

Raport

Polskie porty morskie w 2020 roku.

Podsumowanie i perspektywy na 2021 rok

Marzec 2021

port 
monitor

Podsumowanie

- W 2020 roku polskie porty (Gdańsk, Gdynia, Szczecin-Świnoujście) przeładowały łącznie blisko 104 mln ton ładunków, co stanowi spadek o 4% w stosunku do 2019 roku. To pierwszy spadek łącznych obrotów od 2011 roku.
- Zmniejszone przeładunki zanotowały Port Gdańsk oraz Port Szczecin-Świnoujście, z kolei Port Gdynia pomimo pandemii zakończył rok z wyższym wynikiem niż w 2019 roku.
- Duży wzrost przeładunków nastąpił w grupie zboża (+3,7 mln ton) – szczególnie zauważalny w Porcie Gdynia (+2,2 mln ton). Istotne ograniczenie przeładunków we wszystkich analizowanych portach dotyczyło grup węgiel i koks (-2,9 mln ton) oraz paliwa (-3,4 mln ton).
- Przeładunki kontenerów w 2020 roku uległy zmniejszeniu (-4,3%) po raz pierwszy od 2015 roku. Na spadek przyczyniło się głównie zmniejszenie przeładunków w Porcie Gdańsk (-7,2%). Z kolei Port Gdynia oraz Port Szczecin-Świnoujście odnotowały wzrosty. W segmencie ładunków skonteneryzowanych szczególnie trudna była pierwsza połowa 2020 roku, wówczas miały miejsce największe spadki.
- Również w segmencie ładunków ro-ro odnotowano zmniejszenie wolumenów. Przeładunki jednostek frachtowych uległy ograniczeniu w każdym z portów, a łącznie we wszystkich portach zanotowano spadek o 5,6% do poziomu 779 tys. sztuk. Z kolei obsługa aut osobowych w ruchu promowych zmniejszyła się o jedną czwartą (do poziomu 309 tys. samochodów osobowych).
- W minionym roku, ze względu na ograniczenia w przemieszczaniu się w ruchu międzynarodowym, znacznemu ograniczeniu uległa liczba pasażerów regularnych linii promowych. W 2020 roku wszystkie porty polskie obsłużyły 1,47 mln pasażerów, co oznacza liczbę o 23,2% mniejszą niż w roku 2019.
- Negatywne skutki pandemii szczególnie dotkliwie dało się odczuć w segmencie obsługi statków wycieczkowych. Większość armatorów odwołała rejsy i w konsekwencji w gdańskim porcie miało miejsce tylko 6 zawinięć wycieczkowców z 84 planowanych, a w gdyńskim tylko jedno z 50 planowanych.
- Na tym etapie trudno prognozować jak może wyglądać cały rok 2021 dla działalności portowej, obecny rok będzie bowiem również stał pod znakiem pandemii. Jednak wyniki portów morskich na początku tego roku pozwalają na optymistyczne nastroje, w styczniu tego roku wszystkie porty polskie zanotowały wzrost przeładunków w porównaniu ze styczniem 2020 i były to dość istotne wzrosty (+13,6% Port Gdynia, +8,8% Port Gdańsk oraz +7,7% Port Szczecin-Świnoujście).

