



Raport
Polskie porty morskie w 2021 roku.

Luty 2022

port 
monitor

Podsumowanie

- W 2021 roku polskie porty (Gdańsk, Gdynia, Szczecin-Świnoujście) przeładowały łącznie ponad 113 mln ton ładunków, co stanowi wzrost o 8,9% w stosunku do 2020 roku. Porty odnotowały również wzrost względem roku sprzed pandemii (+4,5% w porównaniu z 2019 rokiem).
- Wszystkie analizowane porty odnotowały zwiększenie przeładunków. Dla gdańskiego portu wzrost był szczególnie – port obsłużył ponad 53 mln ton, co pozwoliło mu na awans na trzecią pozycję wśród największych bałtyckich portów, wyprzedzając Port w Primorsku.
- Duży wzrost przeładunków nastąpił w grupie drobnica (+4,8 mln ton) oraz paliwa (+6,2 mln ton) – w przypadku paliw, wzrost szczególnie zauważalny był w Porcie Gdańsk (+5,2 mln ton) oraz w Porcie Gdynia (+0,7 mln ton). Dobry wynik Portu Gdynia to zasługa rozbudowy Bazy Paliw w gdyńskim Dębogórze.
- Przeładunki kontenerów w polskich portach w 2021 roku uległy zwiększeniu o 270 166 TEU (+9,2%). Dla Portu Gdańsk 2021 rok przyniósł awans na pozycję lidera w przeładunkach kontenerowych na Bałtyku. Zwiększenie przeładunków odnotował również Port Gdynia, w którym w 2021 roku siatka połączeń została wzbogacona o nowe połączenia feederowe oraz oceaniczne.
- To był dobry rok dla sektora ładunków tocznych. w tym segmencie przeładunków nastąpiło zwiększenie wolumenów w porównaniu z 2020 rokiem (+10,9% w przypadku jednostek frachtowych oraz +13,4% w obsłudze samochodów osobowych). w Porcie Gdańsk i Szczecin-Świnoujście wartości z 2021 roku przekroczyły wyniki z 2019 roku.
- Ubiegły rok przyniósł wzrost obsługi pasażerów w regularnym ruchu promowym. w 2021 roku wszystkie polskie porty obsłużyły 1,6 mln pasażerów, co oznacza wzrost o niemal 12% w porównaniu z 2020 rokiem, jednak liczba podróżnych nadal odbiega od wartości z 2019 roku. w 2021 obsłużono o ponad 272 tys. podróżnych mniej niż w 2019 roku. Polskie porty nie są odosobnione – większość bałtyckich portów nie odnotowała jeszcze powrotu do wartości sprzed pandemii.
- W 2021 roku można było zaobserwować nieco zwiększoną liczbę zawinięć statków wycieczkowych, jak również liczbę turystów w portach w stosunku do 2020 roku. Jednak wciąż trwająca pandemia i związane z nią restrykcje i ograniczenia nie pozwoliły na odbudowę tego rynku i powrót do wielkości sprzed pandemii. w największym polskim porcie obsługującym ruch wycieczkowy – w Porcie Gdynia - obsłużono wyłącznie 13 cruiserów.

Wyniki działalności polskich portów morskich w 2021 roku

W 2021 roku polskie porty przeładowały łącznie 113,1 mln ton ładunków, co oznacza wzrost o 8,9% w porównaniu z 2020 rokiem (Tabela 1). Warto wskazać, że przeładunki zwiększyły się również o 4,5% w stosunku do 2019 roku.

