych działań POliŚ oraz innych źródeł finansowych. Rozwój szybkich połączeń drogowych A1, S3, S7 czy S5 oraz przebudowy linii kolejowych E65/CE65, czy E59/CE59 to najlepsze tego przykłady. Można więc powiedzieć, iż porty polskie będą pod względem infrastrukturalnym przygotowane na obsługę rynku, pozostaje tylko pytanie, czy rynek będzie na tyle duży, by możliwości te wykorzystać.

Raport przygotował zespół **Actia Consulting**. **Actia Consulting** specjalizuje się w badaniach rynkowych z zakresu transportu, turystyki, środowiska, projektów europejskich i doradztwa biznesowego. **Actia Consulting jest częścią firmy Actia Forum Sp. z o.o.**

Actia Consulting
ul. Pułaskiego 8
80-368 Gdynia
Tel.: +48 58 627 24 67
www.actiaconsulting.pl
www.actiaforum.pl

Autorzy raportu:
Dr Maciej Matczak – starszy konsultant w Actia Consulting, adiunkt na Akademii Morskiej w Gdyni
0604-056-280
maciej@actiaforum.pl

Bogdan Ołdakowski, prezes zarządu Actia Forum Sp. z o.o., Sekretarz Generalny Baltic Ports Organization
0502-559-631
bogdan@actiaforum.pl