Wyniki działalności polskich portów morskich w 2020 roku

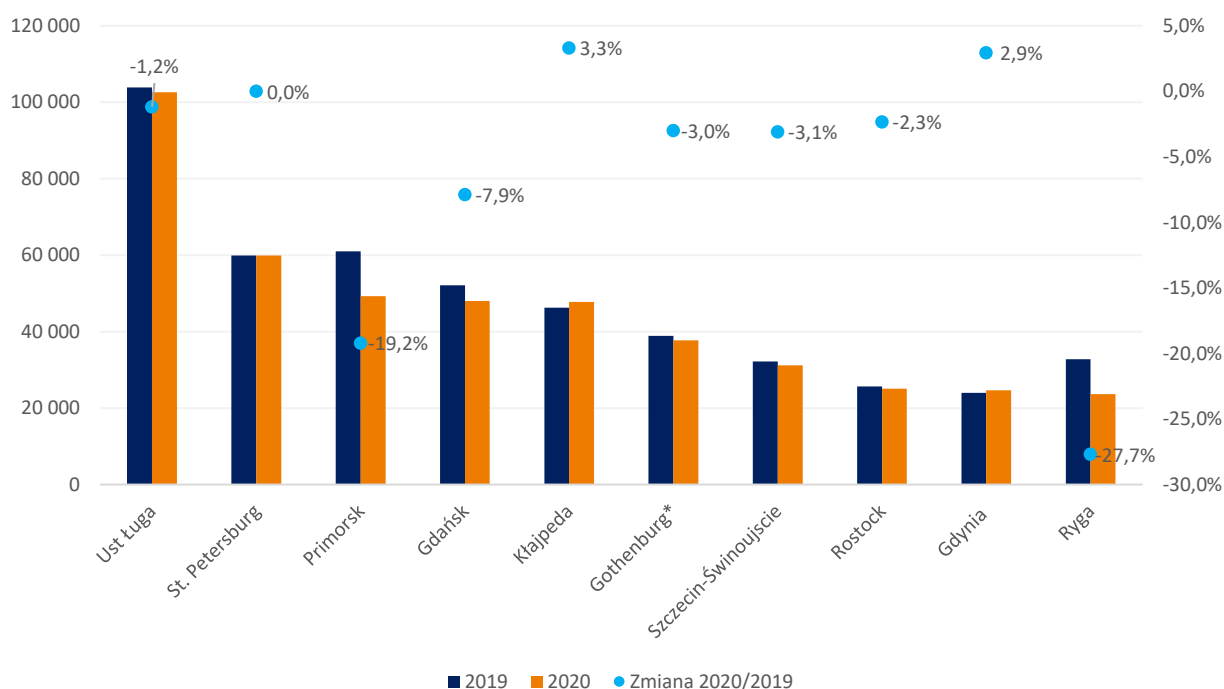
W 2020 roku polskie porty przeładowały łącznie 103,8 mln ton, co oznacza spadek na poziomie 4% w porównaniu z rokiem 2019. Zmniejszenie przeładunków odnotował Port Gdańsk (-7,9%) oraz Porty Szczecin-Świnoujście (-3,1%) (Tabela 1). Z kolei w Porcie Gdynia, pomimo pandemii, wynik był wyższy od rekordowej wielkości przeładunków w 2019 roku (+2,9%) - dużą dynamiką wzrostu charakteryzowały się przeładunki zbóż (+68%). Wzrost nastąpił również w obsłudze drobnicy skonteneryzowanej (+0,9%).

Tabela 1. Przeładunki w największych polskich portach morskich w latach 2015-2020 [tys. ton]

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Zmiana 2020/19
Port Gdańsk	35 914	37 289	40 614	49 032	52 154	48 038	-7,89%
Port Gdynia	18 198	19 536	21 225	23 492	23 957	24 662	2,94%
Port Szczecin-Świnoujście	23 174	24 113	25 424	28 314	32 175	31 178	-3,10%
Łącznie	77 286	80 938	87 263	100 838	108 286	103 878	-4,07%

Port Gdańsk w 2020 roku stanowił czwartą siłę na Bałtyku, Port Szczecin-Świnoujście znalazł się na 7 miejscu (w porównaniu do 8 miejsca w 2019 roku), a Port Gdynia na 9-tym (awans z 10-tej pozycji) – Wykres 1.

Wykres 1. Wielkość przeładunków w największych portach na Bałtyku w 2019 i 2020 roku [tys. ton]