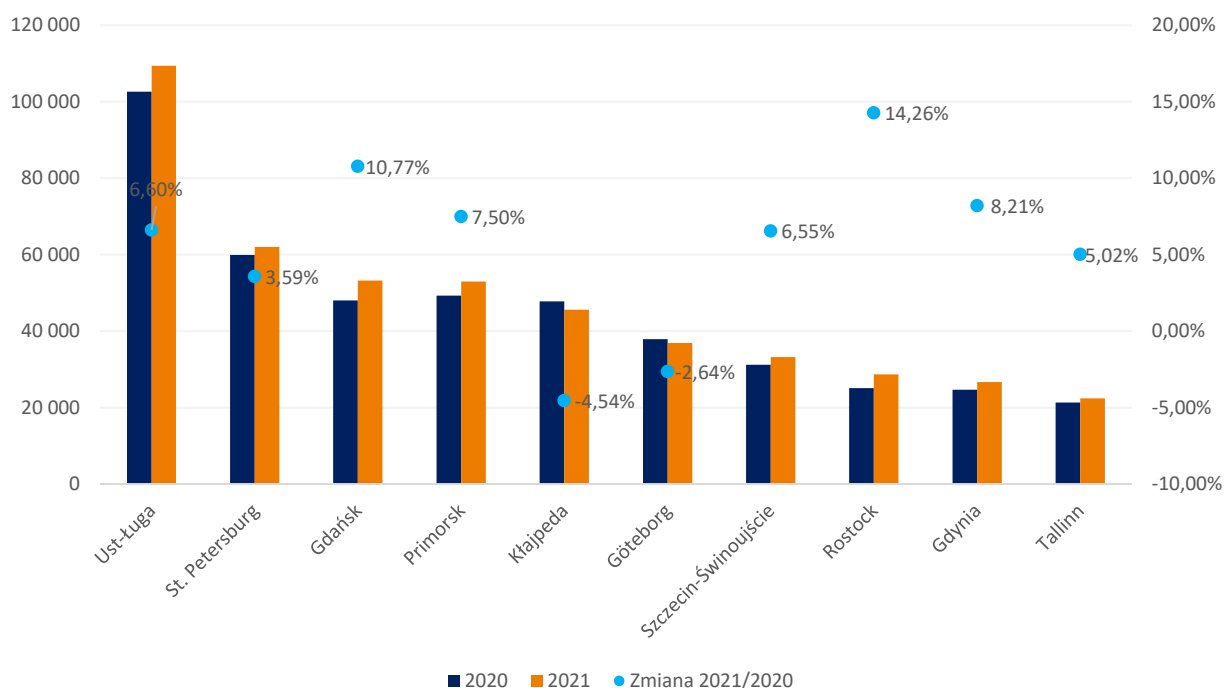
Tabela 1. Przeładunki w największych polskich portach morskich w latach 2016-2021 [tys. ton]

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Zmiana 2021/20
Port Gdańsk	37 289	40 614	49 032	52 154	48 038	53 213	10,77%
Port Gdynia	19 536	21 225	23 492	23 957	24 662	26 686	8,21%
Port Szczecin-Świnoujście	24 113	25 424	28 314	32 175	31 178	33 220	6,55%
Łącznie	80 938	87 263	100 838	108 286	103 878	113 118	8,90%

Największy wzrost odnotował Port Gdańsk, który w 2021 roku awansował na trzecią pozycję na Bałtyku, wyprzedzając rosyjski Port Primorsk. Dobry wynik portu to zasługa zwiększonych przeładunków paliw płynnych i drobnicy. Wielkość przeładunków w 2021 roku w Porcie Gdańsk uległa zwiększeniu również w porównaniu z danymi sprzed pandemii (+2,03% w porównaniu z 2019 rokiem). Dla Portu Gdynia oraz Portu Szczecin-Świnoujście miniony rok także przyniósł wzrost przeładunków (odpowiednio +8,2% r/r oraz +6,6% r/r). Wartości uzyskane w 2021 roku przekroczyły również wyniki z 2019 roku, odpowiednio o ponad 11% w Porcie Gdynia oraz o 3,3% w Porcie Szczecin-Świnoujście.

Pozytywne zmiany zostały odnotowane wyłącznie w 3 grupach ładunkowych spośród analizowanych siedmiu. Duży wzrost nastąpił w obsłudze paliw (+6,2 mln ton, +30,6% r/r) oraz drobnicy (+4,8 mln ton, +8,9% r/r). Zwiększenie przeładunków miało również miejsce w przypadku drewna (+0,26 mln ton, jednak obroty w analizowanej grupie ładunkowej mają niewielki udział w ogólnych obrotach polskich portów (0,4% w 2021 roku).

