

Marek Grzybowski¹
Akademia Morska w Gdyni

Polskie porty morskie – prywatyzacja, inwestycje i dywersyfikacja usług

Wzrost liczby kontenerów i masy towarów jest wynikiem aktywnego marketingu sprywatyzowanych terminali kontenerowych. Dzięki temu wystąpiło zwiększenie podaży zarówno drobnicy, jak i ładunków masowych: w Gdańsku przekroczone 30 mln t, terminale zespołu Szczecin-Świnoujście zbliżyły się do 23 mln t, a w Gdyni znacznie przekroczyły 17,7 mln t. Szacunkowa wartość ładunków przemieszczanych przez polskie porty zbliżyła się do 500 mld zł.

Prywatyzacja i inwestycje

Przełom w rozwoju oferty na rynku przeładunku kontenerów stanowiło nabycie Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego (BCT – Baltic Container Terminal) przez międzynarodową korporację ICTSI (z siedzibą na Filipinach). W 2006 roku uruchomiony został Gdynia Container Terminal SA (GCT). Inwestorem jest Hutchison Port Holdings (HPH), który zbudował terminal kontenerowy na terenie o łącznej powierzchni 18,6 ha z linią brzegową o długości 625 m. Inwestycje w terminalach kontenerowych zaowocowały wzrostem potencjału przeładunkowego pojemników i wzrostem przeładunków przed rececją w 2009 roku, a następnie odbudową rynku po 2010 roku. W sąsiedztwie terminalu, w 2013 roku rozpoczęła się budowa Nabrzeża Bułgarskiego, które zostanie przystosowane do obsługi kontenerowców².

W Gdańsku rozbudowuje się terminal DCT³, a tworzone nowe stanowisko powinno zapewnić zwiększenie potencjału przeładunkowego o 1 mln TEU. Inwestuje również należąca do belgijskiej Grupy SEA-INVEST Przedsiębiorstwo Przeładunkowe – Składowe „Port Północny” Sp. z o.o., które zarządza obszarem o powierzchni 59,2 ha z dwoma pirsami (węglowym i rudowym) do przeładunku towarów masowych. W najbliższym czasie wykonany będzie remont pirsu rudowego, zbudowane zostaną place składowe (około 100 000 m²), zakupione zostaną nowe urządzenia technologiczne i rozbudowany układ drogowy. W Świnoujściu, w terminalu promowym buduje się nowe stanowisko do obsługi promów, a firma OT Logistics rozbudowuje potencjał Portu Handlowego Świnoujście o no-

wy terminal kontenerowy. Zakłada się, że po zakończeniu inwestycji będzie można przeładowywać 200 000 TEU rocznie.

Prywatyzacja i marketing

Znajdujące się w prywatnych rękach terminale prowadzą aktywny marketing, który przyczynił się do zmian struktury i wzrostu przeładunków. W Gdańsku i zespole portów Szczecin-Świnoujście większą rolę zaczęły odgrywać przeładunki drobnicy, a w Gdyni zwiększyła się podaż węgla. Spektakularnym przykładem jest budowa od podstaw DCT, w którym w 2013 roku przekroczone granice 1 mln TEU w przeładunku kontenerów, zaznaczając wyraźnie drobnicowy charakter portu w Gdańsku. Poprzez silne związki DCT z Maersk Line, największym liniowym operatorem kontenerowców na świecie, Gdańsk został włączony do serwisu dalekowschodniego tego operatora. Wprowadzenie do serwisu największych kontenerowców Triple-E o pojemności 18 000 TEU wprowadziło do serwisu nową jakość⁴, a w najbliższej perspektywie Gdańsk będzie docelowym portem na Bałtyku aliansu P3.

Od chwili, gdy Morski Terminal Masowy Gdynia włączony został do Grupy ATIC, w porcie Gdynia nieustannie rosną przeładunki węgla⁵. Grupa ATIC (z siedzibą w Paryżu) jest czołowym operatorem ładunków masowych. Dzięki marketingowi na rynkach globalnych w Gdyni zwiększyła się podaż ładunków węgla.