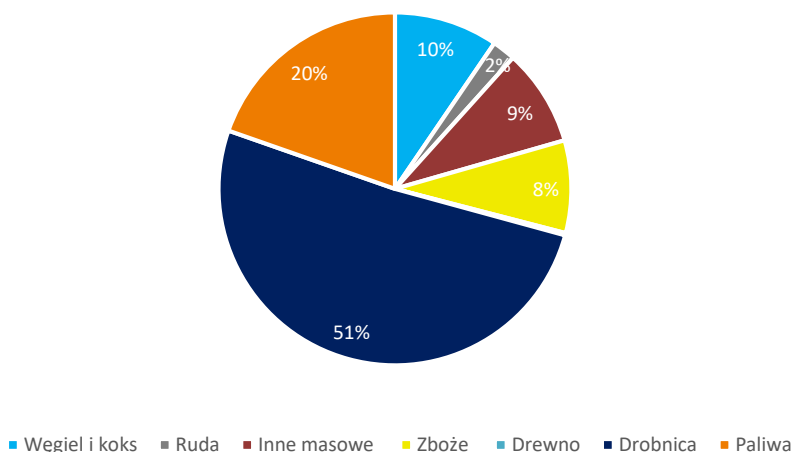


* dane szacunkowe na podstawie wybranych grup ładunkowych

Struktura przeładunków w 2020 roku

W minionym roku w strukturze ładunkowej polskich portów 51% stanowiła drobnica. Mniejszy udział w ogólnej strukturze asortymentowej w porównaniu z 2019 rokiem miały grupy węgiel i koks oraz paliwa (udział każdej z grup zmniejszył się o 2 p.p. w porównaniu z 2019 rokiem). Zmiana nastąpiła również w obsłudze zbóż w polskich portach – wolumeny zwiększyły się o 3,7 mln ton, co wpłynęło na wzrost udziału zbóż w łącznych przeładunkach (z poziomu 5% w 2019 roku do 8% w 2020) – Wykres 2.

Wykres 2. Struktura przeładunków w głównych portach w Polsce w 2020 roku



Wszystkie analizowane porty odnotowały spadki w grupie węgiel i koks – największy nominalny spadek obsługi w tej grupie ładunkowej zaobserwowano w Porcie Gdańsk (-1,1 mln ton) – Tabela 2.

W ostatnich latach Port Szczecin-Świnoujście charakteryzował się wysokimi wynikami przeładunków węgla oraz rud. Od około 3 lat import rud drogą morską uległ zdecydowanemu osłabieniu ze względu na obniżenie produkcji w polskich, czeskich i słowackich hutach, co wpłynęło na zmniejszenie przeładunków o jedną czwartą w tej grupie ładunkowej (-588 tys. ton w 2020 roku w porównaniu z 2019 rokiem).

W grupie paliwa, zarówno Port Gdańsk jak i Port Gdynia zanotowały spadki, odpowiednio o 21,7% oraz 4,3%. Z kolei Port Szczecin-Świnoujście zwiększył przeładunki paliw o 12,1% (z czego przeładunek LNG zwiększył się o 10,3%).

Tabela 2. Struktura przeładunków w Porcie Gdańsk, Porcie Gdynia i Porcie Szczecin-Świnoujście w 2020 roku [tys. ton]

Grupa ładunkowa	Port Gdańsk		Port Gdynia		Port Szczecin-Świnoujście		Łącznie	
	2020	Zmiana 2020/2019	2020	Zmiana 2020/2019	2020	Zmiana 2020/2019	2020	Zmiana 2020/2019
Węgiel i koks	5 658,92	-16,42%	1 684,90	-41,44%	2 557,30	-18,29%	9 901,12	-22,51%
Ruda	534,17	3632,59%	0,00	+/-0%	1 684,50	-25,88%	2 218,67	-2,98%
Inne masowe	4 533,65	10,25%	1 564,30	4,84%	3 139,90	-6,31%	9 237,85	3,15%
Zboże	1 499,14	145,10%	5 430,60	68,62%	1 875,70	43,90%	8 805,44	71,45%
Drewno	11,93	-95,33%	101,90	-72,08%	104,00	-48,00%	217,83	-73,46%
Drobnica	22 108,99	-3,42%	14 108,10	-0,29%	16 874,20	-3,64%	53 091,29	-2,68%
Paliwa	13 691,61	-21,76%	1 772,30	-4,33%	4 941,90	12,16%	20 405,81	-14,11%
Razem	48 038,41	-7,89%	24 662,00	2,94%	31 177,50	-3,10%	103 877,91	-4,07%

Największą dynamiką wzrostów charakteryzowały się zboża – łącznie obroty w tej grupie zwiększyły się o 71,5% w porównaniu z 2019 rokiem. Największy wzrost nastąpił w Porcie Gdynia (+2,2 mln ton w odniesieniu do 2019 roku, co przełożyło się na +68,6%). W pozostałych portach również zanotowano wzrosty w tej grupie ładunkowej – w Gdańsku obsłużono niemal 0,9 mln ton więcej, a w Porcie Szczecin-Świnoujście o około 0,6 mln ton więcej niż w 2020 roku.