Wykres 1. Wielkość przeładunków w największych portach na Bałtyku w 2020 i 2021 roku [tys. ton]



Jeśli chodzi o paliwa płynne, łącznie porty polskie obsłużyły 26 650,6 tys. ton tego typu ładunków, co było wynikiem o 30,6% większym niż w roku ubiegłym. Wzrosty odnotowały wszystkie główne porty polskie. w Porcie Gdańsk, który jest największym portem paliwowym w Polsce przeładowano 18 884,6 tys. ton paliw płynnych. Był to wynik o 37,9% większy niż w roku 2020, kiedy to przeładunki w wyniku pandemii załamały się o ponad 21% w porównaniu do roku 2019. Bardzo duży wzrost w Porcie Gdynia w zeszłym roku (+42,0%) związany jest z rozbudową Bazy Paliw w gdyńskim Dębogórze, połączonej bezpośrednim rurociągiem ze Stanowiskiem Przeładunku Paliw Płynnych. w ostatnim czasie dębogórska infrastruktura powiększyła się o dwa zbiorniki.

Pozytywne zmiany zaszły w zeszłym roku również w wielkości przeładunków w grupie drobnica (+4,8 mln ton, +8,9% r/r). Wzrost miał miejsce w Porcie Gdańsk (+1,2 mln ton, +5,4% r/r) i jest to zasługa zwiększonych przeładunków kontenerowych. Imponujący wzrost zyskał Port Gdynia (+2,1 mln ton, +14,8% r/r) – zarówno dzięki zwiększonym przeładunkom w technologii ro-ro oraz w obsłudze kontenerów. Dla Portu Szczecin-Świnoujście ożywienie w tym sektorze to wynik zwiększonych przeładunków drobnicy promowej (przeładunki drobnicy promowej wzrosły o 10,6% w stosunku do 2020 roku oraz o 7,8% w odniesieniu do 2019 roku).

Przeładunki drewna w polskich portach w 2021 roku zwiększyły się o 120,9% i osiągnęły poziom 480,9 tys. ton. Obroty w tej grupie ładunkowej wzrosły w każdym z trzech głównych portów polskich: Port Gdańsk (+798,3%), Port Gdynia (+150,6%), Port Szczecin-Świnoujście (+14,3%). Wzrosty odzwierciedlają ożywienie na rynku drewna po 2020 roku.

W pozostałych czterech grupach ładunkowych łączne przeładunki portów polskich uległy zmniejszeniu. Największy spadek miał miejsce w przypadku grupy węgiel i koks. w tej grupie spadki zanotował Port Gdańsk (-15,3%) oraz Port Gdynia (-26,3%), podczas gdy w portach Szczecin-Świnoujście obroty

wzrosły (+11,8%). Ostatecznie jednak łączne przeładunki portów polskich w tej grupie ładunkowej zmniejszyły się o 10,2%. Należy jednak wskazać, że pierwsza i druga połowa roku były różne pod kątem przeładunku węgla w polskich portach, a na ostatecznym wyniku przeładunku węgla w całym roku 2021 zaważył duży spadek w drugiej połowie roku w porównaniu z analogicznym okresem roku 2020. Duże zawirowania na światowych rynkach węgla i znaczny wzrost cen tego surowca przyczyniły się do zmniejszenia importu węgla do Polski, a to zaważyło na przeładunkach portowych. w II połowie 2021 roku ceny węgla na polskim rynku były zdecydowanie niższe niż na światowych rynkach. Wynika to głównie z tego, że krajowi producenci węgla z największymi odbiorcami mają podpisane wieloletnie kontrakty, a ceny kształtowane są w nich najczęściej na cały rok z góry.

Po rekordowym roku 2020 dla portów polskich w zakresie przeładunków w grupie zboża i pasze, w 2021 roku przeładunki uległy osłabieniu o 7,3% do poziomu 8 163,7 tys. ton. Był to wynik jednak nadal o 59,0% wyższy niż ten zanotowany w 2019 roku. Spadki zanotował Port w Gdyni oraz Port Szczecin-Świnoujście, odpowiednio: -12,3% r/r oraz -4,8% r/r. w Porcie Gdańsk z kolei przeładunki w tej grupie ładunkowej wrosły (+7,6% r/r).

W 2021 roku przeładunki rudy spadły o 4,9% do poziomu 2 111,2 tys. ton w porównaniu z rokiem 2020. Do ogólnego spadku przyczyniły się zmniejszone obroty w tej grupie ładunkowej w Porcie Gdańsk (- 58,6% r/r), podczas gdy w Porcie Szczecin-Świnoujście przeładunki wrosły (+12,2% r/r). Port Gdynia nie przeładowuje rudy.

