

Maciej Matczak
Akademia Morska w Gdyni

Bogdan Ołdakowski
Actia Forum Sp. z o.o.

RAPORT

Polskie porty morskie w 2006 r.¹

Wyniki działalności polskich portów morskich w 2006 roku

Obroty całkowite (1990 – 2006)

W 2006 roku polskie porty morskie przeładowały łącznie 55,8 mln ton. Jest to przybliżony poziom do notowanego w poprzednim roku (wzrost jedynie o 0,4%) i wyraźnie świadczy o wyhamowaniu tendencji wzrostowej, która w ostatnich trzech latach utrzymywała się na poziomie przekraczającym 8% rocznie. Istotnym zjawiskiem są dwukierunkowe zmiany wielkości obrotów przeładunkowych, notowanych w największych polskich portach.

Porty (tys. ton)	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Zmiana 2006/2005
Gdynia	9 967	8 599	8 458	9 365	9 748	10 740	12 230	14 199	16,10%
Szczecin - Świnoujście	14 593	18 876	18 161	17 367	15 646	15 570 ²	20 019 ³	19 218	-4,00%
Gdańsk	18 613	16 596	17 884	17 372	21 292	23 310	23 341	22 407	-4,00%
Razem	43 173	44 071	44 503	44 104	46 686	49 620	55 590	55 824	0,4%

W Gdańsku i Szczecinie – Świnoujściu (łącznie) zanotowano spadek przeładunków o około 4%, natomiast w porcie w Gdyni osiągnięto wzrost o 16%. Biorąc pod uwagę różnicę obrotów bezwzględnych, jakie wykonano w poszczególnych portach, spadki w innych portach skomponowały wysoki wzrost Gdyni.

Struktura przeładunków

Szukając przyczyn tendencji wzrostowych i spadkowych w poszczególnych portach w Polsce należy zwrócić uwagę na strukturę ich obrotów. Największy wzrost odnotowano w paliwach i ładunkach drobnicowych. Natomiast

największe spadki dotyczyły ładunków masowych, węgla i koks oraz rudy. Przyrost o 16,1% oznacza bowiem

Grupy ładunkowe (tys. ton)	Gdańsk	Gdynia	Szczecin - Świnoujście
Drewno	-	42,3	41,3
Drobnica	1 966,8	8 819,8	7 546,2
Inne masowe	2 922,6	2 138,0	2 663,0
Paliwa	12 923,6	666,8	725,9
Ruda	23,5	-	1 349,1
Węgiel i Koks	4 131,0	1 022,0	5 080,6
Zboże	439,6	1 510,1	1 812,3
Razem	22 407,1	14 199,0	19 218,4

W przypadku Gdańska był to spadek – odpowiednio dla węgla i rudy – 40,3% i 34,3%. O ile w przypadku rudy zmiana ta przekłada się jedynie na 12 000 ton, to w przypadku węgla oznacza to spa-

wzrost tonażu o 1,2 mln ton. Wiąże się to głównie z dalszym dynamicznym wzrostem obrotów kontenerowych, jak i aktywizacją przewozów ro-ro. Pozytywną tendencję zanoto-

dek aż o 2,79 mln ton. Pewną rekompensatą strat dla gdańskiego portu był blisko 13% wzrost obrotów przeładunkowych paliw (+1,48 mln ton). Zmiany w innych grupach ładunkowych nie wpłynęły jednak w większym stopniu na sytuację w porcie.

Również w portach Szczecina i Świnoujścia zanotowano 4% ograniczenie obrotów przeładunkowych. Główną przyczyną było ograniczenie obrotów ładunków masowych suchych o około 20%. Podobnie jak w Gdańsku, był to węgiel (spadek o 1 384 000 ton) oraz ruda. Wzrosty w innych grupach ładunkowych nie zdołały zrekompenzować strat.

Podstawową grupą ładunkową, generującą przyrost obrotów

wano jednocześnie w grupach: inne masowe, zboża i paliwa, co przełożyło się na łączny wzrost wielkości o 778 000 ton.

Kontenery

Rok 2006 był kolejnym rokiem dynamicznego wzrostu obrotów kontenerowych, zarówno w skali światowej, bałtyckiej, jak i polskich portów. Wzrost ten w krajowych portach osiągnął średni poziom 14,9%. Łącznie obsłużono 581 958 TEU, co w porównaniu do roku 2005 oznacza wzrost o ponad 75 000 TEU. 81% tego wzrostu przypada na port w Gdyni, 11,1% na port w Gdańsku, natomiast reszta (7,9%) na zespół portowy Szczecin – Świnoujście.