Rekordowe przeładunki w 2013 roku

Gdańsk zawdzięcza swój rekordowy rok przeładunkom paliw płynnych (ponad 11 mln t) oraz węgla (4,6 mln t). W pierwszym przypadku lepszy wynik osiągnięto w 2010 roku (14,4 mln t), a w przeładunkach węgla w 2005 roku (ponad 6,9 mln t). Na ubiegłoroczny wynik złożyły się również przeładunki zbóż (1,48 mln t). Wysokie wzrosty wymienionych ładunków zrekomensowały spadek podaży innych ładunków masowych (2013 rok – 2,65 mln t, 2012 – 4,33 mln t, 2011 – 5,01 mln t). Dał się zauważyć zmniejszony popyt na kruszywa do budowy

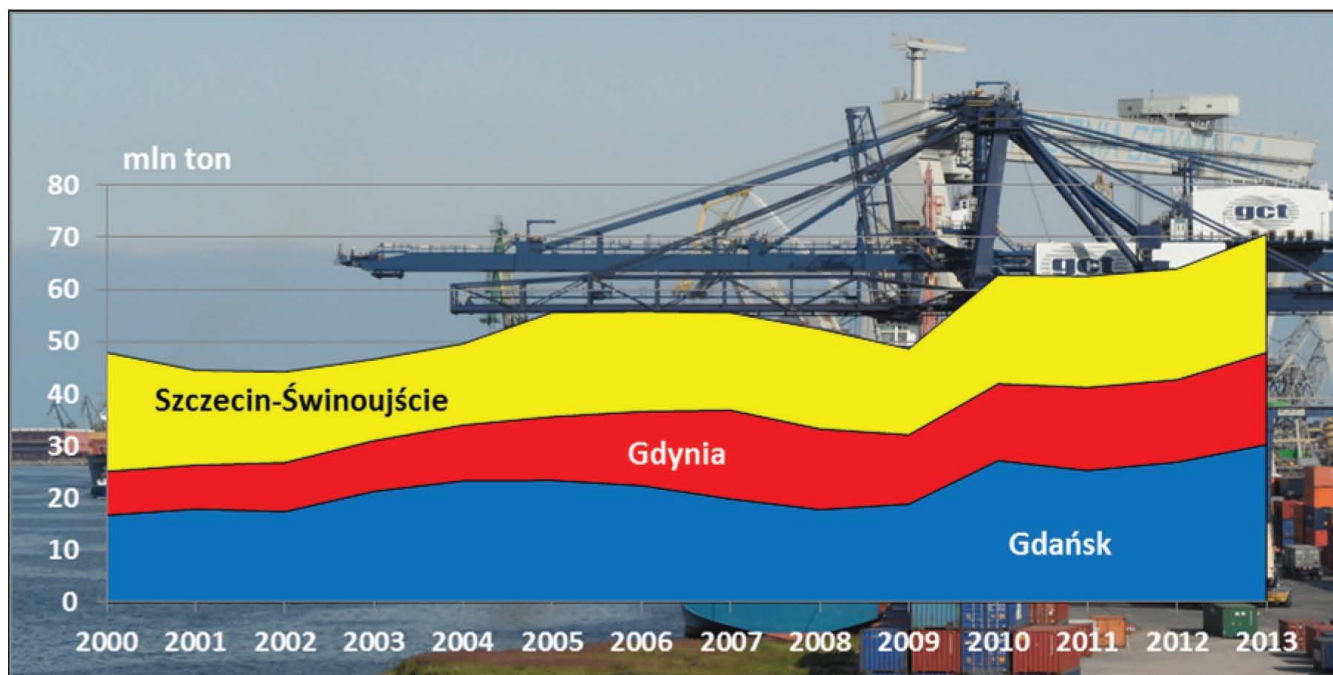
¹ Dr hab. Marek Grzybowski, prof. AM w Gdyni, jest kierownikiem Katedry Ekonomii i Zarządzania na Akademii Morskiej w Gdyni, dyrektorem Obserwatorium Regionu Morza Bałtyckiego, prezesem zarządu stowarzyszenia Polski Klaster Morski, a także Ekspertem nr EX2002B067306 7 PROGRAMU RAMOWEGO.

² M. Grzybowski, Wydatki inwestycyjne w wybranych portach regionu Morza Bałtyckiego – studia przypadków, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 760; Finanse, Rynki finansowe, Ubezpieczenia Nr 59, Zarządzanie finansami. Mierzenie wyników przedsiębiorstw i ocena efektywności inwestycji, Wyd. Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2013, s. 513-523.