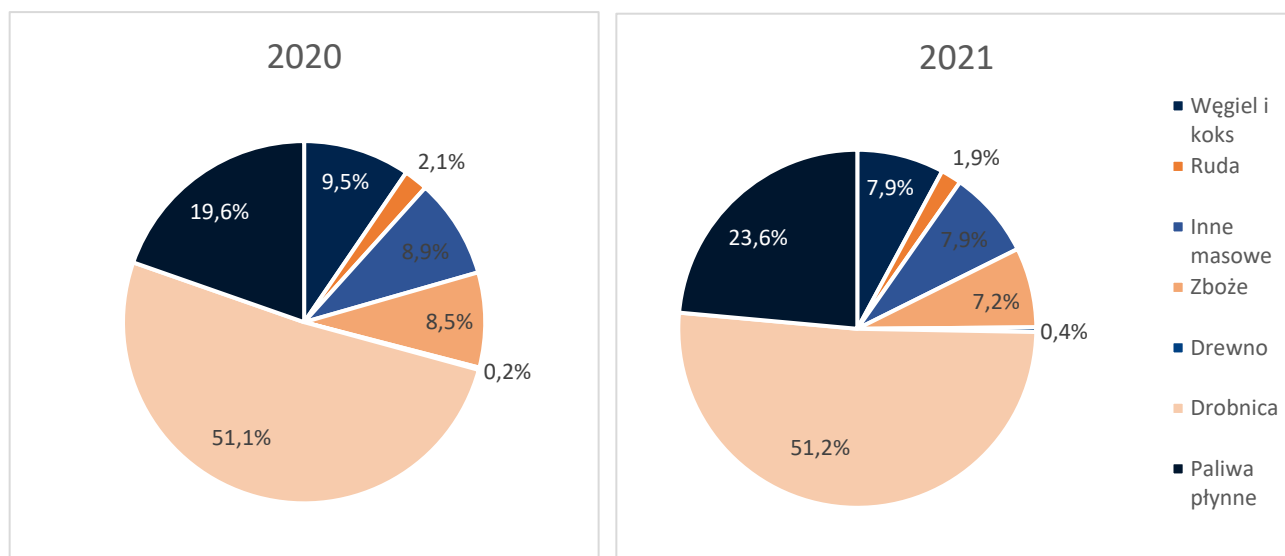
W 2021 roku osłabieniu uległy także przeładunki w grupie ładunkowej inne masowe. Łącznie główne porty polskie przeładowały 8 957,7 tys. ton tego rodzaju ładunków, co było wynikiem o 3% mniejszym niż w roku poprzednim. Spadki zanotowały dwa porty: Port Gdańsk (-5,8% r/r) i Port Szczecin-Świnoujście (-5,3% r/r), podczas gdy w Porcie Gdynia obroty innymi ładunkami masowymi wrosły (+9,3% r/r).

Tabela 2. Struktura przeładunków w Porcie Gdańsk, Porcie Gdynia i Porcie Szczecin-Świnoujście w 2021 roku [tys. ton]

Grupa ładunkowa	Port Gdańsk		Port Gdynia		Port Szczecin-Świnoujście		Łącznie	
	2021	Zmiana 2021/2020	2021	Zmiana 2021/2020	2021	Zmiana 2020/2019	2021	Zmiana 2021/2020
Węgiel i koks	4 795,8	-15,25%	1 241,4	-26,33%	2 858,2	11,77%	8 895,40	-10,16%
Ruda	221,1	-58,61%	0,0	+/-0%	1 890,1	12,21%	2 111,20	-4,85%
Inne masowe	4 273,1	-5,75%	1 709,4	9,28%	2 975,2	-5,25%	8 957,70	-3,03%
Zboże	1 612,6	7,57%	4 764,9	-12,26%	1 786,2	-4,77%	8 163,70	-7,29%
Drewno	106,9	798,32%	255,1	150,59%	118,9	14,33%	480,90	120,90%
Drobnica	23 318,5	5,47%	16 199,5	14,82%	18 340,9	8,69%	57 858,90	8,98%
Paliwa	18 884,6	37,93%	2 515,9	41,96%	5 250,2	6,24%	26 650,70	30,60%
Razem	53 212,5	10,77%	26 686,2	8,21%	33 219,7	6,55%	113 118,40	8,90%

W 2021 roku w strukturze ładunkowej polskich portów zwiększył się udział paliw płynnych (+4 p.p.). Udział węgla i koksu spadł do poziomu 8% (-2 p.p. w odniesieniu do 2020 roku) – Wykres 2.

