

POLSKIE PORTY MORSKIE W PIERWSZYM PÓŁROCZU 2008 ROKU

1. Wyniki działalności polskich portów morskich w pierwszym półroczu 2008 roku

1.1. Całkowite obroty przeładunkowe

W pierwszym półroczu 2008 roku odnotowano spadek łącznych obrotów przeładunkowych polskich portów morskich o 7,9%, co oznacza obsługę 25,5 mln ton ładunków. Tym samym negatywny trend mający swój początek w 2007 roku pogłębił się. Największe znaczenie dla osiągniętego rezultatu miały wyniki funkcjonowania gdańskiego portu, gdzie spadek przeładunków wyniósł aż 21,9%, co przekłada się na 2,5 mln ton ładunków mniej niż w pierwszym półroczu 2007 roku. Ujemny wynik zanotowano także w Gdyni, jednakże ograniczenie obrotów o 4,3% oznacza spadek o 0,35 mln ton. Jedynie w portach Szczecina i Świnoujścia nastąpił 7,5% wzrost, co związane jest z dodatkowym 0,62 mln ton ładunków.

Tabela 1. Całkowite obroty przeładunkowe w polskich portach w latach 2006-2008 (z uwzględnieniem pierwszego półrocza 2007 i 2008).

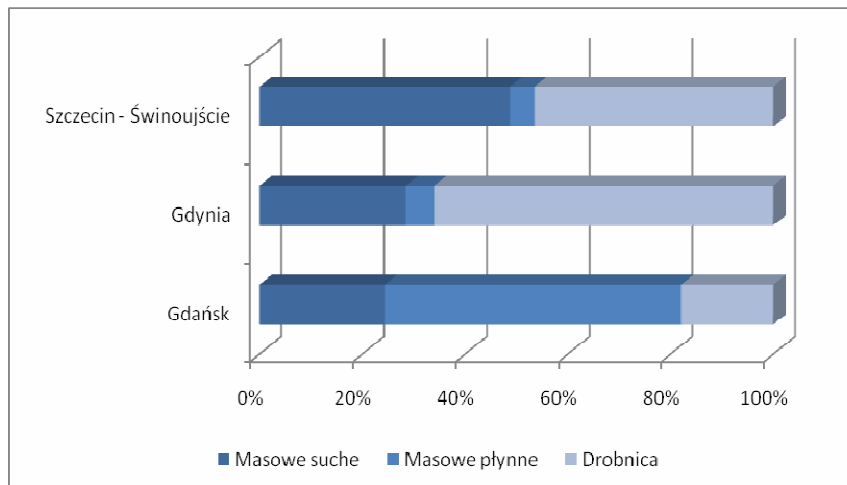
	2006	2007 półrocze	2007	2007/2006	2008 półrocze	2008/2007 półrocze
Gdynia	14 199	8 106	17 025	19,9%	7 756	-4,3%
Szczecin - Świnoujście	19 218	8 341	18 652	-2,9%	8 963	7,5%
Gdańsk	22 407	11 244	19 826	-11,5%	8 786	-21,9%
	55 824	27 691	55 504	-0,6%	25 505	-7,9%

Tym samym kompleks portowy Szczecina i Świnoujścia został liderem w Polsce, zajmując 35,1% rynku portowego. Na kolejnej pozycji znajdują się Gdańsk z 34,5% udziałem oraz Gdynia, która zajmuje 30,4% rynku.

1.2. Struktura przeładunków

Główne przyczyny spadków oraz czynniki wzrostu działalności polskich portów morskich wskazuje analiza struktury obsługiwanych tam ładunków. Ładunki masowe suche (34,2%) i masowe płynne (23,2%), przestały dominować w strukturze obrotów, a najważniejsza stała się drobnica (42,6%). Dla porównania w 2005 roku drobnica stanowiła jedynie 29,9% całości obrotów przeładunkowych. Szczególnie mocną pozycję zajmuje ona w Gdyni, gdzie odpowiada za 2/3 całości przeładunków. Również w Szczecinie – Świnoujściu niemalże

połowa obrotów (46,5%) to drobnica. W Gdańsku stanowi ona tylko 17,9%. Tu dominującą pozycję zajmują ładunki płynne masowe (głównie ropa naftowa), co więcej, stanowią one aż 85,5% całości paliw przeładowywanych w Polsce. W portach Szczecina i Świnoujście obsługuje się zaś najwięcej ładunków masowych suchych. Dotyczy to zarówno struktury przeładunków samego portu (48,7%), jak i udziału w krajowym rynku (50,1%).