¹ Artykuł prezentuje dane z najnowszego raportu pt. Polskie porty morskie w 2006 r. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość, autorstwa dr. M. Matczaka (starszy konsultant w Actia Consulting, pracownik naukowy Akademii Morskiej w Gdyni) i B. Ołdakowskiego (prezes zarządu Actia Forum Sp. z o.o.). Actia Consulting to zespół konsultantów specjalizujących 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. (przyj. red.).

² Przeładunki na nabrzeżach ZMPSiŚ SA.

³ Zmiana metodologii liczenia; od 2005 roku przeładunki „w granicach portów Szczecina i Świnoujścia”.

TEU	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2006/2005
Gdynia	188 272	217 024	252 247	308 619	377 236	400 165	461 170	15,2%
Gdańsk	18 037	24 435	20 136	22 537	43 739	70 014	78 364	11,9%
Szczecin - Swinoujście	21 865	19 960	19 367	21 628	27 680	36 453	42 424	16,4%
Razem	228 174	261 419	291 750	352 784	448 655	506 632	581 958	14,9%

Wyniki te są odzwierciedleniem tendencji rynkowych, takich jak: zmiana struktury krajowej gospodarki, wzrost produkcji i konsumpcji, dynamiczny wzrost obrotów handlu zagranicznego. Oprócz tego, do wzrostu dynamiki obrotów kontenerowych przyczynia się również szeroki program inwestycyjny realizowany we wszystkich portach. Dotyczy to zarówno rozbudowy funkcjonujących już terminali (BCT Gdynia, GTK Gdańsk) oraz nowych inwestycji. Niektóre z nich, już wpływają na wyniki portów (GCT Gdynia), inne będą stanowić czynniki wzrostu w latach kolejnych (DCT Gdańsk, Terminal Kontenerowy Ostrów Grabowski Szczecin).

Pasażerowie

Morskie przewozy pasażerskie na Bałtyku realizowane z polskich portów stanowią jedynie margines ruchu (ok. 5,5%), jaki generowany jest na tym akwenie. W Gdyni odnotowano wyraźny wzrost ilości pasażerów, natomiast w Gdańsku spadek.

PAX	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2006/2005
Szczecin - Świnoujście	2 203 000	2 651 000	748 000	867 000	695 000	532 389	b.d.	-
Gdynia	256 000	289 000	364 202	442 000	496 000	448 515	506 961	13,0%
Gdańsk	137 828	136 222	171 987	280 720	165 477	182 819	165 649	-9,4%
Razem	2 596 828	3 076 222	1 284 189	1 589 720	1 356 477	1 163 723	1 204 999	3,5%

Zmienia się struktura przewozów pasażerskich, bowiem główną przyczyną spadku ilości pasażerów w Gdańsku jest pojawienie się lotniczych przewoźników niskotaryfowych (Wizz Air, Ryanair), którzy zapewniają konkurencyjne połączenia z Gdańska do Sztokholmu. Na liniach promowych zwiększa się udział pasażerów zmotoryzowanych, notuje się też coraz większe obroty ładunkowe. Podróżujący bez własnych środków transportu coraz częściej wybierają tanie połączenia lotnicze.

Perspektywy na 2007 rok

Drobnica i kontenery

Rok 2007 najprawdopodobniej przyniesie utrzymanie się zeszłorocznych tendencji w odniesieniu do obrotów ładunków drobnicowych, a zwłaszcza skonteneryzowanych. Stymulacją dla tego będzie rozwój gospodarczy kraju, połączony z intensyfikacją wymiany handlowej dóbr wysoko przetworzonych. Ponadto, inwestycje portowe w potencjał kontenerowy znacznie zwiększają możliwości polskich portów, a także poprawią jakość oferowanych przez nie usług. Może to spowodować pojawienie się nowych przewoźników kontenerowych, obsługujących polskie porty. Można się również spodziewać zmiany rozkładu geograficznego już istniejących połączeń.

Niezmiernie istotnym elementem funkcjonowania rynku, w przypadku ruchu kontenerowego, jest zapewnienie odpowiednich połączeń do i z portów morskich, co przekłada się bezpośrednio na inwestycje drogowe i kolejowe. Kontynuacja budo-

Węgiel

Pomimo stabilnej sytuacji na światowych rynkach węgla firma Węglokoks, główny eksporter polskiego węgla, zapowiada dalsze ograniczenie sprzedaży polskiego węgla za granicę. W latach 90. Węglokoks wysyłał za granicę 20 mln ton węgla rocznie; w 2006 roku było to już tylko 15,3 mln ton. W tym roku zapowiedzi mówią jedynie o 13 – 15 mln ton eksportu. Do przyczyn spadku eksportu węgla należy generalny spadek wydobycia w polskich kopalniach i bardziej atrakcyjne ceny na węgiel w Polsce. Tylko część eksportu polskiego węgla odbywa się przez polskie porty, gdyż podstawowi odbiorcy polskiego węgla to Niemcy, Austria, Słowacja, do których węgiel dociera drogą lądową. W przypadku Niemiec, eksport częściowo jest realizowany drogą morską. Eksport do Wielkiej Brytanii zmalał w 2006 roku o 0,5 mln ton.