Wykres 2. Struktura przeładunków w głównych portach w Polsce w 2020 i 2021 roku



Kontenery

W minionym roku polskie porty obsłużyły ponad 270 tys. TEU więcej (+9,3%) niż w 2020 roku. Wyniki portów były również o niemal 140 tys. TEU wyższe niż w rekordowym 2019 roku. Na wzrost przeładunków kontenerowych miał wpływ wzrost światowej konsumpcji oraz wdrożenie polityk rządowych mających na celu zwiększenie aktywności gospodarczej.

Obecnie Port Gdańsk jest największym portem kontenerowym na Bałtyku. w 2021 roku po raz pierwszy wyniki roczne portu były wyższe niż wyniki Portu St. Petersburg. Dobry wynik to zasługa obrotów w terminalu DCT. w 2021 roku terminal DCT obsłużył rekordową ilość ponad 2,09 mln TEU, co stanowi wynik o 9,3% wyższy niż w 2020 roku oraz o niemal 2% wyższy niż w ostatnim roku przed pandemią.

Wysokie wyniki przeładunków odnotował również Port Gdynia. Na wzrost przeładunków kontenerowych w Porcie Gdynia wpłynęło uruchomienie nowych połączeń feederowych oraz oceanicznych. W lutym 2021 roku Port Gdynia zyskał połączenie z portem w Hamburgu oraz Bremerhaven obsługiwane przez Maersk. Statki zawijają do terminalu BCT, a następnie do portów Basenu Morza Śródziemnego (m.in. Turcji, Tunezji oraz Algierii). Z kolei od marca zeszłego roku do terminalu BCT zawijają statki operatora Viasea w ramach cotygodniowego połączenia Gdynia-Oslo-Kłajpeda, a także operatora Unifeeder łączące Gdynię z Wielką Brytanią. Ze względu na rosnące zainteresowanie transportem morskim do Wielkiej Brytanii po Brexicie, w czerwcu Containerships uruchomił połączenie z portów Gdynia oraz Kłajpeda z brytyjskimi Teesport i Tilbury. Wśród połączeń oceanicznych z/do Portu Gdynia znalazło się połączenie operatora MSC łączące Gdynię z Portem Rades w Tunezji oraz Indiami i Pakistanem (z zawinięciem do terminalu BCT) oraz transatlantyckie połączenie armatora Hapag-Lloyd – ładunki płyną z terminalu GCT bezpośrednio do portów Ameryki Północnej. Oba połączenia dedykowane są polskiemu eksportowi. Dla gdyńskiego terminalu BCT miniony rok okazał się rekordowy

– przeładowano 573 784 TEU. Terminal GCT również odnotował zwiększenie przeładunków, do 411 038 TEU.

Jedynym portem, w którym nastąpił spadek obsługi kontenerów w porównaniu z 2020 rokiem jest Port Szczecin-Świnoujście (-4 676 TEU, -5,39% r/r). Wyniki portu są jednak wyższe niż uzyskane w 2019 roku.

Tabela 3. Przeładunki kontenerów w największych polskich portach morskich w latach 2016 - 2021 [TEU]

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Zmiana 2021/20
Port Gdańsk	1 299 373	1 580 508	1 948 974	2 073 215	1 923 785	2 117 829	10,09%
Port Gdynia	642 195	710 698	803 871	896 968	905 121	985 919	8,93%
Port Szczecin-Świnoujście	90 869	93 579	81 451	76 143	86 816	82 140	-5,39%
Łącznie	2 032 437	2 384 785	2 834 296	3 046 326	2 915 722	3 185 888	9,27%

Obsługa ładunków w technologii ro-ro

W zeszłym roku przeładunki jednostek frachtowych w polskich portach zwiększyły się o 10,9% r/r. Wszystkie porty odnotowały wzrost zarówno w obsłudze aut osobowych, jak również jednostek frachtowych. Co więcej, w Porcie Gdańsk i Szczecin-Świnoujście wartości z 2021 roku przekroczyły wyniki z 2019 roku. w przypadku Portu Gdynia obsługa zarówno aut, jak i jednostek frachtowych wróciła do wartości zbliżonych sprzed pandemii. Wyniki Portu Gdynia w najbliższym czasie mogą ulec wzrostowi ze względu na zwiększenie częstotliwości zawinięć armatora Finnlines do terminalu OT Port Gdynia. Od stycznia 2022 operator oferuje 6 zawinięć w tygodniu.