Kontenery

W minionym roku polskie porty obsłużyły ponad 130 tys. TEU mniej (-4,3%) niż w 2019 roku. Na zmniejszenie przeładunków szczególny wpływ miał spadek w Porcie Gdańsk. Na 7,2% spadek w Porcie Gdańsk miało głównie wpływ zmniejszenie przeładunków transshipmentowych, z kolei ilość ładunków na/z rynku polskiego wzrosła. W Porcie Szczecin-Świnoujście odnotowano dwucyfrowy wzrost (+14% w stosunku do 2019 roku). Z kolei w Porcie Gdynia przeładunki zwiększyły się o blisko 1%. Port Gdynia był jednym z nielicznych portów spośród największych kontenerowych portów bałtyckich, w którym zanotowano pozytywną zmianę w wielkości przeładunków kontenerowych. Pomimo pandemii, rok 2020 okazał się szczególnie dobry dla Gdyńskiego Terminalu Kontenerowego (GCT), który w minionym roku osiągnął rekordowy wynik przeładunków – 401 546 TEU.

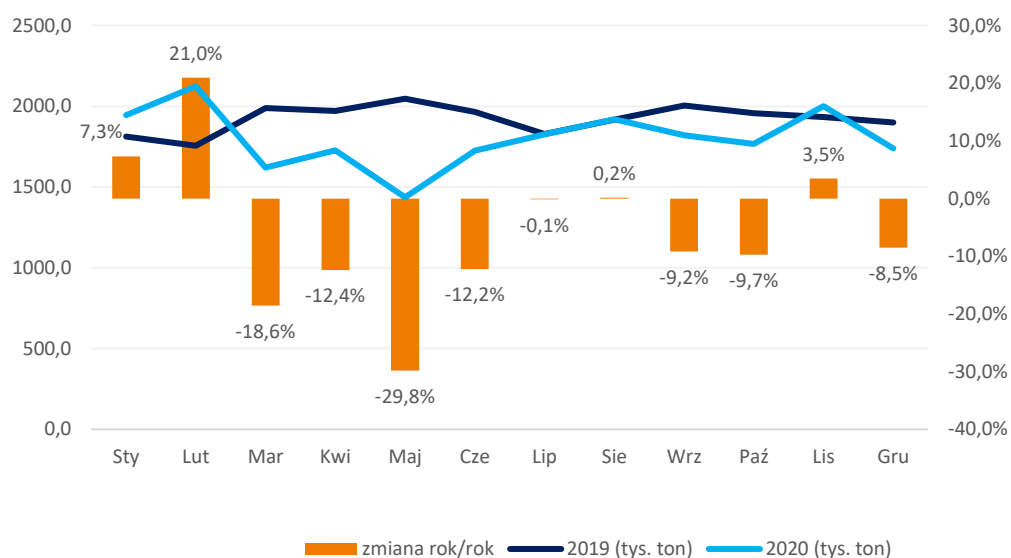
Tabela 3. Przeładunki kontenerów w największych polskich portach morskich w latach 2015-2020 [TEU]

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Zmiana 2020/19
Port Gdańsk	1 091 202	1 299 373	1 580 508	1 948 974	2 073 215	1 923 785	-7,21%
Port Gdynia	684 796	642 195	710 698	803 871	896 968	905 121	0,91%
Port Szczecin-Świnoujście	87 784	90 869	93 579	81 451	76 143	86 816	14,02%
Łącznie	1 863 782	2 032 437	2 384 785	2 834 296	3 046 326	2 915 722	-4,29%

Analizując przeładunki ładunków skonteneryzowanych (w tys. ton) w poszczególnych miesiącach 2020 roku w porównaniu z rokiem 2019 w portach polskich, można wskazać, że szczególnie dotkliwe spadki miały miejsce w pierwszym półroczu 2020 roku, zaczynając od marca - wówczas zaczęły być zauważalne

pierwsze skutki lockdown'u, który nałożono w Chinach w styczniu. W marcu z kolei rozpoczął się lockdown w Polsce i wielu innych krajach Europy. W miesiącach letnich - lipiec-sierpień 2020 poziom przeładunków kontenerowych w portach polskich był porównywalny z analogicznym okresem roku 2019. W późniejszych miesiącach, poza listopadem kiedy przeładunki wzrosły, znów zauważalne były spadki, chociaż ich wielkość nie była tak znacząca jak w pierwszym półroczu.