³ DCT Gdańsk SA (Deepwater Container Terminal Gdańsk – Głębokowodny Terminal Kontenerowy Gdańsk) – należy do Global Infrastructure Fund II, razem z funduszami MTAA Superannuation Fund, Statewide Superannuation Trust oraz funduszem Westscheme Fund, z których wszystkie posiadają siedziby w Australii. DCT jest jedynym terminalem głębokowodnym w rejonie Bałtyku, do którego bezpośrednio zawijają statki z Dalekiego Wschodu (przyp. red.).

⁴ Grzybowski M., Maersk Line Triple-E, „Polska Gazeta Transportowa”, nr 26/2013, s. 7.

⁵ Grzybowski M., Port Gdynia – prywatyzacja. ATIC kupił MTMG, „Polska Gazeta Transportowa”, nr 36/2011, s. 1-2.



Rys. 1. Przeładunki w portach polskich w latach 2000-2013 (mln ton). Źródło: Zarządy morskich portów handlowych i terminali kontenerowych.

dróg. Drobnica w kontenerach stanowiła w Gdańsku około 9,75 mln t⁶.

W Gdyni terminale przeładowały w 2013 roku prawie 17,7 mln t (15,8 mln t w 2012 roku). Tutaj wciąż dominuje drobnica, której przeładowano ponad 11 mln t (2012 – ponad 9,9 mln t). O prawie 30% wzrosła podaż węgla i koks (do 2,64 mln t), a zboż i śruty o ponad 22% (do 2,2 mln t). Te przeładunki znacznie zrekomensowały 9% spadek podaży ładunków masowych sypkich (między innymi nawozów sypkich, kruszyw i rud metali)⁷.

Terminale portów Szczecin i Świnoujście zanotowały łącznie 22 750 000 t, co oznacza wzrost przeładunków o 7%. Istotną pozycję w statystykach stanowią przeładunki drobnicy promowej – 6,6 mln t (z wagą środków transportu). Na taki wynik złożyły się również przeładunki węgla (4,5 mln t, wzrost o 6,4%) oraz zwiększona ponad 2,5-krotnie podaż rudy do 2,6 mln t. W zespole zachodniopomorskich portów nastąpił spadek o prawie 30% przeładunków masowych suchych (inne) do około 3 mln ton, co wynika ze zmniejszenia przywozu drogą morską kruszywa na budowę terminalu gazowego w Świnoujściu⁸.

Przeładunki kontenerów szczególnie dynamicznie rosły w DCT Gdańsk. Terminale kontenerowe w polskich portach przeładowały prawie 1 968 000 TEU (standardowych kontenerów). Dominują terminale Trójmiasta, gdzie łącznie na placach składowych znalazło się ponad 1,9 mln TEU. Rekordzistą jest DCT Gdańsk, w którym przeładowano ponad 1,15 mln

TEU (0,93 mln TEU w 2012 roku)⁹. Ten wynik terminal zawdzięcza transshipmentom – połączeniu z rynkami Dalekiego Wschodu i eksportowi kontenerów do Rosji. Równie wysoką dynamikę zarejestrował Gdynia Container Terminal, w którym przeładowano 333 549 TEU (28% więcej niż w 2012 roku). Gorzej wiodło się gdyńskiemu BCT. Jego suwnice przemieściły w 2013 roku 394 478 TEU (3,4% mniej niż w 2012 roku).

Wydatki inwestycyjne

Porty i terminale intensywnie inwestują. Tylko w Gdyni w latach 2014 – 2016 wartość inwestycji osiągnie prawie 736 mln zł. Przy wsparciu funduszy z UE, w Gdyni zabudowuje się Nabrzeże Bułgarskie, przebudowuje Nabrzeże Indyjskie, buduje nowe magazyny. Planuje się budowę nowego terminalu promowego zdolnego przyjmować jednostki o długości 240 m¹⁰. W Gdańsku za 560 000 euro opracowana zostanie dokumentacja projektowa nowych inwestycji planowanych w kolejnej perspektywie finansowej 2014 – 2020¹¹. W Świnoujściu powstał nowy terminal kontenerowy, który zamierza przeładowywać 200 000 TEU rocznie. Powstaje również terminal LNG do przeładunku gazu płynnego z eksportu. W terminalu promowym w Świnoujściu rozpoczęto budowę nowego stanowiska promowego. Inwestycja o wartości 153 mln zł jest częściowo finansowana z funduszy UE (71 mln zł). Nowe nabrzeże buduje się DCT Gdańsk. Wszystkie terminale kontenerowe planują zwiększenia przeładunków, które według szacunków mogą w niedługim czasie wzrosnąć do 3 mln TEU.