Rysunek 1. Struktura ładunków obsługiwanych w polskich portach morskich w pierwszym półroczu 2008 roku.

Zmiany, jakie miały miejsce w pierwszym półroczu 2008 roku, dokładniej można omówić analizując poszczególne grupy towarowe obsługiwane w polskich portach (Tabela 2). Najważniejszą zmianą jest tutaj drastyczny spadek przeładunku paliw płynnych, który wyniósł 2,14 mln ton. Negatywne zmiany nastąpiły także w grupach, inne masowe (791,2 tys. ton) oraz zboże (157,1 tys. ton). Wzrost obrotów przeładunkowych odnosi się natomiast do takich grup, jak: drobnica (764,8 tys. ton), ruda (73,4 tys. ton), węgiel (37,2 tys. ton) oraz drewno (24,4 tys. ton). Niestety, jak widać, wzrosty nie zdołały zrekompensować spadków. Na podkreślenie zasługuje ponadto fakt, pozytywnej zmiany w grupie węgiel, gdzie od dwóch lat obserwowane były drastyczne ograniczenia przeładunku.

Tabela 2. Struktura ładunkowa obrotów polskich portów morskich w pierwszym półroczu 2008 roku

	Gdańsk		Gdynia		Szczecin - Świnoujście		Razem	
Węgiel i Koks	399 981	-58,6%	374 700	3,5%	1 994 700	42,0%	2 769 381	1,4%
Ruda	6 202	1,0%	0		550 700	15,4%	556 902	15,2%
Inne masowe	1 358 909	-18,4%	1 139 500	-28,1%	1 297 300	-2,9%	3 795 709	-17,2%
Zboże	377 393	-4,7%	695 800	1,9%	524 000	-22,5%	1 597 193	-9,0%

Drewno	-	-	24 400	-	21 100	0,0%	45 500	115,6%
Drobnica	1 575 027	43,5%	5 093 200	1,2%	4 144 900	5,8%	10 813 127	7,6%
Paliwa	5 068 881	-28,7%	427 900	-3,8%	430 100	-15,3%	5 926 881	-26,5%
	8 786 393	-21,9%	7 755 500	-4,3%	8 962 800	7,5%	25 504 693	-7,9%

Uszczegóławiając powyższe porównanie wskazać można porty, które w największym stopniu przyczyniły się do opisywanych zmian.

W przypadku obsługi **węgla i koksu** notowano różnokierunkowe zmiany obrotów przeładunkowych. W Gdańsku spadek sięgający 58,6% (566 tys. ton) zrekompensowany został 42% wzrostem w portach Szczecina – Świnoujścia (590,4 tys. ton). Istotnym jest fakt, iż wynik gdański związany jest z eksportem, natomiast za wzrosty Szczecina – Świnoujścia odpowiada rosnący import. Również dzięki wynikowi portów zachodniego wybrzeża obserwowano wzrost obrotów **rudu**. Natomiast ładunki **inne masowe** to grupa, obok paliw płynnych, w której we wszystkich portach nastąpił spadek przeładunków. Największe spadki dotknęły Gdynię (445,4 tys. ton) oraz Gdańsk (307,3 tys. ton). Również w Gdyni nastąpił największy spadek w odniesieniu do **zboża** (152 tys. ton), wpływając na sytuację na krajowym rynku.

W grupie **ładunków drobnicowych** dobry wynik zawdzięczamy głównie Gdańskowi, gdzie zanotowano wzrost rzędu 43,5% (477,3 tys. ton). Również w pozostałych portach drobnica była grupą, w której notowano pozytywne zmiany, 1,2% w Gdyni (266,0 tys. ton) oraz 5,8% w Szczecinie – Świnoujściu (61,5 tys. ton). Pozytywne zmiany dotyczące grupy **drewno** spowodowane zostały pojawieniem się tego ładunku w gdyńskim porcie.