Wykres 3. Przeładunki ładunków skonteneryzowanych w polskich portach od stycznia do grudnia 2019 i 2020 roku (tys. ton), zmiana r/r



Obsługa ładunków w technologii ro-ro

W zeszłym roku przeładunki jednostek frachtowych w portach polskich zmniejszyły się o 5,6%. Spadek zanotowały wszystkie porty, ale największy miał miejsce w Porcie Gdynia, gdzie obsłużono o 35,7 tys. jednostek frachtowych mniej niż w roku 2019 (-12,0%). W Gdyni również zanotowano największe spadki w obsłudze samochodów osobowych (-35,1 tys., - 58,2%).

Tabela 4. Obsługa ładunków ro-ro i samochodów osobowych w największych polskich portach w latach 2019 i 2020 [szt.]

	Samochody osobowe			Jednostki frachtowe		
	2019	2020	Zmiana 2020/2019	2019	2020	Zmiana 2020/2019
Port Gdańsk	52 162	45 383	-13,00%	31 484	28 923	-8,13%
Port Gdynia	107 386	44 839	-58,25%	299 566	263 590	-12,01%
Port Szczecin-Świnoujście	254 125	219 037	-13,81%	493 994	486 516	-1,51%
Razem	413 673	309 259	-25,24%	825 044	779 029	-5,58%

Pasażerowie linii promowych

Wprowadzone restrykcje oraz nałożenie kwarantanny na podróżnych z powodu pandemii koronawirusa wpłynęły na istotne zmniejszenie liczby osób podróżujących promami. W zeszłym roku polskie porty łącznie obsłużyły 1473,1 tys. pasażerów, czyli o 445,2 tys. mniej niż w 2019 roku (-23,2%). Warto wskazać, że to najniższa liczba podróżnych od 2013 roku. Największy spadek miał miejsce w Porcie Gdynia – ubyło tam niemal 300 tys. pasażerów (-42,2% w porównaniu z 2019 rokiem). Polskie porty nie są odosobnionym przypadkiem – w niektórych bałtyckich portach spadki sięgały nawet ponad 50% (np. Helsinki, Tallinn).

Tabela 5. Regularny ruch pasażerski w głównych portach polskich w latach 2015-2020 [pasażerowie]

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Zmiana 2020/2019
Port Gdańsk	107 540	104 672	105 556	117 939	166 475	147 909	-11,15%
Port Gdynia	598 207	603 444	660 900	687 545	682 590	394 608	-42,19%
Port Szczecin-Świnoujście	974 717	1 040 779	1 085 013	1 072 679	1 069 318	930 625	-12,97%
Razem	1 680 464	1 748 895	1 851 469	1 878 163	1 918 383	1 473 142	-23,21%

Obsługa statków wycieczkowych

Miniony rok był bardzo niekorzystny dla sektora wycieczkowców – pandemia spowodowała prawie całkowite zatrzymanie tej gałęzi portowej działalności. Na 2020 rok zaplanowane były 84 zawinięcia wycieczkowców w Porcie Gdańsk oraz około 50 w Porcie Gdynia. Ze względu na pandemię większość armatorów odwołała rejsy i do gdańskiego portu zawinęło jedynie 6 jednostek (pierwszy statek wpłynął we wrześniu). Z kolei Port Gdynia obsłużył tylko jeden statek wycieczkowy z 72 turystami na pokładzie. Oba trójmiejskie porty obsłużyły ponad 95% mniej pasażerów wycieczkowców niż w roku 2019. Z drugiej strony, Port Szczecin-Świnoujście, w którym odbywa się głównie obsługa wycieczkowców rzecznych, odnotował spadek obsługi podróżnych o blisko jedną czwartą, podczas gdy liczba zawinięć wzrosła z 78 w 2019 do 95 w 2020. Można więc wnioskować, że segment rynku wycieczkowców rzecznych nie był tak bardzo dotknięty skutkami pandemii jak segment wycieczkowców morskich.

Tabela 6. Ruch wycieczkowy w polskich portach w 2019 i 2020 roku [pasażerowie oraz liczba zawinięć]

	Turyści			Zawinięcia		
	2019	2020	Zmiana 2020/2019	2019	2020	Zmiana 2020/2019
Port Gdańsk	22 411	616	-97,25%	60	6	-90,00%
Port Gdynia	235 780	72	-99,97%	54	1	-98,15%
Port Szczecin-Świnoujście*	7 420	5 650	-23,85%	78	95	21,79%
Razem	265 611	6 338	-97,61%	192	102	-46,88%