⁶ Kasprowicz J., Port w Gdańsku wita Nowy Rok 2014. 30 milionów ton i... więcej, <http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/30-milionow-ton-i-wiecej> (dostęp 30.01.2014).

⁷ Informacja zarządu Morskiego Portu Gdynia.

⁸ Ładunek stawia na Porty Szczecin-Świnoujście, <http://www.port.szczecin.pl/pl/aktualnosc/adunek-stawia-na-porty-szczecin-winoujcie/> (dostęp 10.02.2014).

⁹ Dane zarządów terminali kontenerowych.

¹⁰ Grzybowski M., Wpływ portów na komodalność transportu. Studia przypadków z regionu Morza Bałtyckiego, „Logistyka”, nr 4/2011 (dział „Logistyka-nauka”), s. 291-300.

¹¹ J. Kasprowicz, Z Funduszy TEN-T w Porcie Gdańsk, <http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/z-funduszy-ten-t-w-porcie-gdansk> (dostęp 11.02.2014).

Streszczenie

W artykule omówiono wpływ zmian strukturalnych w portach polskich na zmiany w podaży ładunków. Opisano jak w wyniku prywatyzacji, inwestycji w infrastrukturę i suprastrukturę oraz dywersyfikacji usług w 2013 roku główne polskie porty morskie odnotowały rekordowe przeładunki i przekroczyły 70 mln ton (wzrost o 11,7%). Terminale kontenerowe z dynamiką prawie 19% zbliżyły się do granicy 2 mln TEU. Podano wyniki rekordowych przeładunków w głównych grupach towarowych.

Polish seaports – privatization, investments and diversification of services

Abstract

The main Polish seaports registered record in handling and exceeded 70 million tons of turnover (an increase of 11.7%) in 2013, thanks to privatization, investments and diversification of services. Container terminals with the dynamics of nearly 19% moved closer to the magical level of 2 million TEUs. The increase in the number of containers and the weight of the goods is the result of active marketing of the privatized terminals. As a result, there was an increase in the supply of both general cargo and bulk cargo. In Gdansk it exceeded 30

million tons. Terminals of Szczecin-Świnoujście moved closer to 23 million tons of turnover and Gdynia significantly exceeded 17.7 million tons. Estimated value of goods handled in the Polish ports approached 500 billion zł.

LITERATURA / BIBLIOGRAPHY

1. Grzybowski M., Maersk Line Triple-E, „Polska Gazeta Transportowa”, nr 26/2013, s. 7.
2. Grzybowski M., Port Gdynia – prywatyzacja. ATIC kupił MTMG, „Polska Gazeta Transportowa”, nr 36/2011, s. 1-2.
3. Grzybowski M., Wpływ portów na komodalność transportu. Studia przypadków z regionu Morza Bałtyckiego, „Logistyka”, nr 4/2011 (dział „Logistyka-nauka”), s. 291-300.
4. M. Grzybowski, Wydatki inwestycyjne w wybranych portach regionu Morza Bałtyckiego – studia przypadków, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 760; Finanse, Rynki finansowe, Ubezpieczenia Nr 59, Zarządzanie finansami. Mierzenie wyników przedsiębiorstw i ocena efektywności inwestycji, Wyd. Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2013, s. 513-523.
5. Kasprowicz J., Port w Gdańsku wita Nowy Rok 2014. 30 milionów ton i... więcej, <http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/30-milionow-ton-i-wiecej> (dostęp 30.01.2014).
6. J. Kasprowicz, Z Funduszu TEN-T w Porcie Gdańsk, <http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/z-funduszu-ten-t-w-porcie-gdansk> (dostęp 11.02.2014).
7. Ładunek stawia na Porty Szczecin-Świnoujście, <http://www.port.szczecin.pl/pl/aktualnosci/adunek-stawia-na-porty-szczecin-winoujcie/> (dostęp 10.02.2014).