Negatywne zmiany obserwowane we wszystkich analizowanych portach dotyczą grupy **paliwa płynne**. Ograniczenie obrotów notowane w Gdańsku (2,4 mln ton) było główną przyczyną ogólnego spadku. Dodać do tego należy niewielkie negatywne zmiany w Szczecinie – Świnoujściu (77,5 tys. ton) oraz Gdyni (16,7 tys. ton).

1.3. Ładunki zjednostkowane (kontenery, Ro-Ro)

W 2008 roku utrzymany został pozytywny trend dotyczący przeładunków **kontenerów** w polskich portach. Mimo spadku dynamiki w porównaniu do 2007 roku, osiągnięty wynik wciąż można uznać za bardzo dobry, wyprzedzający światowe trendy. Głównym czynnikiem wzrostu, obok elementów ogólnogospodarczych (wzrost PKB i obrotów handlu zagranicznego), była dalsza aktywizacja nowo otwartych terminali DCT Gdańsk oraz GCT Gdynia.

Tabela 4. Liczba obsłużonych kontenerów w polskich portach morskich 2006-2008 (z uwzględnieniem pierwszego półrocza 2007 i 2008)

	2006	2007 półrocze	2007	2007/2006	2008 półrocze	2008/2007 półrocze
Gdynia	461 170	288 190	614 373	33,2%	303 209	5,2%
Gdańsk	78 364	40 905	96 873	23,6%	91 824	124,5%
Szczecin - Świnoujście	42 424	24 998	56 276	32,7%	30 829	23,3%
	581 958	354 093	767 522	31,9%	425 862	20,3%

W pierwszym półroczu 2008 roku obsłużono łącznie 425.862 TEU. Najwyższa dynamika wzrostu obserwowana była w Gdańsku, gdzie zanotowano poziom 124,5% (50,9 tys. TEU). Oczywiście wynik ten osiągnięty został przy wciąż niskich wartościach bezwzględnych. Z drugiej strony istniejący w porcie duży potencjał pozwoli utrzymać wysokie tempo wzrostu w kolejnych latach. W Gdyni wzrost ten osiągnął 15,0 tys. TEU, co przekłada się na dynamikę rzędu 5,2%. Widać więc duże spowolnienie w stosunku do znakomitego wyniku z roku 2007 (33,2%). W przypadku portów zachodniego wybrzeża wzrost wyniósł 23,3%, co jednak oznacza tylko 5,8 tys. TEU więcej niż w pierwszym półroczu 2007 roku. W tym wypadku podkreślić należy wyczerpujący się aktualny potencjał przeładunkowy portu. Dotyczy to zarówno obecnych możliwości Szczecina, jak i zamknięcia terminalu VGN w Świnoujściu. Z drugiej strony realne staje się otwarcie w przeciągu 2 lat nowego terminalu kontenerowego na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie.

Ważnym obszarem w działalności polskich portów morskich jest również obsługa **ładunków Ro-Ro**. Największym portem obsługującym ruch promowy w Polsce jest Świnoujście. W analizowanym okresie obsłużono tam 106.799 samochodów ciężarowych, 72.073 samochody osobowe, 975 autobusów oraz 11.265 wagonów kolejowych. Można jednocześnie wskazać, iż tym samym obsłużono ok. 2,5 mln ton ładunków drobnicowych promowych. W tym samym czasie w Gdyni przeładowano 48.113 samochodów ciężarowych, 30.705 aut osobowych oraz 303 autobusy. W Gdańsku najważniejszym obszarem aktywności Ro-Ro jest obsługa nowych samochodów osobowych, których 114.701 sztuk przeładowano w pierwszym półroczu 2008 roku. Ponadto na trasie Gdańsk – Nynashamn przewieziono 12.836 jednostek Ro-Ro, głównie naczep i zestawów samochodowych.