*łącznie ze statkami rzecznyymi

Perspektywy na 2021 rok

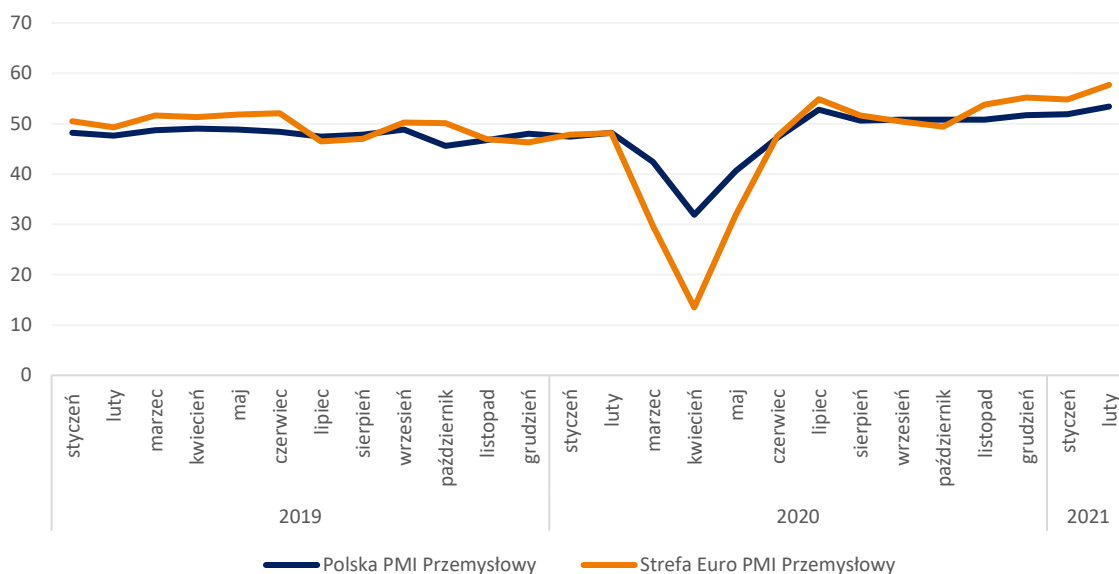
W celu określenia perspektyw na 2021 rok, pomocny może być wskaźnik PMI (Purchasing Managers' Index [™])¹ opracowywany przez IHS Markit. PMI to oparty na ankietach wskaźnik aktywności gospodarczej, często uważany za wskaźnik wyprzedzający koniunktury. Pierwotnym wskaźnikiem jest PMI dla przemysłu, jednak obecnie istnieje także wskaźnik dla usług i oraz wskaźnik złożony (średnia ważona wskaźników PMI dla przemysłu i sektora usług dla danego regionu geograficznego lub gospodarki). PMI dla przemysłu może zwiastować zmiany w handlu, a zmiany w handlu mogą wpłynąć na wolumeny przeładowanych ładunków w portach. Na poziom wskaźnika PMI składają się „wskaźniki podrzędne”: produkcji, nowych zamówień, zatrudnienia, kosztów, cen sprzedaży, eksportu, aktywności zakupowej, wydajności dostawców, zaległości w zamówieniach i zapasów.

W kwietniu ubiegłego roku w Polsce, a także w większości krajów europejskich, nastroje gospodarcze uległy znacznemu pogorszeniu - szczególnie za sprawą rekordowo niskich poziomów produkcji i nowych zamówień. Było to skutkiem wprowadzonego lockdown'u oraz zawieszonych działalności wielu przedsiębiorstw. W kwietniu 2020 roku indeks PMI znacznie spadł - wartość wskaźnika dla Strefy Euro zmalała do 13,5 punktów (najniższy poziom od 1998 roku), a dla Polski do 32,9 punktów - Wykres 4. Ale od maja indeks PMI dla Polski zaczął się poprawiać i osiągnął poziom powyżej 52 punktów w lipcu, następnie spadł do 50,8 punktów i poziom ten utrzymywał się od sierpnia do listopada. Od grudnia zeszłego roku z kolei widoczny jest trend wzrostowy, w lutym 2021 roku wskaźnik dla Polski osiągnął poziom 53,4 punktów. Równocześnie poprawę nastrojów gospodarczych odnotowano w krajach Strefy Euro - w lutym w Niemczech wartość wskaźnika PMI osiągnęła poziom 60,7 pkt, we Francji 56,1 pkt, a we Włoszech 56,9 pkt.