Niekorzystne trendy w handlu polskim węglem będą powodowały dalsze ograniczenia przeładunku w polskich portach morskich. Przeładunek węgla w Porcie Gdańsk

może wynieść tylko 1,5 mln ton (w 2005 r. było to 6,9 mln ton). Tak drastyczny spadek zapewne przełoży się na problemy finansowe spółek przeładunkowych. Co więcej, jeżeli tendencja spadku przeładunków utrzyma się, będą musiały one zmienić swoją specjalizację (import węgla, przeładunek innych towarów). Wymaga to jednak dużych nakładów finansowych.

Paliwa

Re-eksport ropy rosyjskiej przez Naftoport stanowi główny skład-

⁴ PCC Rail Containers, jako jedna z 12 innych firm, należy do Holdingu PCC Rail, który specjalizuje się w przewozach kolejowych.

nik przeładunku paliw w polskich portach. Przeładunki w gdańskim Naftoporcie od kilku lat utrzymują się na wysokim poziomie i nic nie zapowiada zmian w tym zakresie. Grupa Lotos zapowiedziała, że może sprowadzać ropę naftową drogą morską z Kuwejt, co może wpłynąć na zwiększenie obrotów paliwami w Porcie Gdańsk.

W dłuższej perspektywie na przeładunki rosyjskiej ropy naftowej w polskich portach mogą mieć wpływ plany rosyjskiego Transneftu, który zapowiedział budowę nowego rurociągu od białoruskiej granicy do Primorska. Inwestycja zwiększy moce przesyłowe Baltic Pipeline System do 150 mln ton rocznie. Planowane jest też zwiększenie możliwości przeładunkowych portu Primorsk, który jest końcowym elementem Baltic Pipeline System o 50 mln ton rocznie. Inwestycja ta jest konsekwencją planów prezydenta Putina zmniejszenia kosztów tranzytu rosyjskich surowców energetycznych do odbiorców docelowych.

Inwestycje portowe

Przyszła działalność polskich portów morskich uzależniona jest w dużym stopniu od ogólnych tendencji rynkowych, jak też od aktywności samych portów, czyli od inwestycji realizowanych oraz planowanych.

Do projektów, które aktualnie znajdują się w fazie realizacji, można zaliczyć:

- budowę terminalu kontenerowego DCT w Gdańsku (kapitał prywatny)
- modernizację infrastruktury portowej i dostępu do portu w Gdańsku, realizowaną w ramach SPO – Transport na lata 2004 – 2006 (4 projekty)
- przebudowę ulicy Janka Wiśniewskiego i budowę III etapu Estakady Kwiatkowskiego
- przebudowę falochronu w Gdyni (SPO-T)
- budowę infrastruktury terminalu kontenerowego Ostrów Grabowski i Zachodniopomorskiego centrum Logistycznego w Szczecinie (SPO-T)⁵.

Nowa perspektywa budżetowa Unii Europejskiej 2007 – 2013 i związany z nią Program Operacyjny *Infrastruktura i Środowisko* dają obecnie możliwość kontynuacji programu inwestycyjnego. Na inwestycje w sektorze transportu morskiego przeznaczony jest 594 mln euro ze środków Funduszu Spójności i 80 mln euro ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Dzięki tej pomocy, w polskich portach realizowanych ma być szereg nowych inwestycji. Proponowane są m.in.:

- budowa Trasy Sucharskiego (wraz z tunelem) oraz budowa nowego mostu kolejowego w Gdańsku
- budowa terminala pasażerskiego oraz przebudowa ulicy Polskiej w Gdyni
- modernizacja kanału podejściowego do portu w Szczecinie.

Ważną inwestycją, nie tylko z punktu widzenia portów ale i całego kraju, będzie również budowa terminala LNG, która – jak zapowiedziała spółka PGNiG – zrealizowana ma być w Świnoujściu. Projekt o strategicznym charakterze dla kraju finansowany ma być przy wykorzystaniu zarówno środków prywatnych (PGNiG), jak i publicznych.

⁵ ZMPG Sz-Ś poszukuje inwestora prywatnego do rozbudowy terminalu kontenerowego w Szczecinie. W tym celu ZMPG Sz-Ś ogłosił przetarg na dzierżawę gruntów. Termin składania ofert upłynął 13 marca 2007 r.