Tabela 4. Obsługa ładunków ro-ro i samochodów osobowych w największych polskich portach w latach 2020 i 2021 [szt.]

	Samochody osobowe			Jednostki frachtowe		
	2020	2021	Zmiana 2021/2020	2020	2021	Zmiana 2021/2020
Port Gdańsk	52 162	53 849	18,65%	31 484	33 213	14,83%
Port Gdynia	107 386	92 512	4,96%	299 566	297 146	12,73%
Port Szczecin-Świnoujście	254 125	253 585	15,77%	493 994	534 094	9,78%
Razem	413 673	399 946	13,44%	825 044	864 453	10,97%

Pasażerowie linii promowych

Zmniejszenie restrykcji wprowadzonych z powodu pandemii koronawirusa wpłynęło na pozytywne zmiany w sektorze obsługi podróżnych w zeszłym roku w porównaniu z rokiem 2020. w ubiegłym roku polskie porty łącznie obsłużyły 1,6 mln pasażerów, czyli o 11,7% więcej niż w 2020 roku, wzrosty rok do roku zanotowały wszystkie porty. Warto jednak zaznaczyć, że pomimo ożywienia w obsłudze przewozów promowych wartości nie wróciły jeszcze do poziomu sprzed pandemii. Ruch na dużo niższym

poziomie niż w 2019 utrzymuje się zwłaszcza w Porcie Gdynia, który obsługuje ruch turystyczny na linii Gdynia-Karlskrona. w minionym roku port obsłużył o 35,9% mniej podróżnych niż w 2019 roku. Polskie porty nie są odosobnionym przypadkiem – większość portów na Bałtyku również nie powróciła jeszcze do wartości sprzed pandemii (m.in. Helsinki, Tallinn, Göteborg).

Tabela 5. Regularny ruch pasażerski w głównych portach polskich w latach 2016-2021 [pasażerowie].

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Zmiana 2021/2020
Port Gdańsk	104 672	105 556	117 939	166 475	147 909	162 209	9,67%
Port Gdynia	603 444	660 900	687 545	682 590	394 608	437 569	10,79%
Port Szczecin-Świnoujście	1 040 779	1 085 013	1 072 679	1 069 318	930 625	1 046 333	12,43%
Razem	1 748 895	1 851 469	1 878 163	1 918 383	1 473 142	1 646 111	11,71%

Obsługa statków wycieczkowych

Miniony rok przyniósł wzrost liczby obsłużonych turystów oraz zawinięć statków wycieczkowych w porównaniu z 2020 rokiem. Jednak wciąż trwająca pandemia i związane z nią restrykcje oraz ograniczenia nie pozwoliły na odbudowę tego rynku i powrót do wielkości sprzed pandemii. w największym polskim porcie obsługującym ruch wycieczkowy – w Porcie Gdynia - obsłużono wyłącznie 13 cruiserów. w Porcie Szczecin-Świnoujście, który obsługuje również turystyczny ruch rzeczny, pomimo większej liczby zawinięć statków w 2020 roku, obsłużono mniej podróżnych niż w 2021 roku ze względu na ograniczenia dotyczące zmniejszonej liczby pasażerów na burcie.

Tabela 6. Ruch wycieczkowy w polskich portach w 2020 i 2021 roku [pasażerowie oraz liczba zawinięć]

	Turyści			Zawinięcia		
	2020	2021	Zmiana 2021/2020 [liczba turystów]	2020	2021	Zmiana 2021/2020 [liczba zawinięć]
Port Gdańsk	616	2 281	1 665	6	9	3
Port Gdynia	72	26 254	26 182	1	13	12
Port Szczecin-Świnoujście*	5 650	6 792	1 142	95	89	-6
Razem	6 338	35 327	28 989	102	111	9

*łącznie ze statkami rzecznyymi

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