1.4. Pasażerowie

Pasażerowie to kolejny obszar rynku, który obsługiwany jest przez porty morskie. Analizując dane dotyczące pierwszego półrocza 2008 roku wskazać można na względną stabilizację rynku. Zmiany wywołane rozwojem tanich przewoźników lotniczych, które powodowały duże

spadki w ubiegłych latach w chwili obecnej nie wpływają już tak bardzo na wyniki portów morskich. Wynik na poziomie -1,4% uznać więc można za sygnał stabilizacji. Nowa struktura pasażerów (osoby podróżujące ze środkiem transportu) pozwoli zachować aktualny poziom, a wraz z rozwojem rynku przewozów towarowych na powolny wzrost. Paradoksalnie czynnikiem sprzyjającym przewozom morskim są także rosnące ceny paliw, które w przypadku obsługi pasażerów stanowią duże większe obciążenie dla przewoźników lotniczych, będących bezpośrednim konkurentem dla przewoźników promowych.

Tabela 5. Ruch pasażerski w portach morskich w Polsce 2006-2008 (z uwzględnieniem pierwszego półrocza 2007 i 2008)

	2006	2007 półrocze	2007	2007/2006	2008 półrocze	2008/2007 półrocze
Szczecin - Świnoujście	767 015	355 538	584 925	-23,7%	340534	-4,2%
Gdynia	506 961	223 724	432 158	-14,8%	221064	-1,2%
Gdańsk	165 649	71 886	170 782	3,1%	80652	12,2%
	1 439 625	651 148	1 187 865	-17,5%	642250	-1,4%

Stosunkowo duży wzrost ruchu pasażerskiego (12,2%) zanotowano w Gdańsku, gdzie obsłużono o 8.766 osób więcej niż w analogicznym okresie 2007 roku. Z drugiej strony spadek o 4,2% w Świnoujściu przełożył się na 15 tys. osób mniej niż przed rokiem.

Prezentowane w tabeli 5 wielkości obejmują także obsługę dużych wycieczkowców. Największym portem turystycznym w tym obszarze jest Gdynia, gdzie w pierwszym półroczu br. obsłużono 46.328 turystów podróżujących statkami wycieczkowymi, a w ciągu całego roku spodziewane jest obsłużenie ponad 100 tys. osób. W tym czasie do Gdańska na wycieczkowcach przyplłynęło 5.101 osób.

2. Podsumowanie

Podsumowując wyniki działalności polskich portów morskich w pierwszej połowie 2008 roku wskazać należy na dwa zasadnicze zjawiska. Po pierwsze wciąż niepewna sytuacja na rynku ładunków masowych wpływa negatywnie na poziom przeładunków (paliwa płynne), z drugiej zaś dynamiczny rozwój w grupie ładunków drobnicowych zjednostkowanych (kontenery, Ro-Ro) pozwala bardziej optymistycznie spojrzeć w przyszłość.

Co ważniejsze, inwestycje zrealizowane w portach w ostatnich latach zaczynają przynosić oczekiwane efekty, co dotyczy zwłaszcza terminali kontenerowych. Jednocześnie proces rozwoju potencjału wciąż trwa, tworzenie nowego terminalu kontenerowego w Szczecinie, czy

też koncepcja budowy terminalu pasażerskiego Ro-Ro w Gdyni (w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013) to tylko najważniejsze elementy.

Oprócz rozwoju potencjału przeładunkowego, porty usprawniają również dostęp do swoich terenów, zarówno od strony lądu, jak i morza. W 2008 roku oddana została do użytku ostatnia, brakująca część Estakady Kwiatkowskiego wraz ze zmodernizowaną ulicą Janka Wiśniewskiego, która w zasadniczy sposób ułatwia dojazd drogowy do gdyńskiego portu. Co więcej, kolejne projekty, jak np. Trasa Sucharskiego wraz z tunelem w Gdańsku, czy ulica Polska w Gdyni będą realizowane w ramach PO IiŚ 2007 – 2013. Dzięki temu utworzone zostanie sprawne połączenie portów z siecią dróg krajowych, w szczególności autostradami (A1) i drogami ekspresowymi (S3), których realizacja wreszcie nabiera tempa.

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