Przyglądając się bliżej prognozom wzrostu PKB na 2021 rok, można wskazać, że prognozy ze stycznia tego roku zostały obniżone w stosunku do tego, co przewidywano w październiku zeszłego roku (+2,7% prognozowane w styczniu versus + 4,6% prognozowane w październiku 2020 roku). Warto wskazać, że także w wielu innych krajach europejskich obecnie prognozowane wartości PKB są niższe niż szacunki z października 2019 (Wykres 5).

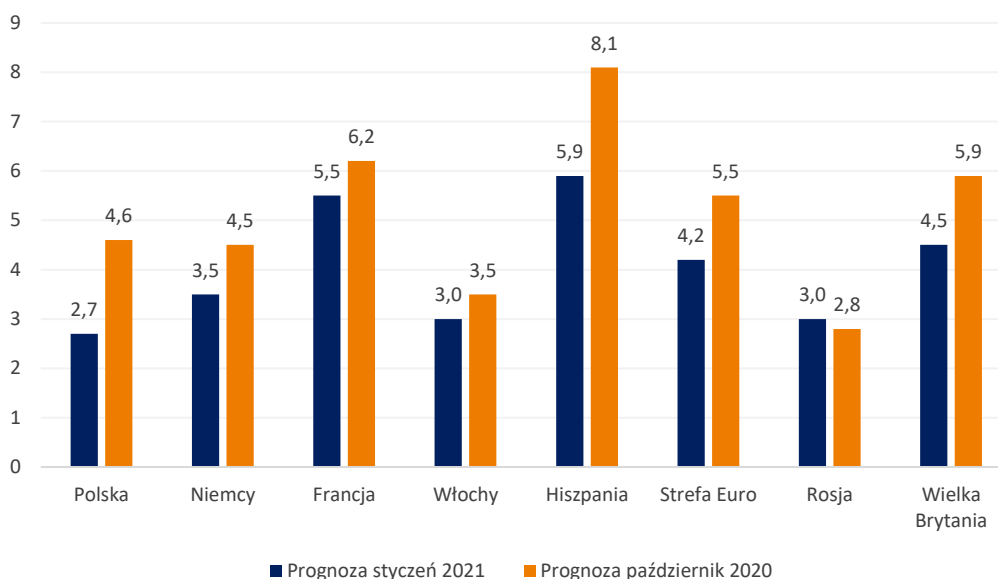
¹The Purchasing Managers' Index [™] (PMI [™]) to oparty na ankietach wskaźnik aktywności gospodarczej, który obejmuje wskaźniki podrzędne: produkcji, nowych zamówień, zatrudnienia, kosztów, cen sprzedaży, eksportu, aktywności zakupowej, wydajności dostawców, zaległości w zamówieniach i zapasów. W ankietach 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.

Wykres 4. Wielkość przemysłowego wskaźnika PMI w Polsce i w strefie Euro w latach 2019-2021



Źródło: Actia Forum na podstawie danych IHS Markit

Wykres 5. Prognozy wzrostu PKB w 2021 roku w wybranych krajach strefy Euro, Polsce, Rosji oraz Wielkiej Brytanii



Źródło: Actia Forum na podstawie World Economic Outlook, styczeń 2021

Na tym etapie trudno prognozować jak może wyglądać cały rok 2021 dla działalności portowej w Polsce, obecny rok będzie bowiem również stał pod znakiem pandemii. Jednak zarówno wskaźniki gospodarcze jak i wyniki portów na początku 2021 roku pozwalają na optymistyczne nastroje. Wskaźniki gospodarcze ukazują poprawę nastrojów gospodarczych. Z kolei wyniki samych portów polskich w pierwszym miesiącu 2021 są dość obiecujące, w styczniu tego roku wszystkie porty polskie zanotowały wzrost przeładunków w porównaniu ze styczniem 2020 i były to dość istotne wzrosty (+13,6% Port Gdynia, +8,8% Port Gdańsk oraz +7,7% Port Szczecin-Świnoujście).

Autorzy:

Ewelina Ziajka

Specjalista ds. analiz rynkowych

ewelina@actiaforum.pl

telefon: +48 505 925 436

Monika Rozmarynowska-Mrozek

Lider projektów konsultingowych

monika@actiaforum.pl

telefon: +48 798 645 201

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, 80-368 Gdynia, +48 58 627 24 67, www.actiaforum.pl

port 
monitor

actia
FORUM